بسم الله الرحمن الرحیم

ندای حمل ونقل ریلی

دوماهنامه خبری،آموزشی و اطلاع‌رسانی

شماره ۴۶

انتشار: آبان ۹۹

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته

مدیرمسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

مسئول تولید و آماده سازی:

الهام زرقانی

طراح و گرافیست:

کورش 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: ۱۶-۶۶۵۶۵۶۱۵-۰۲۱

نمابر: ۶۶۵۹۴۷۴۷ -۰۲۱

Telegram: @rtcguild

Email: info@rtcguild.com

Instagram: rtcguild

www.rtcguild.com

نشرترابر

دوماهنامه "ندای حمل‌ونقل ریلی" آماده انعکاس دیدگاه‌ها،نظرات و مقالات صاحب‌نظران، مسئولان و هموطنان عزیز است.

دوماهنامه "ندای حمل‌ونقل ریلی" در کوتاه کردن و ویرایش مقالات آزاد است.

مقالات منتشر شده دیدگاه نویسندگان است.

ناشر:موسسه فرهنگی مطبوعاتی نشر ترابر

(ناشر ماهنامه صنعت‌حمل‌ونقل و ماهنامه سفر)

سفارش تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۵۵

سرمقاله	۲
اخبار ریلی	۳
حمل و نقل ریلی با شعار توسعه نمی یابد	۷
تمامی موفقیت‌های حوزه ریلی حاصل تلاش بازیگران این ...	۱۰
کمبود منابع مالی، دغدغه اصلی عدم موفقیت در خرید واگن ...	۱۴
بانک‌ها به ظاهر تسهیلات ۱۸ درصد و در اصل با بهره ۲۴ ...	۱۶
دلیل حوادث ریلی فقط تجهیزات و مقررات نیست اجرای ...	۱۸
مالکان لکوموتیو در نقش تامین نقدینگی برای راه‌آهن	۲۶
مالکان لکوموتیو شدیدا در فشار کمبود نقدینگی هستند	۲۸
شکست انحصار در بازار تولیدکنندگان به نفع تمام ...	۳۰
در آستانه پایان زمان اجرای قانون پنج‌ساله ششم توسعه...	۳۴
امتناع صاحبان بار برای حمل از طریق ریل	۳۶
سرمایه گذاری در صنعت ریلی گره‌گشای مشکلات این...	۳۸
افزایش بهره‌وری در ادغام شرکت‌هاست	۴۰
ساخت پل موقت ریلی بر بستر سیلابی	۴۲
دالان های بین المللی خارجی و داخلی	۴۳
عوامل اثرگذار بر وفاداری مشتریان در سیستمهای ...	۴۴

طرح روی جلد:
الهام زرقانی

صنعت حمل و نقل ریلی ناجی "صنعت فولاد" !

مهرداد تقی‌زاده
دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته

در سند چشم‌انداز توسعه ۱۴۰۴ تولید ۵۵ میلیون تن فولاد در نظر گرفته شده است. بر اساس برآوردها اگر قرار باشد در افق ۱۴۰۴ حدود ۵۵ میلیون تن فولاد تولید شود باید چیزی در حدود ۱۳۵ میلیون تن سنگ آهن برداشت و از آن ۱۴,۸ میلیون تن سنگ آهن دانه‌بندی، ۷۷,۲ میلیون تن کنسانتره و ۷۲ میلیون تن گندله تولید کرد. با فرض ایجاد امکان تولید این میزان از مواد اولیه و یا حتی درصدی از این میزان، حمل و نقل اجزای مختلف این زنجیره نکته‌ای است که برای برنامه‌های توسعه جای تأمل دارد. قطعا این میزان از حمل بار از طریق جاده‌ای امکان پذیر نمی‌باشد و ترافیک شدید ناوگان سنگین، افزایش سوانح جاده‌ای و اختلال در حرکت سایر خودروها، افزایش مصرف سوخت و آلودگی هوا را به دنبال دارد. پس دستیابی صنعت فولاد به برنامه توسعه خود در گرو افزایش ظرفیت حمل و نقل ریلی امکان پذیر است که با توجه به مشکلات مالی بخش ریلی، این افزایش ظرفیت مقدور نمی‌باشد.

در سال‌های اخیر و به ویژه سال جاری افزایش نرخ ارز منجر به افزایش سطح عمومی قیمت‌ها شده است. قیمت تجهیزات، قطعات و .... در صنعت ریلی نیز از این اتفاق مصون نمانده است و لذا هزینه‌های خرید، ساخت، نگهداری و تعمیرات بسیار افزایش یافته است و از طرفی منابع درآمدی در حمل و نقل ریلی به اندازه‌ای که جبران کننده هزینه‌ها باشد، نبوده است.

در شرایط حاضر امکان حفظ ارائه خدمات در سطح کنونی برای این صنعت متصور نمی‌باشد و به طریق اولی توسعه حمل و نقل ریلی هم تحت تأثیر قرار خواهد گرفت.

در اکثر قریب به اتفاق اسناد بالادستی بر اهمیت دادن به حمل و نقل ریلی در کشور تأکید شده است و ضرورت توسعه آن در برنامه‌های توسعه متوالی دیده شده است. درحالیکه با ادامه شرایط موجود نمی‌توان به برنامه‌های توسعه حمل ریلی دست یافت.

اما صنعت حمل و نقل یک صنعت بسیار مهم به حساب می آید و عدم توسعه حمل و نقل ریلی تنها به حوزه حمل و نقل محدود نمی‌شود. برای مثال حمل و نقل ریلی یکی از اثرگذار ترین عوامل در زنجیره تأمین مربوط به محصولات معدنی و علی الخصوص فولادی می‌باشد.

چرا صنعت فولاد نمی‌تواند رشد مناسب داشته باشد؟ زیرا توان و مقاومت یک زنجیره تأمین به مقاومت ضعیف‌ترین حلقه وابسته است. با ضعیف شدن حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از حلقه‌های زنجیره تأمین فولاد، کل زنجیره آسیب می‌بینند.

نیل به اهداف توسعه‌ی تولید فولاد، مستلزم توسعه بخش‌های مختلف در صنعت ریلی است که متأسفانه با شرایط فعلی غیر ممکن به نظر می‌رسد. توسعه خطوط، بازسازی و دو خطه سازی و اضافه کردن واگن و لکوموتیو مورد نیاز می‌باشد.

با کمبود منابع مالی در شرکت‌های حمل کننده بار ریلی، شرکت‌های مالک لکوموتیو و بخش حاکمیتی (شرکت راه‌آهن ج.ا.ا)، زیرساخت ریلی و حتی صنایع وابسته ریلی آسیب می‌بینند و این حلقه تشدید کننده در نهایت منجر به تضعیف صنعت ریلی می‌گردد.

باید توجه داشت تضعیف این حلقه زنجیره، عدم وصول به برنامه‌های توسعه‌ای ریلی و در راستای آن عدم وصول شرکت‌های معدنی و فولادی به برنامه‌های سند چشم‌انداز ۲۰ ساله را در برخواهد داشت.

بنابراین چالش عدم وجود درآمد پایدار کافی برای صنعت ریلی، نه تنها ادامه حیات شرکت‌ها و به طور کلی حمل و نقل ریلی را تهدید می‌کند بلکه مشکلاتی با ابعاد فراتر بەدنبال خواهد داشت. صنایع کلیدی و مادر کشور جهت توسعه به حمل ریلی و بقای اقتصادی این صنعت نیاز دارند و لازم است برنامه‌ریزی جامعی برای نجات صنعت ریلی از بحران مالی پیشرو صورت گیرد.

راه کار حل این مشکل مشارکت صنعت فولاد در سرمایه‌گذاری توسعه ریلی اعم از توسعه خطوط، بازسازی و دو خطه سازی و اضافه کردن واگن و لکوموتیو در مسیرهای مربوطه در کشور می‌باشد.

تــا پایان ســال ۱۴۰۰ ظرفیــت خطوط ریلــی ۶۰ درصد نسبت به گذشته افزایش می‌یابد:

افزایش ۴۰ درصدی ظرفیت خطوط ریلی در این دولت

محمد اسـلامی وزیر راه و شهرسـازی در مراسـم افتتاح نمایشـگاه دائمی جهاد خودکفایی صنعت ریلی بیان کرد: اقدامات مهمی در خصوص تولیدات داخلی شـکل گرفته است. همه صنعتگران و شرکت‌های ریلی از سال گذشته به استفاده از ظرفیت داخل سـوق یافته‌اند و در همین روزها و ماه‌های کرونایی ما در راه‌آهن هر ماه مراسم افزایش به ناوگان داریم.

رقابت در خصوص استفاده از تولیدات داخلی

وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر این نکته که بیش از هزار و ۲۰۰ دستگاه انواع واگن و لکوموتیو ساخت داخل بازسازی شده و وارد ناوگان شده است ادامه داد: در سال ۹۸ تولید ریل داخلی محقق شـد و امروز دیالوگ در خصوص رقابت بین شرکت راه‌آهن، شرکت ساخت و ذوب‌آهن فشار برای تحویل بیشتر ریل است.

استفاده از ظرفیت داخل

محمد اسلامی با تاکید بر این نکته که ما در پروژه‌های ریلی از ریل داخلی استفاده می‌کنیم بیان کرد: شـرایط اقتصادی ما و این حرکت جهشی در جنگ اقتصادی نرخ ارز ما را بر این می‌دارد که مهم‌ترین تکلیفمان به چالش کشیدن اصل تقاضا برای ارز و استفاده از ظرفیت داخل باشد.

وزیر راه و شهرسازی اظهار داشت: نمایشگاهی که امروز افتتاح می‌شود سفره را برای همه کسانی که دل در گرو پیشرفت کشور دارند آماده می‌کند.

سیاسـت‌های کلی نظام و تاکیدات مقام معظم رهبری در باره توسعه ریلی همواره مورد پیگیری رئیس جمهور نیز هست.

اسلامی با بیان این که وعده اتصال ۵ استان به شبکه ریلی محقق شد، گفت: به زودی هم ۴ استان اردبیل، کردستان، چهار محال و بختیاری و بخشی از خراسان شمالی از اتصال به خط ریلی بهره‌مند می‌شوند.

اسلامی بیان کرد: تا سال آینده در مسیرهایی که مراکز تولید بار است و ریل داریم، از سهم ۱۵ درصدی برای ریل در کل کشور استفاده می‌کنیم.

افزایش ۴۰ درصدی ظرفیت خطوط ریلی

وزیر راه و شهرسـازی با بیان اینکه در ایـن دولت ظرفیت خطوط ریلی ۴۰ درصد افزایش یافت گفت: تا پایان سال ۱۴۰۰ ظرفیت خطوط ریلی ۶۰ درصد افزایش می‌یابد.

وی افزود: سـهم حمل و نقل ریلی در جابجایی بار بنادر امام خمینی(ره) و شـهید رجایی در سال ۹۹ دو برابر شده است.

قطعـا با حمایت وزیر راه و نظر مسـاعد وزیـر دفاع، راه آهن به مرز خودکفایی واقعی در صنعت ریلی می‌رسد:

معرفی ۴ هزار قطعه ناوگان قابل ساخت داخل در نمایشگاه دائمی جهاد خودکفایی

سـعید رسـولی مدیرعامل راه آهن ج.ا.ا در مراسـم افتتاح نمایشـگاه دائمی جهاد خودکفایـی صنعت ریلی از ۱۱ هزار و ۶۰۰ کیلومتر خط آهن اصلی با خطوط فرعی و مانوری به ۱۴ هزار کیلومتر خبر داد.

شبکه مویرگی ریلی کامل نیست

وی اضافه کرد: ۲۶ هزار دسـتگاه انواع واگن باری در کشـور موجود است و ۱۷ هزار دستگاه واگن مسافری و ۹۰۰ دستگاه لکوموتیو در ناوگان داریم.

رسـولی با بیان این نکته که شـبکه مویرگی ریلی کامل نیست و مراکز بار کمتر به شبکه ریلی متصل هستند اظهار کرد: اگر بخواهیم به هدف قانونگذار و جایگاه مطلوب ریلی برسیم کار زیادی داریم.

تاکید در حمل و نقل ریلی

ما در نشست‌های بین المللی می‌گوییم که راه‌آهن ایران مورد توجه ویژه مقام معظم رهبری و شـخص اول نظام و کشـور اسـت. ایشـان در بندهای ۲۴ و ۲۵ برنامه ششم تاکیدات زیادی در مورد حمل و نقل ریلی دارند.

رسولی گفت: اگر بخواهیم طبق بند ۲۴ مزیت رقابتی برای ریل ایجاد کنیم، باید راه‌آهن موجود را از نظر اقتصادی پایدار کنیم. وزیر راه و شهرسازی هم در اولین تاکیدات خود به اینجانب خواستند صنعت ریلی از جهت استفاده از توان داخل و خودکفایی تقویت شود.

مدیرعامل شـرکت راه‌آهن تصریح کرد: فرصت‌ها و ظرفیت‌های ارزشمندی از جهت منابع مالی و صنعتی در کشور وجود دارد. وضعیت ما طوری نیست که با یک تحریم و تهدید زمین‌گیر شویم.

رسـولی با اشاره به همکاری با وزارت دفاع بیان کرد: طی مذاکرات مفصل با معاونان وزارت دفاع در بخش‌های زیرسـاخت، ناوگان، علائم، ارتباطات و سـیگنالینگ بسـتر مهیایـی در صنایع دفاعی کشـور وجود دارد که مـا را در اداره صنعت ریلی به اقتصاد پایدار می‌رساند.

وی اضافه کرد: همچنین امروز از سـامانه‌ای رونمایی می‌شـود که بیش از ۴ هزار قطعه ناوگان که تولید داخل هسـتند معرفی می‌شود و قطعاتی از ناوگان که وارداتی هستند نیز معرفی می‌شوند تا شرکت‌های دانش بنیان با آنها آشنا شده و برای تولید داخل آن اقدام کنند.

مدیرعامل شرکت راه‌آهن تصریح کرد: امروز نمایشگاه دائمی جهاد خودکفایی صنعت ریلی در دل کارخانجات بازسازی و نوسازی ناوگان ریلی در تهران افتتاح شد که قطعات داخلـی و همچنین قطعات وارداتی ناوگان در آن بـرای متقاضیان در معرض دید قرار گرفته است.

وزیـر دفاع و پشـتیبانی نیروهای مسـلح تاکیـد بر این موضوع داشـت کـه در وزارت دفاع تحریم ها را به هیچ حساب کرده ایم:

حرکت قطارها نشانه عبور از تحریم هاست

مراسـم افتتاح نمایشـگاه دائمی جهاد خودکفایـی صنعت ریلی با حضور وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل راه آهن در ایستگاه راه‌آهن تهران برگزار شد.

مشارکت وزارت دفاع در جهاد راه آهن

امیر حاتمی وزیر دفاع و پشـتیبانی نیروهای مسـلح بیـان کرد: راه جهاد خودکفایی از سـوی وزارت راه و راه‌آهن انتخاب شـده است و خدا را شاکریم در این جهاد ما نیز مشارکت داریم.

امیـر حاتمی گفت: امروز گزینه اصلی روی میز ما در قبال دشـمنی که با نهایت وحشیگری هر آنچه می‌تواند علیه ملت ایران انجام می‌دهد، خودکفایی است.

وی ادامـه داد: ملـت ایران این دشـمنی را فراموش نمی‌کند که چگونه تروریسـم اقتصادی وحشـیانه علیه ملت ما تحمیل شـده است، در شرایطی که بسـیاری از کشورها به دارو، علم و فناوری دسترسی دارند، دشمن تلاش می‌کند ملت ما را از حق طبیعی خود محروم کند.

وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح اظهار داشت: در همه زمینه‌ها جهاد می‌کنیم. ما به عنوان بخش دفاعی کشور این اطمینان را می‌دهیم این راه را ۴۰ سـاله آمده‌ایم و می‌دانیم انتهای این مسـیر افق روشنی است و در دهان دشمن خبیث خواهیم زد.

وی افزود: ما نه برای منفعت اقتصادی بلکه برای مشارکت در کنار راه‌آهن و وزارت راه هستیم.

امیر حاتمی اضافه کرد: دشـمن ۴۰ سال قبل خواست ما را در محرومیت قـرار دهـد و جنگ تحمیلی را علیه ما آغاز کردنـد و امروز هم کماکان ما را تحریم می‌کنند اما من در وزارت دفاع از کسـی نشـنیده‌ام که درباره تحریم صحبت کند و تحریم‌ها را به هیچ حساب کرده‌ایم.

وزیـر دفاع و پشـتیبانی نیروهای مسـلح بیان کرد: مـا از تحریم‌ها عبور کرده‌ایم و وقتی قطارهای ما حرکت می‌کند یعنی از تحریم‌ها عبور کرده‌ایم.

وی خطاب به مدیران راه‌آهن و وزارت راه گفت: ما با نهایت قوا در خدمت شما خواهیم بود و در کنار شما در این جهاد حضور داریم.

برگزاری مجمع عمومی فوق‌العاده انجمن صنفی شرکت‌های ریلی و خدمات وابسته

عصر روز سه‌شـنبه ۹۹/۷/۸ جلسـه مجمع عمومی فوق‌العاده (نوبت دوم) انجمن صنفی شـرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسـته با دستور کار اصلاح اساسنامه مطابق با نمونه اساسنامه وزارت کار، در سالن غدیر ساختمان مرکزی راه آهن ج.ا.ا برگزار شد.

نوبـت دوم مجمـع عمومی برخلاف نوبـت اول که به علـت به حد نصاب نرسـیدن جلسه رسـمیت نیافته بود، با مشارکت اعضای انجمن به حد نصاب لازم رسید و با انتخاب هیات رئیسه رسما شروع شد. آقایان سعیدی، حسینی، رجبی، عالی‌وند و هنرمند به‌عنوان هیات رئیسه مجمع انتخاب شدند.

پس از تعیین هیات رئیسـه مجمـع عمومی، آقای مهندس رجبی به‌عنوان رییس جلسـه بندهای اساسـنامه جدید را قرائت کرد و برخی مواد اساسنامه اعضای حاضر پیشـنهادهایی داشـتند که مطرح می‌شـد و پس از رای‌گیری موادی اصلاح شدند و موادی هم که رای نیاوردند طبق قانون قرار شد مطابق با اساسنامه قبلی باشند.

از مهم‌تریـن موادی که در مجمع مورد بحث قرار گرفت می‌توان موارد زیر را نام برد:

انواع عضویت شـامل اعضای اصلی، وابسـته و افتخاری بدون تغییر نسبت بـه اساسـنامه پیش باقی ماند با ایـن تفاوت که تمامی اعضـا (به‌جز اعضای افتخاری) از حق رأی در مجامع برخوردار شدند.

همچنیـن مطابق با اساسـنامه جدید از این پس تنهـا نماینده حقوقی هر شـرکت (شـامل عضو هیئت مدیره یا مدیرعامل) می‌تواند در مجامع انجمن شرکت کرده و حق رأی داشته باشد.

ترکیـب هیئت مدیره انجمن نیز به همان شـکل قبلی شـامل ۵ نفر عضو اصلـی و ۲ نفر عضو علی‌البدل باقـی ماند و همچنین این ۵ عضو می‌توانند از هر یک از گروه اعضای اصلی انجمن انتخاب شوند.

ماده‌ای دیگری که در این مجمع اصلاح شـد، زمان پرداخت حق عضویت بود که از این پس تا تاریخ ۳۱ شـهریور ماه همان سـال قابل پرداخت خواهد بود و اعضایی که حق عضویت سال‌های گذشته را پرداخت نکرده باشند، باید حق عضویت‌های سـال‌های پرداخت نشده را طبق آخرین مبلغ حق عضویت پرداخت کنند.

ورود ٤ دستگاه واگن نو به ناوگان مسافری رجا

بر اساس قرارداد بین شرکت حمل و نقل ریلی رجا و شرکت واگن پارس، تعداد ۴ دستگاه واگن مسافری جدید تحویل شرکت رجا شد.
مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا با اعلام این خبر افزود: این واگن‌ها از نوع ۴ تخته درجه یک پارسی با نام "سپهر" به ناوگان مسافری این شرکت اضافه شدند.
محمد رجبی با بیان اینکه با تحویل این ۴ دستگاه واگن جدید، قرارداد ساخت ۴۱ دستگاه واگن سپهر با واگن پارس به اتمام رسیده است، اضافه کرد: پیش از این در اواخر خرداد ماه سال جاری نیز ۴ دستگاه از همین نوع واگن تحویل شرکت رجا شده بود.
وی در خصوص امکانات این واگن‌های نو گفت: این واگن‌ها مجهز به سیستم تهویه مطبوع، سیستم صوتی و تصویری IPTV و WIFI همچنین سیستم اعلام حریق می‌باشند.
مدیرعامل رجا با اعلام اینکه در طراحی‌های انجام شده برای این واگن‌ها به دنبال ایجاد شرایط رفاهی و آسایش بیشتر برای مسافران هستیم، گفت: سرویس بهداشتی وکیوم ایرانی و خارجی و دوربین مدار بسته از دیگر امکانات این قطار است.
رجبی در خصوص شرایط ناوگان رجا و برنامه‌ها برای جابه‌جایی مسافران در ایام کرونایی اظهار داشت: با توجه به برنامه‌ریزی صورت گرفته از قبل برای بازسازی و نوسازی ناوگان جهت انجام مطلوب سفرهای نوروزی و عدم به کارگیری یا کاهش سیر آنها در ایام کرونایی به دلیل کاهش حجم سفرها، خوشبختانه با تدابیر اندیشیده شده علاوه بر ضدعفونی و آماده سازی اقلام مورد استفاده در قطارها و ایجاد شرایط ایمن و بهداشتی برای سفر، اقدام به ایجاد فاصله گذاری اجتماعی در قطارها هنگام خرید بلیت و سفر کردیم.
وی تأکید کرد: در فاصله اجتماعی انجام شده در قطارهای رجا، به جز خانواده‌ها که کوپه کامل در اختیار آنهاست، برای کسانی که به صورت تنها یا دو نفره سفر می‌کنند، در هر کوپه بیشتر از دو نفر بلیت فروخته نمی‌شود. به همین منظور رؤسای قطار کنترل‌های مربوطه را در زمان سفر انجام می‌دهند.

همکاری شرکت ساخت وتوسعه و گروه مینا در احداث ابر پروژه ریلی اصفهان- اهواز:

کوتاه ترین مسیر ریلی؛ اتصال مرکز به بنادر جنوب غربی کشور

خیراله خادمی معاون وزیر راه و شهرسازی از برگزاری دومین نشست همکاری شرکت ساخت وتوسعه و گروه مینا خبر داد. امضای تفاهم نامه همکاری وزارت راه و شهرسازی و گروه مینا در طراحی، اجرا، تامین کالا و مسئولیت تامین مالی احداث ابر پروژه راه آهن اصفهان- اهواز در سال گذشته صورت گرفت.

دومین جلسه در خصوص بررسی آخرین وضعیت نحوه تامین مالی و بررسی های میدانی اجرای این پروژه با شرکت مینا برگزار و تصمیماتی در خصوص سرمایه گذاری و اجرای این مسیر ریلی مهم اتخاذ شد.

اخذ LOI برای فاینانس از بانک

خیراله خادمی بیان کرد: در این جلسه مقرر شد شرکت مینا برنامه زمان بندی تامین منابع مالی و اسناد و مدارک مطالعاتی و مهندسی انجام شده همراه با برآورد ریالی پروژه را ظرف مدت پانزده روز به شرکت ساخت وتوسعه ارایه کند. اخذ LOI برای فاینانس از بانک طرف قرارداد گروه مینا یکی از اقدامات مهم در این راستا است.

اتصال مرکز به بنادر جنوب غربی

معاون وزیر راه و شهرسازی راه آهن دو خطه برقی اصفهان- اهواز را

موجب اتصال مرکز کشور از طریق استان های اصفهان و چهارمحال و بختیاری به استان خوزستان و بندر امام خمینی در جنوب کشور دانست و گفت: این خط آهن به عنوان کوتاه ترین مسیر ریلی موجب اتصال مرکز به بنادر جنوب غربی کشور است که نقش مهمی در تقویت ارتباط استراتژیک شمال و جنوب کشور و توسعه شبکه ریلی کشور دارد.

راه آهن دو خطه برقی اصفهان- اهواز

گفتنی است: راه آهن دو خطه برقی اصفهان- اهواز ۵۱۰ کیلومتر طول دارد و طبق آخرین مطالعات صورت گرفته دارای ۸۶ کیلومتر تونل و ۱۵٫۵ کیلومتر پل است و در طول مسیر ۱۰ ایستگاه درجه دو و ۸ ایستگاه درجه ۳ دارد.

۹۰۰ میلیارد تومان صرفه جویی اقتصادی

این خط آهن موجب اشتغال بیش از ۵ هزار نفر در دوره ۵ ساله ساخت و بیش از ۱۲۰۰ نفر در زمان بهره برداری ۳۰ ساله طرح می شود و با توجه به مزایای حمل و نقل از طریق خط آهن و کاهش خسارات و سوانح جاده سالانه بیش از ۹۰۰ میلیارد تومان صرفه جویی اقتصادی برای کشور دارد.

تفاهم‌نامه توسعه همکاری و اعطای تسهیلات مالی در حوزه حمل و نقل ریلی گروه مپنا امضا شد:

ارائه تسهیلات تا سقف ۵۰ هزار میلیارد ریال به پروژه های ریلی

امضای تفاهم‌نامه توسعه همکاری و اعطای تسهیلات مالی در حوزه حمل و نقل ریلی به ارزش ۵۰ هزار میلیارد ریال بین بانک صادرات ایران و گروه مپنا صورت گرفت.

این مراسم با حضور جمعی از مدیران ارشد بانک صادرات ایران و گروه مپنا برگزار شد، تفاهم نامه مشترک به امضای آقایان دکتر صیدی مدیرعامل بانک صادرات و دکتر علی آبادی مدیرعامل گروه مپنا رسید.

این تفاهم‌نامه در راستای تحقق شعار جهش تولید و با توجه به مشکل کمبود نقدینگی تولیدکنندگان ناوگان ریلی و با هدف بالابردن توان خریداران در زمینه‌های مرتبط و ارائه انواع خدمات مالی و بانکی، اعطای انواع تسهیلات، صدور ضمانت‌نامه و گشایش اعتبارات اسنادی ریالی و ارزی بین گروه مپنا و بانک صادرات ایران امضاء شد.

با هدف تسهیل در تأمین مالی پروژه‌های ریلی

این تسهیلات که تا سقف ۵۰ هزار میلیارد ریال ارائه می‌شود با هدف تسهیل در تأمین مالی پروژه‌های صنعت حمل و نقل ریلی کشور در شرکت‌های تابعه گروه مپنا و نیز برای مشتریان گروه مپنا ارائه خواهد شد.

تسهیلات مزبور به ویژه در پروژه‌هایی که گروه مپنا با مشتریان خود در قالب الگوهای مختلف تأمین مالی تعریف می‌نماید اعطا می‌شود.

دکتر حجت اله صیدی، مدیرعامل بانک صادرات ایران، با ابراز خرسندی از امضای تفاهم‌نامه مشترک همکاری با گروه مپنا اظهار داشت:

نظام بانکی کشور به ویژه بانک صادرات تاکنون پروژه‌های بزرگی را با گروه مپنا به سرانجام رسانده است.

شکل گیری "مدیریت پروژه‌های نامِکن ایران"

وی بیان کرد: با ایجاد مپنا در اوایل دهه ۷۰ هجری، به نوعی "مدیریت پروژه های نامکن ایران" شکل گرفت و هم‌اکنون نیز مپنا یک برند جهانی است و ما نیز به این مجموعه بزرگ افتخار می‌کنیم.

مپنا در طول این سال‌ها نماد خودباوری و توسعه کشور بوده و همیشه درخشیده و امیدواریم همچنان نیز بر تارک صنعت بدرخشد.

دکتر صیدی، ابراز امیدواری کرد که تفاهم‌نامه توسعه همکاری و اعطای تسهیلات مالی در حوزه حمل و نقل ریلی گروه مپنا به افزایش ظرفیت تولید بخش ریلی مپنا منجر شود و این بخش با حداکثر ظرفیت فعالیت نماید.

وی افزود: یقینا گروه مپنا که توان ساخت لکوموتیوهای پیشرفته را دارد می‌تواند در زمینه برقی سازی خودروها نیز گام‌های موثری بردارد.

ما در بانک صادرات برای تامین پروژه‌ها همراه مپنا خواهیم بود. وی تفاهم‌نامه با مپنا را نقطه عطفی در همکاری‌های مشترک دانست و گفت:

ما می‌توانیم نیازهای ارزی مپنا را تأمین کنیم و شما همواره بانک صادرات را همکار استراتژیک خود بدانید.

فعالیت‌های گروه مپنا در حوزه‌های کسب و کار

دکتر عباس علی‌آبادی با اشاره به فعالیت‌های گروه مپنا در حوزه‌های کسب و کار از جمله در زمینه ورود به آلومینیوم، برقی‌سازی، POWER۲X و ... اظهار داشت:

امروز سهم لکوموتیوهای تولیدی مپنا به بیش از ۳۵ درصد تولیدات کشوری رسیده است و علاوه بر تولید ماهانه ۳ تا ۴ دستگاه لکوموتیو، مپنا لکوموتیوهای فرسوده را نیز بازسازی می‌کند؛ ضمن آنکه هم‌اکنون در حال ورود به عرصه واگن سازی با هدف توسعه این بخش هستیم.

وی صداقت حرفه‌ای، تمایل خدمت به هم‌وطنان، تخصص همکاران و نماد خودباوری را از ویژگی‌های گروه مپنا عنوان و با اشاره به فعالیت‌های مپنا در زمینه برقی سازی خودروها خاطرنشان کرد: خودرو برقی یکی از اقدامات بسیار با ارزش در راستای کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی و حفظ محیط زیست است و دنیای توسعه یافته نیز به این سمت و سو حرکت کرده است.

امیدواریم ما نیز در گروه مپنا با توجه به پروژه‌های تحقیقاتی و قرارداد با خودروسازان در زمینه برقی سازی خودروها گام‌های موثرتری برداریم تا به جای مصرف بنزین و گازوئیل، از برق تولیدی منابع تجدیدپذیر استفاده و سود سرشاری نیز نصیب کشور شود.

همکاری شرکت مپنا با بانک صادرات

مدیرعامل مپنا از آمادگی این گروه برای فعالیت تخصصی در دیگر حوزه‌ها از جمله پروژه‌های آب شیرین در نواحی مختلف کشور خبر داد و افزود: از این مسیر ده‌ها پروژه ملی را می‌توان اجرا کرد.

در حیطه سلامت و پزشکی نیز مپنا فناوری لازم را فراهم نموده و امکانات پزشکی را در راستای مسئولیت‌های اجتماعی با نرخ‌های بیمه‌ای در اختیار هموطنان قرار داده است.

در همه این سال‌ها بانک صادرات با مپنا همکاری کرده و ما آماده همکاری بیشتر در راستای آبادانی کشور هستیم.

برگزاری نشست مشترک مدیرعامل شرکت راه آهن با اعضای انجمن بنادر خصوصی ایران:

رویکرد جهادی شرکت راه‌آهن در راستای جذب سرمایه گذار

نشست مشترک محمد رسولی، مدیرعامل شرکت راه آهن با اعضای انجمن بنادر خصوصی ایران به منظور همکاری و سرمایه گذاری در بخش لجستیک و صنعت حمل و نقل ریلی کشور در مورخ ۱۴ مهر برگزار شد.

رسولی با اشاره به رویکرد جدید شرکت راه آهن مبنی بر شتاب در توسعه صنعت حمل و نقل ریلی کشور، به تشریح اهم فعالیت‌های انجام شده از سوی مرکز جهادی پیشرفت راه آهن پرداخت و بر آمادگی این شرکت مبنی بر جذب سرمایه گذار در حوزه لجستیک و ریل کشور تاکید کرد.

رویکرد جدید جهادی شرکت راه آهن

معاون وزیر راه و شهرسازی بیان کرد: اکنون این شرکت بهترین اراضی، تجهیزات و فناوری به روز و همچنین نیروی انسانی متخصص و متعهد را در اختیار دارد و با توجه به رویکرد جدید جهادی این شرکت، آمادگی لازم جهت همکاری و جذب سرمایه گذار بخش خصوصی وجود دارد.

سرمایه گذاری در بخش لجستیک و حمل و نقل ریلی

در این نشست مشترک، محمد صادق کاوه، رئیس انجمن بنادر خصوصی ایران نیز ضمن استقبال از فرصت همکاری به دست آمده، از اهتمام اعضای این انجمن به منظور سرمایه گذاری در بخش لجستیک و حمل و نقل ریلی کشور خبر داد و خواستار برنامه‌ای عملیاتی به جهت اجرایی نمودن مصوبات شد.

ایجاد کمیته مشترک راه آهن و انجمن بنادر

در این نشست مقرر شد تا کمیته‌ای مشترک به منظور تدوین نقشه راه با حضور نمایندگان شرکت راه آهن و انجمن بنادر خصوصی ایران تشکیل شود تا طی آن، برنامه‌های مصوب شده با شتاب و سرعت بیشتری اجرایی شوند.

محسن پورسید آقایی، محمد سعید نژاد و نوراله بیرانوند در خصوص نقش تعرفه پویای حمل و نقل ریلی در توسعه اینگونه می اندیشند:

حمل و نقل ریلی با شعار توسعه نمی یابد

محسن پورسید آقایی
مدیرعامل اسبق شرکت راه آهن ج.ا.ا

در هرکالایی بخشی از قیمت تمام شده قیمت حمل و نقل است. بنابراین مرتبط کردن هزینه حمل و نقل به قیمت نهایی محصول کار منطقی است، اما شرایط و الزامات خاصی را باید در نظر گرفت به خصوص در موردرقابت میان بخش جاده ای و ریلی که طبیعتا قیمت گذاری بر مبنای قیمت نهایی محصول خیلی نمی تواند در آنجا حاکم شود زیرا نوع رقابت بین این دو را خدشه دار می کند و طبیعتا هر دو با یک قیمت نمی توانند خدمات خود را عرضه کنند. بنابراین ضمن آنکه کار شدنی است اما به گونه ای صورت گیرد که رقابتی میان جاده و ریل وجود نداشته باشد و به نوعی انحصار طبیعی در حمل آن نوع از بارها وجود داشته که نمونه بارز و خوب آن می تواند حمل مواد سنگ آهن به خصوص برای کارخانجات بزرگی مانند فولاد مبارکه و ذوب آهن باشد که اصولا خیلی نمی تواند بار آن را فقط با جاده حمل کرد و انحصار طبیعی در حمل ریلی وجود دارد. در این موارد هم به نفع فولاد مبارکه است که هزینه حمل خود را نسبت به درصدی از قیمت محصول تثبیت کند و همچنین برای شرکت های حمل و نقل ریلی این خوبی را دارد که اگر قیمت محصولات فولادی با توجه به نوسانات جهانی و نوسانات قیمت دلار تغییر می کند در آن تغییرات سهیم باشند. پیشنهاد می کنم کار قیمت گذاری بر مبنای درصدی از محصول را در حمل سنگ آهن و مواد اولیه فولاد مبارکه، ذوب آهن، بقیه شرکت های فولادی بزرگ همانند فولاد خوزستان ، فولاد خراسان و فولاد توس به عنوان کار آزمایشی انجام شود و اگر موفقیت آمیز بود کم کم از این الگو برای قسمت های دیگر استفاده شود که صرفا از بخش ریلی برای حمل این کالاها استفاده می شود.

حمل بار ریلی امروز نرخ دستوری ندارد، یعنی راه آهن فقط نرخ حق دسترسی خودش را تعیین می کند و شرکت های باری خودشان با شرکت های فولادی توافق می کنند و نرخ حمل را تعیین می کنند، به دلیل اینکه قدرت چانه زنی شرکت های فولادی بیشتر از شرکت های ریلی است و عملا مشتری بزرگی است و قدرت چانه زنی دارد معمولا شرکت های فولادی نرخ حمل و نقل را تعیین می کنند. مدل تعیین نرخ حمل آن ها به این صورت است که حق دسترسی راه آهن و نرخ لکوموتیو راه آهن را می گیرند و بخشی را به عنوان حق مالکانه واگن به آن اضافه می کنند و بر این مبنا قیمت قراردادهای حمل و نقلی را منعقد می کنند. اکنون قیمت گذاری حمل دستوری نیست اما شرکت های فولادی از قدرت خود استفاده می کنند و معمولا قیمت هایی که برای حمل بار ریلی تعیین می کنند برای شرکت ها سود آور نیست.

