

نمای دهن و نقل ریلی

در دوران کرونا هم از کرونا آسیب دیدیم هم از راه آهن

نگرش غیر اقتصادی بودن راه آهن اشتباه است

چرا راه آهن مشکل نقدینگی را حل نمی‌کند؟
مالکان لکوموتیو نقدینگی ندارند





اصفهان
کفریز

www.kafriz.com

Monobloc
Railway Wheels

اولین تولیدکننده ملی
چرخ مونوبلوک در ایران



دوما حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع رسانی

شماره ۴۷

انتشار: دی ۹۹

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیرمسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

مسئول تولید و آماده سازی:

الهام زرقانی

طراح و گرافیک:

محمد مهدی غفوری کفاش

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: خاتم نو ۷۷۸۱۳۳۴۹

نشانی انجمن: تهران - خیابان توحید - خیابان غلامرضا

طوسی - پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کدپستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۸۸-۱۴۱۹۵

ارتباط با انجمن: ۱۶-۶۶۵۶۵۶۱۵-۲۱

نمابر: ۶۶۵۹۴۷۴۷-۲۱

Telegram: @rtcguild

Email: info@rtcguild.com

Instagram: rtcguild

www.rtcguild.com



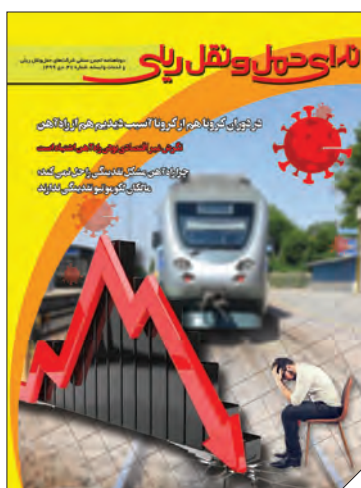
دوماهنامه "ندای حمل و نقل ریلی" آماده انعکاس دیدگاه‌ها، نظرات و مقالات صاحب‌نظران، مسئولان و هموطنان عزیز است. دوماهنامه "ندای حمل و نقل ریلی" در کوتاه کردن و ویرایش مقالات آزاد است. مقالات منتشر شده دیدگاه نویسندگان است.

ناشر: موسسه فرهنگی مطبوعاتی نشرترابری

(ناشر ماهنامه صنعت حمل و نقل و ماهنامه سفر)

سفارش تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۵۶

۲	سرمقاله
۴	در دوران کرونا، هم از کرونا آسیب دیدیم هم از راه‌آهن
۸	نگرش غیر اقتصادی بودن راه‌آهن اشتباه است
	خسارت وارده به بخش مسافری ریلی
۱۰	را هیچ‌گاه نمی‌توانیم جبران کنیم
۱۲	خرید واگن مسافری برای سرمایه‌گذار توجیه اقتصادی ندارد
۱۴	خروج ۵ رام قطار از سیر به دلیل کمبود لکوموتیو زیمنس
	هیئت مدیره واگن‌های مسافری در انجمن باید
۱۶	از هیئت مدیره واگن باری جدا باشد
۱۸	عدم تحقق تسهیلات کرونایی بخش مسافری ریلی
۲۰	مهمترین چالش؛ زیان‌ده شدن راهبری و کمبود نقدینگی
	شرکت‌های تامین اقلام مصرفی قطارها
۲۴	بیشترین ضرر را از دوران کرونا متحمل شدند
	چرا راه‌آهن مشکل نقدینگی را حل نمی‌کند
۲۶	مالکان لکوموتیو نقدینگی ندارند
۲۸	شرکت کفریز اولین تولید کننده چرخ منوبلوک در کشور
	انحصار در تولید چرخ و بانداز از یک سو
۳۰	و به چالش افتادن شرکت‌ها از سوی دیگر
	تأثیرات شیوع ویروس کرونا
۳۲	بر حمل و نقل ریلی سایر کشورها
۳۶	اهمیت روانکارها و گریس مصرفی در صنعت ریلی
۳۸	نگاهی بر حمل و نقل ریلی در سایر کشورها و چشم‌انداز آن
۴۲	بررسی افزایش ظرفیت جابه‌جایی در مترو و خطوط BRT



طرح روی جلد:
الهام زرقانی



نیازمند به تعریف مدل‌های اقتصادی با درآمدی جذاب برای سرمایه‌گذار خصوصی هستیم

مهرداد تقی‌زاده

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

باید برنامه‌ای برای استفاده کردن از منابع مالی دیگر به جز دولت داشته‌باشد. تا کی می‌خواهیم منتظر بمانیم تا مشکل مالی دولت و مشکل تحریم حل شود؟!