گزارشی را در دولت در زمان دکتر آخوندی ارائه کردم بر مبنای آنکه اگر قصد داریم حمل و نقل ریلی رونق بگیرد باید حق دسترسی بین جاده و ریل برابر شود. برای اینکه بتوان رقابت عادلانه ای بین این دو ایجاد کنیم.

همانگونه که دولت جاده ها را از بودجه خود می سازد، راه آهن را هم باید از بودجه خود بسازد و همانگونه که نگهداری جاده ها بر عهده دولت هست نگهداری و هزینه های نگهداری راه آهن باید برعهده دولت باشد. این مسیری کاملا غیر عادلانه و غیر رقابتی است که میان جاده و ریل ایجاد شده که دولت در جاده علاوه بر هزینه های زیرساخت تمامی هزینه های نگهداری را خودش پرداخت می کند اما در راه آهن هزینه های نگهداری معمولا از حق دسترسی تامین می شود. بنا بود در یک برنامه ۵ ساله این دو به هم نزدیک شوند، یعنی حق دسترسی راه آهن تا ۲ درصد کل کرایه حمل و نقل کاهش پیدا کند و حق دسترسی جاده و عوارضی که روی بارنامه ها داده می شود در سال ۳ درصد باشد. پیشنهاد ما آن بود که هر سال حق دسترسی به جاده در روی عوارض بارنامه افزایش یابد و به ۲ درصد برسد و حق دسترسی ریلی کاهش یابد تا برابر شود. در این برنامه، راه آهن تا نزدیک ۳ درصد

حق دسترسی را از سهم خود کاهش داد اما حق دسترسی در جاده فقط ۱ درصد افزایش یافت و ۳ درصد ۴ درصد شد و در سال های اخیر حق دسترسی راه آهن افزایش یافت و تا امروز که حق دسترسی راه آهن ۳۳ درصد شده و هر چقدر حق دسترسی راه آهن وجاده بیشتر باشد طبیعتا رقابت بین این دو امکان پذیر نیست و به همین دلیل آینده موفقی برای حمل بار ریلی وجود نخواهد داشت.

در سیاست های ابلاغی برنامه ششم، مقام معظم رهبری ابلاغ کردند که باید برای حمل و نقل ریلی مزیت اقتصادی ایجاد شود که مجموعا در این جهت گام برداشته نشده و این دستور اجرایی نشده و عملا ما مزیت اقتصادی برای حمل و نقل ریلی نه تنها درست نکرده ایم بلکه به ضرر اقتصاد حمل و نقل ریلی در دولت رفتار می کنیم که با توسعه این بخش مغایرت دارد. حمل و نقل ریلی با شعار توسعه پیدا نمی کند و اقتصاد آن باید صحیح باشد و برای صاحبان کالا باید صرف داشته باشد تا با ریل بار خود را جا به جا کنند. با زور و دستور نمی توان بار را به سوی ریل برد.

نکته خیلی کلیدی در تعیین مدل نوع تعرفه نیست. یعنی اینکه تعرفه بر پایه محصول باشد یا بر پایه قیمت های توافقی یا رقابتی همه مدل هایی است که بر پایه آن می توان کار کرد. نکته مهم آن است که قیمت حمل و نقل ریلی باید حداقل ۳۲ درصد از حمل جاده ای ارزان تر باشد تا صاحبان کالا رغبت داشته و مشتاق باشند تا بار را با راه آهن جابه جا کنند. دولت موظف است همانند جاده هزینه های راه آهن را پرداخت کند و راه آهن باید بودجه جاری از دولت بگیرد و اصولا مفهوم اینکه راه آهن تمام هزینه های نگهداری خط را از صاحبان کالا یا شرکت های حمل بار در تعرفه دریافت کند معنی آن افزایش قیمت زیادی است که قدرت رقابت را از بخش خصوصی سلب می کند.

محمد سعید نژاد مدیرعامل اسبق شرکت راه آهن ج.ا.ا

قیمت گذاری دستوری موجب عدم تعادل در تولید می شود

قیمت همواره بعنوان یکی از متغیرهای کلیدی در اقتصاد شناخته شده است که نقش مهمی در جذب و هدایت سرمایه دارد. بطور طبیعی وقتی کالایی با قیمت موجه تری به بازار عرضه می شود هم جریان تقاضا را به سمت خود هدایت می کند و هم از طرف دیگر عرضه آن کالا برای عوامل تولید و توزیع موجه می شود و ادامه حیات بنگاه اقتصادی نیز تضمین می گردد ضمن آن که چنانچه بازار رقابتی باشد کیفیت و قیمت کالا موجب تامین رضایت نهایی مشتری نیز می شود .

تجربه جهانی و ملی نشان داده است که هر گونه قیمت گذاری دستوری موجب عدم تعادل در تولید، عرضه یا کیفیت کالا خواهد شد و در نهایت باعث نارضایتی مشتریان و مصرف کنندگان نهایی می گردد. همچنین در صورتیکه برای یک کالا یا خدمات در مقابل کالا و خدمات مشابه به هر دلیلی قیمت دستوی و محدودیت در تعیین قیمت بوجود آید و کالا های مشابه در نرخگذاری تابع شرایط بازار شوند موجب رشد یا کاهش نامتوازن آنها از نظر کیفی و کمی خواهد شد. در سالهای گذشته با موارد متعددی مواجه بوده ایم که کالایی با نرخ دولتی و مقررات ویژه توزیع شده است و کالای مشابه آن با نرخ آزاد به فروش رفته است و موجب کاهش کیفیت و کارایی و عدم رضایت مشتریان شده است.

در حمل و نقل بار کشور تا سال ۱۳۳۱ نرخ حمل بار در جاده به ظاهر با جدول تعرفه مصوب شورای اقتصاد تعیین می شد اما این جدول عملا مورد توجه و اجرا قرار نمی گرفت بلکه نرخ واقعی حمل به اصطلاح در پشت بارنامه و فیمابین شرکتهای حمل و نقل، رانندگان و صاحبان کالا تعیین می گردید و جدول نرخ صرفا موجب می شد که حقوق و منافع عمومی از جمله مالیات های قانونی بسیار کمتر از میزان واقعی اخذ گردد. این شیوه بخودی خود موجب فساد و عدم شفافیت می گردید.

شورای اقتصاد در سال ۱۳۳۱ نرخگذاری در حمل و نقل جاده ای بار را لغو و تعیین آنرا رسما به توافق بین صاحبان کالا و شرکت های حمل و نقل و در فضای رقابت بازار واگذار نمود. این تغییر تا سالهای اخیر که تعادل بین عرضه و تقاضا در بازار حمل برقرار بود همچنان ادامه داشت و اخیرا تغییراتی در آن صورت گرفته است . از پایداری بلند مدت و رضایت عملی عوامل مختلف و ذینفعان و توسعه ناوگان جاده ای در این دوره می توان استنباط کرد که این شیوه تعیین نرخ موفق و قابل قبول بوده است.

در بقیه بخشهای اقتصادی کشور نیز تعیین تعرفه و نرخ های دستوری به مرور با روشهای نوین جایگزین شده است از جمله با ایجاد بورس کالا بسیاری از کالاهایی که توسط دولت نرخگذاری می شد مانند فواد و محصولات فلزی امروزه با مکانیزم بورس و بازار تعیین نرخ می شوند و قیمت بر اساس عرضه و تقاضا و در یک فضای رقابتی و شفاف مشخص می شود و بسیاری از رانت ها و فسادهای ناشی از نرخگذاری حذف شده است و منافع حاصل از آن به مصرف کنندگان و تولید کنندگان کالا و خدمات رسیده است.

علیرغم سیاست کلی واگذاری تعیین نرخ به بازار لکن نرخگذاری در حوزه حمل و نقل ریلی بدلیل انحصار ارائه این خدمات توسط شرکت راه آهن و همچنین نظامات و مقررات مالی شرکتهای دولتی تا سال ۱۳۳۳ بر اساس تعرفه مصوب شورای اقتصاد بوده است پس از ایجاد فرایند خصوصی سازی و تشکیل و استقرار شرکتهای حمل و نقل ریلی بار و مسافر خصوصی و واگذاری مسئولیت حمل به آنها در چهارچوب قانون" دسترسی آزاد به شبکه ریلی کشور " مقرر گردید تا تعرفه حمل مسافر توسط شرکتهای مزبور و با هماهنگی راه آهن و در بخش بار نیز بصورت رقابتی و توافقی تعیین شود.

مهمترین ویژگی این نرخگذاری عبارتند از:

۱- پویا و هماهنگ بودن نرخ با عوامل هزینه ای و عکس العمل مناسب و متقابل با تغییر سطح عمومی قیمت ها بویژه نرخ خدمات جایگزین و مشابه.

۲- شفاف بودن و حذف هرگونه رانت و فساد که در نرخگذاری های دستوری وجود دارد.

۳- رقابتی بودن قیمت و کیفیت کالا و خدمات و در نتیجه ارتقا رضایتمندی عوامل مختلف بویژه مصرف کننده نهایی.

۴- اجتناب از ورود عوامل غیر اقتصادی در تعیین نرخ که هزینه آن به بنگاههای اقتصادی تحمیل می شود . اینگونه عوامل عموما در سطح ملی توجیه پذیر هستند که هزینه آن باید خارج از بنگاه اقتصادی تامین شود.

۵- رضایتمندی مشتریان از جریان تغییر و تعدیل قیمت بدلیل استفاده از مکانیزم شفاف و موثر عرضه و تقاضا مشابه آنچه که در بورس یا فراخوانها اتفاق می افتد .

در تعیین دستوری نرخ همواره دو طرف تولید کننده و مصرف کننده از نرخهای تعیین شده توسط نهادهای تصمیم گیرنده اظهار نارضایتی می کنند و لکن معمولا از نرخهای تعیین شده در بورس ناراضی نیستند.

چنانچه بخواهیم نرخگذاری در حمل بار را در شرایط متغیر اخیر کشور بگونه ای سامان بدهیم که به نتایج فوق برسیم راهی جز این نیست که تعیین نرخ در این بخش

را هم همانند نرخگذاری در جاده به مکانیزم های منعطف بازار ارجاع دهیم .

اگر به عوامل هزینه ای ارایه خدمات در ریل توجه کنیم که عمدتا شامل تامین و نگهداری ناوگان و خط می باشد در طول یکسال گذشته برخی از آنها بیش از صد در صد افزایش داشته اند . افزایش این هزینه ها موجب شده اند تا عرضه در این حوزه با کاهش کمی و کیفی مواجه شود. بخش عمده ای از پشتیبانی ناوگان ریلی به سه عامل مهم ارز، فولاد و نیروی انسانی وابسته است و با ارزیابی تغییرات قیمت این سه عامل در یک سال گذشته این ادعا بخوبی قابل اثبات است .

در صورتی که شرکتهای حمل و نقل ریلی که همگی خصوصی و خودگردان هستند نتوانند درآمدهای خود را متناسب با این افزایش هزینه تعدیل کنند وضعیت خوبی در آینده نزدیک نخواهیم داشت کما اینکه هم اکنون نیز در بخش نیروی کشش بدلیل ناتوانی مالی شرکتهای مالک و عدم تامین قطعات و پشتیبانی از این بخش محوری ریل کشور با توقف زیاد مواجه هستیم و با وجود کاهش سفرهای ریلی ناشی از کرونا باز کشور با کمبود لکوموتیو مواجه می باشد.

در شرایطی که ارزش ریالی یک دستگاه لکوموتیو از رقم های ۲ تا ۵ میلیارد تومان در سال گذشته به ارقامی بالاتر از ۵۲ میلیارد تومان افزایش یافته است و هزینه تامین قطعه هر لکوموتیو نیز از ۱،۵ میلیارد تومان به ۳ میلیارد تومان و همینطور در خصوص واگن های باری و مسافری و خطوط ریلی چگونه امکان تامین و پشتیبانی ناوگان و خط وجود دارد . این هزینه ها باید از محل فروش خدمات تامین شود و یا از یارانه دولت جبران گردد .

در غیر اینصورت باید شاهد کاهش سطح خدمات بود.

تعیین و تصویب نرخ رسمی در شرایطی که سطح عمومی نرخها بر اساس آمارهای رسمی کشور ماهانه با تغییر زیادی مواجه هستند امکانپذیر نیست بلکه مکانیزم متصل به بازار که پویایی نرخ را بدنبال داشته باشد که هم حقوق مصرف کننده و هم حقوق تولید کننده تضمین و تامین شود راهکار مؤثری می تواند باشد.

مثالهایی از این شیوه می تواند فرمولی از قیمت ماهانه حمل در جاده و نسبتی از آن یا ارزش کالاهایی که سهم اصلی حمل ریلی را به خود اختصاص می دهند یا هر مدلی که در یک فرایند کارشناسی و مطالعه نظری و تطبیقی بدست آید.

در این مدل دو موضوع قابل توجه و اهمیت می باشد:

الف: نرخ حمل در جاده که جایگزین حمل ریلی می تواند باشد.

به تفکیک عوامل مختلف جاده و ناوگان و

خطوط ریلی و ناوگان آن

ب : سهم هزینه حمل در قیمت تمام شده کالاهایی که عمدتا با ریل حمل می شوند و متناسب بودن تغییر نرخ کالا و هزینه حمل.

از مدیران محترم و دلسوز بخش ریلی کشور که شرایط سختی را سپری می کنند انتظار می رود تا برای رفع مشکل فعلی و جلوگیری از مشکلات شدیدتر روزهای آتی فکر عاجلی بکنند.

نوراله بیرانوند، معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل شرکت راه آهن ج.ا.ا

باغول تورم چه باید کرد؟

تلاطم بازار ارز و طلا که معمولا در ذهنیت اجتماعی ما ایرانیان قطب نمای افزایش سرسام آور سطح عمومی قیمت ها به شمار می رود آثار کوتاه مدت و بلند مدت عمیقی بربخش های مختلف اقتصادی کشور برجا خواهد گذاشت. اگرچه ممکن است در سطح اقتصاد خرد شرایط حاد تورمی برای تعداد محدودی از بازیگران بازار، فرصت تلقی شود لکن واقعیت این است که تورم افسارگسیخته و مزمن با موج های بلند ناشناخته برای قاطبه بازیگران در سطح خرد وکلان اقتصاد از یک طرف به معنی مواجه شدن با امواج سهمگین ریسک های غیرقابل مدیریت می باشد که البته در بسیاری ازموارد از مرز ریسک هم عبورکرده و فضای قمار را در اذهان تداعی می نماید و از طرفی هم جابجایی بازارهای هدف سرمایه گذاری را از بخش های مولد فن آورانه و زیرساختی که عمدتا چرخه عمر طولانی تر و باثبات تری دارند به بخش های دلالی و سفته بازی و احتکارطلا و ارز و مسکن سوق می دهد یکی ازبخش های اقتصادی بشدت متاثر از تکانه های ارزی بخش حمل ونقل می باشد و مصداق عینی این عبارت عامیانه که "درآمد ما ریالی ولی هزینه های ما ارزی است" همین بخش می باشد.

سهم حقوق و دستمزد در این بخش کمتر از ۲ درصد و بالغ بر ۳۲ درصد هزینه های این بخش مربوط به تامین تجهیزات و قطعات می باشد. باتوجه به اینکه ماشین آلات و تجهیزات و ناوگان مربوطه عمدتا وارداتی و یا مونتاژ می باشد.

بنابراین هزینه های سرمایه گذاری توسعه و تامین و نگهداری بخش حمل ونقل با نرخ رشد قیمت ارز دارای رابطه خطی بوده و نعل به نعل آن می تازد. بعنوان نمونه بالغ بر ۳۲ درصد تجهیزات و قطعات ساخت و نگهداری لکوموتیو ارزی است که حداقل ۱۵۲ درصد افزایش قیمت داشته است . اما درچنین شرایط پرتلاطم که تقریبا هیچ پیش بینی نزدیک به واقعیت از روندهای اقتصادی کشور وجود ندارد کنش مطلوب مدیران و فعالان و تصمیم گیران بخش حمل و نقل اعم از بخش دولتی وخصوصی چه باید باشد و چه باید کرد؟ پاسخ کلی روشن است بجای اصرار براستفاده از روش های متناسب زمان های ثبات باید استفاده ازروش های همسو با تغییرات و استفاده از فرصت هایی که در دل چنین تغییرات وتحولات وجود دارد و به موازات آن نیز تمرکز برمدیریت ریسک ها می باشد.

ازجمله راهبردهای موثر برای بهره مندی از فرصت ها وفایق آمدن بر تهدیدات ناشی از شرایط مورداشاره می توان به موارد زیر اشاره کرد:

استفاده از ظرفیت های حمل و نقلی ایجاد شده ناشی از رونق تولید داخلی دربخش های مختلف اقتصادی بویژه - صنایع معدنی و فولادی که بدلیل کاهش شدید واردات و همچنین جلوگیری از خام فروشی فراهم شده است.

در شرایطی که بدلیل تحریم خطوط اعتباری فاینانس خارجی تقریبا متوقف شده است طراحی و اجرای سازوکارهای تامین مالی و سرمایه گذاری نوین بویژه استفاده از ابزارهایی مانند انتشارسهام شرکت ها در بورس که البته ارتقاء توان مدیریت شرکت ها را هم بهمراه خواهد داشت انتشار اوراق بدهی و همچنین استفاده از ظرفیت هایی مانند لیزینگ برای نوسازی ناوگان می باشد.

اقتصادی شدن تولید و ساخت بسیاری از تجهیزات و قطعات مورد نیاز بخش حمل ونقل در داخل و حتی امکان صادرات بدلیل رشد سرسام آور نرخ ارز که فرصت مغتنمی برای سازندگان داخلی فعال در بخش حمل و نقل را فراهم می سازد.

طراحی و استفاده از الگوی تعرفه گذاری و قیمت گذاری پویا و منعطف برای خدمات حمل و نقل با استفاده از سازوکار بورس که می تواند اثرات منفی تکانه های ارزی و تورمی را با سرعت تعدیل نماید و تامین جریان نقدی و بازدهی سرمایه گذاری مناسب برای سرمایه گذاری بخش غیردولتی در حوزه های حمل و نقلی را بهمراه خواهد داشت.

دکتر سعید رسولی، در گفت‌گوی اختصاصی با خبرنگار نشریه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی معتقد است که اتصال به چشمه‌های بار و نگاه قالب لجستیکی ضرورت دارد:

تمامی موفقیت‌های حوزه ریلی حاصل تلاش بازیگران این صنعت است

در اینکه فرایند خصوصی‌سازی در بخش ریلی موفق نبوده است نباید تردید داشت اما با تصویری که از بخش ریلی ترسیم گردید اینک بهتر می‌توان به این سوال پاسخ داد که آیا بخش خصوصی از ابتدا معلول متولد گردید و یا سیاست‌هایی که در طول یک دهه اخیر اعمال شده است این طفل نوپا را دچار معلولیت و نارسایی نمود؟ طبیعتا هم دولت و هم بخش خصوصی برای این عدم موفقیت دلایلی خواهند داشت و هریک به توانایی‌ها و ضعف‌های خود به خوبی واقفند. اما نکته مهم این است که امروز که به گذشته نگاه می‌کنیم چه درس‌هایی گرفته‌ایم و اگر در همان نقطه اول ایستاده باشیم چگونه با موضوع خصوصی‌سازی رفتار خواهیم کرد؟ آنچه که مشخص است بازگشتی در کار نیست و در استراتژی اصلی کشور در ارتقاء نقش بخش خصوصی نه تنها تغییری ایجاد نشده بلکه تقویت هم گردیده است. پس کار درست تامل در روش‌ها و رویکردهایمان در گذشته، اصلاح رویکردهای غلط و تقویت تصمیمات درست است که اگر اینگونه باشد راه‌گشای برنامه خصوصی‌سازی در بخش ریلی خواهد بود. برای واکاوی بیشتر مسائل خصوصی‌سازی و مشکلاتی که بر سر راه توسعه حمل و نقل ریلی وجود دارد و همچنین اقدامات و برنامه‌های راه‌آهن طبق چشم‌انداز تعریف شده گفت‌وگویی با دکتر سعید رسولی، مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

رابطه میان انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و شرکت راه‌آهن تا چه اندازه در رفع موانع موثر بوده است. از نظر جنابعالی برای توسعه مراودات و تعاملات بیشتر با انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی چه راهکارهایی مورد نیاز است؟

از نظر بنده انجمن صنفی موفق بوده و تمامی موفقیت‌های حوزه ریلی حاصل تلاش بازیگران این صنعت است. بنده نمی‌توانم بگویم که تمامی موفقیت‌های حاصل شده در صنعت ریلی فقط حاصل از تلاش‌های راه‌آهن و منشأ مشکلات این حوزه خارج از شرکت راه‌آهن است یا اینکه بگویم همه موفقیت ها فقط حاصل بخش های دیگر است. موفقیت های بدست آمده در حوزه ریلی حاصل از تلاش های بخش خصوصی و راه آهن در کنار هم می باشد. همیشه وظیفه خود می‌دانم تا از همکاران خود از بخش غیردولتی در شرکت‌ها تشکر کنم. اما برای کسب موفقیت‌های بیشتر باید توقع و انتظارات خود را بیشتر کنیم. در ارتباط با نقش انجمن صنفی از زمانی که عضو هیئت مدیره بودم به نقش مهم انجمن صنفی اعتقاد داشته‌ام و از زمانی که مسئولیت راه‌آهن را برعهده گرفتم تاکید کرده‌ام که در تصمیمات مهم راه‌آهن باید نظرات دوستان را داشته باشیم و در جلسات هیئت مدیره از نمایندگان انجمن دعوت شده تا حضور داشته باشند. از معاونین محترم خواسته‌ام تا اگر پیشنهادی را برای تصویب به هیئت مدیره می‌برند حتما قبل از آن با بخش خصوصی گفت و گو شده باشد و دیدگاه‌های بخش خصوصی را لحاظ کنند. نظرات بخش خصوصی در تصمیم گیری‌های شرکت راه‌آهن بسیار مهم است.

مطمئنا مشکلاتی همانند شیوع ویروس کرونا مشکلات بزرگی را برای صنعت ریلی به خصوص در حوزه مسافری به وجود آورد. همه ما سعی می‌کنیم تا این مشکلات را پشت سر بگذاریم و دست در دست هم داشته باشیم.

کارشناسان و تحلیل‌گران بازار حمل‌ونقل، ارزش‌های شبکه ریلی را در زنجیره لجستیک تعریف می‌کنند. هر برنامه‌ای خارج از این زنجیره ارزش، همیشه حلقه‌های مفقوده برجا می‌گذارد و برنامه‌های توسعه‌ای را به چالش می‌کشد. آیا توسعه حمل و نقل ریلی در چارچوبی است تا بتواند پاسخ منطقی به تقاضاهای بار و دغدغه‌های لجستیکی کشور بدهد؟

برای توسعه حمل و نقل در کشور ناگزیریم تا نگاه غالب، نگاه لجستیکی باشد. در حوزه حمل و نقل ریلی بر اساس مصوبات شورای عالی ترابری مسئولیت هجده پایانه لجستیکی بر عهده راه‌آهن قرار دارد. اعتقاد داریم که حمل درب به درب و ایجاد حمل و نقل ترکیبی پایدار و غنی و قدرتمند در حوزه بین‌المللی و حوزه داخلی تنها راه نجات است.

به همین منظور یکی از کارگروه‌های مهم و اولویت‌دار ما

کارگروه توسعه مراکز لجستیک است.
در این زمینه امسال با پیگیری‌های جدی، شرایطی ایجاد شد تا پایانه لجستیکی آپرین که سال‌هاست علاقه به فعال شدن آن داریم با هزار هکتار زمین در نزدیکی تهران و هفتصد هکتار محصور و همه امکانات زیرساختی برای ارائه خدمات لجستیکی مهیا بوده اما استفاده‌ای از آن نشده است. امسال تفاهم‌نامه‌هایی در این خصوص با مترو و شرکت تایدواتر به امضا رسید. در خصوص صنایع متقاضی دیگر برای سرمایه‌گذاری در این مرکز لجستیک در سال ۹۹ شاهد اتفاق و رویدادی در توسعه لجستیک ریلی خواهیم بود. به‌موازات آن مقدمات کارهای مراکز دیگر به انجام رسیده و آماده آغاز و شروع فعالیت است و همچنین در اولویت‌ها قرار دارد و برای جذب سرمایه‌گذار بخش خصوصی اقدامات خوبی صورت گرفته و سرمایه‌گذار بخش غیر دولتی جذب شده و کار خود را آغاز کرده‌اند.

بودجه‌های عمرانی هر ساله نحیف‌تر می‌شود و به دلایل تحریم برای جذب سرمایه‌گذار خارجی محدودیت‌هایی داریم. طرح‌های توسعه‌ای راه‌آهن و مشارکت بخش خصوصی در زیرساخت‌ها تا چه حد امکان پذیر است؟

اگر اقتصاد حمل و نقل ریلی اقتصاد منطقی و مورد قبول باشد خودش برای حضور سرمایه‌گذاران جذابیت ایجاد می‌کند. در ابتدا باید موانعی که سد راه سرمایه‌گذاری در این بخش است را از سر راه برداریم. در سال‌های اخیر موفق شدیم تا ظرفیت‌های قانونی بسیار خوبی را برای حمایت از سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در راه‌آهن به تصویب برسانیم.
قوانین و احکامی که به تصویب رسید مستلزم طی شدن فرایندی است تا حکم جاری و عملیاتی شود. اجرایی شدن برخی از این احکام در دست راه‌آهن بود خیلی سریع به بسته‌های حمایتی تبدیل شد و کار آغاز شد. برخی دیگر نیازمند هماهنگی و تصمیمات سایر دستگاه‌ها بود مانند ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید.
ماده ۶۷ قانون الحاق ۲ بسیار سریع عملیاتی شد زیرا تضامین نیز بر عهده راه‌آهن بود. ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید که حکمی بسیار مترقی است و اگر به این حکم به درستی عمل شود گمان می‌کنم مزایا و صرفه‌جویی‌های کلان صنعت حمل و نقل ریلی آشکار می‌شود.
روح حاکم ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید می‌گوید هر سرمایه‌گذاری و هر اقدامی که موجب صرفه‌جویی سوخت شود اصل و سود سرمایه‌گذاری از سوی شرکت نفت به سرمایه گذار برمی‌گردد.
سقف این حکم در قانون صد میلیارد دلار است. از صد میلیارد دلار، هفت و نیم میلیارد دلار را برای راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران مصوبه شورای اقتصاد داریم. هفت و نیم میلیارد دلار عدد بسیار بزرگی برای این اعتبار است. این حکمی بسیار کارآمد است که اگر عملیاتی شود سرمایه‌گذاران بسیاری را جذب می‌کند.
در خصوص رقابت میان جاده و ریل اگر سخن به میان می‌آید رقابت مثبت برای رسیدن به تعادل است نه برای پیشی گرفتن از یکدیگر. زیرا ماهیت حمل و نقل اقتضا می‌کند تمامی شقوق حمل و نقل هر کدام در سهم، ویژگی‌ها و امتیازات خود فعالیت کند.
این موضوع که راه‌آهن در سهم منطقی خود قرار گیرد و بارهای ریل پسند و حجیم که ویژگی‌های مشخص دارند، در مسیرهای طولانی حمل شوند و بارهای مسیرهای کوتاه تر و کم حجم تر توسط جاده حمل شود و همان بارهای ریل پسند به صورت ترکیبی جا به جا شوند سهم متعادلی است که درتمام دنیا به آن توجه می‌شود. ماده ۱۲ رفع موانع تولید و همه مشوق‌های دیگر برای افزایش سهم قصد دارد کمکی باشد تا به سهم بهینه برسیم.
ماده ۱۲ در انتهای سال ۹۳ به تصویب رسیده و از سال ۹۳ تا امروز بی وقفه تلاش شده و جلسات کارشناسی بین راه‌آهن و بخش‌های مختلف وزارت نفت تشکیل شده و آقای وزیر در قراردادی که با وزارت نفت، شرکت ملی نفت، سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت و سازمان برنامه و بودجه داشت جلسات

برای توسعه حمل و نقل در کشور ناگزیریم تا نگاه غالب، نگاه لجستیکی باشد. در حوزه حمل و نقل ریلی بر اساس مصوبات شورای عالی ترابری مسئولیت هجده پایانه لجستیکی بر عهده راه‌آهن قرار دارد. اعتقاد داریم که حمل درب به درب و ایجاد حمل و نقل ترکیبی پایدار و غنی و قدرتمند در حوزه بین‌المللی و حوزه داخلی تنها راه نجات است

خصوصی‌سازی در ایران عمر بلندی ندارد و هنوز به بلوغ و تکامل خود نرسیده، در حوزه حمل و نقل ریلی در سال‌های گذشته برای مشارکت بخش خصوصی و واگذاری تصدی‌ها اقدامات خوبی صورت گرفته است. البته قابلیت بهینه کردن واگذاری ها وجود دارد

متعـددی را طی کردند و فرمت‌هایی برای ارزیابی و صحت سنجی اعدادی که ما اعلام کردند در نظر گرفته شد و قراردادهای عاملیت امضا و از پایان سـال ۹۸ پرداخت‌های ماده ۱۲ آغاز شد.

ایـن فراینـد عملیاتی شـده و در ایجاد جذابیت در سرمایه‌گذاری نقش بسیار مهمی دارد.

مجموعه ظرفیت‌هایی که ما از آن به عنوان اکوسیسـتم سرمایه‌گذاری یـاد می‌کنیـم بسـته‌های حمایتی، فرصت‌های جـذب سـرمایه از بازار سـرمایه و نظـام بانـک و مجموعه اقداماتی اسـت کـه می‌توانیم برای تامیـن مالی و ضمانت و اسـتفاده از منابع کشـور فراهم کنیم. تقاضاهای سرمایه‌گذاری بسیاری به ثبت رسیده و تفاهم‌نامـه و قرارداد به مرحله اجرا رسیده است.

چندین سند تفاهم‌نامه در بیست و هشتم اسفندماه سال ۹۷ با حضور دکتر نوبخت و مهندس اسـلامی به امضا رسـیده و امسال در پنج مرحله افتتـاح ناوگان از همان محل و همان تفاهـم نامـه ورودی نـاوگان جدید داشته‌ایم.

سـرمایه‌گذاری کـه در پایانـه لجسـتیکی آپرین طی مراسـمی به امضا رسـید و به زودی قـرارداد آن اجرایی می‌شود ۱۶۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری بخش واقعی غیردولتی است که وقتی این رقم به اجرا می‌رود تـا ۲۵۰۰ میلیـارد تومـان افزایش می‌یابـد. مـا بایـد به سـمت جذب سرمایه‌گذاران غیر دولتی برویم.

در کارگـروه جهـادی، بهـره‌وری یکـی از کارگروه‌ها در خصوص بحث مدیریت مصرف سوخت است. راه‌آهن نسـبت به جـاده ذاتا صرفـه جویی مصرف سوخت دارد و یک هفتم جاده سوخت مصرف می‌کند اما در همین میزان مصرف سـوخت هم می‌توانیم با اقدامات مختلف، صرفه‌جویی داشته باشـیم. به عنوان مثـال گلوگاه‌های ظرفیتـی را برطرف کنیم، سـرعت بازرگانـی را افزایش دهیم، سیسـتم سوخت رسـانی شبکه ریلی اصلاح و دوگانه سوز شود.

یکـی از کارهایی کـه در کارگروه جهادی بهره‌وری انجام شـد آن بود که محل‌هـای سـوخت‌گیری را که در سطح شبکه وجود دارد شناسایی شد. متوجه شـدیم که مراکز متعدد سوخت‌گیری در شبکه خود موجبات افزایش توقف قطار را در پی داشته و در نتیجه افزایش سرعت بازرگانی را به همراه دارد. هـر اقدامی که منجر بـه صرفه‌جویـی سـوخت و افزایش بهره‌وری شـود می‌تواند از محل ماده ۱۲ دریافتی داشته باشد.

در حـوزه تولید نـاوگان علاوه بر ظرفیتی کـه تا امروز در دسـت کار دارند ۸۰۷۷ دسـتگاه انـواع ناوگان تقاضای سرمایه‌گذاری وجود دارد.

از نظـر جناب‌عالـی آیـا نیـاز هسـت تا نهاد نظارتی برای رفع مشـکلات بخـش خصوصـی و راه‌آهن وجود داشته باشد؟

قاعدتـا در همـه فعالیت‌هـای مشترک همیشه بخشی را برای حل اختـلاف قـرار می‌دهند. بـاور قلبی من این اسـت که به اختلاف نرسیم و شایسته نیسـت که نهادی بخواهد میـان ایـن دوبخش نظارت داشـته باشـد. اختلاف‌هـا زمانـی پیش می آید که شـرکت راه‌آهن به فکر منافع خود باشد و زیربار مشکلات نرود. اگر این نگاه وجود داشـته باشد مجموعه ریلی نمی‌تواند به کار خود ادامه دهد. مجموعه ریلی و هر بخش دیگری در سـایه تعامل و همکاری و همفکری و صمیمیـت می‌توانـد کار کند. این موضوع که جایگاهی باید وجود داشته باشد که به مسائل رسیدگی کند باید بگویم که وجود دارد و اگر مسـئله‌ای به وجود آید مطمئنا لاینحل نمی‌ماند و نهادی بر این مسئله نظارت می‌کند. مطمئن هسـتیم که مشکلاتی وجود دارد و باید تعاملات بیشتر و نزدیک‌تر باشـد و شرط آن این است که نگاه‌ها به هـم نزدیک‌تر باشـد و بـا تعامل حداکثری و همـکاری نزدیک با هم اسـت که موجبات توسـعه را فراهم می‌کند. امیدوارم با تصویری که امروز برای صنعت ریلی کشور ترسیم شده و به آن اعتقاد داریم بتوانیم روزهایی را پیش رو داشـته باشیم که صنعت ریلی با بالندگی و نشـاط و شـادابی، امید بخشـی کند و بار بیشتری را از بارهای کشور به عهده گیرد و به مردم خدمت رسانی مطلوبی داشته باشد.

چنـدی پیـش در هیئـت مدیره

چشم انداز و شعار راه‌آهن به تصویب رسید، شعار انتخاب شده " ایران، روی ریل به سوی آینده" است. همه آنچه که خانواده ریلی می خواهند در آن وجود دارد.

نظر کارشناسان این است که اجرای خصوصی‌سازی به صورت صحیح انجام نشده، تحلیل جنابعالی از خصوصی‌سازی تاکنون چگونه بوده و چرا تاکنون سرعت سیر به درستی افزایش نیافته است؟ راه‌آهن ج.ا.ا چه برنامه‌های مشخصی برای قراردادن خصوصی‌سازی در مسیر صحیح خود دارد؟

خصوصی‌سازی در ایران عمر بلندی ندارد و هنوز به بلوغ و تکامل خود نرسیده، در حوزه حمل و نقل ریلی در سال‌های گذشته برای مشارکت بخش خصوصی و واگذاری تصدی‌ها اقدامات خوبی صورت گرفته است.

البته قابلیت بهینه کردن واگذاری ها وجود دارد. با بازنگری و استفاده از تجربه آن چیزی که تا امروز رخ داده، می‌توان خصوصی‌سازی در صنعت ریلی را در وضعیت مطلوب قرار داد. استفاده از الگوهای کلیشه‌ای کشورهای دیگر نتیجه بخش نیست بلکه باید براساس قاعده جهانی اندیشه کرده و منطقه‌ای عمل کنیم. همه الگوها و تجربیات را بشناسیم. با در نظر گرفتن توانمندی‌ها و شرایط کشور کارها را پیش ببریم تا نتایج واقع‌بینانه‌تری داشته باشیم.

در خصوصی‌سازی که امروز در حوزه ریلی رخ داده جایگاه تجاری‌سازی خالی است و مسئله اصلی، اقتصاد حمل‌ونقل ریلی است که باید در مدار اصلی خود قرار گرفته تا مشارکت بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاران جدید جذابیت داشته باشد. به همین منظور در دستور کار داریم تا تمامی ظرفیت‌های ذاتی و امتیازات ارزشمند و منحصر به فرد صنعت حمل‌و نقل ریلی بارور شود. چنین رویکردی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران را نسبت به استفاده بهینه از منابع و بودجه عمومی دولت، کم‌تر محتاج کرده و بخش غیردولتی را نیز شاداب و با نشاط می‌کند. برای این امر برنامه‌های عملیاتی مشخصی بدین شرح داریم:

سرعت بازرگانی باید در کشور به حداکثر خود برسد و این امر تابع محاسبات متعددی در حوزه‌های مختلف صنعت ریلی است. بخشی نیز مربوط به خارج از صنعت است. وقتی از سرعت بازرگانی صحبت می‌کنیم زمان توقف قطارها در خصوص تخلیه و بارگیری قطارها موثر است. همیشه زمان توقف قطارها در اختیار راه‌آهن یا شرکت‌های حمل و نقل ریلی نیست و گاهی اوقات تابع اقدامات سایر دستگاه‌ها و بخش‌های بازیگر در این حوزه است. رفع کاهش سرعت‌ها و حذف اقدامات زائد فیزیکی در برخی مناطق و بهبود و اصلاح و ارتقاء ناوگان و اصلاح خط، تعمیرات و نگهداری به موقع خط و شبکه، اتصال چشمه‌های بار به شبکه ریلی از موضوعات مهمی است که اکنون در دستور کار قرار دارد.

امسال مرکز جهادی پیشرفت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران را در ساختمان مرکزی راه‌آهن راه‌اندازی کرده‌ایم. هدف از ایجاد این مرکز سرعت بخشیدن به پروژه‌های اولویت‌دار و حل سریع مسائل مهم است که امروز آن مجموعه مسائل، موجب کندی کار راه‌آهن می‌شود و مانعی برای راه‌آهن کشور هستند. نزدیک به ۱۲۶ مسئله شناسایی شده است. از این ۱۲۶ مسئله، مسائل مهم را در اولویت قرار داده‌ایم. کارگروه‌هایی را در خصوص مسائل اولویت دار تشکیل داده‌ایم. ترکیب کارگروه‌ها کاملا خلاقانه و کاربردی است که مورد تقدیر سازمان ملی بهره‌وری قرار گرفته و به دلیل شیوه اقدام بهره‌ورانه در حل مسائل راه‌آهن، راه‌آهن را از جمله سه دستگاه برتر بهره‌ور کشور در سال جاری اعلام کرده است. در ترکیب کارگروه‌ها سعی شده از پیشکسوتان، اساتید دانشگاه، پژوهشگران و همکارانی که سال‌ها در راه‌آهن زحمت کشیده‌اند و تجربیات ارزشمندی دارند بهره‌مند شویم.

به این ترتیب، کارگروه‌ها ترکیب کاملی از روش‌های علمی و دستاوردها برای حل مسائل مطرح شده خواهد بود. این ترکیب موجب شده تا در مدت کوتاه ۵ ماه گذشته، تعدادی از موضوعات و مشکلات به نتیجه برسد.

به دنبال آن هستیم تا با به حداکثر رساندن بهره‌وری ناوگان ریلی کشور، شبکه و حل مسائل مربوط به کاهش بهره‌وری، افزایش سرعت بازرگانی، جذب بارهای جدید، توسعه کریدورهای داخلی و بین‌المللی، هماهنگی حداکثری با دستگاه‌های ذیربط مانند گمرک، سازمان بنادر و دریانوردی به گونه‌ای طرح‌ریزی شود تا جذابیت فعالیت حمل و نقل ریلی روز به روز افزایش یابد. البته شرایط اقتصادی به دلیل تحریم‌های ظالمانه و موضوع پاندمی کرونا همچنان چالش‌برانگیز است.

امروزه حمل و نقل غلات از کشتی به قطار با همت شرکت‌های حمل و نقل ریلی محقق شده و ترانزیت، صادرات و واردات با توجه به مسدود شدن مرزها در ماه‌های متوالی به خصوص در محور ترکمنستان در اینچه برون و سرخس رشد خیلی خوبی داشته است. حمل از بنادر نیز از رشد خیلی خوبی بهره‌مند است که رشد صنعت حمل و نقل ریلی کشور را نوید می‌دهد.

با همه‌گیری ویروس کرونا سفر با هواپیما هم از نظر دسترس‌ها و هم از نظر هزینه با مشکلات زیادی دست و پنجه نرم می‌کند. به نظر جنابعالی، آیا حمل و نقل ریلی مسافر خواهد توانست این تقاضای سفر را در مسیرهای بین‌المللی به ویژه با کشور همسایه ترکیه مدیریت کند.

در سال گذشته با همکاری راه‌آهن ترکیه موفق شدیم قطارهای تهران-وان، تهران-آنکارا را راه‌اندازی کنیم. برای انتقال زائرین پاکستانی در اربعین گذشته هماهنگی‌ها انجام شد تا زائران با قطار جابه‌جا شوند. زمان مسافرت با قطار بیشتر می‌شود اما جذابیت‌های بصری خاص خود است. استقبال خوبی داشتیم و به محض آن‌که بحث پروتکل‌های بهداشتی حل شود و موافقت کشورهای همسایه را بگیریم مجدد برقرار خواهد شد.

در خصوص توسعه محور شرق برای حمل و نقل ریلی چه نقشی تعریف شده است؟

توسعه متوازن و منطقی شبکه ریلی داخل کشور و ارتباطات بین‌المللی با نگاه بهره‌برداری بسیار مهم و ضروری است. اگر بتوانیم در تکمیل شبکه‌ای که امروز داریم در جذب بار دسترسی‌ها را بیشتر کنیم و در مسیر کریدورهای شرقی، غربی، شمالی و جنوبی تسهیل و تسریع ایجاد کنیم کار بسیار مهمی انجام داده‌ایم. این از موضوعات مهم و اولویت‌دار راه‌آهن است و کارگروه تشکیل داده‌ایم و اطلاعات لازم را به موقع دراختیار تصمیم گیران قرار می‌دهیم. در محور شرق قطعا با اتصال چابهار به زاهدان و در ادامه به بیرجند و یونسی، کریدور بسیار خوبی به تنها بندر اقیانوسی خواهیم داشت. در آن محور ما بار و ظرفیت ترانزیتی قابل توجهی را داریم که اکنون از طریق بندر شهید رجایی در پی جذب آن هستیم. اگر آن کریدور تکمیل شود هم موجب رونق بخشیدن به منطقه شرق خواهد شد و هم از مزیت بسیار ارزشمند خدادادی آن محور که مسیر میان بر است می‌توانیم برای ترانزیت کالا استفاده کنیم. به طور مشخص میان هند و روسیه ظرفیت ترانزیتی خوبی وجود دارد که می‌توانیم از آن طریق سیر دهیم.

چندی پیش از زاهدان عملیات ریل‌گذاری را آغاز کردیم. امیدواریم به زودی از چابهار این امر راه اندازی شود. دولت با جدیت تصمیم دارد تا این پروژه را هرچه سریع‌تر به بهره‌برداری برساند.

گفتگو با محمد رجبی مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا:

کمبود منابع مالی، دغدغه اصلی عدم موفقیت در خرید واگن مسافری است

حمل و نقل مسافر با قطار هرچند که در اکثر قریب به اتفاق کشورهای جهان حتی در کشورهای پیشرفته صنعتی زیان‌ده است و اغلب از یارانه‌ها و کمک‌های دولت‌ها بهره می‌برد، اما در نگاه کلان اقتصادی، مزایای غیرقابل انکار دارد. این سیستم دارای ویژگی‌های بسیار اساسی است که آن را از سایر شیوه‌های حمل‌ونقل متمایز می‌سازد. حمل انبوه مسافر، مصرف کمتر سوخت و صرفه‌جویی کلان انرژی و به تبع آن صرفه‌جویی کلان ارزی در منابع ملی، سازگاری با محیط‌زیست به‌عنوان زیربنای توسعه پایدار، ایمنی بسیار بالا، آسایش و راحتی طول سفر به دلیل برخورداری از امکانات رفاهی متعدد نظیر امکان خواب و تحرک، سرویس‌های بهداشتی، رستوران و پذیرایی، سیستم‌های صوتی و تصویری و ... ویژگی‌های ممتازی هستند که این شیوه را نسبت به شیوه‌های دیگر به ویژه حمل‌ونقل جاده‌ای برتری می‌بخشد. برای واکاوی بیشتر مشکلات این بخش به سراغ مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل ریلی رجا رفتیم و در خصوص چالش‌های این روزهای مالکان واگن مسافری گفتگویی کردیم که به آن می پردازیم:

در ابتدا بفرمایید از آغاز سال تاکنون نوسازی ناوگان ریلی به چه نحوی بوده است؟

خوشبختانه در سال جاری با همه فشارهای مالی و تنگناهای موجود، مطابق با برنامه‌ریزی‌هایی که از قبل داشتیم ۸ واگن نو از شرکت واگن پارس به ناوگان رجا اضافه شده است. از شرکت پلور سبز هم ۲ واگن جدید تحویل گرفتیم. همچنین در چند ماه باقی مانده از سال، برنامه‌ای با شرکت پلور سبز برای دریافت ۴۹ دستگاه واگن داریم. امیدواریم که ظرف یک سال و نیم آینده این ۴۹ دستگاه را تحویل بگیریم. در بخش بازسازی از تبصره ۱۸ یک بسته ۵۲ تایی (۲۷ + ۲۵) توسط شرکت واگن پارس و نوین صنعت رجا فعال بود و اکنون مرحله دوم آن در حال پرداخت است و تشریفات قانونی آن انجام شده است. از این بسته ۵۲ دستگاهی که تا الان ۱۴ دستگاه تحویل گرفته شده در ماه های آینده (حداکثر بهمن ماه) به تدریج تحویل داده خواهد شد.

در حال حاضر چه تعداد واگن در سیر فعال دارید و چه تعداد در حال تعمیرات است؟

واگن‌های در سیر ما حدود ۳۵۰ واگن است و کمتر از ۵۰ واگن هم در دست تعمیر است. برای ادامه کار هم واگن‌های دانمارکی به مجموعه اضافه خواهند شد که قرارداد آن را با شرکت پلور سبز نهایی خواهیم کرد. به این ترتیب شرکت‌های پلور سبز، نوین صنعت رجا و واگن پارس در بسته جدید تبصره ۱۸ که به زودی ابلاغ خواهد شد، در ادامه فعالیت‌ها برای بازسازی وتعمیرات ناوگان حضور خواهند داشت. در تلاشیم طی ۱۸ – ۱۷ ماه آینده بیش از ۱۲۰ تا ۱۲۴ واگن را بازسازی کنیم.

اکنون تمام فرآیند بازسازی و تعمیرات در داخل کشور انجام می‌شود یا نیاز به قطعات خارجی هم هست؟

قطعات اصلی و اساسی غالبا توسط شرکت‌های ایرانی تولید و ارائه می‌شود. در مورد چرخ و سیستم ترمز کماکان وابستگی به خارج وجود دارد. البته شرکت‌های سازنده اعلام کرده‌اند چرخ واگن‌های مسافری را بومی سازی کرده‌اند که در مرحله تست نهایی قرار دارد. ما هم اعلام آمادگی کرده‌ایم تمایل داریم که قرارداد ببندیم و در مراحل ساخت از آنها حمایت کنیم. ولی اکنون اقلامی مانند ترمز، چرخ، فنرها، کمک فنر، قلاب و قطعات تابلو برق توسط شرکت‌های واسطه از خارج تهیه می‌شود.

برای تامین قطعات با توجه به تحریم‌ها و نوسانات نرخ ارز با چه مشکلاتی روبرو هستید؟

قیمت تمام شده عملیات بازسازی در کشور طی سال‌های ۹۷ -۹۶ زیر یک میلیارد تومان تمام می‌شد. این رقم در سال ۹۸ به ۱/۸ میلیارد و انتهای همان سال به ۲ میلیارد تومان رسید. در حال حاضر عملیات بازسازی به سختی با ۳/۵ میلیارد تومان ممکن می‌شود.

به عنوان یک کارشناس که سال‌ها در این حوزه فعال هستید بفرمایید واردات واگن به‌صرفه‌تر است یا ساختن آن در داخل؟ اصلا تولید داخلی جوابگوی نیاز کشور هست؟

حتما ظرفیت ساخت برای تولید در داخل کشور را داریم. ما می‌توانیم با تامین منابع لازم شرکت‌های سازنده واگن را حمایت کنیم و اگر این امر محقق شود واردات واگن در حجم بالا خیلی ضرورت نخواهد داشت. دغدغه اصلی و عدم موفقیت در خرید واگن، تأمین منابع مالی است. اکنون هزینه خرید واگن نو – چه داخلی و چه خارجی – حدود ۵۵۰ هزار یورو تمام می‌شود که حتی سازنده داخلی به قیمت ۶۳۰ هزار یورو به ما می‌فروشد که معادل ریالی آن بیش از ۱۸ – ۱۷ میلیارد تومان می‌شود که اصلا توجیه

اقتصادی برای سرمایه‌گذار ندارد. لذا در این مورد باید حمایت ویژه دولت باشد. در ایران می‌توان واگن تولید کرد و نیازی به واردات نیست؛ ما باید بتوانیم کشش بازار را با توسعه خطوط ریلی کشور همراه کنیم. هنوز بعضی از استان‌های کشور به شبکه ریلی کشور متصل نیستند. اگر استان‌هایی مانند اردبیل، کردستان، کهگیلویه و بویراحمد و... به شبکه سراسری وصل شوند تقاضا هم برای استفاده از این خطوط افزایش پیدا می‌کند. باید از الان برنامه داشته باشیم که خرید ناوگان جدید را در دستور کار داشته باشیم. این کار با مساعدت و ارائه تسهیلات بانکی بدون بهره امکان پذیر است؛ وگرنه انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری وجود نخواهد داشت.

شرکت راه‌آهن چه نقشی را می‌تواند به عنوان تسهیل کننده برای دریافت تسهیلات تبصره ۱۸ ایفا کند؟

شرکت راه‌آهن به عنوان نماینده دولت در بخش حمل و نقل ریلی که نقش رگولاتوری و تنظیم کننده تقاضای بازار را دارد قطعا تامین منابع را پیگیری می‌کند و به عنوان ناظر بخش دولتی نسبت به توزیع بین شرکت‌هایی که تقاضا برای سرمایه‌گذاری دارند اقدام می‌کند.

در خصوص لکوموتیو با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟

خوشبختانه دوستان بخش خصوصی در این زمینه فعالیت‌های خوبی داشته‌اند هرچند بسیار سخت بوده است. تولید هم در شرکت‌هایی مانند مپنا و واگن پارس صورت گرفته است. در بخش مسافری راه‌آهن طی چند ماه اخیر با مشکلاتی مواجه شده و تعداد لکوموتیوهای در سیر کاهش چشمگیری پیدا کرده است و این نگرانی را به وجود آورده که در آستانه نوروز ۱۴۰۰ پس از رفع بیماری کرونا بحران کمبود لکوموتیو در بخش مسافری داشته باشیم. از حالا این هشدار را بدهم که مسئولان سازمان حمایت و سازمان برنامه و بودجه نسبت به تامین اعتبارات لازم برای تامین تجهیزات اقدامات لازم را انجام دهند که رسالت بخش مسافری مخصوصا در فضایی که کرونا را نداشته باشیم و تقاضاهای جدیدی تعریف بشود را پوشش بدهیم.

تعرفه بهره‌برداری در شبکه ریلی برای شرکت‌های مسافری به چه صورتی است؟

تعرفه‌ای که باید اعمال شود را شورای‌عالی هماهنگی وزارت راه سالانه بررسی و تصویب می‌کند. ما امسال از اول تیرماه اجازه افزایش نرخ را داشتیم ولی به دلیل شرایطی که کرونا حاکم کرد همه شرکت‌ها مجبور شدند تخفیفات ویژه بدهند.

با توجه به شیوع ویروس کرونا افزایش نرخ ارز را هم داشتیم که تاثیر زیادی روی همه قیمت‌ها داشته است. قیمت بلیت افزایش نرخ داشته ولی شرکت‌ها نتوانسته‌اند اعمال کنند، آیا این نرخ جوابگوی هزینه‌های شرکت‌ها هست؟

با توجه به شرایط حاد اقتصادی که پیش آمده قیمت واحد صندلی برای هر کیلومتر بر اساس دریافتی از مسافر پوشش داده نمی‌شود. حالا یک سری یارانه را راه‌آهن لحاظ می‌کند، با نرخ لکوموتیو بازی می‌کند، هزینه‌های جابه‌جایی را تعدیل می‌کند و... که ساختار اقتصادی حمل و نقل ریلی حفظ شود. ولی اگر بخواهیم به وضع تعادلی برسیم و هزینه‌های تمام شده راه‌آهن هم منظور شود باید تا ۳ برابر افزایش پیدا کند! در حال حاضر مکانیزمی پیاده می‌شود که حداقل فشار به شرکت‌ها وارد شود. با توجه به اینکه سالانه حدود ۶۰۰ تا ۷۰۰ میلیارد تومان یارانه از طریق راه‌آهن به شرکت‌های مسافری تعلق می‌گیرد اما باز هم بسیاری از شرکت‌ها قادر به فعالیت نیستند و حتما باید کمک‌های دولتی به آنها تعلق بگیرد.

به خاطر گستردگی کرونا، شرکت‌ها شب عید همه بلیت‌ها را فروختند ولی بعدا مجبور شدند تمام بهای بلیت را بدون کسر ۱۰ درصد برگردانند. آیا برای آن ۱۰ درصدی که کسر نشده راه‌آهن کمکی کرده؟

اصل موضوع توسط وزارت راه تایید شده ولی هنوز تخصیص اعتبار نشده که تسویه کنند.

بابت ویروس کرونا آیا شرکت رجا تسهیلاتی در این باره دریافت کرده یا نه؟

تسهیلات کرونایی، فقط شامل قطارهای مسافری شد. این منابع شامل ۹۴۰ میلیارد تومان بود که بین ۷۰ شرکت تقسیم شد. ۷۰ درصد این منابع مستقیما به ۱۰ شرکت مالک واگن مسافری با نسبت سهم بازارشان پرداخت شد. ۳۰ درصد باقی مانده هم بین بقیه شرکت‌ها تقسیم شد.

وضعیت قطارهای گردشگری چگونه است؟

در کل کشور شرکت راه‌آهن و رجا دو شرکتی بودند که قطارهای گردشگری داشتند. وقفه‌هایی برای فعالیت داشتند ولی در چند هفته گذشته مجددا برای مسیر سوادکوه و شیرگاه قطارها پنجشنبه و جمعه هر هفته اعزام می‌شوند ولی تعدادشان محدود است. در سایر مسیرها فعلا قطاری نداریم. امیدواریم با رفع برخی موانع و مشکلات فنی که در توسعه ناوگان داریم، بتوانیم این بخش را گسترش بدهیم.

پروتکل‌های بهداشتی چگونه رعایت می‌شود؟

تمام الزاماتی که وزارت بهداشت تعیین کرده است را به جد رعایت می‌کنیم. وضعیت استقرار مسافران در کوپه‌ها برای خانواده‌های غیر همنام ۲ نفر و خانواده‌های همنام وضع عادی دارند. جناب آقای رییس‌جمهور و نماینده وزارت بهداشت در جلسه ستاد کرونا از بخش حمل و نقل ریلی به خاطر رعایت و اجرای پروتکل‌های بهداشتی و حفظ شرایط ایمنی برای مسافران تشکر ویژه‌ای داشتند.

فعالیت قطار تهران – وان – آنکارا در چه وضعیتی قرار دارد؟

اکنون از طرف ایران این تقاضا وجود دارد ولی همسایه ترک ما فعلا این آمادگی را ندارد. امیدواریم در چند ماه آینده بازگشایی شود.

نقش انجمن در مورد انتقال و انعکاس مشکلات بخش خصوصی به دولت چطور بوده است؟

ما مکاتبات گسترده و جلسات زیادی با نمایندگان دولت در ستاد کرونا داشتیم. با وزیر راه، معاون حمل و نقل وزارتخانه، جلسات متعددی با دکتر واعظی داشتیم. با معاونت اقتصادی رییس جمهور جلسه‌هایی برگزار کردیم. مکاتباتی با مجلس شورای اسلامی داشته‌ایم. برای دریافت و اختصاص تسهیلات ویژه کرونا فعالیت‌های زیادی در قالب نامه‌نگاری و نشست‌های تخصصی داشته‌ایم و پیگیری‌های لازم هم انجام شده که نتیجه آن در بخش مسافری به تخصیص همان ۹۴۰ میلیارد تومان منجر شد.

چشم انداز حمل و نقل ریلی را در بخش مسافری چگونه می‌بینید؟

واقعیتی که باید بپذیریم این است که کرونا به سادگی از جامعه ما رخت برنمی‌بندد. پیش‌بینی‌ها نشان می دهند تا اواسط سال ۱۴۰۰ هم به شرایط سال ۹۸ برنمی‌گردیم و حداکثر با ۶۰ درصد ظرفیت سال قبل می‌توانیم فعالیت کنیم. چون ملزم به اجرای پروتکل‌های مصوب وزارت بهداشت هستیم ظرفیت نهایی کمتر می‌شود. اگر کل واگن‌ها را در نظر بگیریم از ۱۱۰۰ واگن مسافری حدود ۶۵۰ واگن در سیر هستند؛ یعنی حدود ۵۵ درصد واگن‌های مسافری در گردش هستند و مسافر جابه‌جا می‌کنند. این مساله روی تقاضا هم اثر می‌گذارد و مردم شاید انگیزه سفر نداشته باشند. امید داریم تابستان ۱۴۰۱ شاهد وضعیت متعال و مناسب در بخش مسافری باشیم.

گفتگو با مهندس ابوالقاسم سعیدی مدیرعامل شرکت ریل سیر کوثر:

بانک‌ها به ظاهر تسهیلات ۱۸ درصد و در اصل با بهره ۲۴ درصد می دهند

شرکت ریل سیر کوثر در سال ۱۳۸۲ تاسیس شد و فعالیت خود را با خرید دو رام قطار مسافری وارداتی شروع کرد. به تدریج در بخش مسافری فعالیتش را توسعه داد و در حال حاضر دارای ۵۵ واگن مسافری و ۲ واگن رستوران است. این شرکت در سال ۱۳۸٤ که فعالیت در بخش مسافری را آغاز کرد در یک مزایده راه‌آهن شرکت کرد و تعدادی واگن مخزن‌دار مخصوص حمل مواد سوختی را از راه‌آهن خریداری کرد. این فعالیت بار و مسافر ادامه داشت تا در اواخر سال ۱۳۹۷ تصمیم گرفت که فعالیت‌هایش را در زمینه باری و مسافری در راستای سیاست‌های راه‌آهن از یکدیگر جدا کند. همان طور که مستحضر هستید زمانیکه راه‌آهن خصوصی شد الزام نداشت که شرکت‌ها هم مسافری باشند و هم باری؛ ولی در سال‌های بعد تاکید زیادی داشتند که فعالیت‌های باری و مسافری از هم مجزا باشند. خود شرکت هم با اینکه در ابتدای راه کمی در مضیقه بود موفق شد فعالیت‌های باری و مسافری‌اش را جدا کند. در حال حاضر فعالیت شرکت ریل سیر کوثر منحصر به ترابری ریلی مسافری هست. امید است که شرکت بتواند فعالیت‌هایش را توسعه دهد. به همین خاطر با توجه به محدودیت‌هایی که هست قصد دارد تعدادی واگن خریداری کند. این واگن‌ها دست دوم و از اروپا خریداری می‌شوند و منتظر مجوز از سوی راه‌آهن است. از محل اعتبارات تبصره ۱۸ هم قراردادی با شرکت واگن پارس منعقد شده که در فاز اول برای خرید ۱۰ واگن مسافری. بنابراین با توجه به علاقه‌مندی که شرکت به سرمایه‌گذاری در بخش ریلی دارد فعالیت ریلی‌اش را مختص به حمل و نقل مسافر کرده است. صاحب سرمایه این شرکت تمایل زیادی دارد که در بخش ریلی مسافری ایفای نقش کند و وقتی بخش باری را از بخش مسافری جدا کرد و شرکت جدیدی به نام پرتو بار خلیج فارس تاسیس کرد که واگن‌های مخزن‌دار به این شرکت تازه تاسیس منتقل شد. علاوه بر آن ۵۸٦ واگن مسطح را از مجموعه دیگری که قصد داشت بخش باری‌اش را تعطیل کند خریداری کرد. حوزه مسافری ما شرکت ریل سیر کوثر است و شرکت باری هم صد در صد سهامش متعلق به همین شرکت اصلی است. شرکت باری در حال حاضر ۱۱٤ واگن مخزن‌دار دارد همچنین بیش از ٤٠٠ واگن لبه کوتاه در بخش محمولات معدنی فعالیت می‌کند. در بخش مسافری اقدام به خرید واگن از اروپا با الزامات و ضوابط رجا شده است.

اکنون شرکت چند دستگاه واگن مسافری نو دارد؟

واگن‌های نوی شرکت همان واگن‌های سری اول هستند که از چین وارد شده که الان ۱۳ – ۱۲ سال عمر دارند.

چند واگن دست دوم در سیر دارید؟

در حاضر ۳۰ واگن دست دوم داریم که در سیر هستند.

با افزایش قیمت ارز در خصوص خرید قطعات واگن با چه مشکلاتی روبرو بودید؟

این مساله یکی از مشکلات عمده ما هست. البته بوژی این واگن‌ها را قبلا از اروپا تهیه کرده بودیم و به واگن پارس تحویل داده بودیم. با شرکت واگن پارس جلسه‌ای داشتیم تا بتوانیم راه حلی پیدا کنیم که این پروسه عملیاتی شود. برای بقیه قطعات هم درصدد هستیم تعامل کنیم تا مشکلی در این مسیر پیش نیاید.

آیا واگن‌ها و قطعات آنها تولید داخل هستند؟

واگن‌هایی که شرکت واگن پارس می‌سازد تماما تولید داخل است اما تمام اجزا و قطعات واگن‌های مسافری ساخت داخل نیست. در حال حاضر حدود ۱۵ درصد از قطعات واگن مسافری از خارج وارد می‌شود. مثلا در بخش باری به غیر از سیستم ترمز همه قطعات در کشور ساخته می‌شود.

در خصوص نرخ تعرفه با چه چالش هایی روبرو هستید؟

بخش ریلی همیشه مظلوم بوده و مظلوم هم واقع می‌شود. برای نمونه همین مبحث تعرفه که با سازمان حمایت از مصرف کننده در حال اقدام هستیم که تا دو سال قبل خودشان نرخ تعرفه تعیین می‌کردند و الان نرخ را شورای عالی ترابری مشخص می‌کند. در خصوص بار، تعرفه حمل مشکل خاصی ندارد چون بخش ریلی با صاحبان کالا که عمدتا بخش فولاد و نفت و پتروشیمی هستند صحبت می‌کنند و چون دولتی هستند در نهایت به توافق می‌رسند. ضمن اینکه در بخش بار امکان رقابت جاده با ریل نیست چون ظرفیت جاده‌ها کشش این مقدار از بار را ندارد. در بخش مسافری امکان اینکه چنین توافقی بین آحاد مردم باشد، نیست بنابراین دولت دو سالی هست که نرخ‌گذاری را از طریق شورای عالی ترابری انجام می‌دهد. سال گذشته تعرفه مسافری ۲۲ درصد افزایش پیدا کرد امسال هم همان ۲۲ درصد مشروط بر اینکه متوسط در کل باشد. یعنی هر شرکتی هر مسیری که دارد که ممکن است بعضی از واگن‌ها به خاطر اینکه بعضی از قشرهای کم‌درآمد استفاده می‌کنند کمتر از این مقدار باشد. اکنون خود ما برای یک سری از واگن‌ها به دلیل اینکه رعایت مصوبه را کنیم قسمتی را ۲۵ درصد و بخشی را ۱۵ درصد اضافه کرده‌ایم.

در مورد شورای‌عالی ترابری که تعرفه‌ها را تعیین می‌کند آیا در زمان تعیین تعرفه از نمایندگان شرکت‌های ریلی نظرخواهی می‌شود؟

به نظر می‌رسد که در حال بهبود است چون این شورا ۱۵ عضو دارد و رییس، خود وزیر راه است که این مساله جای امیدواری است، کسی که در راس هرم این مجموعه قرار گرفته به مسائل و مشکلات این حوزه آشنا است ولی عرف به این شکل نیست که سازمان‌ها خودشان تعرفه تعیین کنند. بخش ریلی خواستاش بیشتر از این بوده اما به هر دلیل شاید بالا بودن نرخ تورم و مشکلات اقتصادی فعلی و اینکه حمل و نقل ریلی بیشتر در خدمت اقشار کم درآمد جامعه است، خیلی کشش افزایش تعرفه بالا را نداشته و ندارند.

ویروس کووید ۱۹ چه بر سر شرکت‌های ریلی مسافری آورد؟

چه عرض کنم؟ کرونا بخش مسافری را از بین برده و بیشترین صدمه و خسارت را به بخش حمل و نقل ریلی وارد کرده است. دلیلش هم این است که خود ستاد کرونا به خاطر اینکه این ویروس بسیار مسری است به عموم مردم توصیه می‌کنند که سفر نروید. مسیر قطارهای ما در مسیرهایی است که از هر دو طرف قرمز است. به نظر من حمل و نقل در کشور ما بیشتر حالت زیارتی دارد برخلاف دنیا که سیاحتی است. البته سیاحت هم هست ولی سهمش کمتر است بنابراین وقتی اماکن زیارتی تعطیل می‌شوند در واقع حمل و نقلی به آن صورت نیست. در کل، کرونا به بخش مسافری خیلی لطمه زد ولی بخش باری سود هم برد! چون نیروی کششی بخش مسافری در اختیار حوزه باری قرار گرفت و محدودیت‌های تردد، سهمیه بندی سوخت و... موجب شد از ظرفیت حمل و نقل ریلی استفاده بیشتر و بهتری شود.

از اسفندماه ۹۸ تا امروز چند درصد از مسافران ریلی کاهش داشته اید؟

به طور متوسط ۸۵ تا ۹۰ درصد کاهش پیدا کرده است. در فروردین ۵ درصد از ظرفیت‌مان اشغال شده بود. در اردیبهشت ۷ درصد، خرداد ماه ۱۵ درصد، تیرماه ۲۰ درصد. طبق برآوردی که داریم پیش‌بینی می‌کنیم ظرفیت نقل و انتقال مسافر ما از ۲۰ درصد در سال جاری بالاتر نرود.

برای مقابله با کرونا تسهیلاتی هم دریافت کرده‌اید و اصلا صرفه اقتصادی برای شما داشته است؟

عملا هیچ سودی نداشته است. اول اینکه رقم قابل توجهی نیست و دوم، تسهیلاتی که بانک‌ها می‌دهند اسما با ۱۸ درصد سود ولی در اصل با بهره ۲۴ درصد محاسبه می‌کنند. بانک می‌گوید من وام ۱۸ درصد پرداخت می‌کنم ولی باید ۲۵ درصد از کل تسهیلات را در حساب جاری خود بانک سپرده‌گذاری کنید. حساب جاری که حق برداشت ندارید. منظورم فقط کرونا نیست؛ الان اگر ۱۰۰ میلیون وام بخواهم بانک می‌پردازد ولی یکی از شروطش این است که ۲۵ میلیون تومان را به حساب جاری منتقل کنم که حق برداشت نداشته باشم و فقط ۷۵ درصد وجه را می‌گیرم. این عملا می‌شود ۲۴ درصد. بعد به بانک مرکزی گزارش می‌دهد که من فلان قدر تسهیلات داده‌ام اسناد و مدارکش هم موجود است!

در مورد تسهیلات کرونا استحضار دارید که شروعش اوایل اسفند ماه بود و شرکت‌ها بلیت‌ها را بر اساس برنامه قبلی فروخته بودند. وقتی این مساله پیش آمد مسوولان گفتند مردم مسافرت‌های غیرضروری نروند. در ادامه که شیوع بیشتری پیدا کرد اعلام شد که مردم بیایند بلیت‌ها بدون کسر کارمزد پس بدهند. در کل حدود یک میلیون و ۲۰ هزار بلیت فروخته شده پس گرفته شد در حالی‌که می‌شد ۱۰ درصد کمتر برگرداند. در کل به خاطر کسر نشدن آن ۱۰ درصد فشار زیادی به ما آمد. خلاصه راه‌آهن نامه‌نگاری کرد و مذاکراتی هم با بانک ملی ترتیب داد که ۵۰ میلیارد تومان به بخش مسافری برای کمک به شرکت‌ها تسهیلات بدهند که بتوانند بلیت‌ها را پس بدهند. این نامه که تنظیم شد و قرار بود یک روزه پول به ما بدهند بعد از ۷۹ روز با پیگیری همه شرکت‌های مسافری که منتظر تسهیلات بودند شامل برخی از شرکت‌ها شد.

تسهیلات دیگری هم بود به این مضمون که همان اوایل شیوع کرونا که خیلی تاکید داشتند کسی را تعدیل نکنید. بخش مسافری ۹۶۰۰ نفر نیرو دارد و بیشترشان از طبقه پایین‌تر از متوسط هستند با حقوق ماهیانه ۵،۴ میلیونی هستند. وزارت کار اعلام کرد به این افراد بیمه بیکاری می‌دهیم. این چند ماهه امسال به هر نحوی بوده بخش مسافری حقوق و مزایا را پرداخته ولی سایر قول و قرارها و توافقات انجام شده، اجرایی نشد. در نهایت در تیرماه اعلام کردند از آن ۳۵۰۰ میلیارد تومانی که به بخش حمل و نقل اختصاص دادند ۹۶۰ میلیارد تومان تخصیص به بخش ریلی دادند. این مبلغ برای ما که ۱۱ – ۱۰ شرکت مالک مسافری هستیم ۶۴۰ میلیارد را به این ۱۰ شرکت (به نسبت ۸۰ به ۲۰) و مابقی به شرکت‌های خدمات‌رسان و راهبر دادیم.

البته مشکلات ارائه تسهیلات به قوت خود باقی است. کلا بانک عامل خواستار ضامن شده؛ خب اگر ضامن داشتیم که دیگر چه نیازی به نامه‌نگاری و مذاکره و توافق بود؟ ضمن اینکه نرخ بهره هم ۱۸ درصد است. البته گویا به تازگی توافقاتی شده تا نرخ سود تسهیلات کرونایی به ۱۲ درصد کاهش پیدا کند.

برگزاری نشست کمیته افزایش سرعت قطارهای مسافری در شهریورماه:

دلیل حوادث ریلی فقط تجهیزات و مقررات نیست اجرای دقیق مهم است

نشست شهریورماه کمیته افزایش سرعت انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته با حضور اعضای کمیته در دفتر انجمن برگزار شد. سرعت سیر قطارهای مسافری همواره در کشور ما موضوع گفت‌وگو بوده است. چراکه تا افزایش محسوس سرعت اتفاق نیفتد نمی توان نسبت به افزایش تقاضا امیدوار بود. در ابتدای نشست آقای قربانعلی‌بیک موضوعات جلسه را مطرح کردند و اولین موضوع مربوط به سوانح راه‌آهن بود که آقای عالیوند گزارشی از پرونده دو حادثه ریلی اخیر را بیان کردند.

سانحه اهواز

آقای عالیوند ابتدا به سانحه اهواز اشاره کردند و گفتند: در تاریخ ۹۹/۴/۳ قطار مسافری فوق‌العاده سوم اهواز ـ تهران به لکوموتیورانی آقای صادق بیرانوند و رییس قطاری سیدوحید محلوقی با لکوموتیو زیمنس شماره ۱۵۸۰ با ۱۰ واگن و یک رستوران متعلق به شرکت ریل ترابر صبا پس از حرکت از ایستگاه اهواز و طی مسافت حدود ۵۱کیلومتر بین ایستگاه‌های بامدژ و آهودشت در کیلومتر ۷۶۵ و در ساعت ۱۹، در نزدیکی روستایی که یکی از اهالی فوت کرده بوده و کاروانی از سمت شهرستان شوش به این روستا برای شرکت در مجلس ختم آمده بودند پس از پایان مراسم ختم شش خودرویی که از شوش به این روستا آمده بودند اقدام به حرکت برای برگشت می‌کنند. پنج خودرو از روی خط عبور می‌کنند و خودروی ششم که عقب بوده، لکوموتیوران آن را از دور می‌بینند و اقدام به کشیدن سوت می‌کند و در فاصله ۲۰۰متری مجبور به کشیدن ترمز سریع می‌کند. با این‌که ترمز سریع کشیده شده بوده ولی تصادف صورت می‌گیرد و پس از برخورد خودرو بین سپر و بوژی قرار می‌گیرد و منفجر می‌شود و کابین لکوموتیوران آتش می‌گیرد و بالاخره پس از ۳۰۰متر قطار متوقف می‌شود. ماموران فنی قطار با کپسول‌های آتش‌نشانی آتش را خاموش می‌کنند ولی متاسفانه هر سه سرنشین خودرو به علت برخورد و آتش‌گرفتن خودرو فوت می‌کنند.