آیا نمی‌توان کار دیگری کرد؟ حال چند راهکار جدید افزایش توان مالی بخش ریلی معرفی می‌گردد:

بخشی از بودجه راه‌آهن صرف هزینه‌هایی می‌شود که به راحتی از سمت بخش خصوصی قابل تامین خواهد بود. برای نمونه می‌توان به پروژه‌هایی نظیر احداث برخی زیرساخت‌ها، دو خطه کردن مسیرها و ایجاد علائم و ارتباطات الکتریکی اشاره کرد. شکی نیست که برای جذب کردن بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری‌های این‌چنینی نیازمند به تعریف مدل‌های اقتصادی با سبد درآمدی جذاب هستیم که بخش خصوصی را ترغیب به انجام این کار بکند.

علاوه بر مورد فوق که می‌تواند بسیار موثر واقع شود باید توجه داشت که برای بخش مسافری صنعت ریلی علاوه بر درآمد مستقیم که حاصل از فروش بلیت است روش‌های دیگری نیز برای درآمدزایی وجود دارد. این روش‌ها را می‌توان به سه دسته تقسیم نمود.

دسته اول درآمدهای مرتبط مستقیم با بخش ریلی است. درآمدهای بلیت و تبلیغات داخل ایستگاه‌ها، سکوها و داخل قطارها، ایجاد جذابیت‌های توریستی

در سالی که گذشت مشکلات اقتصادی برآمده از تحریم‌ها و نیز شیوع بیماری کرونا، آسیب‌های جدی به صنایع مختلف در کشور وارد آورد.

صنعت حمل و نقل ریلی نیز از این لطمات و آسیب‌ها بی‌بهره نماند و به خصوص برای بخش مسافری این صنعت، مشکلات متعددی به وجود آمد و میانگین ماهیانه تعداد مسافر از دو میلیون و چهارصد هزار نفر در سال ۱۳۹۸ به هفتصد و پنجاه هزار نفر در سال ۱۳۹۹ رسید. به عبارت دیگر می‌توان گفت بخش مسافری شاهد ریزش حدوداً ۷۰ درصدی مسافران خود نسبت به سال گذشته بوده است.

بحران پیش آمده برای بخش مسافری دو دلیل عمده دارد. اولین دلیل این بحران کمبود لکوموتیو می‌باشد که خود ناشی از کمبود نقدینگی و عدم پرداخت اجاره لکوموتیوها از سوی راه‌آهن است.

اما دومین دلیل آن شیوع بیماری کرونا ست که موجب کاهش ۵۰ درصدی سیر واگن‌های مسافری شده و این مهم باعث شده تعدادی از واگن‌های مسافری در پارکینگ‌ها بمانند.

اما بدون شک برای مقابله با این مسائل راهکارهایی وجود دارد. شاید اساسی‌ترین رویکرد در رفع این مشکلات و موانع روی آوردن به سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و عدم تکیه صد در صدی به بودجه دولت باشد. بنابراین راه‌آهن



پس اگر تدابیری اندیشیده شود که حتی درصد ناچیزی از این درآمد چشمگیر به رونق صنعت حمل و نقل ریلی اختصاص داده شود، قدمی بزرگ در راستای حل مشکلات عدیده این صنعت برداشته خواهد شد.

در آغاز احداث راه آهن در کشور نیز رقم ناچیزی عوارض بر قند و شکر بسته شد، در حالی که ارتباط خاصی با حمل و نقل ریلی نداشت و در سال ۱۳۸۵ نیز با اختصاص درآمد ناشی از تغییر کاربری برخی زمین های اطراف ایستگاه های مترو تهران به شرکت مترو نیز قدم بزرگی در جبران کمبود بودجه مترو صورت گرفت. با عنایت به مطالب ذکر شده می توان گفت که راه کارهای گوناگون و خلاقانه ای برای رفع مشکلات و موانع پیش آمده در صنعت حمل و نقل ریلی وجود دارد که با رسیدگی مسئولین و کمک گرفتن از بخش خصوصی قابل اجراست. همچنین نباید فراموش کرد که این صنعت پتانسیل تبدیل شدن به صنعتی با درآمدزایی و بهره وری بسیار بالا را دارد.

علاوه بر پتانسیل درآمدزا بودن، از آنجایی که حمل و نقل ریلی نسبت به سایر شیوه های حمل و نقل کربن دی اکسید کمتری را تولید می کند محاسن محیط زیستی زیادی را به دنبال خواهد داشت.

همه این مزایا نشانگر این مهم هستند که این صنعت نیازمند به برنامه ریزی دقیق و توجه بیش از پیش مسئولین می باشد.

در ایستگاه ها، افزایش قطارهای توریستی و بالا بردن کیفیت ارائه خدمات در آن ها نمونه هایی برای این دسته از درآمدزایی ها هستند.