مردم محلی با سنگ و چوب به قطار حمله می‌کنند و شیشه‌ها را می‌شکنند و خسارت‌هایی به قطار وارد می‌آورند. با اعلام وضعیت به نیروی انتظامی پس از مدتی ماموران خود را به محل می‌رسانند و جو را آرام می‌کنند. همچنین مدیرکل راه‌آهن جنوب با شیوخ محلی تماس می‌گیرد و آن‌ها هم با ماموران همکاری می‌کنند و سر و صدا می‌خوابد.

گذرگاهی که این اتفاق در آن روی داده همسطح بوده و علائم راهنمایی و رانندگی هم نصب بوده است. لکوموتیوران هم از فاصله ۳۰۰متری اقدام به نواختن سوت می‌کند اما از ۲۰۰ متری اقدام به ترمز سریع می‌کند که در نهایت پس از برخورد و طی ۳۰۰متر و در مجموع قطار از زمان کشیدن ترمز سریع تا توقف، ۵۰۰ متری را طی می‌کند.

کمیسیون عالی سوانح در تاریخ ۹۹/۴/۹ با توجه به اهمیت موضوع به صورت ویژه به این پرونده رسیدگی می‌کند. طبق گزارش سرعت قطار مجاز و ۱۲۰ کیلومتر در ساعت بوده است و پس از کشیدن ترمز سریع با سرعت ۱۱۵ کیلومتر برخورد صورت می‌گیرد. راننده خودرو، ماده ۱۶۲ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی را راعایت نکرده است.

ماده ۱۶۲- رانندگان وسایل نقلیه موتوری به‌ویژه اتومبیل‌های مدارس و وسایل نقلیه که حامل مواد

خطرناک می‌باشند، در محل تقاطع راه‌آهن هر چند علامتی وجود نداشته باشد باید به‌طور کامل توقف کنند و پس از اطمینان از بی‌خطر بودن معبر، از تقاطع بگذرند.

در هر حال هنگام عبور از روی ریل‌ها، مجاز به تعویض دنده نمی‌باشند.

چون راننده خودرو مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت نکرده بود ۱۰۰درصد مقصر شناخته شد و از راه‌آهن کسی مقصر شناخته نشد. پس از آن با یک لکوموتیو دیگر قطار به مسیر خودش ادامه داده است.

حادثه در مسیر زنجان

گزارش دوم آقای عالیوند در مورد حادثه‌ای بود که ۹۸/۸/۳۰ در مسیر زنجان و پس از عبور از ایستگاه آبیک در کیلومتر ۱۰۳ اتفاق افتاده بود. خط تهران ـ قزوین دوخطه است و در تقاطع‌های خطوط دوخطه دو نفر راهدار مستقر هستند، برای هر خط یک نفر. در این حادثه یک خودرو با دو نفر سرنشین در محل گذرگاه با ترنستی که سرعت ۱۴۰ کیلومتر در ساعت داشته برخورد می‌کند و هر دو سرنشین خودرو فوت می‌کنند. کمیسیون عالی سوانح در ۹۸/۱۰/۲۳ این پرونده را مورد رسیدگی قرار می‌دهد. چون طبق قرارداد هر شرکتی که تعمیرات و نگهداری خطوط را انجام می‌دهد، مسئولیت گذرگاه‌های همان خطوط هم با همان شرکت است. در این حادثه شرکت مسئول که شرکت تراورس بوده چون رای بر مقصر شناخته شدن راهدارها بوده شرکت تراورس به رای کمیسیون سوانح راه‌آهن شمال‌غرب اعتراض می‌کند و پرونده به کمیسیون عالی سوانح می‌رود. طبق رای، یکی از راهدارها ماده ۳-۳۰ مقررات عمومی حرکت را رعایت نکرده است. در این ماده آمده است راهدار موظف است ضمن هوشیاری کامل به محض مشاهده وسیله نقلیه و یا شنیدن صدای سوت و نزدیک شدن آن با حصول اطمینان به موقع گذرگاه را مسدود و آزاد بودن خط را به‌وسیله پرچم سبز در روز و چراغ با نور سبز در شب به ماموران وسیله نقلیه اطلاع دهد و پس از عبور آخرین چرخ وسیله نقلیه ریلی و با رویت علامت انتها، گذرگاه را برای عبور سایر وسایط نقلیه جاده‌ای آزاد نماید.

زیرا راهداران این کار را انجام نداده‌اند هر کدام ۳۰درصد مقصر شناخته شدند. مسئول ایستگاه آبیک می‌گوید با بیسیم به راهدارها اطلاع داده است که قطاری در حال سیر است ولی راهدارها می‌گویند بیسیم خراب بوده و متوجه نشده‌اند. حتی اگر دلایلشان هم درست باشد مجاز نیستند هر دو در اتاقک راهداری بنشینند. ضمن این‌که به علت وجود مه غلیظ راهدارها باید هوشیاری و حواس‌شان را بیشتر جمع می‌کردند.

مقصر بعدی لکوموتیوران بوده است. او می‌گوید که سوت زده است ولی چون هوا مه‌آلود بوده است، طبق ماده ۱-۲۰-۳۳ مقررات عمومی حرکت در صورتی که مه غلیظ وجود داشت لکوموتیوران باید سرعت خود را کاهش دهد و با سرعت مطمئنه حرکت کند که اگر اتفاقی افتاد بتواند وسیله نقلیه را کنترل کند. لکوموتیوران سرعت خود را کم نکرده و با همان سرعت برخورد کرده است و باعث کشته شدن هر دو سرنشین خودرو شده است. کمیسیون عالی سوانح با متوسط رای ۱۱درصد لکوموتیوران را مقصر شناخته است.

کمک لکوموتیوران در دیده‌بانی مسئولیت مشترک با لکوموتیوران دارد و چون کاری برای جلوگیری از برخورد و کنترل ترنست نکرده است ۵درصد مقصر شناخته شده است.

راننده خودرو هم چون ماده ۱۶۱ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی را رعایت نکرده است و باعث حادثه شده است طبق رای کمیسیون عالی سوانح ۲۴درصد مقصر شناخته شده است.

چون شرکت خط و ابنیه فنی یا راهدارها به رای کمیسیون عالی سوانح اعتراض و از طریق دادگاه اقدام کرده‌اند؛ این رای کمیسیون عالی سوانح به مقام قضایی هم بنا بر درخواست ارسال شده است. طبق قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی اعتراض به رای کمیسیون عالی سوانح امکان‌پذیر نیست و باید از طریق دادگاه اقدام شود، اما مقام قضایی مختار است هر اقدامی لازم باشد انجام بدهد و برای این کار سه کارشناس قضایی تعیین کرده است تا به این موضوع رسیدگی شود.

نکته‌ای که کارشناسان روی آن انگشت گذاشته‌اند این است که طبق قانون وزارت راه و شهرسازی موقع ساخت خطوط ریلی دوخطه حتما باید گذرگاه غیرهمسطح (زیرگذر یا روگذر) ایجاد کند.

اعتراض به رای کمیسیون سوانح

در ادامه نشست یکی از مهندسین درباره اعتراض به رای کمیسیون سوانح گفت، اعتراض به رای کمیسیون را هر کسی می‌تواند انجام دهد اما کمیسیون عالی سوانح نمی‌تواند در رای خود تجدید نظر کند. طبق قانون رای کمیسیون عالی سوانح غیرقابل تجدیدنظر است. دادگاه‌ها هم در حد بررسی مجدد ورود پیدا می‌کنند مگر این‌که به این نقطه برسند که منشا اطلاعاتی که در مورد پرونده وجود دارد منبع درستی نبوده و آن زمان به دادگاه اطلاع می‌دهند که اطلاعات معتبر و جدیدی به دست آمده که آن موقع دادگاه می‌تواند تصمیم نهایی را بگیرد.

قانون راه‌آهن جدا از نواقص موجود جامعیت خاصی دارد و کمتر جایی را می‌شود پیدا کرد که قوانینی به جامعیت راه‌آهن داشته باشند. در قطار حاکمیت با رییس قطار است و بر همه نیروها اشراف دارد و مسئولیت نیز با رییس قطار است اما با این حال اگر دستور خلافی بدهد کارکنان قطار می‌توانند بر اساس مقررات موارد اعتراض خود را گوشزد کنند. همچنین کمک لکوموتیوران تابع لکوموتیوران است و اگر لکوموتیوران خلافی در انجام مقررات انجام بدهد لکوموتیوران کمک می‌تواند اعتراض کند و اگر ادامه یافت باید به ایستگاه و مسئولان بالاتر گزارش بدهد.

به طور کلی در قوانین راه‌آهن مسئول در اجرای مقررات حاکمیت دارد ولی نفر پایین‌دستی وظیفه دارد ضمن اجرای دستورات و مقررات، مواظب او هم باشد تا خلافی انجام ندهد. به همین دلیل حوادثی که در راه‌آهن روی می‌دهد در بیش از ۹۰درصدشان یک نفر مقصر نیست و مقصرانی در مسئولیت‌های مختلف دارد. در راه‌آهن باید چند خطایی صورت بگیرد تا یک حادثه رخ دهد. در موردی که آقای عالیوند اشاره داشتند راهدارها، ترنستران، کمک ترنستران و راننده خودرو هم وظیفه خودش را انجام نداده و باعث این اتفاق شده‌اند. در این مسیر سیستم آرسی فعال است و وقتی قطار از ایستگاه حرکت می‌کند صدای آژیر در اتاقک راهدار بلند می‌شود و تا حدود ۵۰متری اتاقک صدا شنیده می‌شود. ضمن این‌که هم بیسیم و هم تلفن در اختیار راهدار قرار دارد. ترنستران نیز باید با سرعتی حرکت کند که اگر اتفاقی افتاد بتواند قطار را کنترل کند و این‌که مجوز ۱۶۰کیلومتر داشته است دلیل نمی‌شود در هوای مه‌آلود و نقاطی که دید کافی ندارد هم با همان سرعت حرکت کند. البته این را هم بگویم که برخی از حوادث هم هستند که نمی‌شود کاری کرد و کسی هم نمی تواند جلوی آن را بگیرد که البته خیلی کم اتفاق می‌افتد ولی در هر صورت پیش می‌آید و آن خودکشی کردن است و برخی خودشان را جلوی قطار می‌اندازند که در این مواقع کاری از دست کسی برنمی‌آید.

با همه این توصیف‌ها قانون ما هم

نواقص زیادی دارد و در سال‌های ۷۹-۷۸ تجدیدنظرهایی شد و طبق قانون باید شهرداری‌ها، فرمانداری‌ها، استانداری‌ها، راه‌آهن و وزارت راه و شهرسازی دست به دست هم بدهند و گذرگاه‌های غیرهمسطح ایجاد کنند و در تمامی خطوطی که از این پس قرار است احداث شوند در جاهایی که با جاده تقاطع دارند باید به تقاطع‌های غیرهمسطح تبدیل شوند و متاسفانه این کار اجرا نمی‌شود و حتی خطوطی هم که تحویل داده می‌شود، ناقص هستند.

ما اگر بهترین و جامع‌ترین مقررات را هم وضع کنیم و گذرگاه‌هایمان را هم تجهیز کنیم باز باید مردم هم حواس‌شان باشد و هنگام رفت و آمد مقررات را رعایت کنند تا شاهد حادثه ناگواری برای کسی نباشیم و مساله فقط تجهیزات و مقررات نیست بلکه اجرای آن توسط همه مهمتر از هر چیز دیگری است.

متوسط سرعت بدون توقف و متوسط سرعت با توقف

در بخش دوم نشست آقایان بصیرت‌پور و خویش‌وند گزارشی که درباره سرعت متوسط تهیه کرده بودند را ارایه دادند. طبق این گزارش برای متوسط سرعت بدون توقف و متوسط سرعت با توقف در فصل تابستان عوامل مختلفی دخیل بوده‌اند همانند نوع واگن، توقف‌ها و خط. برای مثال در مسیر اهواز ۵۰ ایستگاه وجود دارد و سرعت سیر ۱۲۰کیلومتر است اما در ۱۹بلاک می‌توانیم با سرعت ۱۲۰کیلومتر سیر کنیم و در ۱۵بلاک سرعت ۵۰کیلومتر در ساعت است. به همین دلیل متوسط سرعت در این خط پایین است.

به گفته دکتر قربانعلی‌بیک در اسناد بالادستی بحث خیلی مهمی که وجود دارد طرح جامع حمل و نقل است که از سال ۱۳۸۲ شروع شد و پس از چند بار اصلاح حدود سال‌های ۸۷-۸۶ اولین گزارش آن منتشر شد. در طرح جامع حمل و نقل سه سناریو برای قطارهای مسافری و باری دیده شده است. در بخش مسافری سناریوهای وضع موجود، بهبود خطوط موجود و توسعه خطوط و ایجاد راه‌آهن تندرو آمده است. وضع موجود یعنی چیزی که الان داریم، بهبود خطوط هم به این معنی است که با بهینه کردن خطوط در برخی از مسیرها سرعت را به ۲۰۰ کیلومتر افزایش دهیم و در سناریوی سوم که ایجاد خطوط تندرو است سرعت ۳۵۰کیلومتر و افزایش سرعت خطوط موجود به ۲۲۰کیلومتر مدنظر است.

طبق بررسی‌های مرکز پژوهش‌های مجلس سهم مسافر در بخش ریلی برون‌شهری از ۴درصد در سال ۱۳۸۹ به ۱/۵درصد در سال ۱۳۹۷رسیده است و این نشان می‌دهد که در جذب مسافر موفق نبوده‌ایم و باید راهکارها و جذابیت‌هایی برای مسافران ایجاد کنیم تا قانع شوند که استفاده از قطار برای سفرهای برون‌شهری به نفع‌شان است و به جای استفاده از وسیله نقلیه شخصی مسافرت‌هایشان را با قطار انجام دهند. در حالی‌که در کشوری مثل سوییس که اندازه یک استان ما هم نمی‌شود، سهم مسافری ریلی ۱۷درصد است یعنی هر سوییسی به‌طور متوسط در سال ۷۰بار با قطار مسافرت می‌کند. نکته‌ای که وجود دارد این است، سهم ۱۰درصدی که راه‌آهن اعلام می‌کند در واقع از سهم جابجایی با حمل و نقل عمومی است و استفاده از خودروهای شخصی را لحاظ نکرده‌اند و این نباید باعث برداشت اشتباه شود که سهم مسافری ریلی ۱۰درصد است و فکر کنیم همه چیز رو به راه است و در بخش مسافری ریلی مساله‌ای وجود ندارد. در واقع به همان نسبت هم در بخش ناوگان اتوبوس نیز مسافر کم شده است و استفاده از خودروی شخصی افزایش یافته است، به همین علت همان ۱۰درصد ثابت مانده است.

شبیه‌سازی دینامیکی حرکت قطار در مسیر تهران ـ مشهد

در بخش پایانی نشست مهندس باقری شبیه‌سازی دینامیکی حرکت قطار در مسیر تهران ـ مشهد را ارایه کرد. آقای باقری منظور از شبیه‌سازی را محاسبه نیروهای محرک و مقاوم روی تمام شیب و فرازها و قوس‌ها و در نهایت گراف‌های سرعت ـ مکان و زمان ـ مکان است. ورودی شبیه‌سازی هم مشخصات هندسی زیرساخت، ناوگان عبوری و شیوه‌های کنترل حرکت قطارها است.

در مسیر تهران ـ مشهد بیشینه شیب و فراز ۱۵ در هزار است و برای ایستگاه‌های تهران، سمنان، شاهرود و نقاب توقف در نظر گرفته‌ایم. مشخصات ناوگان عبوری که به‌عنوان مبنا قرار گرفته است و همه محاسبات روی این ناوگان انجام شده است. در این شبیه‌سازی ناوگان مبنا لکوموتیو زیمنس ۲۴۰۰کیلووات با ۱۰ واگن در نظر گرفته شده است. این شبیه‌سازی در محدوده تهران ـ سمنان و در هر دو مسیر رفت و برگشت محاسبه شده است. بیشینه سرعت قابل دسترسی از تهران به سمنان ۱۵۶کیلومتر در ساعت و در مسیر سمنان به تهران ۱۵۳کیلومتر در ساعت است که متوسط سرعت به ترتیب ۸۹ و ۸۸کیلومتر در ساعت است. در مسیر سمنان ـ شاهرود بیشینه سرعت به ۱۶۰ کیلومتر افزایش می‌یابد ولی متوسط سرعت کمتر از تهران ـ سمنان است. مسیرهای شاهرود ـ نقاب و نقاب ـ مشهد هم جداگانه محاسبه شده است. زمان کلی سیر تهران ـ مشهد ۶۴۴ دقیقه و مشهد ـ تهران ۶۵۴ دقیقه است. سرعت عبور از ایستگاه‌ها در این مسیر ۶۰کیلومتر در ساعت و بیشینه سرعت نیز ۱۶۰کیلومتر در ساعت است. اگر سرعت عبور از ایستگاه‌ها را تغییر بدهیم زمان سیر را می‌توانیم به دست بیاوریم.

این کار را در سه سناریو و در بخش تهران ـ سمنان بررسی کردیم. در سناریوی اول سرعت عبور از ایستگاه را ۸۰ کیلومتر در ساعت در نظر گرفتیم و دیدیم که ۱۴درصد زمان سیر کاهش پیدا کرد. در سناریوی دوم سرعت عبور از ایستگاه را ۱۰۰ کیلومتر در نظر گرفتیم و مشاهده کردیم که زمان سیر ۲۱درصد کاهش پیدا کرد و در سناریوی سوم و با حداقل سرعت عبور ۱۲۰ کیلومتر در ساعت، زمان سیر ۲۵درصد کاهش پیدا می‌کند.

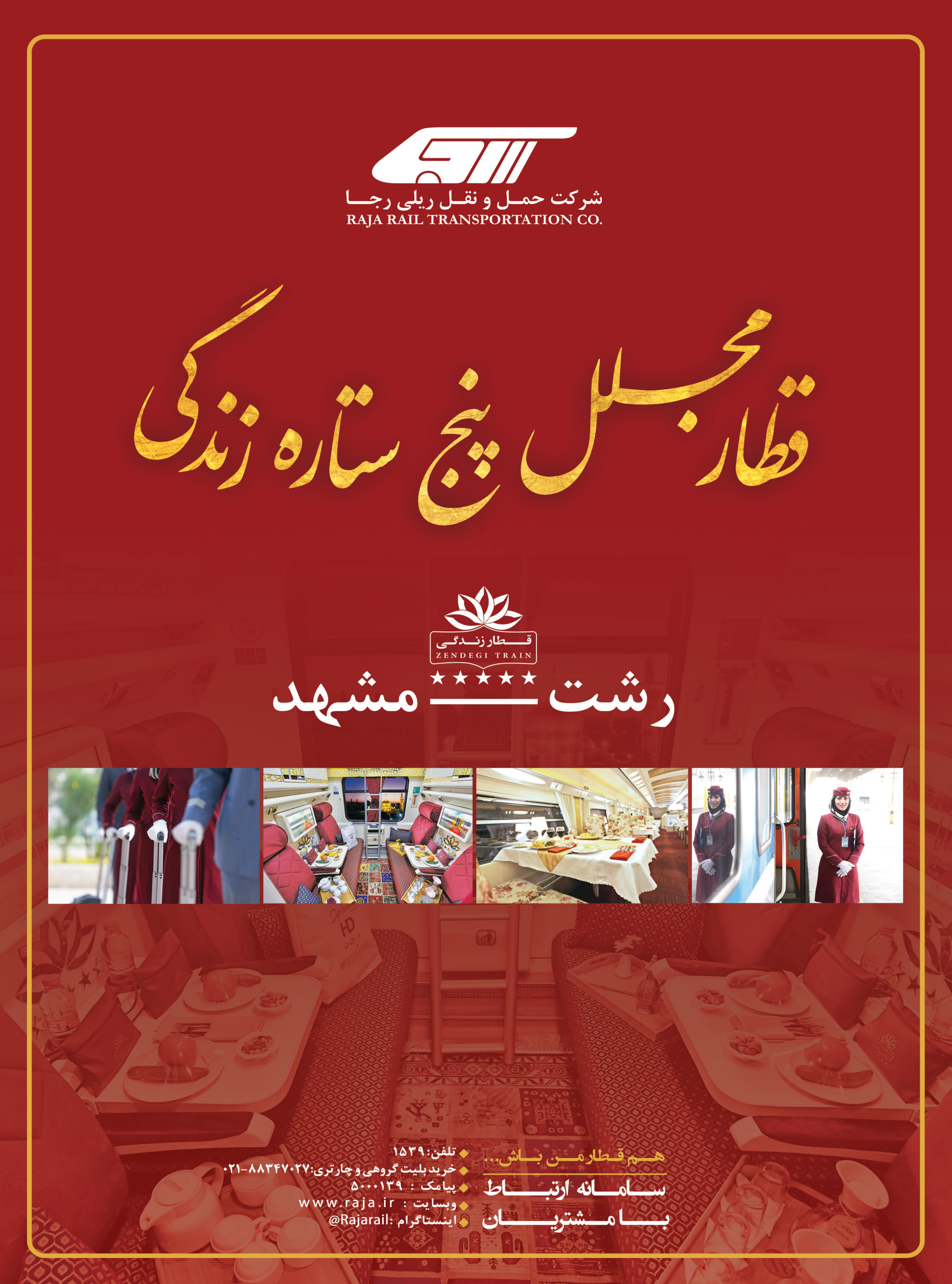
در شبیه‌سازی بعدی با همان ناوگان مبنا حداقل سرعت مجاز عبور از ایستگاه را ۶۰کیلومتر ثابت در نظر گرفتیم و بیشینه سرعت مسیر را افزایش دادیم. در این حالت شاهد هستیم که افزایش بیشینه سرعت تاثیر آن‌چنان محسوسی روی کاهش زمان ندارد، چون در این حالت چیزی که محدودیت ایجاد می‌کند، کشنده است.

در شبیه‌سازی دیگری کمینه و بیشینه سرعت را تغییر ندادیم و توان کشنده را افزایش دادیم. در این سناریو اگر توان کشنده را از ۲۴۰۰کیلووات به ۳۰۰۰ کیلووات افزایش بدهیم زمان سیر ۱۲درصد کاهش پیدا می‌کند.

با مقایسه سناریوهای مختلفی که ارایه شد کم‌هزینه‌ترین و مقرون‌به‌صرفه‌ترین سناریویی که بتوان زمان سیر را کاهش داد افزایش سرعت عبور از ایستگاه‌ها است.

الزام ایجاد کارگروه سرعت در راه‌آهن

دکتر قربانعلی‌بیک در پایان اشاره داشتند که در راه‌آهن کارگروه‌های مختلفی تشکیل شده است و باید بررسی کنیم ببینیم آیا کارگروهی برای افزایش سرعت هم تشکیل شده است یا نه و اگر نه پیشقدم بشویم و این کارگروه را در راه‌آهن ایجاد کنیم تا بتوانیم با همکاری هم به نتایج مورد نظر برسیم.


شرکت حمل و نقل ریلی رجا
RAJA RAIL TRANSPORTATION CO.
قطار مجلل پنج ستاره زندگی
قطار زندگی
ZENDEGI TRAIN
رشت ـــــ مشهد
هم قطار من باش...
سامانه ارتباط با مشتریان
تلفن: ۱۵۳۹
خرید بلیت گروهی و چارتری: ۰۲۱-۸۸۳۴۷۰۲۷
پیامک : ۵۰۰۰۱۳۹
وبسایت : www.raja.ir
اینستاگرام :@Rajarail

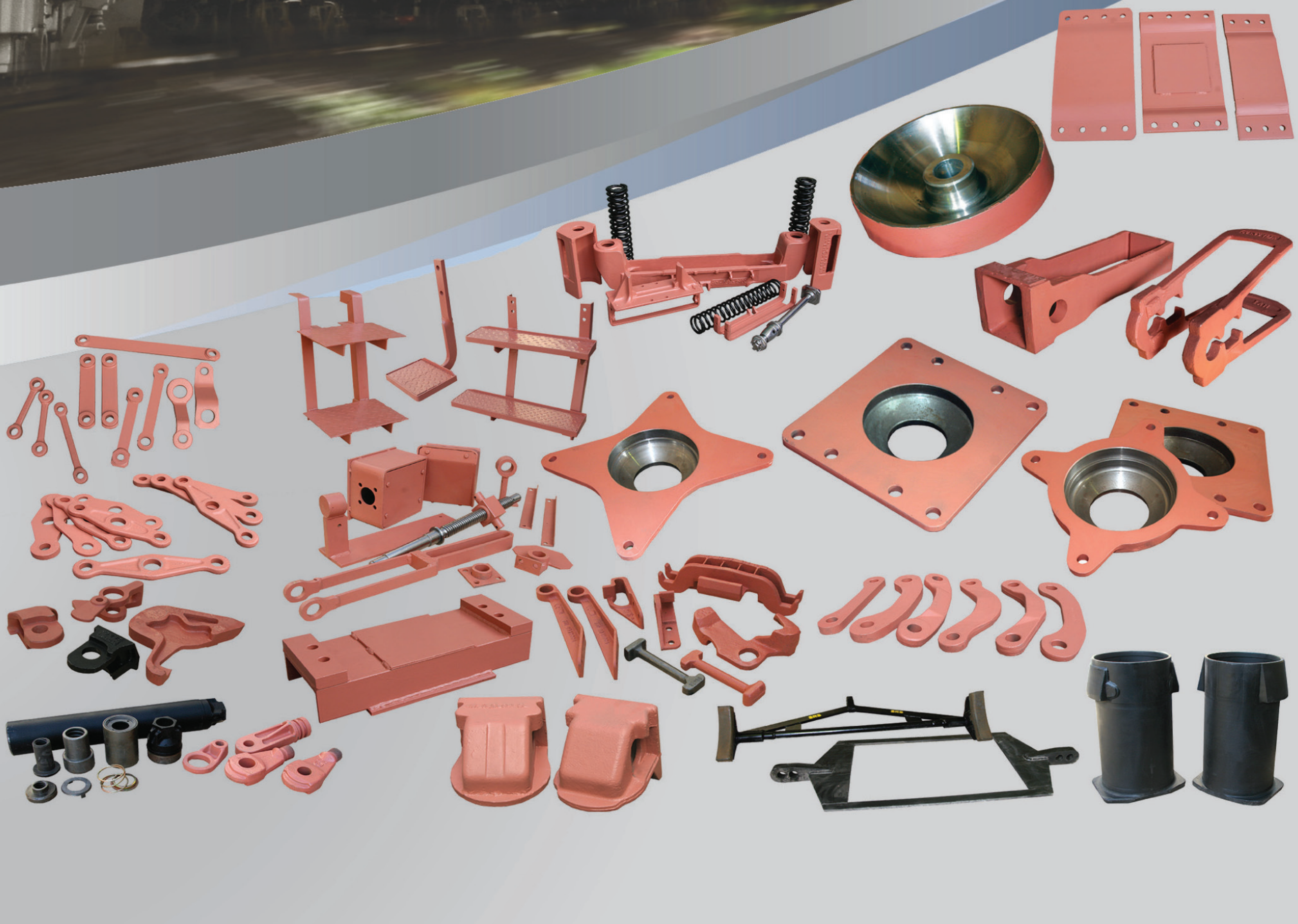
شرکت سهند ریل سپاهان (سهامی خاص)

تولید و تأمین قطعات و تجهیزات راه آهن

www.SahandRail.com ۰۳۱-۳۵۷۲۰۵۰۱,۲

info@SahandRail.com ۰۳۱-۳۵۷۲۲۶۰۵,۶

- 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 فنرسازی زر در حوزه ریلی کشور
- نماینده رسمی شرکت فنرسازی خاور در حوزه ریلی کشور
- نماینده رسمی شرکت پارس فنر در حوزه ریلی کشور
- عضو خانه صنعت، معدن و تجارت استان اصفهان
- عضو اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی استان اصفهان
- عضو انجمن مدیران صنایع کشور
- عضو اتاق بازرگانی و صنایع ایران و چین
- عضو اتاق بازرگانی و صنایع ایران و روسیه
- عضو انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی ایران
- عضو انجمن نگهداری و تعمیرات ایران
- عضو انجمن صنفی کارفرمائی شرکت‌های تولیدی، تعمیر و نگهداری ادوات ریلی

شرکت پارس فنر
شرکت فنرسازی خاور
شرکت فنرسازی زر
شرکت سهند ریل سپاهان
نمایندگی رسمی شرکت‌های پارس فنر، فنرسازی خاور و فنرسازی 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

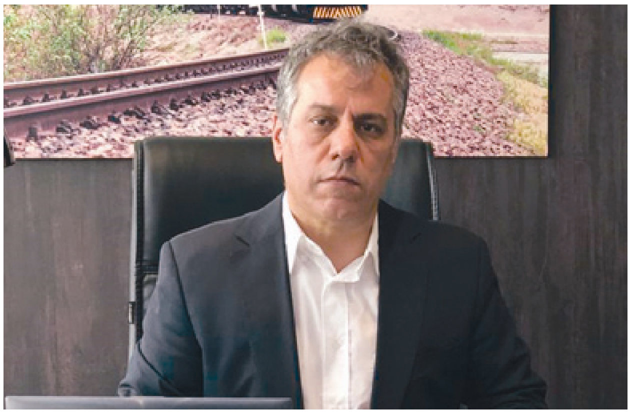
تولیدکننده بانداژ واگن‌های باری
مطابق با استاندارد UIC810-1 و گرید B2N

Wheel Tyre 2020

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

۰۳۱-۳۵۷۲۰۵۰ ۱,۲
۰۳۱-۳۵۷۲۲۶۰۵,۶

www.SahandRail.com
info@SahandRail.com



ارزیابی وضعیت امروز شرکت‌های مالک لکوموتیو در گفتگو با مجتبی لطفی، رئیس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی:

مالکان لکوموتیو در نقش تامین نقدینگی برای راه‌آهن

متاسفانه به دلیل مسائل اقتصادی که در کشور رخ داده و افزایش نرخ ارز، کاهش شدید ارزش ریال و به تبع آن افزایش قیمت و هزینه‌های نگهداری لکوموتیو که بخشی از آن ریالی و بخشی از آن ارزی می‌باشد عملا وضعیت نامتعادل شدیدی در تمامی بخش‌ها ایجاد کرده است. این عدم تعادل میان درآمد و هزینه‌های شرکت‌های مالک لکوموتیو از اواسط سال گذشته آغاز شده که بسیار شدت گرفته است. قرارداد شرکت‌ها همیشه از ابتدای تیرماه هر سال تا ابتدای تیرماه سال بعد می‌باشد. میان فعالان بخش خصوصی و راه‌آهن صحبت‌های زیادی شده و مقرر شد از تاریخ ابتدای تیرماه نرخ‌ها اصلاح شود، اما این کار از سوی راه‌آهن هنوز صورت نگرفته است. مجتبی لطفی در گفتگویی که با خبرنگار نشریه انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته داشت سفره دل فعالان این بخش را باز کرد و دلایل امروز در خصوص وضعیت نابسامان لکوموتیو را اینگونه شرح داد:

فعالان این بخش کاملا به این وضعیت نابسامان آگاه هستند، به افزایش قیمت‌ها آشنا هستند، همه انتظار داشتند که امسال نرخ طبق فرمول شورای رقابت، افزایش بیشتری نسبت به سال‌های گذشته داشته باشد زیرا مدل، مدل cast blast یعنی مدلی که بر اساس استخراج هزینه‌ها است، می‌باشد و نرخ براساس هزینه‌ها تعیین می‌شود، وقتی هزینه‌ها تغییر می‌کند نرخ‌ها هم تغییر می‌کند اما با کمال تعجب نرخ لکوموتیو حدود ۲۲ درصد افزایش داشت در صورتی که نرخ بخش‌های دیگر از جمله زیربنایی و نرخ واگن‌ها افزایش بیشتری نسبت به نرخ لکوموتیو داشته است، ناگفته نماند که ما نمی‌گوییم نرخی که برای واگن‌ها تعیین شده زیاد است بلکه به دلیل اینکه محدودیت نداشته‌اند و یا واقع بینانه‌تر به موضوع نگاه کردند نرخ‌ها را بیشتر اصلاح کردند، بخش لکوموتیو با این هزینه‌های گزاف و روبه‌رشد با این نوع نرخ‌گذاری نمی‌تواند ادامه دهد. هیچ‌یک از مالکان لکوموتیو قراردادی که راه‌آهن فرستاد را امضا نکرده‌اند. در اردیبهشت و خرداد ماه با راه‌آهن در خصوص تعیین نرخ مذاکره کردیم و بر اساس نرخ‌گذاری آن زمان، ما نرخ ۸۲ تا ۸۳ تومان را برای هر تن کیلومتر به راه‌آهن پیشنهاد دادیم. گمان می‌کردیم راه‌آهن با توجه به افزایش قیمت‌ها با کمی اصلاحات این نرخ را بپذیرد.

نرخ باید براساس تورم شناور باشد

لطفی در ادامه بیان کرد: عددی که راه‌آهن پذیرفته بسیار پایین است. با شرایط امروز همان نرخ ۸۲ تا ۸۳ تومان هر تن کیلومتر جوابگوی مشکلات و هزینه‌های شرکت‌ها نیست. متاسفانه افت ارزش پول ادامه پیدا کرده و ما به این جمع‌بندی رسیده‌ایم که نمی‌توان نرخ را سالیانه محاسبه کرد و نرخ باید براساس تورم شناور باشد. دکتر رسولی مدیرعامل راه‌آهن، صحبت‌هایی در خصوص نرخ پویا کرده‌اند. نرخ باید بسته به شرایط، کاهش یا افزایش داشته باشد. مسئولین راه‌آهن کاملا به شرایط سخت حاکم بر مالکان لکوموتیو آگاه هستند اما آن‌ها فقط به دنبال امضای قرارداد هستند و می‌گویند چند ماهی با همین نرخ کار کنید. وقتی نرخ پیشنهادی از سوی راه‌آهن نرخ غلطی می‌باشد چرا ما باید آن قرارداد را امضا کنیم و کار را با نرخ غلط انجام دهیم؟ چرا باید پول را به جیب دیگری بریزیم و چرا باید زیر بار هزینه‌ها خرد شویم؟

نظر راه‌آهن این است که ما حدود ۶ ماه تا یک سال با ضرر کار کنیم تا راه‌آهن راه چاره را پیدا کند، حدود ۱۱ سال است که لکوموتیو به بخش خصوصی وارد شده و امسال پس از ۱۱ سال به بن بست رسیده‌ایم، حتی در دوره‌های مدیریت‌های قبلی که با چالش‌های بسیاری روبه‌رو بودیم وضعیت تصمیم‌گیری در مورد نرخ‌گذاری به این کندی نبود.

شرکت‌های مالک لکوموتیو عضو انجمن نامه‌ای را به راه‌آهن نوشتند و اعلام کردند که قراردادها را بر اساس نرخ شناور امضا می‌کنند، یعنی نرخ، هر دو ماه یا هر سه ماه ارزیابی شود پس از آن با توجه به فرمول و الگوی شورای رقابت نرخ‌گذاری تعیین گردد.

پیامدهای نرخ‌گذاری‌های غلط راه‌آهن

مدیرعامل شرکت البرز نیرو از پیامدهای نرخ‌گذاری‌های غلط سخن به میان آورد و تاکید کرد: اینگونه نرخ‌گذاری راه‌آهن با این قیمت پایین پیامدهای خوبی را برای بخش نخواهد داشت. متاسفانه لکوموتیوها درحال مرگ هستند، به دلیل افزایش قیمت‌ها با کاهش شدید لکوموتیو در سرویس هم در بخش دولتی و هم در بخش خصوصی رو به رو هستیم، مالکان لکوموتیو با شرایط بسیار بدی روبه‌رو هستند. بهترین فرصت‌ها برای راه‌آهن با توجه به مشکلات کرونایی وجود داشت. شرایط برای همه شیوه‌های حمل و نقل از جمله جاده خوب نبود اما تقاضا برای حمل بار توسط ریل بالا است و فرصت خوبی بود تا راه‌آهن استفاده کند.