دسته دوم درآمدهای مرتبط غیر مستقیم با بخش ریلی است. ماده ۱۲ رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقاء نظام مالی کشور که هم اکنون در حال اجرا شدن است نوعی از این دسته درآمدهای غیر مستقیم می باشد. بنابراین ضروری است که در راستای اجرای درست و عادلانه این ماده اقداماتی صورت گیرد.

اما دسته سوم درآمدهای غیر مستقیم که می تواند بیشترین درآمد را تولید کند و تا بحال از آن غافل بوده ایم.

برخی موارد به عنوان مثال ذکر می گردد. مثلاً اختصاص ۳ درصد از درآمد کسب و کارهای اینترنتی به رونق بخش ریلی:

در یک سال گذشته به علت شیوع بیماری کرونا بسیاری از کسب و کارها متضرر شدند. در این میان درآمد مربوط به بخش IT و کسب و کارهای اینترنتی نه تنها کاهش پیدا نکرده بلکه رشد قابل توجهی داشته است.

براساس آمار اعلام شده توسط مدیر پایش تجارت الکترونیک در مصاحبه با خبرگزاری ایرنا تراکنش خریدهای اینترنتی در ۶ ماهه اول سال ۱۳۹۹ رشد ۲۸۴ درصدی نسبت به ۶ ماهه اول سال ۱۳۹۸ داشته و به رقم ۴۴۷ هزار میلیارد تومان رسیده است.

محمد رجبی مدیرعامل شرکت رجا
و رییس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی:

در دوران کرونا، هم از کرونا آسیب دیدیم هم از راه‌آهن



مغایرت‌های حساب شرکت رجا با راه‌آهن به چه صورت است اگر امکان دارد توضیحی در این خصوص بفرمایید؟

مغایرت‌های حساب‌های راه‌آهن و شرکت رجا از زمان واگذاری شرکت رجا آغاز شده است و جزئیات کار برای انتقال رجا از راه‌آهن به سازمان تأمین اجتماعی با اقدامات مؤثری انجام نشده و مستنداتی که موجود است بین دو طرف به یک میزان تقسیم نشده است. سازمان تأمین اجتماعی در زمان واگذاری، پیگیری‌ها را انجام داده و سازمان خصوصی سازی به عنوان نماینده دولت، تکلیف برخی از دارایی‌ها را روشن کرده است. خوشبختانه در مورد اقلامی که راه‌آهن بر سر آن با شرکت رجا بحث دارد و برای ما هم عجیب است، خصوصی سازی تعیین تکلیف کرده است. عمده مواردی که راه‌آهن به عنوان مغایرت حساب در حساب‌هایش دارد و هر ماه نسبت به شرکت رجا ادعای مالکیت می‌کند مربوط به خریدهای طرح است. ما بسته‌های خریدی داریم که از محل طرح‌های دولتی خریداری شده و از زمانیکه سازمان خصوصی سازی این واگذاری را انجام داده به صراحت گفته، هر آنچه از اقلام طرح که تا آن تاریخ که بعد از تاریخ مصوبه از انتهای سال ۹۲ است شرکت رجا تحویل گرفته مربوط به شرکت رجا است.

طرح‌ها به این نحو هستند، منابعی که شرکت‌های دولتی می‌توانند برای توسعه زیرساخت خود تأمین کنند می‌تواند از محل درآمد، جاری یا وام باشد. اما مواقعی هست

محمد رجبی رییس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی در گفت و گو با دوماهنامه ندای حمل و نقل ریلی به موارد مهمی در خصوص چالش‌های حمل و نقل مسافری ریلی اشاره کرد. وی معتقد است نگاه بیرون به حمل ریلی این است که این مد از حمل و نقل ارزان است و نیاز به مساعدت ندارد و در مقایسه با مدهای دیگر همانند جاده و هواپیما باید بودجه کمتری اختصاص پیدا کند اما این امر خلاف واقعیت‌هاست. سهم سرمایه‌گذاری در بخش ریلی بسیار سنگین است. ساخت یک واگن مسافری در کارخانه‌های داخلی خوشبینانه بالغ بر ۱۸ تا ۲۲ میلیارد تومان است که حدود ۴۰ مسافر جا به جا می‌کند که حدود ۲/۵ میلیارد تومان برای خرید سرمایه می‌خواهد. واگن‌های مسافری را باید حداقل نیروی کششی ۷۰ میلیارد تومانی جا به جا کند اما قیمت واحد بلیت قطار تقریباً مشابه قیمت اتوبوس است. مسئولینی که تلاش می‌کنند تا بار و مسافر روی ریل بیاورند با حمایت‌هایی که امروز صورت می‌گیرد، امکان پذیر نیست. آمارها نشان می‌دهد در سال ۸۹ بیش از ۱۸۰۰ واگن مسافری داشته‌ایم و در سال ۹۹ حداکثر ۱۱۵۰ واگن مسافری داریم. یعنی طی ۱۰ سال رشد چشمگیری در افزایش ناوگان نداشتیم. البته در این دوره نسبت به خارج کردن واگن‌ها با عمر بالا اقدام شده و اقدام درستی هم بود. رجا حدود ۴۵۰ واگن فرسوده را از رده خارج کرده و شرکت‌های دیگر هم به همین نسبت، اما امکان ورود واگن جدید صورت نگرفته است. امروز هیچ سرمایه‌گذاری انگیزه وارد کردن واگن جدید به بخش ریلی را ندارد. این موضوع اعلام خطری است که در فضایی که روی توسعه زیرساخت‌ها کار می‌شود و شاهد توسعه‌های شبکه ریلی در استان‌های جدید هستیم، اما نسبت به افزایش تعداد ناوگان مسافری هیچ شرکتی علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری نیست.

دولتمردان و سیاستمداران اقتصادی و تنظیم‌کننده‌های بودجه در مجلس برای رونق بخشیدن به بخش ریلی و جذب و ایجاد انگیزه برای سرمایه‌گذاری باید مشوق‌های ویژه در نظر بگیرند تا سرمایه‌گذار ورود پیدا کند. در برنامه‌های اجرایی توسعه شبکه‌های ریلی، استان‌های اردبیل، لرستان، کردستان و بوشهر به شبکه ریلی وصل می‌شوند و تمامی این خطوط نیاز به ناوگان دارند. پروسه تأمین ناوگان از بخش مالی تا مهندسی اگر با سرعت انجام شود حدود ۲ سال زمان می‌برد.

میانگین قیمت واگن در کشور ۵۴۰ هزار یورو است یعنی حدود ۱۷ میلیارد تومان. اگر این رقم ثابت بماند هیچ سرمایه‌گذاری تمایل به ورود ندارد. یک قطار مسافری ۸ واگنه که باید یک واگن ذخیره هم داشته باشد، یعنی قطار ۹ سالنه امروز حدود ۱۵۳ میلیارد تومان و یک لکوموتیو ۶۰ میلیارد تومان، حدود ۲۲۰ میلیارد قیمت دارد. این قطار روزانه در هر سرویس خوشبینانه می‌تواند ۴۸ میلیون تومان درآمد داشته باشد که با این مبلغ فقط هزینه تجهیزات تأمین می‌شود و هزینه کارمندان و دیگر هزینه‌ها بدون بودجه کافی باقی خواهد ماند.

فضا برای اقتصادی کردن توسعه ناوگان بخش مسافری به هیچ عنوان مناسب نیست و اگر دولت اقدام بایسته‌ای انجام ندهد دچار مشکل خواهد شد. امروز بخش مسافری کشور نیازمند تخصیص اعتبار برای بودجه ارزی ۴۲۰۰ تومانی است. برای خرید تجهیزات باید حتماً ارز ۴۲۰۰ تومانی تخصیص داده شود.



شرکت رجا به راه‌آهن خدمات می‌دهد در نتیجه راه‌آهن باید مطالبات شرکت را از دولت بگیرد به همین دلیل است که شرکت رجا بهای اجاره لکوموتیو را به راه‌آهن نمی‌دهد و معتقدیم که راه‌آهن پس از دریافت مطالبات ما از دولت، بهای اجاره لکوموتیو را کسر و مابقی را به شرکت برگرداند.

کرونا تنها عامل کاهش درآمد بخش مسافری نبود بلکه خسارت‌هایی که از محل لکوموتیو در بخش مسافری خوردیم نیز مزید بر علت شد



با توجه به شیوع ویروس کرونا شرکت‌های قطارهای مسافری با چالش‌های بسیاری رو به رو بوده‌اند، از جمله چالش‌ها کاهش ظرفیت مسافرها در کویپه‌های قطار بوده، در این خصوص توضیحاتی بفرمایید.

تعداد قطارها به صورت چشمگیری در ماه‌های اول شیوع ویروس کرونا کاهش پیدا کرد. در ماه اسفند مجبور شدیم کل دریافتی ناشی از پیش فروش بلیت‌ها را بازگردانیم که فشار سنگینی به این بخش بود. این موضوع بخش مسافری ریلی را زمین گیر کرد. وقتی بلیت‌ها را پیش فروش می‌کنیم منابع بدست آمده را خرج تجهیز قطارها می‌کنیم.