با بحران کمبود لکوموتیو مواجه هستیم

لطفی تصریح کرد: اولین مشکلی که در قبول بارهای ریلی وجود دارد کمبود لکوموتیو است. البته ناگفته نماند که امروز به دلیل وجود ویروس کرونا حمل و نقل مسافری کاهش پیدا کرده و ما به دلیل کاهش حمل و نقل مسافری کمتر با کمبود لکوموتیو مواجه هستیم اگر حمل و نقل مسافری همانند گذشته برقرار بود ما کاملا کمبود لکوموتیو را حتی شدت احساس می‌کردیم تا حدی که بر سر یک لکوموتیو جنگ و دعوا می‌شد. نیاز بخش مسافری بسیار کم شده، این وضعیت بسیار نگران‌کننده است ما صنعتی را می‌چرخانیم که ورودی و خروجی آن با هم تناسبی ندارد، هزینه‌ها بسیار بالاست و مجبوریم که هزینه‌ها را نقدی پرداخت کنیم زیرا طرف ما با صنعت است و پیمانکاران، خصوصی هستند و دولتی نیستند، تمامی پیمانکاران و فعالان این بخش چندین بار در سال قیمت خود را تغییر می‌دهند و تغییر قیمت حق مسلم آنها است. زیرا با نوسانات و کاهش ارزش ریال ارز مواجه هستند.

ما هم این تغییر قیمت‌ها را به دلیل اینکه بخش خصوصی هستیم از شرکت‌ها می‌پذیریم اما متاسفانه ما هم از سوی دیگر باید نرخ‌ها را تغییر دهیم و افزایش درآمد داشته باشیم که نمی‌توانیم این کار را انجام دهیم و راه‌آهن با افزایش نرخ مالکانه لکوموتیو موافقت نکرده است.

با توجه به تمامی این مشکلات حمل و نقل رشد خوبی داشته، در ابتدای سال ۱۵ درصد رشد داشته‌ایم اما امروز حدود ۴ درصد حمل بار رشد داشته و نسبت به سال گذشته در حال کاهش است اما بازهم رشد داشته‌ایم. تامین نیروی کشش توسط بخش خصوصی در سال‌های گذشته حدود ۳۳ درصد بود اما نقش ما آرام آرام در حال کاهش است باید به بخش لکوموتیو توجه بیشتری شود. در ماه‌های اخیر جلسات بسیاری با مدیران عالی راه‌آهن داشته‌ایم و باید حرف خود را به راه‌آهن می‌زدیم. امیدوارم به روزی نرسیم که ناامید شویم زیرا راه حلی از سوی راه‌آهن ارائه نمی‌شود. وقتی راه‌آهن از تمام مشکلات بخش لکوموتیو کاملا آگاه است و خود مشکلات این بخش را لمس کرده و مشکلات را قبول دارد، جای تعجب دارد که چرا نرخ ها را اصلاح نمی‌کند و نرخ پیشنهادی ما را نمی‌پذیرد.

ارتباط مستقیم با صاحبان بار و واگن

مدیرعامل شرکت البرز نیرو از مذاکراتی که با راه‌آهن داشته‌اند سخن به میان آورد و گفت: در مذاکراتی که با راه‌آهن داشته‌ایم، گفته‌ایم که اگر نمی‌توانند به مشکلات ما رسیدگی کنند ما مستقیما با مالکان واگن و بار وارد مذاکره و قرارداد می‌شویم. البته تجربه خوبی از وارد شدن به قرارداد با مالکان کالا نداریم اما قصد داریم تا مجدد تجربه کنیم. امروز مهمترین مشکل بخش لکوموتیو مشخص نبودن و عادلانه نبودن نرخ بهره‌برداری از لکوموتیو است.

امروز بخش خصوصی حدود ۱۳۰ لکوموتیو دارد که ۳۰ درصد آن از گردش خارج شده است. دلیل اصلی آن همین نرخ است و کاهش نقدینگی شرکت‌ها می‌باشد البته ناگفته نماند که لکوموتیوهای دولتی شرایط بهتری دارند زیرا هم از درآمد خود ارتزاق می‌کنند و هم از طرح عمرانی دولت کمک می‌گیرند، همچنین سرمایه‌گذاری‌های ثابت ندارند.

باید بگویم که حتی شرایط رقابت بین لکوموتیوهای دولتی و خصوصی عادلانه نیست، ۷۵ درصد از لکوموتیوهای کشور دولتی هستند و شرایط بهتری دارند. اگر نتوانیم شرایط را تغییر دهیم ۳۰ درصد لکوموتیو خارج از سیر تا ۴۵ درصد افزایش می‌یابد.

تلاش‌هایی از سوی راه‌آهن درخصوص ایجاد مدل جدید اعتبار برای لکوموتیوهای بخش خصوصی انجام می‌شود تا راه‌اندازی مجددی انجام شود. لکوموتیو یک معامله برد برد است. هر چه به تعداد لکوموتیو افزوده شود هم راه‌آهن به درآمد بیشتری می‌رسد و هم مالکان واگن. اما باز این سوال پر چالش و تعجب آور مطرح است، کاری که تمام فعالان این بخش آن را تایید می‌کنند و به آن نیاز دارند چرا انجام نمی‌شود؟

"مسئله نرخ و قراردادها بسیار مهم است، با توجه به اهمیت این موضوع از ماه‌های تیر، مرداد و شهریور هستیم و هنوز قرارداد نداریم."

لطفی ادامه داد: زمانی اگر ما حدود ۱۰ تا ۱۵ درصد در تعیین نرخ با راه‌آهن اختلاف داشتیم این اختلاف قابل حل بود اما موضوع مهم آن است که میان نرخ پیشنهادی ما و نرخ اعلامی از سوی راه‌آهن اختلاف خیلی زیاد است. اکنون ما معتقدیم براساس الگوی شورای رقابت نرخ لکوموتیو باید ۱۲۰ تومان باشد اما نرخ پیشنهادی راه‌آهن ۶۰ تومان است و نمی‌توانیم از آن چشم پوشی کرد.

مشکل مهم دیگر مشکل عدم دسترسی لکوموتیوداران به پول و درآمدشان است. همین درآمد اندکی که به دست می‌آید حتی به مالکان لکوموتیو پرداخت نمی‌شود. در حمل بار با قطار ۳ بخش وجود دارد:

۱- مالک لکوموتیو
۲- مالک واگن
۳- مالک خط یا زیربنا

مالک واگن و مالک خط یا زیربنا به پول خود می‌رسند اما مالک لکوموتیو نمی‌تواند مطالبات خود را به موقع دریافت کند.

مالک واگن قرارداد را با مالک بار می‌بندد، در دوسال گذشته به دلیل اینکه قیمت فولاد تغییر کرده وصول مطالبات راحت‌تر شده است. زمانی مطالبات راه‌آهن از صاحبان کالا انباشته شده بود اما مدت هاست راه‌آهن مطالبات خود را براساس آیین‌نامه جدید نقدی دریافت می‌کند و اگر صاحب کالایی نقدی پرداخت نکند اعتبار داده می‌شود و راه‌آهن هزینه بابت دیرکرد می‌گیرد و تنها کسی که به پولش نمی‌رسد مالک لکوموتیو است.

به جرأت می‌توانم بگویم که مطالبات بخش اجاره لکوموتیو باری پرداخت شده است. حتی اگر نقدا وصول نشود با ۳ تا ۴ ماه تاخیر پرداخت می‌شود. مشکل اینجاست که ما مطالبات حدود ۷-۸ ماه قبل را دریافت نکرده‌ایم درخرداد ماه جلسه‌ای با مدیرعامل محترم راه‌آهن و معاونین محترم ایشان داشته‌ایم و به ما وعده دادند که درتیرماه عقب افتادگی پرداخت‌ها را جبران کنند. عقب افتادگی‌ها مربوط به سال گذشته است. مالکین لکوموتیو خصوصی اکنون حدود ۲۵۰ میلیارد تومان از راه‌آهن طلبکار هستند. شرایط اقتصادی امروز همانند گذشته نیست. به دلیل افزایش و نوسانات نرخ ارز پول و زمان معنا پیدا کرده، عدم دریافت پول در زمان مناسب یعنی از دست دادن فرصت‌ها. ما با عناوین مختلف به راه‌آهن نشان داده‌ایم که چقدر گرفتاریم و تقاضای پرداخت کرده‌ایم اما همچنان جواب مشخصی نمی‌دهند. پول ما وارد حساب‌های راه‌آهن می‌شود و شرکت راه‌آهن، هزینه‌های بسیاری دارد و کمک‌های دولتی کاهش پیدا کرده و حق دارد، اما پول حرمت دارد و نباید پولی که سهم دیگری هست را در جای دیگر خرج کنند. متاسفانه آن قدرشرایط بد است که ما نمی‌توانیم هزینه‌های کارمندان و لکوموتیورانان و کارگران را پرداخت کنیم. شرکت راه‌آهن توانایی پرداخت حقوق تمامی پرسنل خود را دارد و در سطح نواحی لکوموتیورانان و کارگران ما معترض هستند به این موضوع که چرا راه‌آهن حقوق پرسنل خود را پرداخت کرده است چرا ما که بخش خصوصی هستیم دریافت نکرده‌ایم. تمامی کارکنان آگاه هستند و می‌پرسند که قراردادها نقدی شده پس چرا راه‌آهن مطالبات را پرداخت نمی‌کند؟ چرا همیشه حقوق پرسنل را باید دیر پرداخت کنیم؟

شرایط اقتصادی شرکت‌های مالک لکوموتیو بسیار بد است. امروز در بدترین اوضاع اقتصادی هستیم. زیرا ما با کارفرما به فهم مشترکی نرسیده‌ایم. با توجه به اینکه همه مسائل شفاف‌تر از گذشته است و مرز میان درست و غلط مشخص است، نه نرخ‌گذاری درست انجام می‌شود و نه مطالباتمان را می‌دهند و توقع وجود دارد که لکوموتیو تامین کنیم.

نرخ باید پویا باشد

باید تصمیمات مهمی برای گذر از این مشکلات اتخاذ شود. نرخ سالیانه دیگر معنا ندارد و نرخ باید پویا باشد. نرخ باید واقع بینانه باشد. در حمل جاده‌ای نرخ دو برابر شده اما نرخ در حمل ریلی ۳۰ درصد افزایش داشته است. اگر نرخ حمل ونقل ریلی اصلاح نشود این بخش زمین می‌خورد. اگر راه‌آهن پولی دریافت کند لازم است سهم بخش خصوصی را در همان زمان پرداخت کند. ما انتظار داریم دولت به ما کمک کند اما برعکس شده و ما بخشی از نقدینگی راه‌آهن شده‌ایم و این بخش که نوپاترین بخش است چنین توانی ندارد. ۳۰ درصد حمل بار برعهده این بخش است و راه‌آهن از این ۳۰ درصد، پول بابت حق دسترسی دریافت می‌کند بدون آنکه سرمایه‌گذاری داشته باشد. در تمام دولت‌ها در مورد اولویت حمل و نقل ریلی تاکید شده اما در عمل اتفاقی رخ نداده و در حد شعار است.

گفتگو با ابراهیم پاشنا مدیرعامل شرکت الوند نیرو :

مالکان لکوموتیو شدیدا در فشار کمبود نقدینگی هستند

به گفته فعالان بخش لکوموتیو بین ۶۰ تا ۷۰ درصد هزینه تعمیر و نگهداری لکوموتیو، هزینه تامین قطعات و خرید خدمات تعمیراتی است. علیرغم اقدامات مثبتی که در زمینه ساخت قطعات داخل لکوموتیو از طرف همه انجام شده است، اما افزایش نرخ ارز تاثیر مستقیمی بر قیمت قطعات داخلی و خارجی دارد.

علاوه بر نرخ ارز، فرآیند تامین قطعات خارجی در سیستم دولتی ایران، (از ثبت سفارش کالا، تخصیص ارز، انتقال پول به فروشنده، ترخیص کالا و...) تاثیر مخربی بر تامین به موقع وآرام بخش قطعات مورد نیاز داشته است.

تحریم های موجود مانع از دسترسی شرکت‌ها به قطعات مورد نیازشان شده، به شدت بر طولانی شدن فرآیند تامین، افزایش هزینه‌ها، ریسک تامین و غیر شفاف شدن هزینه‌های موثر بوده است.

در مورد تعمیرات سالیانه و جاری لکوموتیو و با توجه به مشکلات اقتصادی فعلی و افزایش نرخ ارز با چه چالش‌هایی مواجه هستید؟

مهم‌ترین مساله‌ای که در بخش تعمیرات با آن مواجه هستیم تامین قطعه و لوازم یدکی است. البته در کنار آن تامین نقدینگی هم هست. متاسفانه مطالبات عقب افتاده زیادی از راه‌آهن داریم که بسیار حجیم شده است. در تامین قطعات لکوموتیو با مشکلات بسیاری رو به رو هستیم به ویژه اینکه لکوموتیوهای ما بیشتر امریکایی است که بعضی از قطعات مورد نیاز مشخصا از امریکا باید وارد شود مثل میل‌لنگ؛ دست به دست شدن و گذر از پیچ و خم‌ها برای واردات لوازم مورد نیاز هزینه زیادی به همراه دارد. اعم از هزینه مالیات و مخارجی که برای واسطه‌گری به شرکت‌ها باید پرداخت شود و این به هزینه تمام شده افزوده می‌شود. مشکل دیگری که در فرآیند کارهای اداری و دولتی هست کنترل تقاضا به دلیل کنترل نرخ ارز است. قیمت ارز نیز با همین فرمول با عرضه و تقاضا رابطه مستقیم دارد. در وزارت صمت بهانه‌های بسیار واهی برای اخذ مجوز، ثبت تقاضا و اختصاص ارز می‌آورند. مثلا وقتی دلار ۱۰ هزار تومان است و ما تقاضا می‌دهیم مدت زیادی طول می‌کشد تا رسیدگی شود. در این مدت نرخ دلار به ۳۰ هزار تومان می‌رسد ولی هنوز ارزی به ما نداده‌اند! ما آگاهی کامل داریم که از بازار آزاد، ارز تهیه کنیم ولی وقتی مجوز واردات و ترخیص نداریم، قاچاق محسوب می‌شود.

دومین مشکل ناشی از فرآیندهای پیچیده‌ای است که در وزارت صمت، بانک مرکزی، راه‌آهن و... وجود دارد. به عنوان مثال ما می‌خواهیم چرخ لکوموتیو وارد کنیم. وزارت صمت می‌گوید سه واحد صنعتی در کشور این قلم کالا را تولید می‌کنند در حالی‌که واقعا در کشور تولید چرخ نداریم. ولی به دلیل اینکه بنا به گفته خودشان تولید داخل داریم، وارداتش ممنوع است. واقعا نمی‌توان باور کرد که وزارت صمت اطلاع نداشته باشد که به نظر من مساله، مساله کنترل تقاضاست. می بینید که گرفتاری‌های ما خیلی زیاد است. مشکل اول که تحریم‌هاست و با هزار و یک ترفند برای خرید و تامین نقدینگی به کار بسته می شود، در داخل به سد عدم صدور مجوزها برمی‌خوریم. ما اقلام مورد نیازمان را باید از مبادی رسمی و از کانال گمرک وارد کنیم. در غیر این صورت قاچاق به حساب می‌آید و کل محموله‌ای که با هزار زحمت فراهم شده، ضبط می‌شود.

شرکت راه آهن به عنوان متولی نباید از شما و شرکت‌های مشابه پشتیبانی کند؟

نامه نگاری‌هایی از سوی شرکت راه‌آهن صورت گرفته اما وزارت صمت رد کرده و قبول نکرده و زیر بار نمی‌رود. این مساله هم پروسه واردات را طولانی می‌کند و در ادامه، کار ما به مشکل می‌خورد. این را هم اضافه کنم که قطعات و تجهیزات ساخت داخل هم متاثر از قیمت ارز است و متناسب با نوسانات نرخ ارز تغییر می‌کند. در مورد تعمیرات اساسی که سوال کردید ما همیشه این مساله را در دستور کار داریم و هیچ وقت متوقف نمی‌شود. در بخش

تعمیرات اساسی قطعات و تجهیزات بیشتری مورد نیاز است که عمدتا وارداتی است در نتیجه ارزبری بیشتری دارد.

چند درصد از قطعات مورد نیازتان خارجی و چه مقدار تولید داخل است؟

به طور دقیق نمی‌توان گفت ولی بیشتر داخلی است. البته بیشتر به مفهوم کمیت و تعداد، نه کیفیت و ارزشمندی. به عنوان مثال میل‌لنگ نیز یک قطعه محسوب می‌شود، کفش ترمز هم قطعه دیگر مورد نیاز ماست؛ ولی این دو قطعه از نظر فنی و اهمیت با هم فرق دارند. به طور تقریبی می‌توان گفت بالای ۵۰ درصد داخلی است. این را هم بگویم که تولیدات داخلی هر روز بیشتر می‌شود ولی هنوز پاسخگوی نیاز شرکت‌های داخلی نیست. دلیلش هم این است که خط تولید برخی لوازم مورد نیاز راه اندازی نشده و به صورت موردی ساخته می شود که هم گران تمام می‌شود و هم به اندازه کافی نیست که همه شرکت‌ها بخواهند خریداری و استفاده کنند. بنابراین قطعاتی که در تیراژ پایین تولید شده و فقط درصد کمی از نیازها را پوشش می‌دهد صرفه اقتصادی ندارد.

میزان سیر لکوموتیوها به چه صورت هست؟

به طور تخمینی سالانه نزدیک به ۲ میلیارد تن کیلومتر حمل داریم که در دو، سه سال گذشته آمارمان پایین‌تر آمده است. یکی از دلایل مهم این کاهش، تعمیرات اساسی بوده؛ زیرا چند دستگاه از لکوموتیوها را برای تعمیرات اساسی از خط سیر خارج کردیم. با این نگاه که شاید ظرف سه یا چهار سال آینده از لحاظ فنی با مشکل مواجه شود و قابل استفاده نباشد و با شوک تعمیراتی مواجه شویم. مشکلات هم زیاد است؛ کمبود نقدینگی، کمبود قطعات و تجهیزات مورد نیاز و... آن زمان که ما تعمیرات اساسی نداشتیم حدود ۲ میلیارد تن کیلومتر حمل بار داشتیم. سال گذشته یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تن کیلومتر حمل بار داشتیم. با اینکه میزان بار کشور در سال‌های ۹۶ و ۹۷ رشد داشته، ما این رشد را نداشتیم. در سال ۹۸ کمی رشد منفی داشتیم. روابطمان در مجموع با راه‌آهن خوب است و با هم تعامل داریم بالاخره در برخی حوزه‌ها اصطکاک‌هایی هم هست که گریزی از آن نیست که با رایزنی معمولا مسائل‌مان را حل می‌کنیم.

نقدینگی شرکت‌ها و اینکه راه‌آهن، لکوموتیوها را از شرکت‌های خصوصی اجاره می‌کند و از صاحبان بار هزینه دریافت می‌کند ولی این پول را به شرکت‌ها نمی‌پردازد؛ علتش چیست؟

طبیعی است که شرکت راه‌آهن به خاطر مشکلات مالی که دارد مطالبات ما را به موقع نمی‌دهد. اگر مشکل مالی نداشته باشند قطعا پول را به ما پرداخت می‌کنند. آنها پول ما را از صاحبان بار وصول کرده‌اند؛ حالا باید این مبالغ را توزیع کنند. ادعای خودشان این است که داریم این کار را می‌کنیم ولی در عمل این طور نیست. من در جلسه‌ای با معاونت مالی راه‌آهن گفتم میزان بدهی شما به شرکت ما از سال گذشته تا به امسال نسبت به مدت مشابه در سال گذشته ۶ برابر شده!

زمان مشخصی را برای بازپرداخت بدهی‌های از قبل مانده تعیین کرده‌اند؟

خیر تا امروز که زمان خاصی مشخص نشده ولی قول‌هایی داده‌اند و نسبتا به آن پایبند بوده‌اند. جلسه‌ای داشتیم با دکتر رسولی و مدیران شرکت‌های مالک لکوموتیو. در آن جلسه ما مشکلات‌مان را گفتیم و در آن نشست به ما قول دادند که در هر ماه رقمی که به ما پرداخت می‌کنند ۸ میلیارد تومان به آن بیفزایند. در دو ماه (تیر و مرداد) ۸ میلیارد را داده‌اند. در حالی که باید از از اول فروردین این مبالغ جبرانی را می پرداختند.

به نظر شما اتفاقی که برای شرکت تراورس افتاد ممکن است برای دیگر شرکت‌ها بیفتد؟

نه، چنین اتفاقی نخواهد افتاد. شرکت‌های دارنده لکوموتیو واقعا خصوصی هستند و مانند تراورس نیستند. تراورس، رجا و بالاست شرکت‌های زیرمجموعه راه‌آهن بودند؛ راه‌آهن اینها را واگذار کرد – حالا با شرایطی که لحاظ شده بود – ولی همچنان یک وابستگی‌هایی به شرکت مادر که همان مجموعه راه آهن بود، داشتند و کاملا منفک نشده بود. مخصوصا تراورس که مشکلات زیادی داشت که مهم‌ترینش کمیت زیاد نیروی انسانی‌اش بود. ولی در شرکت‌های خصوصی این طور نیست که زیر پوشش راه‌آهن بروند و زیرمجموعه اش بشوند؛ دلیلی هم ندارد. اتفاقا سیاست‌های راه آهن در آینده این است که بیشتر به سمت خصوصی‌سازی برود و به بخش خصوصی واقعی پر و بال بدهند.

آیا صاحبان بار قرارداد مستقیم با شرکت‌های دارای لکوموتیو دارند؟

در حال حاضر قراردادی ندارند ولی صحبت‌هایی در کارگروه لکوموتیو شده، حتی گروهی تشکیل دادیم که مسائل را بررسی کند که چطور می‌توانیم از راه‌آهن خلاص شویم و به طور مستقیم با صاحبان کالا و واگنی‌ها کار کنیم.

آیا نرخ‌گذاری سال ۱۳۹۹ انجام شده است؟

هنوز نرخی تعیین نشده و فعلا قراردادی هم منعقد نشده. البته قراردادهای ما هر ساله اول فروردین نیست، اول تیرماه است و تا امروز قراردادی به امضاء نرسیده است.

دیر شدن نرخ‌گذاری چه ضررهایی برای شما به همراه دارد؟

مشکلات زیادی از این بابت داریم که یکی از آنها بیمه است. اگر قرارداد نداشته باشیم همه عملیات کارگاهی ما، فعالیت صحیحی به لحاظ قانونی ندارد ولی رایزنی‌هایی با راه‌آهن داشتیم که تا هفته‌های آینده این قرارداد منعقد بشود.

تمایلی دارید در بورس شرکت کنید و اگر قصدی ندارید دلیلش را بفرمایید؟

ما تا الان وارد بورس نشده‌ایم. ولی فکر می‌کنم شرکتی هستیم که با معیارهای بورس سازگاری داریم احتمال اینکه ورود پیدا کنیم، هست. البته صحبت‌هایی در هیات مدیره شده ولی فعلا به نتیجه‌ای نرسیده‌ایم. مطمئن هستم به محض ورود به بازار سرمایه ارزش سهام‌مان به طور اتوماتیک‌وار بالا برود. هر چند که تاکنون به طور عمیق و جدی در موردش بحثی نداشته‌ایم.

به عنوان سخن آخر اگر صحبتی برای گفتن دارید بفرمایید؟

هر چند گفتنش تکراری شده ولی مشکلات ما خیلی زیاد است. مهم‌ترین مشکل هم همان تامین نقدینگی است که راه‌آهن مطالباتمان را نمی‌دهد! ما عملکردمان را در اختیارشان می‌گذاریم در حالی‌که فعالیت ما ۴ برابر شده؛ علاوه بر آن مطالبات دیگری هم داریم که یکی از این مطالبات ارزش افزوده است. سازمان امور مالیاتی که در این زمینه گذشت نمی‌کند؛ حرفش هم قانونی است ولی ما دریافتی از راه‌آهن نداشته‌ایم که بخواهیم چنین پرداختی‌هایی داشته باشیم. فقط سه سال منتهی به سال ۹۸ (۹۶، ۹۷ و ۹۸) باید ۱۶ میلیارد تومان به ما بابت هزینه ارزش افزوده برمی‌گردانند که تا حالا محقق نشده. به هر حال امیدواریم و تلاش می‌کنیم این گرفتاری‌ها حل شود.

گفتگو با بهروز میراکبری، مدیر بازرگانی شرکت سهند ریل سپاهان:

شکست انحصار در بازار تولیدکنندگان به نفع تمام بخش‌هاست

شرکت سهندریل سپاهان در سال ۱۳۸٦ رسما ثبت و فعالیت خود را آغاز کرده است. در ابتدا فعالیت این شرکت ساخت و تولید قطعات صنعتی مربوط به کارخانجات و همچنین قطعات مربوط به راه‌آهن در بخش واگن و خطوط بود. البته از سال ۱۳۷٦ در قالب واحد صنفی فعالیت داشت و با توجه به اینکه هنوز در آن زمان خصوصی‌سازی در راه‌آهن به شکل امروزی صورت نگرفته بود، بیشتر همکاری این واحد درآن زمان با ادارات نواحی راه‌آهن برای ساخت قطعات مورد نیاز آنها بود که پس از خصوصی‌سازی در راه‌آهن و ایجاد شرکت‌های خصوصی و دولتی مالک واگن، بالتبع فعالیت این شرکت با شرکت‌های مالک واگن و سایر شرکت‌های فعال در این حوزه ادامه پیدا کرد و روز به روز محصولات قابل ارائه این شرکت حجم و تنوع بیشتری یافت، به نحوی که در حال حاضر امکان تامین و تولید ۱۰۰ درصد قطعات و تجهیزات واگن‌های باری در این شرکت وجود دارد و در حوزه مسافری و مترو هم تامین و تولید بخشی از قطعات انجام می‌گیرد.
لازم بذکر است است این شرکت دارای پروانه بهره‌برداری از وزارت صمت –گواهینامه‌های ISO۹۰۰۱-ISO۱٤۰۰۱-OHSAS۱۸۰۰ و واحد برگزیده صنعتی نمونه در سال ۱۳۹۵ در استان اصفهان –عضو خانه صنعت و معدن و تجارت اصفهان- عضو اتاق بازرگانی اصفهان – عضو اتاق بازرگانی مشترک ایران و چین – عضو اتاق بازرگانی مشترک ایران و روسیه–عضو انجمن مدیران صنایع ایران – عضو انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی ایران –و ... می باشد.

فعالیت شرکت سهندریل سپاهان عمدتا در چه زمینه‌هایی در حوزه ریلی می‌باشد؟

همانگونه که قبلا اشاره کردم با توجه به تجربه قریب به بیست و اندی سال که قبل از شرکت سهندریل و بعد از آن در زمان تشکیل این شرکت بوده اقدامات خوبی در خصوص ساخت و تامین قطعات واگن‌های باری بویژه در قسمت ماشین‌کاری –مونتاژ-فورج و ریخته‌گری و همچنین تامین قطعات و تجهیزات واگن بویژه واگن‌های باری صورت گرفته و قطعا روز به روز بیشتر خواهد شد.

اگر بخواهم دقیق‌تر در خصوص زمینه فعالیت شرکت سهند ریل عنوان کنم باید بگویم، فعالیت شرکت سهند ریل سپاهان در چند حوزه است. بخشی از فعالیت‌های این شرکت مربوط به تامین و واردات قطعات مورد نیاز در ناوگان باری و مسافری از شرکت‌های معتبر خارجی و از کشورهایی که دارای تکنولوژی مربوط به این قطعات است که در خصوص برخی از این محصولات این شرکت به عنوان نماینده رسمی شرکت‌های خارجی فعالیت می‌کند. برای مثال از سیستم‌های ترمز، چرخ، انواع بلبرینگ‌ها و سایر قطعات مربوط به بخش باری و مسافری و مترو می‌توان نام برد.

همچنین این شرکت تامین برخی از ماشین آلات خاص در حوزه تعمیرات و نگهداری واگن‌های راه‌آهن برای مثال تعمیرات چرخ و محور و غیره را انجام می‌دهد .

یکی دیگر از حوزه‌های فعالیت این شرکت تامین کالا از واحدهای صنعتی و تولیدی دارای رتبه عالی در کیفیت و انجام عملیات فروش و خدمات پس از فروش به کل مجموعه ریلی می‌باشد. بعضا در این خصوص تامین مواد اولیه برخی سفارشات توسط این شرکت تهیه و یا وارد می‌گردد که می‌توان به صورت خاص به همکاری با شرکت‌های تولید فنرهای ناوگان ریلی مثل شرکت فنرسازی زر و پارس فنر و شرکت فنر سازی خاور اشاره کرد.

حوزه فعالیت دیگر این شرکت فعال‌سازی واحدهای مستعد صنعتی و دارای پتانسیل لازم برای بروز رسانی تولید و تکنولوژی و عمدتا دارای مشکلات مالی و مدیریتی می‌باشد که با سفارش‌گذاری و پیاده‌سازی زیر ساخت‌های نرم افزاری و سخت افزاری منجر به احیاء آن واحدهای صنعتی که غالبا یا راکد بوده‌اند و یا با ظرفیت پایین مشغول فعالیت بوده‌اند شده است. این تعاملات در حوزه مالی، فنی و افزایش تجهیزات – سفارش‌گذاری و .... غالبا صورت می‌گیرد.

در سال جاری برای مثال اقدام به ارائه راهکارهایی فنی و سرمایه‌گذاری برای تولید برخی قطعات واگن بویژه در حوزه باری با برخی از شرکت‌های مورد نظر صورت گرفته و منجر به تولید نمونه‌های اولیه قطعات مهم و استراتژیک در این حوزه شده است که پس از تست‌های لازم و اخذ مجوزهای مربوطه اعلام خواهد شد.

حوزه فعالیت دیگر این شرکت در بخش تولید قطعات و تجهیزات مورد نیاز بخش باری و مسافری شامل ریخته‌گری و ماشین کاری انواع قطعات-عملیات مونتاژ-قالبسازی و فورج انواع قطعات است.

حوزه دیگری که می‌توان به آن اشاره نمود اقدامات لازم برای ایجاد

واحد بازسازی قطعات خاص و مهم ریلی نظیر فنر و قلاب و .... است که همکاران فنی ما در شرکت سهند ریل با برخی متخصصین ریلی در حال انجام تدوین دستورالعمل‌ها و تهیه ماشین آلات و تجهیزات آن هستند تا بتوان با توجه به قیمت بالای قطعات و هزینه‌های بالای آن با بازسازی اصولی و مهندسی و طبق دستور العمل‌های راه‌آهن در هزینه‌های جاری شرکت‌ها تا حدودی صرفه جوئی صورت گیرد که با برنامه‌ریزی که شده بود مقرر بود در نیمه اول امسال به بهره‌برداری برسد که به دلایل برخی مشکلات کرونا ومسائل ارزی کمی با تاخیر مواجهه شده است که امید وار هستیم در نیمه دوم امسال به بهره‌برداری برسد.

در زمینه تولیدات ریلی با چه شرکت‌هایی قرارداد دارید و این شرکت چند در صد از تولیدات تجهیزات ریلی را به خود اختصاص داده است؟

با توجه به زمینه فعالیت این شرکت بالتبع طرف‌های قرار داد این شرکت عمدتا شرکت‌های مالک واگن چه در حوزه ریلی و چه در حوزه مسافری و همچنین شرکت‌های تعمیراتی ناوگان باری می‌باشند. اینکه چند درصد از تولید تجهیزات ریلی را در کشور به خود اختصاص داده است اطلاع دقیق ندارم اما با توجه به نوع عملکرد و تنوع محصولات و خدمات ارائه شده توسط این شرکت می توان گفت حجم قابل ملاحظه‌ای از تجهیزات توسط این شرکت تولید و تامین می‌گردد.

آیا در خصوص کسب دانش در تولید تجهیزات ریلی از همکاری مهندسان داخلی بهره برده یا از دانش متخصصان خارجی نیز استفاده می‌کند؟

قطعا برای تداوم فعالیت شرکت، به روز بودن آن مهم و یک الزام است و قطعا شرکت‌هایی که بخواهند در بازار این عرصه ادامه فعالیت کنند می‌بایست از نظر اطلاعات فنی، مالی، بازرگانی روش‌های بازاریابی و ماشین آلات تولید و .... به روز باشند. بدیهی است که یکی از ارکان اساسی این به روز بودن، استفاده از تجربیات متخصصان داخلی و حتی در صورت امکان خارجی برای بروز رسانی روش های تولید، استانداردها، بهبود بخشیدن کیفیت‌ها و روند تولید قطعات می‌باشد تا جائی که ما به این نکته معتقد هستیم که استفاده از دانش روز و ارتقاء کیفیت لازمه بخش تولید است و با استفاده از تجربیات و دانش فنی مهندسین و متخصصان داخلی و بالاخص کارشناسان حوزه ریلی در امور ناوگان در بخش‌های تولید قطعا راهگشا خواهد بود.

و ما هم همیشه از این امر استقبال می‌کنیم و دست کمک به طرف همه عزیزان دراز خواهیم کرد. و بالتبع از همه پتانسیل خود از متخصصان خارجی هم استفاده خواهیم کرد. برای مثال یکی از موارد مهمی که همواره مفید بوده و به گرفتن ایده‌های مهمی کمک کرده حضور در نمایشگاه‌های مختلف ریلی و آشنایی با تولیدات جدید و مذاکرات با کارشناسان در این حوزه و همچنین بازدیدهای میدانی از شرکت‌های تولیدی قطعات و تجهیزات در کشورهای مختلف می‌توان اشاره کرد.

در رابطه با توسعه فعالیت شرکت در زمینه قطعات ریلی و افزایش کیفیت ساخت چه اقداماتی انجام داده‌اید؟

ما همیشه معتقد بوده‌ایم که در این حوزه چنانچه تولید کننده‌های قابل و توانمند وارد شوند ویک رقابت سالم و مبتنی بر رعایت کامل قانون و بدون استفاده از رانت‌های مختلف وجود داشته باشد خود به خود منجر به افزایش کیفیت خواهد شد. برای مثال اگر در خصوص ساخت برخی از قطعات به نحوی ایجاد انحصار شود و یا ایجاد رانت صورت گیرد ویا عملا سیاست‌های راه‌آهن به نحوی باشد که راه را برای ورود سایر تولید کننده‌ها با مشکل و یا موانع مواجهه کند قطعا ورود تولید کنندگان و سرمایه گذاران و به طور کلی فعالان در این حوزه محدود می‌شود و یک بازار انحصاری ایجاد خواهد کرد که شرکت‌های خریدار را محکوم به خرید قطعات با هر کیفیت و قیمتی و هر زمان خواهد نمود و یا حتی ممکن است منجر به هماهنگی یک یا دو فروشنده برای بالا بردن کاذب قیمت شود که قطعاً صدمات مالی و فنی برای شرکت‌های ریلی خواهد داشت.

قطعا راه‌آهن باید از کسانی که امکانات دارند حمایت کند من در اینجا عاجزانه از دکتر رسولی مدیر عامل محترم راه‌آهن ج.ا.ا، مهندس ضیائی مهر، معاونت محترم ناوگان و مدیران و کارشناسان عزیز اداره کل واگن‌های راه‌آهن به عنوان متولیان خاص در این حوزه می‌خواهم از تولید کنندگان حمایت کنند مخصوصا از تولید کنندگان جدید در خصوص قطعات، واقعا اگر تولید کننده و یا سرمایه‌گذاری قدمی برداشته ولی سرعت پایین دارد کمک کنند چه از نظر ارائه و کمک فنی و اطلاعات فنی و چه از نظر حذف مقررات دست و پاگیر، نه اینکه کار به گونه‌ایی باشد که خدای ناکرده این احساس و فکر در تولید کننده‌ها بالاخص تولید کننده‌های جدید و مخصوصا برای قطعات خاص قوت بگیرد که فلان شرکتی که الان در حال تولید انحصاری فلان قطعه است با اعمال فشار به اشکال مختلف و غیر مستقیم، اجازه ندهد شرکت جدیدی، ورود کند و یا آنچنان بوروکراسی اداری و فنی تعریف شود که با دست اندازهای فراوان و پیچیده روبه رو شود و منجر به این شود که قید همه چیز را بزنند.