در ماه اول و دوم کمترین جابه جایی مسافر را در تاریخ راه‌آهن داشتیم. در ماه خرداد وضعیت با نرخ ۳۵ درصد، می‌توان گفت عادی شد. یعنی در ماه‌های خوب ضریب درآمد ۳۶ درصد بود {ضریب درآمد یعنی تعداد صندلی ایجاد و درآمد حاصله}. در الزام رعایت پروتکل‌های بهداشتی، ظرفیت را کاهش داد و به ازای هر کویپه اگر افراد غیر همانم بودند ۵۰ درصد ظرفیت باید اجرا می‌شد. میانگین، هر ۳ نفر از یک کویپه می‌توانستند استفاده کنند و نفر چهارم نمی‌توانست وارد کویپه شود.

با توجه به اینکه افزایش قیمت تایید شده بود اما امکان اجرای سیاست افزایش قیمت و تعرفه به جهت کشتش بازار نبود، هزینه‌ها در بخش ارزی رشد سرسام آور داشت و در ربالی نیز از تجهیزاتی همانند چرخ و کفیوش و مواد شوینده با بالای ۲۰۰ درصد افزایش نرخ و برخی از اقلام همانند چرخ با افزایش قیمت مواجه بودیم. قیمت چرخ از ۱۰ میلیون تومان در اوایل سال ۹۸ به رقم ۳۵ میلیون تومان در واحد چرخ در سال ۹۹ رسیدیم و به عبارتی ۳۵۰ درصد در خرید چرخ افزایش

البته اعداد و ارقامی که در دفاتر ثبت شده در ۱۰ سال گذشته آمده حدود ۹۸۰ میلیارد تومان طلب یارانه داریم.

از این ۹۸۰ میلیارد تومان یارانه تنها ۲۰ میلیارد آقای نوبخت (سازمان برنامه و بودجه) در سال ۹۷ داده و ۱۰ میلیارد قرار است در این ماه داده شود.

در کل دولت ۳۰ میلیارد تومان از ۹۸۰ میلیارد تومان، یارانه را پرداخت کرده و راه‌آهن

بابت مساعدتی که گمان می‌کند در هزینه‌های شرکت کرده یارانه تلقی کرده و از حساب بدهی‌های ماکم کرده است. ما سالانه نزدیک به ۸۰ تا ۹۰ میلیارد تومان لکوموتیو اجاره می‌کنیم.

به دلیل اینکه راه‌آهن نماینده دولت است شرکت رجا مطالباتش را از راه‌آهن طلب می‌کند. به کرات به دلیل طلبی که از دولت داریم نامه به راه‌آهن زده‌ایم که نمی‌توانیم قطارها را سیر دهیم اما راه‌آهن گفته سیر دهید و طلب‌ها را حساب می‌کنیم.

در سال ۹۹ میانگین قیمت هر سفر حومه‌ای ۴۴ هزار تومان است اما امروز میانگین ۳۵۰۰ تومان می‌گیریم و سال‌های قبل کمتر دریافت می‌کردیم. فاصله این مبلغ را دولت باید برعهده گیرد یا باید دارایی‌های شرکت رجا را اجاره کند که این کار را انجام نداده است. در همه سنوات گذشته نیز بدهی‌های ما را نداده است درحالی که در تهران روزانه، نزدیک به ۴۰ سیر به کرج، پرند، گرمسار، قم و هشتگرد داریم. براساس این سیرها باید مبالغ محاسبه شود، تا دفتر رییس جمهور هم برای این امر پیگیری کرده‌ایم، دفتر رییس جمهور این موضوع را تایید می‌کند. جلسه‌ای را آقای جهانگیری در سال ۹۷ با حضور وزرای وقت آقایان: آخوندی و ربیعی برگزار کرده و تاکید کردند که سازمان مدیریت نسبت به محاسبه نفر-کیلومتر حمل و نقل حومه‌ای، مبلغ را برای رجا محاسبه کنند. البته در بودجه سنواتی نیز با عنوان یارانه حمل و نقل حومه‌ای وجود دارد. این داستان در مورد مترو نیز وجود دارد که یارانه را به مترو پرداخت می‌کنند و مترو یارانه برق نیز دارد اما ما گاز و ویل را با قیمت آزاد و حتی با ارزش افزوده می‌خریم.

گاز و ویل را از مجموعه راه‌آهن به جای ۳۵۰ هزار تومان، ۵۵۰ هزار تومان خریداری می‌کنیم. هیچ سوبسیدی در بخش حمل و نقل ریلی نیست.

که دولت بر اساس شرایط جامعه و مطالعات زیرساختی در بخش تأکید می‌کند که با این میزان پول نمی‌توان توسعه داد، گزارش یا درخواستی مبنی بر اینکه برای توسعه تعداد ناوگان کشور، دولت باید کمک ویژه کند که منابع را خود دولت باید تأمین کند. این کار نیز انجام شده و در سال‌های ۸۲، ۸۳ و ۸۴ طرح‌های مختلفی در این زمینه با شماره‌هایی اعلام کردند و دولت نیز تعهد کرده بودجه سالانه آن‌ها را بپردازد. این طرح‌ها در زمان شرکت رجا به عنوان مجری طرح، تحویل گیرنده ناوگان مانند ترن‌ست‌ها، ریل باس و دوطبقه‌ها واگذار شده و طرح به تعبیری نیمه تمام مانده است. واگن‌های مولد برق و سایر موارد مطرح شده تحویل رجا شده است لذا دلیل مطرح کردن راه‌آهن روی این موارد بحث برانگیز بوده زیرا قبل از واگذاری شرکت رجا تعیین تکلیف شده، حتی مولدها و واگن‌های غزال فروخته شده است.

طرح‌های نیمه تمام در زمان واگذاری را سازمان خصوصی‌سازی تعیین تکلیف کرده و گفته هر آنچه از طرح‌هایی که تا زمان واگذاری تحویل رجا شده دارایی‌های شرکت رجا است و باید ثبت شود و آن‌هایی که نیامده مربوط به راه‌آهن است و راه‌آهن نیز ادعایی در این خصوص ندارد.

به عنوان مثال از مجموع ریل‌باس‌هایی که رجا تحویل گرفته بود و تعدادی که بعد از طرح آمده {البته با این شائبه که رجا می‌توانسته تمامی را تحویل بگیرد و خود را به دولت بدهکار کند} شرکت رجا ریل‌باس‌های خودمان را که تعداد ۱۴ تا می‌باشد تحویل گرفته و بعد از اینکه شماره‌های ۱۵، ۱۶ و ۱۷ را تحویل گرفت مدیریت و نگهداری کردیم. در سال ۹۶ سه ریل باس را تحویل راه‌آهن داده‌ایم و به دلیل اینکه در آن زمان راه‌آهن هنوز زیرساخت لازم برای نگهداری را نداشت در رجا بود و پس از آن با ورود ریل‌باس‌های جدید برای نگهداری قراردادی را بستند و سه ریل‌باس را به راه‌آهن برگردانیم.

در مورد ترن‌ست‌ها نیز در قانون آمده که ۸۰ تا ۱۰۰ واگن ترن‌ست قبل از واگذاری وارد رجا شده و مالکیت ۲۰ واگن ترن‌ست دیگر با راه‌آهن است. اکنون نیز واگن پارس هنوز ۸ ترن‌ست باقی مانده را تولید نکرده و باید تحویل راه‌آهن شود. از سوی دیگر شرکت رجا بابت یارانه‌هایی که بابت قطارهای حومه‌ای و تکلیفی باید بگیرد متأسفانه طی ۱۰ سال گذشته هیچ مبلغی دریافت نکرده است، در حالیکه ردیف بودجه دارد و نماینده دولت، راه‌آهن است و باید یارانه را دریافت و به شرکت رجا بدهد.



منابع لازم روبه رو بودیم و طبق برنامه پیش نرفتیم و حداکثر تا ۳۵ درصد از برنامه را می‌توانیم پیش ببریم.

خدماتی که در قطارهای مسافری با توجه به شیوع ویروس کوید ۱۹ به مسافران داده می‌شود چگونه است؟

خدمات مسافری متأثر از شرایط شیوع ویروس کوید ۱۹ در قالب دستورالعمل‌های اجرایی که توسط سازمان بهداشت کشور ابلاغ شده صورت می‌گیرد و قطعاً تأثیرات آن کاهنده و مراقبتی بوده. در همین راستا شرکت‌ها بسته‌های پذیرایی را محدود کرده‌اند و مواد ضدعفونی و ماسک را اضافه کرده و در شرایط طبخ محدودیت‌های جدیدی اعمال شده است. سرو غذا با تنوع گذشته وجود ندارد و شرکت‌هایی که می‌توانند از کترینگ‌های مورد تأیید غذا را تهیه کنند محدود شده‌اند زیرا قدرت عمل در گذشته بیشتر بود و امکان ارائه خدمات در داخل قطار وجود داشت اما امروز باید بسته بندی در بیرون قطار انجام شود و سپس وارد قطار شود که دردسرهایی دارد. سطح عمومی رضایت خدماتی که به مسافران می‌دهیم را دریافت کردیم و در مقایسه با بقیه روش‌های حمل و نقل همانند جاده‌ای و هواپیمایی، خوشبختانه جایگاه خوبی داریم.

ستاد ملی کرونا، وزارت بهداشت و آقای رییس جمهور نیز از عملکرد بخش مسافری ریلی در دوره کرونا رضایت کامل داشتند و شخصاً از تلاشی که شرکت‌ها از ایجاد فضای ایمن برای مسافران انجام دادند تشکر کردند.