درخواست ما این هست که واقعا دکتر رسولی و آقای ضیائی مهر که

حمایت ویژه ای از تولید کنندگان دارند برای ورود شرکت‌های جدید و بالتبع منابع جدید تولید دستور لازم صادر فرمایند و کارشناسان عزیز هم مساعدت نمایند به هر حال چنانچه تولید کننده‌ای با کاستی مواجهه است راهنمائی کنند، چون هر چه تولید کننده‌ها از نظر کمیت و کیفیت بهتر باشند در نهایت به ایمنی بیشتر و کاهش هزینه‌های راه‌آهن کمک می‌کندو قطعا کاهش هزینه‌ها و قیمت کالاها به خرید قطعات مستعمل و فاقد کیفیت پایان خواهد داد.

یکی از نکات مهمی که جا دارد اینجا اشاره کنم این است که همواره افزایش قیمت قطعات باعث بالا رفتن هزینه‌های تعمیرات و نگهداری واگن‌های می‌شود و یکی از سیاست‌های مهم این شرکت و شرکت‌های همکار ما این بوده است تا قطعات با کیفیت بالا و با روش‌های جدید و با تیراژ بالا تولید گردد تا قیمت تمام شده کاهش یابد و بالتبع برای خریدار مقرون به صرفه باشد.

بدیهی است در خصوص کیفیت قطعات هم، کیفیت قطعات و ارتقاء کیفیت از خطوط قرمز این شرکت بوده و خواهد بود. همواره در تولیدات کالاهایی که در این شرکت صورت می‌گرد از بهترین مواد اولیه داخلی و با بالاترین کیفیت تهیه می‌گردد.

با توجه به اینکه شعار امسال سال جهش تولید نام گرفته، شرکت راه‌آهن ج.ا.ا برای حمایت از تولیدات این شرکت چه اقداماتی را انجام داده است؟

متاسفانه شروع امسال با مشکلات کرونا و برخی از تحریم‌های ظالمانه علیه جمهوری اسلامی ایران و بالتبع افزایش نرخ ارز و مواد اولیه روبه رو بود و مشکلاتی را برای شرکت‌های ریلی بویژه در بخش‌های مسافری و باری بوجود آورد.

راه آهن ج.ا.ا و بالاخص مدیر عامل محترم و معاونت ناوگان و سایر مدیران نگاه ویژه‌ای به این نامگذاری و پیاده سازی کامل این شعار داشته اند. از افتتاح نمایشگاه جهاد خود کفائی قطعات ریلی و حضور سازندگان و تولید کنندگان تا بقیه موارد.

این شرکت هم در راستای همین نامگذاری و به عنوان یک رسالت مهم و با توجه به شناختی که از حوزه ریلی و کمبود قطعات و با قیمت‌های بالای برخی قطعات داشت اقدام به ایجاد زیر ساخت برای تولید قطعات خاص من جمله بانداژ و بولسترو همچنین تسمه‌های فنری شیاردار برای فنرهای شیار دار ۸ لایه و .... با همکاری واحدهای مرتبط با خود نموده است که نمونه‌های اولیه آن تکمیل و آزمایشات و تست‌های اولیه هم صورت گرفته که با کمک راه‌آهن ج.ا.ا و حمایت ویژه کارشناسان این حوزه امید وار هستیم در روزهای آینده نزدیک نمونه‌های اولیه به راه‌آهن جهت صدور مجوز ارائه گردد.

البته نمونه های اولیه تولید و توسط آزمایشگاه‌های ثالث تست و از نظرنتایج در حد بسیار عالی بوده‌اند.

مجددا همانگونه که در موارد قبلی به آن اشاره کردم ما در ابتدای راهیم و واقعا بدون حمایت متخصصان و کارشناسان و حمایت‌های بی‌دریغ راه‌آهن پیمودن این راه بسیار دشوار خواهد بود. لذا درخواست کمک داریم چون معتقدیم همه این‌ها به شکوفائی و ایمنی راه‌آهن و سیر ایمنی واگن‌ها کمک خواهد کرد.

آیا محصولات این شرکت از سوی شرکت‌های حمل و نقل داخلی اعم از بار و مسافر پشتیبانی‌می‌شوند؟

خوشبختانه از محصولاتی که توسط این شرکت چه در حوزه تامین و چه در حوزه ساخت به شرکت‌های واگنی تحویل می‌شود استقبال‌ها و بازخوردها خوب بوده و این شرکت همواره این خط مشی را سر لوحه کار خود قرار داده است که مشتری را شریک خود دانسته و تمام تلاش خود را معطوف کرده تا بتواند بهترین خدمات را به ایشان ارائه نماید. البته امیدوار هستیم با حمایت راه آهن ج.ا.ا و بویژه مدیران و کارشناسان محترم، انجمن محترم صنفی حمل ونقل ریلی و خدمات وابسته و شرکت‌های محترم ریلی بتوانیم در خصوص قطعات جدید من جمله بانداژ، بولستر و تیر طولی و .... به تولید انبوه برسیم و گوشه‌ای از مشکلات این حوزه را کاهش دهیم.

با توجه به تحریم های موجود، افزایش نرخ ارز و همچنین ویروس کوید ۱۹ با چه مشکلاتی در تولید و فروش محصولات خود مواجهه بوده و هستید و چه انتظاری از دولت و از مشتریان خود دارید؟

متاسفانه توام شدن این بیماری منحوس کرونا با شرایط تحریمی علیه جمهوری اسلامی ایران و بالتبع مشکلات دنبال آن و افزایش نرخ ارز مشکلات بسیار عدیده‌ای را برای ما فراهم کرد.

متاسفانه من فکر می‌کنم ما بیشتر مشکل از خودمان است، ما خودمان بیشتر خود تحریمی داریم وقتی ما در داخل کشور و یا به طور خاص در حوزه راه‌آهن به همدیگر رحم نمی‌کنیم و دنبال این هستیم که هر طور شده به منافع بیشتری دست پیدا کنیم نباید از آمریکا انتظار کمک و یاری داشت.

متاسفانه بخشی از فعالیت ما در سال ۱۳۹۸ مربوط به حوزه واردات و تامین قطعات وارداتی برای برخی شرکت‌ها به ویژه حوزه مسافری بوده است.

در چندین مورد، ما قطعاتی را به شرکت‌های ریلی مسافری که کاملا دولتی هم هستند و مشکل پولی و بودجه‌ای هم ندارند تحویل داده‌ایم. یعنی برای مثال طبق ادعای خودشان انجام تعهدات پیمانکار بدون فوق وقت و بدون هیچگونه مشکلی در طول عمر کاری واقعا بی سابقه بوده است. در کم‌ترین زمان و به بهترین نحو به تعهدات عمل نمودیم و قطعات را تحویل دادیم . منتهی مراتب وقتی برای دریافت پول مراجعه کردیم بازی آنها شروع شد و هیچ کسی هیچ چیز را گردن نمی‌گرفت. ما الان شرکتی داریم در حوزه مسافری که کالایی را در دی و بهمن ماه ۱۳۹۸ آن هم با ارز دلار ۱۲ هزار تومانی تحویل گرفته و طبق قرارداد مقرر بوده تا آخر اسفندماه تسویه کند ولی وقتی قطعات را تحویل گرفتند کلا منکر همه چیز شدند و نه قطعات را پس دادند و نه پول، تازه اعتراض هم که کردیم نامه تهدیدآمیز برای ما نوشتند که شما به

نظام توهین کردید چرا چون نوشته بودیم باید برای مجموعه بالاتر شما متاسف بود که یک چنین مدیرانی را دارد یا برای این مملکت باید متاسف بود و گریه کرد که چنین مدیرانی دارد. بعد از روی لجاجت کرونا را بهانه کردند و وجه کالا را که با دلار ۱۲ هزار تومانی گرفته بودن به مثابه گوشت قربانی و با التماس تا اواخر شهریور ماه دادند.

اکنون نیز به صراحت عرض می کنم، واقعاً باید گریه کرد به حال این مملکت که چنین مدیرانی دارند. ما بارها عنوان کردیم اینها حق الناس است و شما مدیون هستید اما کجا بود گوش شنوا که از این بابت و به خاطر عدم تسویه تعهدات ارزی ضررهای بسیار زیادی به این شرکت وارد شد و یا شرکت مسافری دیگری هست که قطعات وارداتی را خرید کرده آن هم با دلار ۱۲ هزار تومانی ولی کرونا را بهانه کرده و هیچ پرداختی صورت نداده، متاسفانه افزایش نرخ ارز و مشکلات عدیده، منتظر کرونا و فرمان کسی نمی ایستد.

اما در این بین هم واقعا شرکتهایی بودند که دست مریزاد دارند و به تعهدات خود در حوزه مسافری با توجه به مشکلات فراوان عمل کردند. جا دارد از شرکت محترم حمل ونقل ریلی نور الرضا و بویژه آقای مهندس میر احمدی و آقای مهندس صبری تشکر کرد. البته یک نکته مهم را هم باید عنوان کنیم متاسفانه بسیاری از قراردادهای شرکتهای داخلی به صورت ریالی بسته می شود و شرایط پرداخت هم کامل نیست ولی خریدهای خارجی با قیمت روزانه ارز درگیر است و یکی از نکات مهم و سابقه درخشان این شرکت که به آن افتخار کرده این بوده است که کلیه قراردادهای تحویل و واردات خود را در حالی که با افزایش دو برابری نرخ ارز مواجهه بوده به صورت تمام و کمال انجام داده و بر این امر که ایفای تعهدات از اصول کار حرفه ای بوده است، پایبند بوده است.

البته در حوزه باری هم متاسفانه شرکت‌هایی هستند که قطعاتی را خرید کرده‌اند و با گذشت چند ماه در حالی که قیمت فروش به آنها در آن زمان به مراتب از قیمت مواد اولیه فعلی همان کالا در حال حاضر کم‌تر بوده است ولی تا به حال بدهی خود را پرداخت نکردند و همه این موارد با توجه به شرایط ارزی فعلی و نوسانات قیمت مواد اولیه و افزایش قیمت‌ها به صورت روزانه و سایر محدودیت‌های دیگر مشکلات و معضلات عدیده‌ای را برای تولید کنندگان فراهم کرده است.

از طرفی متاسفانه در برخی از شرکت‌ها این نهادینه شده است که باید پیمانکار و یا تولید کننده التماس کند تا وجه قطعات خود را تحویل بگیرد.

با توجه به اینکه امسال سال جهش تولید نام گرفته آیا زیر ساخت‌های لازم برای تولید کنندگان داخلی وجود دارد؟

متاسفانه یک تولید کننده در حوزه راه‌آهن به جز ارتباط با راه‌آهن با بسیاری از نهادهای ذیربط و مسئول درگیر است من جمله سازمان امور مالیاتی، سازمان تامین اجتماعی، اتاق بازرگانی، گمرک، وزارت صمت، بانک مرکزی و سایر بانک‌ها، نرخ ارز، تورم، مطالبات به تعویق افتاده از شرکت‌ها و بسیاری از موارد دیگر.

اگر در این میان یک نهاد کار خود را به درستی انجام ندهد آنچنان که باید این مهم به سر منزل مقصود برسد نخواهد رسید.

متاسفانه هر نهاد و سازمانی کار خود را انجام می‌دهد و دغدغه‌ای برای افزایش و بهبود تولید ندارد که بیاید فکر کند در حال که ما از بیرون دچار تحریم هستیم لاقل خود را دچار خود تحریمی نکنیم.

این باعث می‌شود که هر روز بخش اعظمی از انرژی و زمان و پول تولید کننده صرف اموری شود که براحتی می‌توان آنها را تسهیل کرد.

قطعا در حال‌حاضر کشور در یک جنگ اقتصادی است و اگر همه تلاش نکنند مملکت دچار آسیب فراوان خواهد شد .

به هر حال چون مخاطب ما در اینجا مدیران راه‌آهن و همه سروران فعال در این حوزه هست خواهش می‌کنیم کمک کنند و به شرکت‌ها و واحدهای تولیدی مشاوره و راهکار بدهند و هم فکری کنند. راه را باز کنند نه اینکه مدام خدای ناکرده سنگ اندازی کنند و مانع تراشی کنند. تولید کننده به مثابه چرخ دنده‌های یک ساعت که همان مملکت است می‌باشند اگر همه روغنکاری شوند و بچرخند این ساعت خوب کار می‌کند. متاسفانه اکنون به گونه ای شده که یک کارشناس راه‌آهن اگر به یک پیمانکار مشاوره بدهد و کمک کند هزار تا مسئله برایش درست می‌شود یا مجبور است مخفیانه این کار را کند و یا عطایش را به لقایش ببخشد.

به عنوان یک تامین کننده و تولید کننده فعال در زمینه ریلی بیشتر چه مشکلاتی در این حوزه وجود دارد؟

مشکلات عمده سازندگان و تولید کنندگان و یا تامین کنندگان قطعات در حوزه ریلی جدای از مسایل بسیار عدیده برون سازمانی مثل بانک ها، بیمه، مالیات و .... در درون خانواده راه‌آهن هم دارای مشکلات زیادی است که اگر بخواهیم می‌توانیم به نکات زیر اشاره کنیم:

۱- مشکلات مالی بواسطه عدم به موقع انجام تعهدات خریداران شامل مالکین واگن‌ها و شرکت‌های تعمیراتی و عدم پایبندی برخی از شرکت‌های ریلی به قراردادهای خود و تعهدات مالی ایجاد شده.

۲-انجام سلیقه‌ای برخی شرکت‌های ریلی در تامین قطعات مورد نیاز خود از یک یا چند شرکت خاص مورد نظر خود و جلوگیری از ورود برخی از شرکت‌های توانمند برای فروش قطعات.

۳-عدم شفافیت وعدم ایجاد رویه مناسب در برگزاری مناقصه‌های خرید و استعلام های خرید در برخی از شرکت‌های ریلی و بعضا حذف عمدی برخی از تولیدکنندگان شرکت کننده در مناقصه و استعلام‌ها به راحتی و ارائه قراردادها به شرکت‌های خاص و گاهی وابسته به هم، آن هم با قیمت‌های بسیار بالا و بعضا حتی مستعمل و جالب‌تر از همه این‌ها این نکته است که عمده این شرکت‌ها ریلی دولتی و یا وابسته بوده ولی متاسفانه تمام طراحی مواردی که در بالا اشاره شد توسط یک تیم خاص صورت می‌گیرد.

۴-عدم توجه به کیفیت قطعات و تجهیزات خریداری شده در برخی از شرکت‌ها و عدم اولویت بندی کیفیت قطعات و تجهیزات خریداری شده چه بسا در این میان برخی از نمایندگان شرکت‌های خریدار و بعضا تعمیراتی بدنبال خرید قطعات درجه ۲ و با قیمت ارزان‌تر هستند.

۵-رقابت ناسالم برخی از تولید کنندگان و تامین کنندگان و واحدهای بازرگانی فعال در حوزه ریلی و دامن زدن برخی از واحدهای بازرگانی و خرید برخی از شرکت‌ها به این امر .

۶- فعالیت ناسالم و فاجعه آمیز برخی از شرکت‌های فعال در بخش تعمیرات و ورود مجدد قطعات و تجهیزات مستعمل به چرخه تعمیرات و خرید آنها توسط مالکین واگن‌ها و هزاران مسله دیگر

به عنوان سخن آخر اگر صحبتی دارید بفرمائید.

در پایان به همه تلاشگران عرصه صنعت ریلی خسته نباشید عرض می‌کنم و مجددا از مدیر عامل محترم و معاونین مرتبط و سایر همکاران درخواست حمایت داریم از اینکه اجازه بدهند تولید کنندگان در عرصه این صنعت ورود پیدا کنند تا هم کیفیت ها افزایش یابد، قیمت ها کاهش یابد و هم انحصارها شکسته شود که همه اینها به منفعت بیشتر راه‌آهن به طور عموم و شرکت‌های ریلی به طور خاص منجر خواهد شد. واقعا به شرکت‌هایی که درخواست دارند راهگشا باشند راهنمائی و کمک کنند تا کیفیت قطعات روز به روز افزایش یابد و واگن‌ها، سیر ایمنی داشته باشند.

در پایان مجددا به همه تلاشگران عرصه صنعت ریلی در جای جای ایران اسلامی خدا قوت و خسته نباشید عرض می‌کنم.

گفت‌وگو با سید علی‌رضا حسینی‌طباطبایی، مدیرعامل شرکت توسعه حمل‌ونقل بین‌المللی پارسیان:

در آستانه پایان زمان اجرای قانون پنج‌ساله ششم توسعه؛ راه تارسیدن به افق تعیین شده طولانی است

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

شرکت توسعه حمل و نقل ریلی پارسیان دارای چه تعداد ناوگان مخزن دار است، چه تعداد در سیر و چه تعداد نیاز بازسازی دارد؟

شرکت توسعه حمل و نقل ریلی پارسیان با مالکیت ۱۲۰۰ دستگاه واگن مخزندار، بزرگترین شرکت مالک واگن مخزندار کشور است که با میانگین سالانه جابجایی بیش از یک میلیون تن انواع محمولات نفتی سنگین و نیمه سنگین رهبر گروه مخزنداران ریلی کشور محسوب می‌شود. این شرکت در سال ۱۳۹۵موفق به پذیرش در سازمان بورس و اوراق بهادار گردیده و از معدود شرکت‌های مالک واگن حاضر در بازار سرمایه بشمار می‌رود. در حال حاضر ناوگان آماده این شرکت دارای ضریب آماده به کاری بسیار بالایی است و کلیه واگن‌ها در سیر می‌باشند. به جز برنامه‌های تعمیرات اساسی که هر سه سال یکبار می‌بایست انجام گردد هیچ یک از واگن‌های یک شرکت به دلیل سانحه یا موارد مشابه نیاز به بازسازی ندارد.

چه پروژه‌هایی دردست اقدام و چه برنامه‌های توسعه‌ای دارید؟ آیا برنامه‌ای درخصوص توسعه ناوگان دارید؟

شرکت توسعه حمل و نقل ریلی پارسیان در سال ۱۳۹۶ که از سوی مقام معظم رهبری بعنوان "اقتصاد مقاومتی، تولید و اشتغال" نام‌گذاری شده بود علیرغم وجود گزینه‌های خرید خارجی واگن اقدام به ساخت یکصد دستگاه واگن مخزندار با استفاده از حداکثر توان سازندگان داخلی صنعت ریلی نمود که در انتهای سال ۱۳۹۶ یکصد دستگاه واگن ساخته شده به ناوگان شرکت و شبکه ریلی افزوده شد و سیر عملیاتی آن آغاز گردید. در حال حاضر نیز مطالعات امکانسنجی در خصوص تکمیل زنجیره خدمات و ارائه خدمات حمل و نقل درب به درب در دست انجام است.

ورود به بورس برای شرکت‌های ریلی چه مزایایی دارد؟

به طور کلی ورود به بورس برای شرکت‌ها و به طور خاص شرکت‌های ریلی دارای مزایای ذیل است:

- تامین مالی شرکت‌ها (تأمین مالی شرکت از مهم ترین مزیت های ورود شرکت‌ها به بورس می‌باشد که با انتشار سهام و سایر اوراق بهادار برای شرکت ها به دست می‌آید.)
- تامین اعتبار از بازارهای مالی داخلی و خارجی (شرکت‌های بورسی می‌توانند از بازارهای مالی داخلی و خارجی از طریق گذاشتن وثیقه تامین اعتبار کنند.)
- معافیت مالیاتی (از مزایای ورود شرکت‌ها به بورس میتوان به برخورداری شرکت از معافیت مالیاتی اشاره کرد. زمانی که شرکت‌ها در بورس پذیرفته میشوند حدود ۵ تا ۱۰ درصد از معافیت مالیات بر

درآمد برخوردار خواهند شد.)

– افزایش اعتماد عمومی و شفافیت بیشتر عملکرد شرکت ها (شرکت‌ها با ورود به بورس باید بصورت مرتب از کارکرد شرکت گزارش تهیه نمایند و با توجه به قوانینی که برای شرکت‌های بورسی وجود دارد عملکرد و اطلاعات منتشر شده شرکت‌ها شفافیت بیشتری خواهند داشت و این می تواند عامل بسیار مهمی برای شفافیت مسئله مالیات کشور باشد.)

– انتقال مالکیت آسان و تغییر در ترکیب سهامداران (از مزایای ورود به بورس برای شرکت‌ها می‌توان به این مورد اشاره کرد که شرکت‌هایی که در بورس فعالیت ندارند و پذیرفته نشدند برای انتقال سهم باید فرایندهای پیچیده و وقت‌گیر اداری را طی می‌نمایند اما شرکت‌های پذیرفته شده در بورس اوراق بهادار می‌توانند به آسانی انتقال مالکیت و تغییر در ترکیب سهامدارانشان را انجام دهند.)

– نقد شوندگی بالاتر سهام شرکت‌ها نسبت به شرکت‌هایی که وارد بورس نشده‌اند.

– شناخته شدن شرکت، محصولات و خدمات آن‌ها

– قانون مالیاتی جدید برای شرکت‌های تازه وارد به بورس (شرکت‌هایی که در سال ۹۹ موفق به عرضه سهام خود در بازار سرمایه شوند، سازمان امور مالیاتی کشور تنها مالیات یک سال آنها را محاسبه می‌کند و به مالیات سالیان گذشته آنها ورود نخواهدکرد.)

با توجه به تحریم‌ها و افزایش نرخ ارز در خصوص تعمیرات و نگهداری ناوگان با چه چالش‌هایی مواجه هستید؟

بخش عمده قطعات مورد نیاز حوزه نگهداری و تعمیرات در داخل تولید می شود و معدود قطعاتی مانند چرخ نیاز به واردات دارد که با افزایش نرخ ارز دچار افزایش قیمت حداقل سه برابری نسبت به گذشته شده و از طرفی با اعمال تحریمها محدودیت‌های جدی در واردات این دسته از قطعات بوجود آمده است. اما در مورد قطعات ساخت داخل بواسطه افزایش نرخ ارز و بر هم خوردن تعادل زنجیره تامین قطعات ریخته گری، فورج و پلیمری، این قطعات نیز افزایش قیمت به میزان افزایش نرخ ارز را تجربه کرده اند اما نکته مثبت در مورد این قطعات در دسترس بودن آن‌ها است.

آیا در خصوص افزایش ناوگان با افزایش نرخ ارز این امکان برای شرکت وجود دارد و آیا تسهیلاتی از سوی دولت به نوسازی ناوگان کشور تعلق گرفته است؟

اصولا عامل تعیین کننده برای شروع هر پروژه سرمایه‌گذاری، محاسبه و پیش‌بینی میزان سودآوری آن است. با توجه به اینکه قیمت قطعات و به تبع آن قیمت ناوگان متأثر از نرخ ارز است که در شرایط فعلی دائما در حال افزایش است و از سوی دیگر درآمدزایی پروژه‌های حمل و نقل عموما بصورت ریالی است که صرفا دارای افزایش سنواتی است، پروژه‌ها سودآوری مناسبی در قبال سرمایه‌گذاری اولیه نداشته و جذابیت خود را از دست می‌دهند.

البته، در سال‌های اخیر با تصویب شورای اقتصاد و در راستای اجرای بند ق تبصره ۲ قانون بودجه سال ۱۳۹۳، اعتباری به مبلغ ۷,۵ میلیارد دلار تا سال ۱۴۰۲ جهت حمایت از طرح توسعه حمل و نقل بار و مسافر توسط راه‌آهن اختصاص و اجرای آن توسط سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی وقت به وزارت نفت ابلاغ گردیده است و هم‌اکنون شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت باهمکاری شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. درحال تخصیص منابع به شرکت‌هایی هستند که در زمینه خرید ناوگان ریلی سرمایه‌گذاری کرده‌اند. البته، روند تخصیص کمی زمان‌بر است و سبب کم‌رنگ شدن مزایای مشوق مذکور برای سرمایه‌گذاران این حوزه می‌شود.

قوانین‌ومقررات جاری را در ارتباط با فعالیت‌های شرکت خود تا چه حد تسهیل کننده کارها و یا مانع توسعه می‌دانید؟

به‌طورکلی، جهت تسهیل فرآیند توسعه حمل و نقل ریلی باید مجموعه‌ای از عوامل در نظر گرفته شود، حتی عواملی که شاید مستقیما به این صنعت مربوط نیستند. یکی از این موضوعات، اختصاص یارانه نفت گاز به بخش حمل و نقل جاده‌ای است. تا زمانیکه این یارانه به بخش جاده‌ای داده می‌شود و با توجه به مبلغی که شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. تحت عنوان تعرفه بهره‌برداری (سهم خط و لکوموتیو) از شرکت‌های مالک واگن اخذ می‌کند، قیمت حمل و نقل ریلی در مقایسه با بخش جاده‌ای جذابیت نخواهد داشت که اثرات خود را هم در جذب بار و درآمدزایی و سودآوری شرکت‌های مالک واگن و هم در توسعه تمامی ارکان صنعت حمل و نقل ریلی (ناوگان حمل، خط و ناوگان کشش) نشان می‌دهد. وزارت راه و شهرسازی می‌تواند در یک برنامه پنج یا دهساله به‌صورت هدفمند حمل و نقل جاده‌ای را به‌سمت مسافت‌های کوتاه‌تر و حمل و نقل ریلی را به‌سمت مسافت‌های بلندتر سوق دهد.

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

ورود به بورس مشارکت عموم افراد جامعه را در شرکت‌های بورسی فراهم می‌کند و لذا در صورت جذاب بودن طرح‌های سرمایه‌گذاری، افزایش سرمایه شرکت‌ها به‌منظور تأمین مالی بسیار راحت تر و توسعه شرکت‌ها تسریع می‌گردد.

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

کلیه شرکت‌های پذیرفته شده در بورس اوراق بهادار تهران از ۲,۵ درصد معافیت مالیاتی برخوردارند که در صورت گردش سهام بالاتر از حدود ۲۰ درصد، ۲,۵ درصد دیگر نیز به آن‌ها معافیت مالیاتی تعلق می‌گیرد. بنابراین، اکثر شرکت‌ها می‌توانند از ۵ درصد معافیت مالیاتی بهره‌مند شوند. البته، در سال‌های اخیر معافیت‌های مالیاتی دیگری نیز برای توسعه در بخش حمل و نقل در نظر گرفته شده است که به افزایش جذابیت طرح‌های توسعه کمک می‌کند.

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

تا چند سال گذشته، فعالیت در بازار سرمایه بیشتر محدود به نهادهای عمومی غیر دولتی و یا سهامداران خرد آشنا به موضوعات مالی و سرمایه‌گذاری بود. مجموعه اقدامات حمایتی دولت از بازار سرمایه در سال ۱۳۹۹ که با آزادسازی سهام عدالت و عرضه شرکت‌های دولتی (بخش تحت تملک دولت) در بازار سرمایه با هدف جبران کسری بودجه و کاهش اثرات تورمی ناشی از افزایش نقدینگی به حوزه‌های ارز و سکه و طلا انجام گردید و همچنین اثرات مخرب کرونا بر بسیاری از کسب و کارها موجب شد تا بخش زیادی از عموم افراد جامعه با بازار سرمایه آشنا شوند. بنابراین، می‌توان سال ۱۳۹۹ را نقطه عطفی برای فعالیت عموم مردم در بازار سرمایه محسوب کرد. البته، تا زمانی که اطلاع‌رسانی و آموزش درست برای قشر تازه وارد به بازار سرمایه انجام نگیرد و افراد همیشه با رویکردهای احساسی به‌دنبال اخذ سودهای چندصد درصدی باشند، بازار سرمایه فراز و فرودهای هیجانی را تجربه خواهد کرد.

گفتگو با محسن سعید بخش، مدیرعامل شرکت توکاریل:
چشمه‌های بار به ریل متصل نیست؛

امتناع صاحبان بار برای حمل از طریق ریل

متقاضیان و درخواست کنندگان خدمات شرکت اصولا تولید کنندگان و فعالان اقتصادی بزرگ کشور می باشند. البته با توجه به سرمایه گذاری اولیه فولاد مبارکه اصفهان در شکل گیری شرکت توکاریل به منظور تامین نیازهای حمل بار معدنی و صادرات، طبیعی است که تمامی توان و امکانات این شرکت در جهت تامین درخواست های فولاد مبارکه باشد.

در کشورهای توسعه یافته به حمل و نقل ریلی بار و مسافر توجه جدی و ویژه می شود و توسط دولت و یا بخش خصوصی سرمایه گذاری هنگفت روی آن صورت می گیرد. زیرا این شاخه از حمل و نقل ضمن جابجائی بارهای انبوه وحجیم دربخش مسافری نیز تسهیل در ایاب و ذهاب، صرفه جوئی در وقت و ایجاد آرامش مردم موثراست. در مصرف سوخت پائین، حفظ پاکیزگی محیط زیست، کاهش حوادث و تصادفات جاده ازدیگر مزایای حمل و نقل ریلی به شمارمی رود. اهمیت و جایگاه حمل و نقل ریلی دراقتصاد کشور بالاست و در برنامه ششم توسعه به آن تاکید بسیار شده است.

آیا قیمت قطعات واگن افزایش داشته است، این افزایش قیمت برچه اساسی است و چه چالش‌هایی را برای شرکت‌ها ایجاد می‌کند؟

در خصوص قیمت قطعات واگن متاسفانه طی سال جاری افزایش چشمگیری را در خصوص قطعات و حتی قیمت یک دستگاه واگن داشته‌ایم. بخصوص در سال ۹۹ که با افزایش بی رویه قیمت ارز و همچنین محدودیت‌های وارداتی قطعاتی همچون چرخ، ترمز وکوپلینگ با افزایش قیمت مواجه و حتی در سطح بازار بصورت محدود تامین می‌گردد.

از نظر جنابعالی سرعت بازرگانی در راه‌آهن درحد متعادل است؟ اگر نیست این مورد چه مشکلاتی را برسر راه توسعه حمل بار شرکت‌های ریلی ایجاد می‌کند؟

سرعت سیر در راه آهن ج.ا.ا به دلیل نبود زیرساخت‌های لازم شامل خط و نیز لکوموتیو که گاها منجر به ترافیک و یا توقف‌های طولانی می‌گردد باعث کاهش بهره وری و همچنین رکود عملکرد خواهد گردید که اگر این مشکلات مرتفع شود به طور قطع و یقین کشور از منافع حمل و نقل ریلی بهره بیشتری را منتفع خواهد گردید.

چه باید کرد تا سهم بیشتری از بازار حمل‌ونقل بین‌المللی داشته باشیم؟ گلوگاه اصلی بر سر بازار بین‌الملل چیست؟

محدودیت‌های ضوابط حمل و نقل بین‌المللی، تحریم‌ها و عدم همکاری بعضی از کشورهای همجوار که امیدواریم این مشکلات از طریق دستگاه دیپلماسی کشور و راه‌آهن ج.ا.ا مرتفع و شرکت‌های حمل و نقل ریلی بتوانند در این بازار به طور فعال شرکت نمایند. شرکت توکاریل طی چندین نوبت آمادگی خود را جهت حضور در بازار حمل و نقل ریلی کتبا به راه‌آهن ج.ا.ا اعلام و واگن‌های مخصوص رجیستری شده در سال ۹۷ سفارش و در طی سال‌های ۹۷ و ۹۸ به منظور حمل بار ترانزیت تحویل و آماده بهره برداری می باشد (واگن لبه کوتاه ۱۹ متری رجیستری شده).

آیا تمامی چشمه‌های بار به ریل متصل است؟ اگر جواب خیر است بفرمایید دلیل عدم اتصال چیست؟

خیر . به دلیل این که بعضا بار به صورت ترکیبی بایستی حمل گردد و این خود هم زمان بر بوده و هم افزایش قیمت را در بر دارد موجب امتناع صاحبان بار جهت حمل از طریق ریل می باشد.

نبود شبکه ریلی و زیرساخت های مورد نیاز به طور مثال به کارخانجات بزرگ صنعتی و تولیدی و یا شهرک های صنعتی بزرگ.

دلایل اصلی کاهش سهم حمل‌ونقل ریلی نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای چیست؟

عدم وجود شبکه ریلی مویرگی، زمان بر بودن حمل و نقل ریلی جهت رساندن بار به مقصد، بالا بودن قیمت حق دسترسی که توسط راه آهن ج.ا.ا اخذ می گردد.

آیا نیروی متخصص انسانی در راه‌آهن در بخش‌های مختلف به‌تعداد کافی وجود دارد؟ آیا نیاز به‌آموزش این نیروها متناسب با دانش روز و استانداردهای جهانی هست؟

قطعا در تمامی سطوح و مشاغل مختلف آموزش و به روز رسانی سطح علمی و تخصصی مورد نیاز بوده و راندمان و کارایی نیروی انسانی را با استفاده از تجهیزات و فکر جدید و آموزش های اکتسابی می تواند افزایش دهد که در این خصوص شرکت توکاریل بر اساس نیاز تعهدات و ماموریت های خود در سطح کشور با استفاده از جذب نیروهای جدید تحصیل کرده و تحت نظارت و توسط راه آهن ج.ا.ا کلاس های لازم برگزار و توانسته

است طی سال های ۹۹،۹۸،۹۷ با استفاده از نیروهای خلاق و جوان در سطوح مختلف، پس از آموزش ایشان را به کارگیری و شاهد فعالیت این عزیزان هستیم.

آیا توازن بین زیرساخت‌ها و ناوگان و تجهیزات ناوبری و تقاضا در حمل‌ونقل ریلی وجود دارد؟

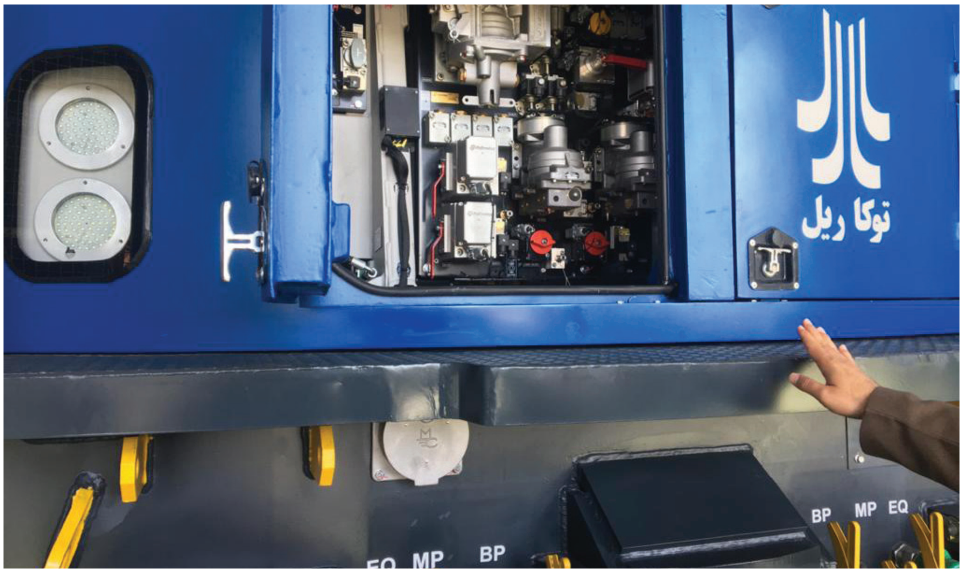
خیر. نمونه عینی آن توقف ها و پایین بودن سرعت سیر ناوگان ریلی می باشد.

دولت درنظر دارد تا سال ۱۴۰۴ طول شبکه ریلی را به ۲۵ هزار کیلومتر و حمل بار را به ۳۰ درصد و مسافر را به ۲۰ درصد برساند. آیا از نظر جنابعالی محقق خواهد شد؟

با توجه به روند فعلی و نبود زیرساخت ها و تجهیزات مورد نیاز بعید به نظر می رسد.

درخصوص لکوموتیو آیا با کمبود مواجه هستید؟ توضیح بفرمایید.