بررسی‌ها نشان می‌دهد آمار تأیید کنندگان مبنی بر اینکه افراد در سفر با قطار دچار کرونا شده باشند نداریم.

در خصوص کمبود لکوموتیو در بخش مسافری با چه چالش‌هایی رو به رو هستید؟

متأسفانه در شرایط کرونایی با توجه به مشکلاتی که در بخش مسافری {کاهش شدید مسافر} داشته‌ایم، برای درخواست قطار اضافه کردن، راه‌آهن امکان ارائه خدمات لکوموتیو نداشت. به عبارتی هم از کرونا خورده‌ایم هم از راه‌آهن. در برخی هفته‌ها این امکان بود که قطار اضافه کنیم اما به دلیل اینکه لکوموتیوهای بخش مسافری که مختص به لکوموتیوهای زمین‌سست هستند زمین‌گیر شده‌اند، فشار بسیاری را به بخش مسافری وارد

می‌شویم هنوز تسهیلات بخش ریلی به غیر دو سه شرکت پرداخت نشده و شرکت‌هایی هم که تسهیلات را دریافت کرده‌اند شرایط بسیار سختی را در این راه گذرانده‌اند. شرکت‌هایی همانند شرکت جویبار که توانسته وام را دریافت کند ضامن آن شرکت‌هایی همانند عمران کرمان و ارگ بم بوده‌اند که شرکت‌های بزرگی هستند.

بهره تسهیلاتی که قرار است بدهند چند درصد است؟

بهره وام ۱۲ درصد است که اگر در شرایط پرداخت مشکلی پیش آید سود تسهیلات ۱۸ درصد می‌شود. البته همین سود ۱۲ درصد نیز مشکلات را دو چندان می‌کند. درآمد پایین است و باید برای پرداخت حقوق و دستمزد و اقلام مورد نیازمان وام ۱۲ درصد بگیریم. امسال ما نزدیک ۲۵ درصد هزینه‌های بازار را می‌دهیم و تحمیل هزینه ۱۲ درصدی برای بازگشت تسهیلات با خود شائبه‌هایی دارد. تعیین مقدار تسهیلات برای شرکت‌ها توسط معاونت مسافری راه‌آهن و بر اساس سهم بازار و تعداد ناوگانی که شرکت‌ها دارند مشخص می‌شود.

با توجه به شیوع ویروس کوید ۱۹ آیا قطارهای شرکت‌های مسافری از سیر خارج شده است؟

حدود ۷ ماه است که بزرگترین پارکینگ‌های ریلی کشور تشکیل شده و قطارهای مسافری بسیاری در پارکینگ‌ها خوابیده‌اند. در بهترین شرایط در این دوران ۴۰ درصد ناوگان مسافری ریلی در سیر بوده است.

با توجه به اینکه حدود ۴۰ درصد قطارها از سیر خارج شده‌اند آیا زمانی مهیا شده تا قطارهای مسافری وارد تعمیرات اساسی شوند؟

در خصوص بخش تعمیرات دو دسته فعالیت داشته‌ایم. فعالیت‌هایی که از محل تبصره ۱۸ که مربوط به بازسازی واگن‌ها بوده که کم و بیش در حال انجام است. در خصوص تعمیرات اساسی نیز در حال انجام است اما آهنگ شتاب آن به دلیل عدم وجود منابع کند است. تعمیرات سالیانه نیز همانند گذشته انجام می‌شود زیرا تا انجام نشود مجوز سیر نمی‌گیرد. اصلی‌ترین بخش که مقرر بود در سال ۹۸ و ۹۹ کار جدی روی آن انجام شود بازسازی واگن‌های با عمر بالای ۳۰ سال بود که شتاب کمی پیدا کرد و با تعطیلات و عدم وجود

قیمت داشتیم. اقلامی همانند محور و بانداز با رشد سرسام‌آور همراه بود. از یک سو با هزینه‌های سرسام‌آور و از سوی دیگر ناباورانه، درآمد شرکت‌ها با کاهش شدیدی رو به رو بود. شرکت‌های مسافری تا امروز از ذخایر انبارهایشان استفاده کرده‌اند و اگر این انبارها شارژ نشود در سال‌های پیش‌رو مطمئناً با چالش بزرگی رو به رو خواهند بود.