بله شدیداً با کمبود لکوموتیو مواجهیم و چنانچه تامین لکوموتیو در سطح کشور توسط بخش خصوصی و نیز راه آهن ج.ا.ا صورت پذیرد افزایش بهره وری را خواهیم داشت. نمونه بارز آن در ماه های فروردین و اردیبهشت سال ۹۹ بود که علیرغم بیماری کرونا و مشکلات جانبی آن در بعضی از مسیرها و شرکت ها رکورد زنی انجام گرفت و علت آن تامین لکوموتیو با استفاده از لکوموتیوهای واگن های مسافری به دلیل کمبود مسافر و مسافرت و همچنین نبود ترافیک این افزایش بهره وری صورت پذیرفت. البته شرکت توکاریل آمادگی داشته و دارد که نسبت به خرید لکوموتیو اقدام نماید که این موضوع طی چند مرحله کتبا و رسما به مدیران محترم راه آهن ج.ا.ا و وزیر محترم صمت منعکس و تقاضای همکاری و همراهی را جهت رفع موانع در سرمایه گذاری در این حوزه را داشته و داریم. لازم به توضیح است که شرکت توکاریل طی قراردادی با شرکت مپنا لکوموتیو در سال ۹۸ اقدام به خرید ۲۰ دستگاه لکوموتیو MAP۲۴ نموده که در سال جاری تعداد ۴ دستگاه تحویل و تا پایان سال تعداد ۶ دستگاه دیگر تحویل شرکت توکاریل خواهد گردید.



آیا نهاد تنظیم مقررات در راه‌آهن وجود دارد تا تعادلی میان بازیگران این بخش(خصوصی و دولتی) ایجاد کند؟ تصدی‌گری این بخش چه ضررهایی را برای این بخش داشته است؟

به نظر من بایستی به بخش خصوصی و سرمایه گذار واقعی در صنعت حمل و نقل ریلی بیش از پیش اعتماد صورت پذیرد چرا که بخش خصوصی ظرفیت ها و انعطاف هایی را دارد که شاید در بخش دولتی امکان آن میسر نباشد. لذا توقع بخش خصوصی از راه آهن ج.ا.ا و دولت محترم توجه ویژه،حمایت و رعایت منافع سرمایه گذار بر اساس قوانین جاری و ساری کشور می باشد. تصویب مقررات و ضوابط یک طرفه در زمانی که تمامی سرمایه ی شرکت های حمل و نقل ریلی در ید و اختیار راه آهن ج.ا.ا و بر روی خطوط ریلی می باشد و امکان خروج یا امحاء و یا ناپدید شدن سرمایه گذاری بخش خصوصی نمی باشد، تصویب ضوابط محدود کننده نه تنها باعث رشد و انگیزه سرمایه گذاری بخش خصوصی در صنعت ریلی نمیگردد بلکه جذابیت ها را را از دست خواهد داد.

عملکرد شرکت توکاریل را با توجه به شرایط فعلی کسب‌وکار چگونه ارزیابی می‌کنید؟

بر اساس برنامه مصوب سالیانه شرکت توکاریل خوشبختانه عِدّه و عُدّه و همچنین ضریب آماده به کاری لازم را بر اساس برنامه ریزی دقیق و منظم به عمل آورده ایم و علیرغم مشکلات (توقف ها در بین راه به دلیل نبود لکوموتیو، ترافیک و عدم تحویل بار در مقاطعی در معادن و یا مشکلات تخلیه) سعی نموده ایم خللی در برنامه پیش بینی شده ایجاد نشود.

در خصوص افزایش ناوگان توکاریل چه اقداماتی انجام شده است؟

خوشبختانه طی دو سال گذشته ۲۰۹ دستگاه واگن ۶ محوره و ۹۵ دستگاه واگن لبه کوتاه رجیستری شده به ناوگان توکاریل افزوده شده است. همچنین در سال ۹۹ ، ۷۰ دستگاه واگن ۶ محوره به شرکت واگن سازی پارس طی قراردادی سفارش ساخت داده شده و امیدواریم در۶ ماهه دوم سال ۹۹ عزیزان واگن پارس نسبت به تعهد تحویل واگن طبق برنامه اقدام نمایند. همچنین تعداد ۲۰ دستگاه لکوموتیو در سال ۹۸ با مپنا قرارداد منعقد و در سال جاری ۴ دستگاه آن تحویل گردیده است و امیدواریم با توجه به تمامی مشکلات بتوانیم بر اساس استراتژی های هفتگانه برنامه های خود را به پیش ببریم.

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

بزرگترین شرکای تجاری شرکت توکاریل مجتمع فولاد مبارکه اصفهان و راه آهن ج.ا.ا می باشند.

نقش حمل‌ونقل ریلی را درتوسعه پایدار کشور تا چه حد مهم و موثر می‌دانید؟

در کلیه کشور های پیشرفته حمل و نقل ریلی در جایگاه مهمی قرار داشته و در جهت توسعه پایدار کشورها نقش بسزایی را ایفا می نماید. در برنامه ششم توسعه در بندهای ۲۴ و ۲۵ توسط مقام معظم رهبری توجه به صنعت حمل و نقل ریلی و توسعه آن مورد عنایت و تایید ایشان قرار گرفته و امیدواریم مسئولین محترم با توجه به اهتمامی که در برنامه های توسعه و همچنین تاکیدات ایشان دارند عنایت و اولویت لازم را مبذول نمایند.

گفتگو با غلامرضا میلانلو، مدیرعامل شرکت فولاد ریل توس:

سرمایه گذاری در صنعت ریلی گره‌گشای مشکلات این بخش است

با بروز مجدد تحریم‌ها، شـرکت‌های ریلی چالش‌های بسـیاری را تجربه کردند، در شرایطی که توسعه این صنعت از مهم ترین شعار های دولت است، با کاهش نقدینگی و افزایش نرخ ارز و تحریم‌های تحمیلی مواجه بوده اند. سیسـتم حمل و نقل ریلی برای ادامه راه نیاز به حمایت بیش از گذشـته دارد و این امر در تمـام دنیا متداول اسـت، به گفته فعالین بخش حتی با وجود تولیدات داخلـی نیاز به قطعات خارجی نیز هسـت و درصد هزینه‌های تعمیر و نگهداری به صورت ارزی اسـت و حتی هزینه قطعات تولیدات داخل با افزایش نرخ ارز بالا می رود که تامین نشـدن آن منجر به توقف تعدادی از واگن‌های مسـافری و باری و مخزن دار می‌شود زیرا هزینه‌های ارزی شرکت‌های حمل و نقل ریلی چندین برابر شده و از نظر ریالی هم هزینه‌ها افزایش یافته اسـت به همین دلیل اداره وضعیت موجود برای شـرکت‌های حمل و نقل ریلی مخاطره انگیز و امکان تامین قطعات هم به‌شدت دشوار شده است، تورم شدید بر ناتوانی در سرمایه‌گذاری شرکت‌ها نیز تاثیرات منفی داشته است در همین خصوص گفتگویی با غلامرضا میلانلو، مدیرعامل شرکت فولاد ریل توس داشته ایم و به چالش های این بخش پرداخته ایم، با هم می خوانیم:

مختصری در رابطه با حوزه های فعالیت شرکت فولاد ریل توس بفرمایید و بگویید هدف از تاسیس این شرکت چه بوده است و چه اهداف و برنامه هایی پیش رو دارد؟

شـرکت فولاد ریل توس در سال ۱۳۹۰ تأسیس گردید و هدف اصلی از تأسیس شرکت تأمین و حمل ریلی مواد اولیه مجتمع فولاد خراسـان در گام اول و در بلند مدت دسـتیابی به بازارهای بـار داخلی و ترانزیتی با توسـعه و تجهیز ناوگان ریلی شرکت است.

شـرکا و سـهام داران شرکت فولاد ریل توس چه شرکت هایی هستند؟

سـهام داران شـرکت ، شـرکت تعاونـی فولادیـار بـا ۵۱ درصد – شـرکت راه آهن حمل و نقل با ۴۹ درصد می باشد.

شـرکت فولاد ریـل توس چه خدماتـی را بـه مشـتریان خود ارائه می دهـد و چه میزان بار را سالیانه حمل می کند؟

در سـنوات گذشـته تقریبـا بـه طـور میانگیـن سـالیانه نزدیک به یک میلیون تن مواد معدنی توسـط شرکت از معادن مختلف بارگیری و به فولاد خراسـان حمل شـده است و در مقاطعـی نیـز در زمینه حمل محصولات فلزی (شمش و ...) توسط شرکت حمل شده است .

فـولاد ریـل تـوس در زمینه ارتباطـات و سـیگنالینگ چـه اقداماتـی تا امروز انجام داده و چه برنامـه هایی در این خصوص پیش رو دارد؟

در زمینه ارتباطات و سـیگنالیک طی ۳ سـالی که ایسـتگاه راه آهن مجتمع دولتی سـنگ آهن سنگان در اختیار این شـرکت بود و شرکت بعنـوان پیمانکار بهره بـرداری بود، پرسـنل شـرکت مستقر در سایت دردوره هـای آموزشـی مربوطه که توسـط راه آهـن ج.ا.ا برگزار گردید شـرکت نمودند و خوشـبختانه در طـول دوره پیمانکاری تجربیـات اجرایی و عملیاتی درحوزه ارتباطات و سیگنالیک حاصل گردید.

جنابعالی بفرمایید آیا شرکت در زمینـه تعمیـرو نگهـداری نـاوگان فعالیـت می کنـد و اگر فعالیت می کنـد با وجود تحریم هـا و نوسـانات نـرخ ارز بـا چه چالش هایی روبرو است؟

در حـال حاضـر ایـن شـرکت جهت تعمیـرات و حوزه نگهداری از پیمانکاران دارای صلاحیت استفاده مـی نمایـد و از طرفی بـا توجه به نـو بـودن نـاوگان ریلـی در حال بهره‌برداری خوشبختانه هزینه های مضاعفی در این خصوص به شـرکت تحمیل نگردیده است .

در زمینـه نوسـازی و خریـد ناوگان ریلی با توجه به نوسانات نـرخ ارز و تحریـم هـا بـا چـه مشکلاتی روبرو هستید؟

عمده مشـکلات این شـرکت در حـال حاضر با توجـه به خرید ۲۰۰ دستگاه واگن روسی به صورت ارزی از سازنده می باشد که علیرغم اینکه راه آهن نوسـانات ارزی قـرارداد را تضمین نموده اسـت ولـی در عمل پرداخت اقسـاط به علت نوسانات شـدید و عـدم تأمین وجـه ریالی و ارز مـورد نیاز و عـدم تائید فیش های اعتباری انتقال ارز توسط بانک مرکزی نزدیک به یک سال به تعویق افتاده که این مهم تمامی برنامه های مالی و اقتصادی شرکت و همچنین

ارائه فعالیت شرکت را به چالش کشیده است .

مهمترین اقدامات در خصوص رشد بهره‌وری حمل و نقل ریلی چیست و انجام این امر بر عهده بخش خصوصی است یا بخش دولتی؟ توضیح بفرمایید.

اگر در بخش دولتی بهره وری و رشد شاهد بودیم اکنون بایستی در زمره شرکت های پیشرو در این صنعت با گذشت بیش از ۸۰ سال از این صنعت در کشور می بودیم . قطعاً ورود شرکت های موفق و قدرتمند خصوصی در کنار حمایت دولتی و سیستم های حمایتی، تشویقی سرمایه گذاری در این صنعت می تواند گره گشای مشکلات حال حاضر این صنعت باشد ، از طرفی توسعه و تجهیز زیر ساخت های اولیه و استفاده از تکنولوژی روز این صنعت و انتقال تجربیات کشورهای موفق در این حوزه مثمر ثمر خواهد بود .

تخلیه و بارگیری بار در حمل و نقل ریلی با چه چالش‌هایی رو به روست و چه تاثیری در افزایش یا کاهش بهره‌وری خواهد داشت؟

عدم تناسب در تخلیه و بارگیری همواره در شبکه حمل و نقل ریلی همواره بعنوان یک معضل لاینحل باقیمانده و باعث ایجاد اختلال و اشغال خطوط و کندی روند سیر و حرکت واگنها بوده است ، از آنجائیکه بخش عمده ای از مبادی اصلی بارگیری و تخلیه هنوز به شکل مکانیزه فعالیت نمی‌کنند و متأسفانه به روش دستی و با ماشین آلات سنگین بویژه بیل مکانیکی انجام می گردد و متأسفانه ضمن وارد نمودن خسارت و آسیب به بدنه و کف واگن ها شاهد کندی روند بارگیری و تخلیه و عدم بهره وری از ناوگان ریلی هستیم.

در ایستگاه‌های مانوری با چه چالش هایی در خصوص تخلیه و بارگیری روبه رو هستید؟

با توجه به اینکه بیش از توان ظرفیت ایستگاه های مذکور همواره در نواحی اعزام واگن داریم و کمبود خطوط تخلیه و تنوع بار و از طرفی ازدحام واگن ها فشار مضاعفی به سیستم تحمیل می کند که با درایت و مدیریت در زمان اعزام و عقد قرارداد با صاحبان کالا می توان در مبداء بارگیری این مهم را مدیریت نمود تا شاهد دپوی واگن ها و مسدودی خطوط در مسیر نباشیم .

آیا زیرساخت‌ها در حمل و نقل ریلی متناسب با تعداد ناوگان موجود هست؟ توضیح بفرمایید؟ اولویت در توسعه کدام حوزه است؟

با توسعه کارخانجات صنعتی و فعالیت معادن بزرگ و عمده در سطح کشور متأسفانه در حوزه زیرساخت این صنعت به تناسب سرمایه گذاری نشده است ودرحال حاضر شاهد این معضل فوق هستیم که حمل ۹۰ % بار زمینی توسط جاده خود مؤید و مبین این موضوع است ضمن اینکه حمل جاده ای مشکلات عدیده ای از جمله مرگ و میر جاده ای در اثر تصادفات در سال بیش از ۱۶ هزار نفر علاوه بر مشکلات زیست محیطی و ... بر جامعه تحمیل می نماید . در خصوص اولویت هم بایستی همزمان با توسعه زیر ساخت تجهیز و خرید استفاده از ناوگان ریلی استاندارد و مطلوب در دستور کار قرار گیرد تا شاهد بهره وری بیشتر در این حوزه باشیم .

آیا زیرساخت‌های لازم برای افزایش سرعت قطارهای باری وجود دارد و کاهش سیر قطارهای مسافری به دلیل شیوع کرونا چه تاثیری بر حمل و نقل بار داشته است؟

هر چه قطارهای باری به شکل برنامه ای از مبادی بارگیری و اعزام شوند سرعت سیر و خدمات حمل و نقل بهتر و بیشتر خواهد شد و تنها افزایش سرعت در این صنعت نمی تواند باعث ارتقاء بهره وری واگن ها گردد و در خصوص قطارهای مسافری نیز قطعا خسارت های فراوانی به فعالین در این حوزه تحمیل شده است.

چه درصدی از شبکه ریلی و ناوگان لکوموتیو در اختیار بخش خصوصی است و آیا خصوصی سازی طبق اصل ۴۴ به صورت کامل انجام شده و دلیل عدم اجرای خصوصی سازی به صورت صحیح چیست؟

در حال حاضر تنها ۳۰ درصد ناوگان لکوموتیو در اختیار بخش خصوصی می باشد که این مسئله باعث عدم اجرای اصل ۴۴ به معنای واقعی می باشد شاهد تحمیل هزینه ها و تعرفه ها از طرف راه آهن به صاحبان کالای شرکت‌های ریلی به صورت یکسویه و یکجانبه هستیم و تا مادامی که از قدرت حاکمیتی راه‌آهن در این حوزه حمایت شود عملاً شرکتهای خصوصی با چالش مواجه هستند و امکان رقابت و سرمایه گذاری از آنها سلب خواهد شد .

آیا با چالش‌های کمبود لکوموتیو مواجه هستید؟

متأسفانه شاهد این مسئله در طول سال به کرات هستیم و اگرچه در سنوات گذشته فقط در ایام تعطیلات نوروزی و پیک پایانی سال راه آهن این مسئله بیشتر اتفاق می افتد ولی در حال حاضر با توجه به تنوع بار و توسعه کارخانجات فولادی و از طرفی خرابی های مکرر لکوموتیوها همه روزه با کمبود آن در نواحی پر تردد راه آهن مواجه هستیم .

در این سال‌ها قیمت فولاد افزایش چشمگیری داشته است. آیا هزینه حمل و نقل به نسبت افزایش قیمت این کالا افزایش داشته است؟

مقایسه فروش محصولات تولیدی شرکت ها و کارخانجات با هزینه حمل بیشتر یک فرضیه اختصاصی تولید کننده ها می باشد که به دنبال کاهش بهای تمام شده محصولات تولیدی خود هستند و نباید توقع داشت که با افزایش درآمد صاحبان کالا هزینه حمل مضاعفی به آنها تحمیل گردد و بلکه بهتر است با جذب بیشتر بار از جاده به ریل بهره وری ریلی محقق شود. قطعا هرچه هزینه تمام شده صاحبان کالا کمتر شود آنها بیشتر تمایل به حمل بار از جاده به ریل خواهند داشت .

آیا تخصیص منابع در شرکت راه آهن در جهت مطلوب و مطالعه شده با در نظر گرفتن رشد بهره وری صورت می گیرد؟

قطعا مدیران فعلی و گذشته راه‌آهن همواره دغدغه ارتقاء بهره وری و راندمان مطلوب در صنعت ریلی را داشته و دارند، متأسفانه منابع کافی و متناسب با رشد بیش از حد هزینه های تعمیر و نگهداری ناوگان با در نظر گرفتن شرایط فعلی و تحریم های پیش رو در اختیار راه آهن نیست و اگر منابع مالی تأمین گردد پروژه های در حال اجرا زودتر به بهره برداری می رسد و تأثیر زیادی بر رشد صنعت ریلی می گذارد.

با توجه به چالش های پیش رو چشم انداز حمل و نقل ریلی را چگونه ارزیابی می کنید؟

چشم انداز صنعت حمل و نقل ریلی ما قطعا ماحصل برنامه ریزی و مدیریت منابع فعلی خواهد بود و اگر در رویه فعلی تغییری حاصل نشود و خصوصی سازی به معنای واقعی محقق نگردد و حاکمیت راه آهن کما فی السابق در این حوزه پا برجا باشد شاهد روند کند حرکتی این صنعت و از دست دادن بازارهای فعلی در عرصه خدمات حمل و نقل ریلی خواهیم بود ، بهتر است که با استفاده از تکنولوژی روز دنیا و شرکت های پیشگام در این صنعت در کنار حمایت های پایدار و معافیت های مالیاتی از سرمایه گذاران بیش از گذشته و با حرکتی رو به جلو گامهای موثرتری برداشته شود، آنگاه شاهد حمل و نقل ریلی سبز و پویا و پایدار متناسب با پتانسیل و ظرفیت های فعلی صنعتی و معدنی کشور خواهد بود.

گفتگو با سبحان نظری، مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل:

افزایش بهره‌وری در ادغام شرکت‌هاست

سبحان نظری معتقد است بخش حمل‌ونقل کشور مبتلا به بیماری‌های متعددی است و آغاز درمان آن در هر دو بخش جاده‌ای و ریلی در گرو افزایش بهره‌وری است و این شروع نیز به‌طور عمده در اختیار دولت است.

علت پایین بودن جذابیت سرمایه‌گذاری نیز پایین بودن بهره‌وری است که متاسفانه هر دو بخش ریلی و جاده‌ای به آن مبتلا هستند. دلیل دیگر این است که هر دو بخش حمل جاده‌ای و ریلی به جای اینکه نقش مکمل یکدیگر رابازی کنند در نقش رقیب هم ظاهر شده‌اند. این موضوع باعث شده که بر خلاف قاعده منطقی که کرایه حمل بار در ریل باید کمتر از کرایه جاده‌ای و حدود یک سوم تا نصف آن باشد، در کشور ما تقریبا نسبت یک به یک بین آنها برقرار باشد و بخش ریلی مجبور است برای ادامه بقا تخفیف‌های سنگین بدهد که در نتیجه سودآوری را به حدود صفر می‌رساند یا حتی به ورطه زیان کشیده می‌شود.

مهم‌ترین اقدامات در خصوص رشد بهره‌وری حمل و نقل ریلی چیست و انجام این امر بر عهده بخش خصوصی است یا دولتی؟

مایلم پاسخم را در دو دسته راهکار تقسیم‌بندی کنم؛ راهکارهای سمت بخش خصوصی و راهکارهای سمت دولت. من معتقدم در سمت بخش خصوصی یک اشتباه بزرگ هنگام خصوصی‌سازی رخ داده و آن هم پراکنده شدن ناوگان بین تعداد زیادی شرکت خصوصی هست که این مساله در عین حال که رقابت ایجاد کرده اما دو نتیجه منفی هم به بار آورده.

۱) این رقابت متاسفانه منفی است به این معنا که شرکت‌ها در حین رقابت کردن حواس‌شان چندان به منافع خودشان و منافع صنف نیست و اصطلاحا دامپینگ قیمتی انجام می‌دهند.

۲) کارایی در نتیجه این تکثر و پراکندگی شرکت‌ها از دست رفته است. بنابراین به عنوان راهکار در جانب بخش خصوصی معتقدم که شرکت‌ها باید به سمت ادغام پیش بروند تا بهره‌وری افزایش پیدا کند و به موازات آن سودآوری کسب و کار هم اضافه شود. اما در سمت دولت که عمده آن را می‌توان در راه‌آهن جمهوری اسلامی خلاصه کرد معتقدم نظام برنامه‌ریزی و پایش باید در راه‌آهن اصلاح شود به گونه‌ای که بهره‌برداری از دارایی‌های موجود بخش ریلی کشور اعم از شبکه و ناوگان (خطوط، ایستگاه‌ها، واگن‌ها و لکوموتیوها) عملکرد بیشتری در واحد زمان از خودشان نشان بدهند. متاسفانه فرآیندها و نظامات برنامه‌ریزی در راه‌آهن مربوط به چند دهه پیش هست و تغییر چندانی به لحاظ استفاده از روش‌های بهینه‌سازی شده در این فرآیندها ایجاد نشده. اعتقاد دارم با اتخاذ تصمیمات علمی‌تر و مبتنی بر یک نظام جامع برنامه‌ریزی در سطوح سه‌گانه استراتژیک، تاکتیکی و عملیاتی حتما بهره‌وری ناوگان در شبکه ریلی ایران نسبت به آن چیزی که الان هست افزایش می یابد حداقل استعداد رشد تا دو برابر وضع موجود را در یک برنامه ۴ – ۳ ساله خواهد داشت. در کنار اصلاح نظام برنامه‌ریزی، استقرار یک نظام پایش و کنترل عملکرد راه‌آهن و عملکرد بخش ریلی هم ضروری است. به این معنا که باید شاخص‌های درست و آزموده شده‌ای که در سراسر جهان از آن استفاده می‌کنند مدنظر قرار گیرد و در همین اول کار مقدارش سنجیده شود و از شاخص‌سازی‌های جعلی که با هدف مثبت نشان دادن وضعیت فعلی و ایجاد خوشبینی نسبت به شرایط موجود پرهیز شود.

تخلیه و بارگیری در حمل و نقل ریلی با چه چالش‌هایی روبه‌روست و چه تاثیری در افزایش یا کاهش بهره‌وری خواهد داشت؟

بنده برای این مساله اهمیت بالایی قائلم، البته سطح اهمیت این موضوع در درجه دوم پس از اقداماتی که در خود بخش ریلی باید انجام شود، قرار می‌گیرد. به عنوان مثال وقتی واگن‌برگردان یا تیپلر که سنگ‌آهن را از واگن‌های لبه بلند تخلیه می‌کند، خراب می‌شود تعداد زیادی واگن پشت آن در انتظار می‌مانند و حتی ترافیک شبکه ریلی را تا صدها کیلومتر آن طرف‌تر تحت تاثیر خودشان قرار می‌دهند. بدیهی است که راه‌آهن، بخش خصوصی و صاحبان کارخانه‌ها، معادن و پایانه‌هایی که امکانات تخلیه و بارگیری را در اختیار دارند یا به گونه‌ای با آن مرتبط هستند باید تمام تلاش‌شان را به کار گیرند تا حتی خرابی‌های ۵ دقیقه‌ای چنین تجهیزاتی، مهم و نشانه بحران تلقی شود. من معتقد نیستم فقط خرابی باید جدی گرفته شود، حتی بعضا مشاهده می‌شود اپراتور یک دستگاه تخلیه، مثلا کار تخلیه یک واگن را در ۳ دقیقه انجام می‌دهد و یک اپراتور دیگری به طور میانگین در ۶ دقیقه کار را انجام می‌دهد. این بدین معنی است که حتی بدون بروز خرابی، اپراتور دوم نصف اپراتور اول کار می‌کند، یعنی ظرفیت استفاده از امکانات ریلی را اپراتور اول خیلی بالاتر تعیین می‌کند.

در ایستگاه‌های مانوری با چه چالش‌هایی در خصوص تخلیه و بارگیری روبه‌رو هستید؟

موضوع مانور در شبکه ریلی تحت تاثیر دو عامل هست؛

۱) پراکندگی زیاد واگن‌ها در بخش خصوصی و مالکیت تعداد زیادی شرکت ریلی بر واگن‌هاست که باعث می‌شود هر شرکتی قصد داشته باشد واگن را به جایی دیگر و متفاوت از مقصد واگن کناری‌اش که متعلق به شرکت دیگری است، اعزام کند این مساله حقیقتا کار مانور را برای راه‌آهن به شدت دشوار می‌کند.

۲) شیوه تخصیص نیروی انسانی عملیاتی به تجهیزات مانوری است. گاهی اوقات مشاهده می‌شود که یک لکوموتیو مانوری به دلیل اینکه پرسنلی که با آن کار کرده‌اند مثلا وقت استراحت‌شان هست این لکوموتیو هم

معطل می‌ماند تا آنها به سرکارشان برگردند. این کار، کار بسیار غلطی است؛ لکوموتیو مثل کارخانه‌ای است که باید سه شیفت کار کند. بنابراین حتی ارزش دارد که اگر مثلا در حال حاضر در هر شبانه‌روز یک لکوموتیو با دو یا سه شیفت نیروی انسانی و خدمه کار می‌کند، تعداد شیفت‌ها را بسته به سختی، آسانی و وضعیت آب و هوا در ناحیه به ۵ یا ۶ شیفت کاری مختلف افزایش دهیم. چرا که این کار موجب می‌شود درآمد و بهره‌وری حاصل از آن، چند ده برابر هزینه نیروی انسانی را جبران کند.

آیا زیرساخت‌ها در حمل و نقل ریلی متناسب با تعداد ناوگان موجود هست؟ اولویت در توسعه مربوط به کدام حوزه است؟

اگر خیلی کلی نگاه کنیم و در مقیاس کلان (ماکرو) ببینیم، متوجه خواهیم شد که در راه آهن ایران نسبت به راه آهن روسیه، تعداد ناوگان – اعم از لکوموتیو و واگن – به ازای طول واحد از شبکه خیلی کمتر است. در روسیه ۵۰ برابر ایران واگن وجود دارد و ۶ برابر ما طول شبکه‌شان است. بنابراین ترافیک و چگالی شبکه در ایران معادل یک‌هشتم کشور روسیه است. شبکه ریلی ایران اتفاقا شبکه ریلی خلوتی است و تا چند برابر ناوگان موجود که حدود ۲۶ هزار واگن باری هست حتی تا ۱۰۰ هزار واگن هم داشته باشیم همین شبکه فعلی قابلیت جوابگویی چنین جمعیتی از واگن را خواهد داشت. البته اگر اقدام به افزایش جمعیت می‌شود باید به موازات آن بعضی از مشکلات گلوگاه‌های شبکه ریلی رفع شده و توسعه شبکه هم داده شود. اما به نظر من توسعه و تجهیز ناوگان اولویت و فوریت بیشتری نسبت به توسعه شبکه دارد.

آیا زیرساخت‌های لازم برای افزایش سرعت قطارهای باری وجود دارد و کاهش سیر قطارهای مسافری به دلیل شیوع بیماری کرونا چه تاثیری بر حمل و نقل بار داشته است؟

من معتقدم شبکه راه‌آهن ایران در همین ۱۰ سال اخیر اتفاقاتی را تجربه کرده که حتی با وجود برقراری سفرهای مسافری ناوگان باری‌اش عملکرد، توانایی و بهره‌وری بیشتری را به نمایش گذاشته‌اند. بنابراین انتظار می‌رود که ما بتوانیم به آن سطح برگردیم و حتی بالاتر از آن را محقق کنیم. مثلا شاخص مقدار تن – کیلومتر حمل بار به ازای هر واگن باری در شبکه از حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار تن – کیلومتر فعلی در سال بالاتر برود و حداقل به بالاتر از یک میلیون و ۵۰۰ تن – کیلومتر در سال برسد. این تازه در شرایطی هست که سفرهای قطارهای مسافری همچنان پابرجا باشند برای شرایط فعلی که به دلیل بروز بحران کرونا ترافیک شبکه به زیان قطارهای مسافری و به نفع قطارهای باری تغییر کرده، انتظار از این هم بیشتر هست.

چه درصدی از شبکه ریلی و ناوگان لکوموتیو در اختیار بخش خصوصی هست و آیا خصوصی سازی طبق اصل ۴۴ قانون اساسی به صورت کامل انجام شده است؟

تا امروز حدود ۳۰ درصد ناوگان لکوموتیو کشور، خصوصی شده و این ۳۰ درصد بین ۸ – ۷ شرکت مختلف مالک لکوموتیو پخش شده است. متاسفانه این شیوه خصوصی سازی که تعداد نسبتا زیادی شرکت‌های کوچک مقیاس ایجاد می‌شوند و هر کدام تعداد کمی دارایی، چه از جنس لکوموتیو و چه از جنس واگن، را تحت تملک درمی‌آورند و با آن کار می‌کنند این مساله اصل مهم اقتصاد مقیاس را نفی می‌کند. من واقعا موافق این شیوه خصوصی سازی نیستم. ای کاش فرمول مناسبی پیدا می‌شد تا خصوصی سازی مجددا در قالب یک یا دو شرکت بزرگ انجام می‌شد تا امکان افزایش بهره‌وری ممکن می‌شد.

آیا امرزو با کمبود لکوموتیو مواجه هستید؟

برای پاسخ به این سوال باید برگردم به پیشنهادی که در مورد اصلاح نظام بهره‌برداری و برنامه‌ریزی در راه‌آهن عرض کردم. اساسا برنامه‌ریزی استراتژیک در راه‌آهن در طیف جامع آن و در همه سطوح وجود ندارد. به عنوان مثال یکی از نشانه‌ها آن است که ما به معنای واقعی کلمه بسیار کم قطار برنامه‌ای داریم. ممکن است ما اسمش را بگذاریم قطار برنامه‌ای باری ولی رفتار عملی ما با آن قطار، نشان‌دهنده برنامه‌ای بودن قطار نیست. این موضوع باعث می‌شود که شیوه تخصیص لکوموتیو به واگن شیوه بهینه‌ای نباشد. اتفاقا ما داریم لکوموتیو را هدر می‌دهیم. به عنوان نمونه در مورد دارایی‌های ناوگانی بین ایران و روسیه نسبت لکوموتیو باری به واگن باری در ایران بیشتر از همین نسبت در روسیه است. اگر در مقیاس کلان بررسی کنیم ما با فزونی لکوموتیو مواجه هستیم. با توجه به بررسی‌هایی که خودم انجام داده‌ام ما لکوموتیو زیاد داریم و باید بیشتر برای افزایش واگن اقدام کنیم.

در این سال‌ها قیمت فولاد افزایش چشمگیری داشته است آیا هزینه حمل و نقل به نسبت افزایش قیمت این کالا افزایش داشته است؟

بخش حمل و نقل ریلی شیب رشد کمتری نسبت به قیمت فولاد تجربه کرده و شدت گران‌تر شدنش نسبت به کالاهای فولادی کمتر بوده است. نکته‌ای که در این میان است این است که بازدهی صنعت فولاد و حمل و نقل ریلی در این مدت چه تغییری داشته است. سرمایه‌گذاری در تامین ناوگان ریلی همچنان سرمایه‌گذاری کم بازدهی است و به همین خاطر افزایش ناوگان ریلی سالانه بیش یک یا دو درصد نبوده. ولی با توجه به هزاران مشکل اقتصادی و تحریم‌ها و... صنعت فولاد به اندازه‌ای برای سرمایه‌گذار جذابیت داشته که ظرفیت کارخانه‌های تولید فولاد کشور به شدت رشد کرده است. با این شرایط باید بپذیریم سرمایه‌گذاری در بخش تولید فولاد سودآوری بسیار بیشتری نسبت به حمل و نقل ریلی دارد. کسانی که در توسعه ناوگان یا شبکه ریلی سرمایه‌گذاری کرده‌اند اتفاقا همین کارخانه‌های فولادی بوده‌اند که به واسطه شرکت‌های وابسته‌شان، ناوگان مورد نیازشان را خریداری کرده‌اند. به نظر من صنعت فولاد باید این زنگ خطر را جدی بگیرد که اگر حمل و نقل ریلی طی چند سال پیش روی خود نادیده گیرد و خودش راسا به سرمایه‌گذاری اقدام نکند، حتما با بحران مواجه خواهد شد.

آیا تخصیص منابع در شرکت راه‌آهن در جهت مطلوب و مطالعه شده و با در نظر گرفتن رشد و بهره‌وری صورت می‌گیرد؟

خیر؛ در سال‌های اخیر شاهد این بوده‌ایم که در پروژه توسعه شبکه ریلی، دولت بنا به دلایلی بخش مهمی از منابعش را به خطوطی که اولویت نداشته اختصاص داده است. این در حالی است که بخش‌هایی از شبکه به اذعان کارشناسان به شدت نیازمند توسعه بودند و اگر پول توسعه شبکه خرج این قسمت می‌شد حتما بهره‌وری حمل بار و مسافر در شبکه افزایش پیدا می‌کرد. بار زیادی به شبکه جذب می‌شد در حالی‌که شبکه در مناطقی توسعه داده شد که تقاضای بسیار کمی برای بار دارند حتی تقاضای مسافری‌اش هم بسیار اندک است و گسترش شبکه در همان نواحی با توجه به شرایط فعلی توجیه چندانی نداشته و سرمایه‌گذاری‌ها اصلا منطبق بر یک طرح بهینه نبوده است.

با توجه به چالش‌های پیش رو چشم‌انداز حمل و نقل ریلی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

معتقدم دو چالش مهم در بخش حمل و نقل ریلی وجود دارد. اول چالش بهره‌وری است و دوم، چالش سودآوری. حاکمیت باید با کمک بخش خصوصی تمام تلاش‌شان را به کار گیرند تا در مرحله اول بهره‌وری سیستم حمل و نقل ریلی افزایش پیدا کند. به موازاتش سودآوری کسب و کارهای حمل و نقل ریلی به اندازه‌ای جذابیت پیدا کنند که بخش خصوصی با تمایل و علاقه فراوان برای سرمایه‌گذاری در این حوزه ورود کنند. این دو مساله اگر حل شوند در آینده‌ای نه چندان دور شاهد تحقق هدف مقدس افزایش سهم حمل و نقل ریلی در کل کشور خواهیم بود.

ساخت پل موقت ریلی بر بستر سیلابی
(مطالعه موردی: ایستگاه راه آهن نظامیه در خوزستان)

عبدالکریم درویش زاده
مدیر کل، اداره کل راه آهن جنوب

امید رضوان
کارشناس خط، اداره کل راه آهن جنوب

مقدمه

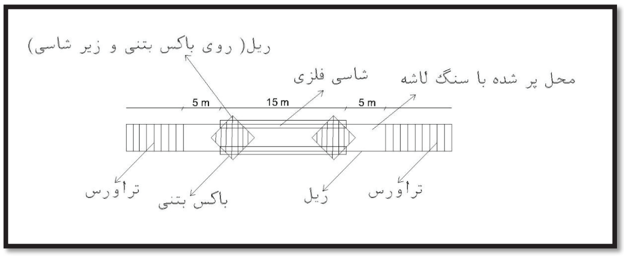
در کشور ایران سیلاب ها گاهی اوقات باعث تخریب بخشی از خطوط راه آهن و توقف حرکت آن شده است . از جمله آخرین موارد آن می توان به سیلاب فروردین ماه سال ۱۳۹۸ اشاره کرد که به گفته متولیان امر در صد سال اخیر بی سابقه بوده بطوریکه بخش هایی از خوزستان را تحت تاثیر قرار داد و باعث شد تا محدوده وسیعی از اراضی و روستاهای شهر های پایین دست حوزه آبریز کرخه و دز به زیر آب رفته و مشکلات عدیده ای را بوجود آورد. خطوط اداره کل راه آهن جنوب نیز از این پدیده بی بهره نبوده و بخش های وسیعی از خطوط سه گانه تحت تاثیر این سیلاب قرار گرفت که از این میان می توان به خطوط به حد فاصل اهواز – نظامیه، نظامیه-خاور، خاور-بامدژ، بامدژ-آهودشت، نظامیه-میاندشت، میاندشت- سربندر و در مسیر خرمشهر به خط حمید- حسینیه اشاره کرد.

بیان مسئله

سیلاب فروردین ۹۸ که عمدتاً حاصل از بازگشایی سرریز سدهای دز، گتوند و کرخه بود، شرایط بحرانی را بوجود آورد و حجم آب رها شده به حدی بود که کمتر سیل بند و خاکریزی توان مقابله با حجم عظیم سیلاب را داشت. در محدوده ایستگاه نظامیه جریان سیلاب بطول ۱٫۵ کیلومتر از زیر و روی خط راه آهن عبور می کرد که سرانجام باعث شکسته شدن خاکریز راه آهن و تخریب خط در ایستگاه نظامیه بطول حدود ۲۵ متر گردید. هدف این پژوهش ارائه راهکاری کوتاه مدت جهت ترمیم محل آبشستگی ناشی از سیلاب در ورودی ایستگاه نظامیه است که شامل یک دهانه ۲۵ متری تخریب شده در اثر جریان سیلاب با دبی ۷۰ مترمکعب بر ثانیه می باشد. در ادامه به بررسی علت پدیده آبشستگی در خطوط ریلی پرداخته می شود.

ارائه یک روش ابتکاری جهت ترمیم محل آبشستگی

در این پژوهش به ارائه راهکاری کوتاه مدت جهت ترمیم سریع محل آبشستگی در محدوده مورد مطالعه پرداخته شده است .در محدوده مورد مطالعه (کیلومتر ۷۹۹ ایستگاه نظامیه)، یک دهانه ۲۵ متری در اثر پدیده سیلاب دچار آبشستگی شد و حرکت وسایل نقلیه ریلی تا چندین روز به علت تخریب زیرسازی و روسازی قطعه مذکور مختل گردید. در نتیجه ارائه راهکاری که بتواند در کمترین زمان و در کوتاه مدت به ترمیم محل آبشستگی منجر شود ، مد نظر قرار گرفت که در این بخش به آن پرداخته می شود. با توجه به اینکه دهانه تخریب شده ۲۵ متر بوده و شاسی فلزی ۱۵ متر می باشد نیاز است دو سر شاسی بر روی یک فونداسیون هموار قرار داده شود. با توجه به اینکه بستر سیلابی یک بستر ناهموار است و امکان بتن ریزی اصولی در این شرایط وجود ندارد بنابراین از دو باکس بتنی پیش ساخته با ابعاد داخلی ۲ متر در ۲ متر و ابعاد خارجی ۲٫۶ متر در ۲٫۶ متر به عنوان فونداسیون باربر در دو سر شاسی فلزی استفاده شد. برای ایجاد یک سطح هموار و همچنین برای کاهش طول دهانه به ۱۲ متر ، باکس ها به صورت لوزی در دو طرف شاسی تعبیه گردیدند و سپس با توجه به عدم امکان بتن ریزی، با مهار باکس ها توسط جرثقیل، درون آن ها با سنگ لاشه پر شده و بستر سختی جهت تحمل بار ایجاد گردید. در ادامه برای ایجاد سطح هموار روی باکس ها ، روی آنها بالاست ریزی شد. جهت اعمال نیرو به صورت یکنواخت بر روی سطح باکس ها ، روی آنها دو ورق ۲٫۵ *۲٫۵ سانتی متر با ضخامت ۵ سانتیمتر قرار گرفت و با ایجاد ۴ شاخ ۱۰ سانتیمتری با میلگرد قطر ۲۰ میلیمتر روی ورق ها، گیرداری آنها روی باکس و بالاست تضمین شد. برای هم کد کردن سطح فوقانی کار با سطح روسازی طرفین دهانه نیاز بود تا تراز زیر شاسی اندکی بالاتر آورده شود. بنابراین از چهار ردیف ریل Uic۶۰ به صورت عمود بر شاسی برای تحمل بار روی ورق ها و زیر شاسی استفاده شد تا کد ارتفاعی تراز نهایی کار با تراز طرفین دهانه برابر شود و سپس شاسی گذاری روی ریل های مذکور انجام گرفت. لازم به ذکر است که فاصله بین شاسی ها جهت حفظ عرض خط، با پروفیل ناودانی و تیرآهن H و جوش آنها با نبشی به شاسی مهار شد. با توجه به اینکه طول شاسی ۱۵ متری می باشد، از هر طرف دهانه ۲۵ متری تخریب شده ، طولی معادل ۵ متر فاقد شاسی بوده که این دهانه های ۵ متری با سنگ لاشه جهت عبور جریان آب و ایجاد بستر سخت جهت تحمل بار ریلی راکفیل شد و سپس بالاست ریزی روی سنگ ها انجام گرفت. در نهایت با ریل گذاری و اتصال ریل ها به شاسی و جوش ریل های طرفین دهانه با ریل های روی دهانه (جهت به حداقل رساندن بار دینامیکی و ضربه قطار) عملیات به پایان رسید. شکل شماره ۱ طرح کلی پروژه ساخت پل موقت ریلی بر بستر سیلابی را نمایش می دهد.



شکل ۱. پلان طرح ساخت پل موقت ریلی بر بستر سیلابی

تحلیل و نتیجه گیری

جهت اطمینان از موفقیت پروژه و کاهش ریسک عملیات، در مرحله اول به ترتیب ماشین آلات ریلی سبک بدون بار، واگن باردار، واگن باردار با وزن بیشتر از محل پروژه با موفقیت عبور داده شد و سپس در مرحله دوم، به ترتیب لکوموتیو سبک ۷۵ تنی، لکوموتیو سنگین ۱۲۰ تنی و در نهایت لکوموتیو سنگین با واگن های باردار از روی خط با موفقیت عبور کرد. سپس جهت کنترل رواداری ها، میزان نشست حاصل از وزن لکوموتیو و واگن ها با استفاده از دوربین نقشه برداری اندازه گیری شد. با اندازه گیری میزان نشست خط در روز اول، میزان نشست اولیه برابر ۵ میلیمتر بدست آمد که این میزان نشست پس از گذشت ۲۱ روز به ۲۰ میلیمتر رسید که در محدوده مجاز می باشد و نشان از موفقیت پروژه دارد.

دالان های بین المللی خارجی و داخلی

مهندس محمودی

در اواخر دهه ی ۷۰ میلادی چند اتفاق مهم جهانی روی داد. چین درهای اقتصادیش را به روی غرب باز کرد و طی ۴ دهه ی بعدی رشدی سریع و مستمر اقتصادی را تجربه کرد. در ایران نیز انقلاب اسلامی برپا گردید. متعاقب آن نظام پادشاهی در افغانستان با یک کودتا برچیده شد و اندکی بعد شوروی به افغانستان حمله کرد. این حمله موجب تحمیل هزینه های گزاف بر اقتصاد این کشور شد. چند سالی نپایید که شوروی پس از تحمل دهه ها رکود اقتصادی شدید، با دو مرحله فروپاشی روبرو شد. مرحله اول انحلال پیمان ورشو و استقلال کشورهای اروپای شرقی که در نهایت به فروریختن دیوار برلین انجامید. مرحله دوم نیز سقوط ایدئولوژی کمونیستی و جدایی قهری ۱۲ کشور تشکیل دهنده ی شوروی از یکدیگر بود. از آن پس جهان به راهی برگشت ناپذیر قدم گذارد. دنیای دو قطبی متخاصم به تک قطبی تغییر شکل یافت.

رهبران کشورهای تازه استقلال یافته منطقه ی شمال ایران شامل ۳ کشور قفقازی (گرجستان، ارمنستان و آذربایجان) و ۵ کشور شرق دریاچه خزر (قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، قرقیزستان و تاجیکستان)، راهبردهای تازه ای را پی‌گرفتند. به جز گرجستان، بقیه کشورها به آبهای آزاد راه نداشتند. در آغاز فرض بر این بود که به دلیل محصور بودن این گونه کشورها در خشکی، آنها به کشورهای دارای دسترسی به آبهای آزاد وابستگی اقتصادی خواهند داشت. اما جریان واقعی تجارت به سمتی دیگر حرکت کرد. آنها با گسترش راههای جاده ای و ریلی در سطح ملی و اتصال به کلیه سرزمین های اطراف، توانستند گزینه های متنوعی از مسیرها را برای امور واردات، صادرات و ترانزیت کالاهای خود فراهم کنند. در این مرحله کشورهایی که دسترسی به آبهای آزاد داشتند، در راستای افزایش سهم خود از ترانزیت کالا و برای جلب نظر آنها، رقابت زیادی را با یکدیگر آغاز کردند.

سقوط شوروی هنگامی اتفاق افتاد که چین تنها یک دهه از سیاست یک کشور با دو نظام اقتصادی را تجربه کرده بود و به راهی می رفت تا به تدریج به موتور اقتصاد بین الملل مبدل شود. رشد سریع و حیرت آور چین، گسترش حمل و نقل های زمینی به سمت غرب و اروپا را ایجاب می کرد. دو دهه بعد طرح عظیم یک کمربند یک راه به جهان و به ویژه کشورهای تازه استقلال یافته ی شرق و غرب دریاچه ی خزر پیشنهاد گردید که به گرمی پذیرفته شد. بدین ترتیب راه های ملی به تدریج در قالب دالان های بین المللی توسعه یافتند. بزرگترین برندگان این مسابقه، روسیه، قزاقستان و آذربایجان بودند. مدیران حمل و نقل ریلی ایران با بی توجهی به دالان های شرقی- غربی در حال شکل گیری در کشورهای شمالی، اجازه دادند که دالان میانه ی دریاچه ی خزر شکل بگیرد و گوی سبقت را از گذرگاه قدیمی و تماما ریلی ایران برباید.

اما تک قطبی شدن جهان، باعث پیگیری دو رویکرد متفاوت در خاور میانه شد. سقوط یک مجموعه از کشورها به حالت اغتشاشات و تنازعات بی پایان درونی و ایجاد حفره های امنیتی از یک طرف، و شکوفایی اقتصادی ۵ کشور حوزه ی خلیج فارس از طرف دیگر بود. طی یک دهه اخیر بخش مهمی از درآمدهای گزاف کشورهای گروه دوم، صرف خرید تسلیحات، تزریق منابع مالی و برپایی جنگ‌های نیابتی در کشورهای گروه اول می شده است.

در حوزه ی حمل و نقل، ساخت بنادر و فرودگاه‌های بین المللی و راه اندازی خطوط کشتیرانی و هواپیمایی عظیم، ثمره ی این نوع توسعه در بین کشورهای خلیج فارس بود.

اما امکان بروز ناامنی از سوی ایران و لزوم گسترش روز افزون اقتصاد حوزه خلیج فارس، برخی از کشورهای عربی این حوزه را بر آن داشت تا با ساخت خطوط لوله ی پر ظرفیت (مثل خط لوله های امارات متحده ی عربی و عربستان سعودی از خلیج فارس به دریای عمان و دریای سرخ) و همچنین احداث راه‌های ریلی و جاده‌ای پرظرفیت، سطح ضربه پذیری خود را در شرایط ناامنی های منطقه‌ای به حداقل برسانند. ولی راه‌اندازی همین دالان‌ها خود باعث ایجاد خطری بالقوه برای رقابت پذیری کلیه اقتصادهای رو به رشد حوزه خلیج فارس شده است.

توافق کشورهای حوزه ی خلیج فارس و کشور اردن برای ساخت یک اَبرحلقه (رینگ) ریلی به دور شبه جزیره عربستان، ناشی از همکاری بین این دول بوده است. در این راستا بخش‌هایی از این ابرحلقه ریلی ساخته شده است. اما تلاش برای ایجاد دالان ریلی بین خلیج فارس و دریای سرخ توسط عربستان سعودی و یک دالان ریلی بین خلیج فارس و مدیترانه با همکاری ترکیه یا سوریه توسط عراق، از جمله مخاطرات اقتصادی برای بنادر پُرتعداد کشورهای حوزه ی خلیج فارس به شمار می رود.

مدیران کشور ایران طی سه دهه ی اخیر از دور شاهد جنبش های اقتصادی مهم (به ویژه در امر حمل و نقل) در شمال و جنوب کشور خود بوده اند. با وجود اینکه همواره ایران در طول تاریخ از موقعیت جغرافیایی و اقتصادی بسیار خوبی برخوردار بوده، مدیران ذیربط واکنش مناسبی به این تحولات نشان نداده‌اند. این بی توجهی، نقش تعیین کننده‌ای در زمینه از دست دادن جایگاه و سهم اقتصادی ایران در سطح جهان داشته است. لذا باید قبل از آنکه به کلی دیر شود، فکر واقدامات عاجلی برای ورود مجدد به صحنه‌های بین المللی بشود.

در حوزه ی حمل و نقل ریلی، سطح غفلت‌ها بسیار زیاد بوده است: از بی توجهی به توسعه ی دالان‌های ترانزیتی تا سرمایه گذاری در خطوط داخلی فاقد بازدهی اقتصادی- اجتماعی. بنابراین برای بهبود شرایط حاضر، ابتدا باید در نحوه سرمایه‌گذاری های فعلی تحول اساسی ایجاد گردد. به نظر می رسد که در این راستا باید موارد زیر انجام پذیرد:

✓ امر سرمایه گذاری برای تداوم ساخت کلیه ی خطوط بی حاصل اکیداً متوقف شود. در این رابطه می بایست بدوا سازوکار قانونی ویژه ای تدوین و به تصویب بالاترین سطوح تصمیم گیری کشور برسد تا پس از آن مقامات ستادی، محلی و نمایندگان مجلس ذیربط دیگر نتوانند در سرمایه گذاری های زیرساخت ریلی مداخله کنند.

✓ به جز چند مورد خاص، سرمایه گذاری ها عمدتا بر روی احداث دالانهای بین المللی متمرکز شود:

o خطوط تک خطه در طول دالان‌ها به دو خطه ی تراک‌بندی شده تبدیل شود.

o کلیه خطوط مفقوده در طول دالان‌های بین المللی احداث شوند.

✓ طرح های سرمایه گذاری برای احداث خطوط ریلی باید اولویت بندی شوند و بر اساس آن و متناسب با بودجه تخصیصی، صرفا مواردی انتخاب گردند که حداکثر ظرف ۵ سال به بهره برداری می رسند.

✓ از آنجایی که روابط بین ایران کشورهای حوزه ی خلیج فارس کماکان پرتنش است، لاقل سطح روابط اقتصادی با کشورهای هند و عضو آسه آن در جنوب کشور و کلیه ی کشورهای (cis) و ترکیه در شمال کشور توسط تحرکات دیپلماتیک بهبود قابل توجهی یابند.

✓ خط کشتیرانی بین بندرانزلی تا آستاراخان در دریاچه ی خزر برقرار شود (که خوشبختانه اخیراً این موضوع اتفاق افتاده است).

خاطر نشان می سازد که علاقه مندان می توانند به تفصیل مصادیق مشخصات رشد دالان های بین المللی خارجی و داخلی در حوزه های خلیج فارس، شرق و غرب دریاچه ی خزر و همچنین نحوه ی تعاملات کشورهای مختلف با بازارهای خلیج فارس، هند، آسه آن و چین را در سلسله مقالاتی که توسط این انجمن درحال تدوین و انتشار است، دنبال کنند.

عوامل اثرگذار بر وفاداری مشتریان در سیستمهای مدیریت ارتباط با مشتری (سیستم حمل و نقل ریلی رجا)

سارا بخشیان
دانشجوی کارشناسی ارشد مدیریت فناوری و اطلاعات گرایش سیستمهای اطلاعاتی

دکتر امین حکیم
دکتری تخصصی مدیریت سیستم ها گرایش فناوری اطلاعات، استادیار دانشگاه تهران

در سال های اخیر، یکی از مهمترین استراتژی‌ها برای سازمان‌های خدماتی، رویکرد مشتری مداری می‌باشد، به نحوی که سبب ایجاد ارزش برای آنها شده و منجر به شکل‌گیری مشتریان وفادار گردد. اهداف یک سازمان باید به گونه‌ای باشد که بیش از هر چیزی به نیازهای مشتریان توجه کند و عملکرد خود را بر اساس رضایتمندی و در نهایت وفاداری بنیان‌گذاری نماید. امروزه هیچ موسسه‌ای نمی‌تواند ادامه حیات دهد مگر اینکه بتواند تعداد کافی از مشتریانی آگاه و نکته سنج را جذب و نگهداری کند. بنابراین تلاش در راه حفظ و نگهداری مشتریان مورد توجه تمام سازمان‌ها است و انجام هر نوع پژوهشی که باعث شود مشتری محوری به مدیران سازمان‌ها گوشزد شود از اهمیت خاصی برخوردار است. مسأله وفاداری مشتریان یک مسأله مهمی برای سازمان است که تحت تأثیر عوامل گوناگونی می‌باشد. هدف از این پژوهش بررسی نقش عوامل اثرگذار بر وفاداری مشتریان در سیستم‌های مدیریت ارتباط با مشتری (سیستم حمل و نقل ریلی رجا) است.

وجود یک مدیریت یکپارچه و قوی موجب می‌گردد که تناسبی بین انتظارات مشتری و خدمات ارائه شده بوجود آمده و رضایت مشتری جلب گردیده و درنهایت به وفادار شدن مشتری منجر گردد. مطالعه و بررسی مدیریت ارتباط با مشتری موجب می‌گردد که مسئولان و مدیران سیستم حمل و نقل ریلی رجا، با انتظارات و توقعات مسافران آشنا شده و نسبت به ارائه خدمات بیشتر و بهتر الکترونیکی و حضوری اقدام نمایند و موجبات رضایت هرچه بیشتر مشتریان و وفادار نمودن آنان را فراهم آورند.

در سال‌های اخیر در سازمان‌های مختلف عوامل موثر بر وفاداری مشتریان مورد بررسی قرار گرفته ولی چنین پژوهشی در سازمان حمل و نقل ریلی کشور انجام نپذیرفته است و خلاء چنین پژوهشی احساس می‌گردد. بنابراین محقق در پی احساس این خلاء تصمیم به بررسی عوامل اثرگذار بر وفاداری مشتریان در سیستم‌های مدیریت ارتباط با مشتری (سیستم حمل و نقل ریلی رجا) گرفته است. امید است با انجام این تحقیق گامی کوچک در این زمینه برداشته شود.

یافته‌های حاصل از پژوهش نشان داد که: عوامل قیمت، رفتار کارکنان، کیفیت خدمات، محیط فیزیکی،رضایت مشتری، مشتری مداری، مدیریت ارتباط با مشتری و امکانات رفاهی از عوامل موثر بر وفاداری مسافران می‌باشند. همچنین نتایج نشان داد که وفاداری مشتریان بر سیستم‌های مدیریت ارتباط با مشتری تاثیر مستقیم و معناداری دارد. وضعیت سیستم‌های مدیریت ارتباط با مشتریان در سیستم حمل و نقل ریلی رجا بالاتر از حد متوسط می‌باشد. همچنین وضعیت وفاداری مشتریان، در سیستم حمل و نقل ریلی رجا نیز بالاتر از حد متوسط می‌باشد.

نتایج حاکی از این است که، تمام ۸ عامل نامبرده از عوامل اثر گذار بر وفاداری مشتریان بر اساس اولویت بصورت زیر می‌باشد:

قیمت

حمل و نقل عمومی به ویژه در بخش ریلی و جاده‌ای علاوه بر صرفه اقتصادی برای خانوارهای کم درآمد و متوسط، از امنیت بالایی هم برخوردار است بنابراین گران کردن بلیت‌های این حوزه زمینه ساز وارد شدن ضرر و زیان بسیاری به اقشار متوسط و کم درآمد جامعه خواهد شد.

کیفیت خدمات

بنابراین می‌توان چنین بیان داشت که کیفیت خدمات بر وفاداری مشتریان از دیدگاه مسافران حمل و نقل ریلی رجا تاثیر دارد و هر چقدر کیفیت خدمات بهبود یابد و بهتر شود به تناسب آن میزان وفاداری نیز افزایش خواهد یافت.

افزایش امکانات رفاهی مشتری و مسافر با توجه به هزینه‌های پرداختی خواهان دریافت خدمات مناسب می‌باشد. اگر مسافری با توجه به هزینه پرداختی و وعده های داده شده، خدمات مناسبی دریافت ننماید ناراضی گردیده و از روش های دیگر حمل و نقل استفاده خواهد نمود. بنابراین سیستم حمل و نقل ریلی باید خدمات مورد نیاز مسافران را به بهترین نحو ارائه نماید.

محیط فیزیکی

با توجه به طولانی بودن مسیر قطارها و همچنین کم بودن سرعت حرکت قطار نسبت به اتوبوس و هواپیما، مسافر ساعات زیادی را در قطار می‌ماند، بنابراین وجود کوپه‌های با سلیقه و خوب و دارای تهویه متنوع می‌تواند از مشکلات ناشی از سفر بکاهد.

سیستم مدیریت ارتباط با مشتری

سازمان با داشتن یک مدیریت ارتباط با مشتری خوب و سالم و اجرای تحلیل‌های پیشرفته و اطمینان از یکپارچه سازی داده‌ها در سراسر سازمان، می‌تواند خدمات الکترونیکی را با بهترین کیفیت و اطلاعات خوب و جامع ارائه نماید و موجب جلب رضایت مشتریان گردد.

رضایت مشتری

با توجه به ظهور سیستم های جدید حمل و نقل و افزایش شدت رقابت میان آنها، مشتری مداری و جلب رضایت مشتری را میتوان تدبیری برای حل این معضل دانست.

مشتری مداری (جلب رضایت)

سیستم‌های حمل و نقل برای رقابت در محیط متلاطم امروز ناچار به توجه ویژه به وفاداری مشتریان خود هستند. این امر ماندگاری بیشتر مشتریان، جذب مشتریان جدید و بهبود عملکرد مالی و سودآوری را به دنبال خواهد داشت.

رفتار کارکنان

عوامل رفتاری کارکنان از قبیل همدلی کارکنان با مشتریان، قابل اعتماد بودن کارکنان، مسئولیت پذیری کارکنان و ضمانت خدمات اجرائی موجب رضایت مشتریان می‌گردد. سیستم حمل و نقل ریلی رجا با انتخاب کارکنان متعهد و دارای اخلاق و رفتار مناسب سعی در جذب و ایجاد رضایت در مشتریان خود می‌گردد.

جمع بندی نتایج

در پژوهش حاضر به بررسی نقش عوامل اثرگذار بر وفاداری مشتریان در سیستم‌های مدیریت ارتباط با مشتری (سیستم حمل و نقل ریلی رجا) پرداخته شده است. این پژوهش از لحاظ هدف کاربردی، از نظر ماهیت توصیفی_ پیمایشی و از نظر روش جمع‌آوری داده‌ها از نوع میدانی است. جامعه آماری این پژوهش مسافران شرکت حمل و نقل رجا می‌باشد. که نامحدود در نظر گرفته شده است. نمونه آماری با توجه به فرمول کوکران و با روش نمونه‌گیری خوشه‌ای تعداد ۳۸۴ نفر انتخاب گردیده است. جمع‌آوری داده‌ها از پرسشنامه محقق ساخته استفاده شده است. روایی پرسشنامه توسط استاد راهنما و اساتید متخصص مورد تایید قرار گرفت و پایایی آن نیز توسط آزمون آلفای کرونباخ، ۰,۷۰۷ محاسبه گردید. تجزیه و تحلیل داده‌ها در دو قسمت آمارتوصیفی (میانگین، نمودار، فراوانی و...) و آمار استنباطی (آزمون کلموگروف اسمیرنوف و آزمون دوجمله ای، آزمون علامت، آزمون فریدمن، آزمون رگرسیون، آزمون تی تک‌نمونه‌ای) انجام پذیرفت. یافته‌های حاصل از پژوهش نشان داد که: عوامل قیمت، رفتار کارکنان، کیفیت خدمات، محیط فیزیکی، رضایت مشتری، مشتری مداری، مدیریت ارتباط با مشتری و امکانات رفاهی از عوامل موثر بر وفاداری مسافران می‌باشند. همچنین نتایج نشان داد که وفاداری مشتریان بر سیستم‌های مدیریت ارتباط با مشتری تاثیر مستقیم و معناداری دارد. وضعیت سیستم‌های مدیریت ارتباط با مشتریان در سیستم حمل و نقل ریلی رجا بالاتر از حد متوسط می‌باشد. همچنین وضعیت وفاداری مشتریان، در سیستم حمل و نقل ریلی رجا بالاتر از حد متوسط می‌باشد.

شـرکت‌های عضو انجمن صنفی شـرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته

راه‌آهن حمل ونقل
مدیرعامل:
عباداله فروزش
تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰-۱۲
نمابر: ۶۶۴۲۱۲۱۶

قطارهای مسافری و باری جوپار
J.P.F.T co
مدیرعامل:
محمد کریمی
تلفن: ۴۴۲۸۱۶۱۰-۲
نمابر: ۴۴۲۸۱۶۱۳

ریل سیرکوثر
مدیرعامل:
ابوالقاسم سعیدی
تلفن: ۵۷۸۵۱
نمابر: ۵۷۸۵۱ داخلی ۸

ترکیب حمل‌ونقل
مدیرعامل:
سبحان نظری
تلفن: ۶۶۹۱۵۱۸۳-۵
نمابر: ۶۶۹۱۵۱۸۷

آهن ریل کاران
مدیرعامل:
حسن منجزی‌پور
تلفن: ۰۶۱-۳۲۲۷۴۵۱۵
نمابر: ۰۶۱-۳۲۲۷۴۵۱۵

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

توکا ریل
مدیرعامل:
محسن سعیدبخش
تلفن: ۰۳۱-۳۶۶۹۰۲۸۲-۵
نمابر: ۰۳۱-۳۶۶۸۴۷۵۴

آسیا سیرارس
ASA
مدیرعامل:
سجاد شیرمحمدلو
تلفن: ۰۳۱-۳۶۵۰۵۰۲۶
نمابر: ۰۳۱-۳۶۵۰۴۷۹۸

راهوار نیرو آریا
R.N.A
مدیرعامل:
مسعود استاد عظیم
تلفن: ۴۴۸۸۱۷۷۰
نمابر: ۸۸۱۹۸۶۹۰

توکا کشش
شرکت خدمات توکا کشش
TUKA Keshesh
مدیرعامل:
مهرداد روشن
تلفن: ۰۳۱-۳۶۷۳۴۴۰۱-۲
فکس: ۰۳۱-۳۶۷۳۴۴۰۳

برادران مجدپور
حمل‌ونقل بین‌المللی کشتیرانی
مدیرعامل:
مجید مجدپور
تلفن: ۸۸۳۴۷۴۴۷
نمابر: ۸۸۳۰۳۳۴۱

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

توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان
مدیرعامل: سیدعلیرضا حسینی طباطبایی
تلفن: ۷۵۴۶۲۰۰۰
نمابر: ۲۶۲۹۴۴۱۳

حمل‌ونقل چندوجهی سایپالجستیک
مدیرعامل:
صمداله شکری
تلفن: ۵۵۲۵۰۹۳۱-۷
نمابر: ۵۵۲۴۸۷۸۲

بیکران قشم
QESHM ULTIMATE
Container & Logistics Services Co. (L.L.C)
مدیرعامل:
بهمن یحیایی
تلفن: ۸۸۸۷۱۷۳۷
نمابر: ۸۸۸۵۰۸۷۰

ریل ترابر فجر
مدیرعامل:
احمد هراتی
تلفن: ۸۸۷۹۷۸۹۹
نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹

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

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

جهت سفارش
تبلیغات در ماهنامه
ندای حمل ونقل ریلی
با ما تماس بگیرید
۲۲۶۶۸۶۵۶

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

سینا ریل پارس
مدیرعامل:
حامد نوروزی
تلفن: ۴۶۱۰۰۹۸۰-۹
نمابر: ۴۶۱۰۰۹۸۰-۹

چند وجهی فولاد لجستیک
S L C
مدیرعامل:
احمد رویایی
تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۱-۳
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶

فولادریل توس
مدیرعامل:
غلامرضا میلانلو
تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۲۲۲۶-۸
نمابر: ۰۵۱-۳۸۱۱۲۲۲۹

مهندسی‌ساختمان‌و تأسیسات‌راه‌آهن(بالاست)
BALLAST
مدیرعامل:
حمیدرضا ترقی
تلفن: ۸۸۹۵۵۸۵۱
نمابر: ۸۸۹۶۳۸۶۸

حمل‌ونقل ریلی رجا
شرکت حمـل و نقـل ریلی رجـا
RAJA RAIL TRANSPORTATION CO.
مدیرعامل:
محمد رجبی
تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰
نمابر: ۸۸۹۶۳۸۶۸

راه‌آهن شرقی بنیاد
مدیرعامل:
ناصر کرمی
تلفن: ۴۱۴۶۸۰۰۰
نمابر: ۸۸۵۳۱۵۶۹

ریل ترابر سبا
مدیرعامل:
سید جواد ساداتی
تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴
نمابر: ۸۸۷۲۴۹۸۹

مهتاب سیرجم
مدیرعامل:
ناصرغفاری
تلفن: ۸۰-۸۸۸۱۳۹۷۸
نمابر: ۸۸۳۲۲۲۲۶

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

تجهیزات ناوگان ریلی البرز نیرو
مدیرعامل:
مجتبی لطفی
تلفن: ۸۸۷۰۵۷۰۷
نمابر: ۸۸۵۵۲۸۹۸

پرسی‌ایران گاز
مدیرعامل:
حمیدرضا حدادی
تلفن: ۷-۸۸۹۰۰۱۴۱
نمابر: ۸۸۹۰۵۹۵۱

ناوگان ریل الوند نیرو
مدیرعامل:
ابراهیم پاشنا
تلفن: ۸۸۷۶۰۸۷۷
نمابر: ۸۸۷۶۹۵۷۳

پارسیان ریل شرق
مدیرعامل:
محمد رضایی
تلفن: ۲۲۷۸۴۰۲۶
نمابر: ۲۲۷۸۴۰۶۲

رهپویان ساینا‌تجارت ابریشم (رستا)
مدیرعامل: سیدجلیل سیدحسنی
تلفن: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱
نمابر: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱

شرکت حمل و نقل چندوجهی مپنا
مدیرعامل: سید مرتضی علی احمدی
تلفن: ۲۳۱۵۴۱۸۲
نمابر: ۲۳۱۵۴۱۸۲

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

پارس لاریم
مدیرعامل:
مژگان حیدری نژاد
تلفن:۸۸۵۷۸۱۸۵
نمابر:۸۸۳۶۳۹۹۱

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

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

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

صدرکارکیا
مدیرعامل:
داوود فولادی
تلفن: ۰۸۶- ۳۳۶۲۴۵۹۵
نمابر: ۰۸۶- ۳۴۱۲۰۳۰۱

ماربین(قطارسبز)
مدیرعامل:
محمود امامی
تلفن: ۸۸۸۴۰۵۲۰
نمابر: ۸۸۸۲۹۴۲۴

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

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

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

تعمیرات و توسعه بهره برداری ریلی مپنا
مدیرعامل:
سینا عباسی
تلفن: ۲۳۱۵۲۲۳۹
نمابر: ۵۵۶۵۰۶۵۲

بهین‌لجستیک‌ایرانیان
مدیرعامل:
ایوب خزائی
تلفن: ۲۲۹۱۲۲۹۵
نمابر: ۲۲۹۱۲۳۵۷

راه‌آهن کشش
مدیرعامل:
مجتبی تفقدی
تلفن:۶۶۹۳۹۴۴۰
فکس: ۶۶۹۱۶۱۸۸

گهر ترابر سیرجان
مدیرعامل:
محمد انجم شعاع
تلفن:۸۸۹۸۴۱۸۲
نمابر:۸۸۹۸۴۱۸۲

میتالورژی‌ایندکیمیستری پرودکت‌پارس
مدیرعامل:
کابلاندی ایتیکنوف
تلفن: ۸۸۶۶۰۳۴۹
۸۸۶۶۷۹۵۳
نمابر: ۸۸۱۰۱۲۰۴

فنی و مهندسی کیان صنعت شهباز
مدیرعامل:
مهدی شرفی
تلفن: ۵۵۱۲۵۸۲۳
نمابر: ۵۵۱۲۶۰۲۴

ریل‌پرداز نوآفرین
مدیرعامل:
محمد ذوالقدری
تلفن: ۹۱۰۰۶۸۸۶
نمابر: ۴۳۸۵۳۷۵۵

سفیر ترابر ماهان
مدیرعامل:
حسین مولایی
تلفن:۵۵۱۲۵۷۳۷
نمابر: ۵۵۱۲۵۷۳۸

نوین صنعت رجا
مدیرعامل:
محسن یاوری
تلفن:۳-۵۵۱۲۴۹۰۲
نمابر:۵۵۱۲۵۵۶۶

آلتن‌ریل‌گلستان
مدیرعامل:
رجب قزاق
تلفن: ۳۳۳۷۶۶۴۰ - ۰۱۷
نمابر: ۳۲۲۴۲۱۵۵ - ۰۱۷

سپهر زاوه طوس
مدیرعامل:
محی الدین صبوحی
تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۳۸۳
نمابر: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۴۵۰

نیروی کشش ریلی پرس
مدیرعامل:
بهیار صنوبری
تلفن: ۸۶۰۸۳۷۸۳
نمابر: ۸۸۸۵۰۶۲۹

ستاره ریل زر
مدیرعامل:
احمد نوری طهرامند
تلفن: ۸۸۷۳۰۹۰۱
نمابر: ۸۸۷۳۲۰۰۹

پرتو بارفرابر خلیج فارس
مدیرعامل:
مهرداد نجاتی محرمی
تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶
نمابر: ۸۸۸۷۹۱۷۸

احیاء ریل ایرانیان
مدیرعامل:
مرتضی رجبی
تلفن: ۸۸۴۷۱۹۵۸
نمابر: ۸۸۴۰۳۹۶۸

خاور زمین طوس
مدیرعامل:
معین صباغی
تلفن: ۰۵۱-۳۳۴۴۶۹۰۰
نمابر: ۰۵۱-۳۳۴۴۶۹۰۰

آلتن کاروان توران
مدیرعامل:
فرشید خوارزمی
تلفن: ۰۷۶-۳۳۶۸۶۷۶۳
نمابر: ۰۷۶-۳۳۶۸۶۵۷۸

مبنا نیرو محرکه
مدیرعامل:
شهرام پوراسد مهربانی
تلفن: ۲۲۸۸۶۸۵۳
نمابر: ۲۲۸۸۶۸۵۲

صبا دریا
مدیرعامل:
اسماعیل حسینی
تلفن: ۴۴۹۴۲۷۴۹
نمابر: ۴۴۹۴۲۶۴۲

مشاورگستران صنعت آدونیس
مدیرعامل:
امیررضا زارع زاده
تلفن: ۲۶۱۴۹۶۸۵
نمابر: ۲۶۱۴۹۶۵۴

پیام ترانس
مدیرعامل:
روح ا... محمودی
تلفن: ۸۶۰۳۶۷۴۱
نمابر: ۸۶۰۳۶۷۵۲

بهینه ترابر آژور
مدیرعامل:
سمانه علیپور خوبده
تلفن: ۸۸۷۵۷۸۰۵
نمابر: ۸۸۵۰۰۶۳۴

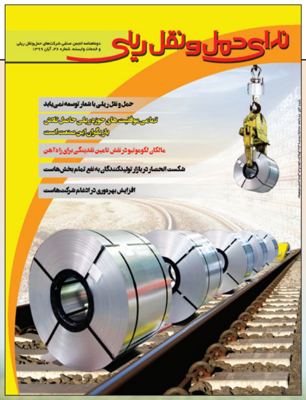
ریل ترابر توس
مدیرعامل:
حمیدرضا رستگار مقدم
تلفن: ۳۷۶۸۷۹۸۹ - ۰۵۱
نمابر: ۳۷۶۸۷۹۸۹ - ۰۵۱

رسان ریل پارس
مدیرعامل:
امین پور برخورداری
تلفن: ۸۸۷۵۷۸۰۴
نمابر: ۸۸۵۰۰۶۳۴

جهت سفارش
تبلیغات در ماهنامه
ندای حمل و نقل ریلی
با ما تماس بگیرید
۲۲۶۶۸۶۵۶

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.

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

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