در دوره‌ای که امروز به سر می‌بریم درآمد بخش مسافری نسبت به سال گذشته به یک پنجم کاهش پیدا کرده است. در بخش مسافری ریلی از ۱۵۰۰ میلیارد تومان درآمد وصول شده سال گذشته، امسال حدود ۲۴۰ میلیارد درآمد کسب خواهد کرد. به عبارتی در سال جاری حدود ۲۴ درصد نسبت به سال گذشته درآمد کسب می‌کنیم. هزینه‌ها به یک پنجم کاهش نیافته و به دلیل اینکه ضریب اشغال قطارها کاهش پیدا کرده اما باز همان ۸ سالن و ۱۲ مأمور اعزام می‌شود و در آمد همان ۵۰ درصد است. یعنی هزینه به کاهش تعداد قطارها ۳۰ درصد کاهش پیدا کرده اما درآمد یک پنجم است و با این درآمد کم، هزینه ۷۰ درصدی را جبران می‌کنیم. در سال جاری با توجه به اینکه شرکت رجا را باید اداره کنیم با ۵۵ درصد کسری بودجه مواجه هستیم.

ما نمی‌توانیم سفارش چرخ و اقلام مورد نیاز را بدهیم. ۵۵ درصد کسری بودجه مسأله بسیار مهمی است. همه شرکت‌هایی که در بخش مسافری فعالیت می‌کنند غیر راه‌آهنی هستند و در شرایط شیوع ویروس کوید ۱۹ انتظاراتی را از راه‌آهن داشته‌اند. بخشی از این انتظارات را راه‌آهن برآورده کرده همانند کمک‌هایی در هزینه‌های لکوموتیو به بخش مسافری، اما به معنی آن نیست که هزینه لکوموتیو کاملاً حذف شود. مقرر بوده که هزینه لکوموتیو را در ماه اول، راه‌آهن صفر کند اما شرکت‌های مسافری تقاضا دارند که هزینه لکوموتیو در دوران شیوع این ویروس صفر شود. اگر هزینه لکوموتیو صفر شود کسری بودجه به ۳۴ درصد خواهد رسید.

اگر هزینه لکوموتیو صفر نشود همان ۵۵ درصد کسری بودجه را خواهیم داشت به عبارتی ۵۵ درصد هزینه‌هایمان را بدهکار خواهیم شد. حدود ۳۰ درصد درآمد را با مولد هزینه لکوموتیو می‌گیریم که اگر این ۳۰ درصد حذف شود باز هم ۲۵ درصد به بازار بدهکار خواهیم بود.

دولت باید در این زمینه مبلغ تسهیلات را به ما می‌رساند اما امروز که وارد ماه دهم سال



داشته باشد و مسافر توان پرداخت چنین پولی را ندارد و فاصله بسیار است. ما در نهایت در مسیر تهران - مشهد مبلغ ۲۰۰ هزار تومان بتوانیم بگیریم که یک پنجم قیمت تمام شده است. اگر این زمان کاهش یابد تا دو بار این مسیر را طی کنیم به نقطه اقتصادی نزدیک خواهیم شد.

افزایش قیمت و نوسانات ارز تأثیرات منفی زیادی را بر اقتصاد حمل و نقل ریلی داشت. هزینه‌های حمل و نقل مسافری ریلی، حدود ۴۵ درصد در واگن‌های معمولی و ۶۵ درصد در واگن‌های خود کشش و لکوموتیو، متأثر از قیمت ارز است. وقتی ارز خود را در قامت دو نیم برابری نشان می‌دهد، نزدیک ۱۶۲ درصد متأثر از ارز افزایش هزینه داشته‌ایم.

تنها کششی که برای افزایش قیمت بلیت در بازار وجود دارد حدود ۴۰ درصد است. یعنی قیمت بلیت ۱۰۰ هزار تومانی ۱۴۰ هزار تومان شود. هنوز یک چهارم افزایش هزینه‌های ما را جبران نمی‌کند. ما شکاف درآمد-هزینه عمیقی در سال ۱۴۰۰ خواهیم داشت که چالش جدی است. اگر شرایط ارزی ثابت بماند به مدت ۳ سال زمان نیاز داریم تا این مشکل را رفع کنیم.

افق پیش روی بخش مسافری برای جبران هزینه و منطقی کردن قیمت خیلی روشن نیست. زیرا این نگرانی وجود دارد که هزینه‌های ناشی از بخش ارزی، خدمات ارزی شرکت را نتوانیم مدیریت کنیم. همه بخش‌های ریلی به نوعی نیروی انسانی فعالیت می‌کند که کمترین پایه حقوق را دارد و در جدول هزینه‌های شرکت کمترین هزینه را دارند و شرکت‌های مسافری از من به عنوان رییس انجمن خواسته‌اند که نگاهی به حقوق کارگران نیز داشته باشند تا بتوانند انگیزه‌های لازم را در این شرایط بد اقتصادی در نیروی انسانی ایجاد کنیم.

سرعت‌هایی که امروز در شبکه داریم این امر تحقق نخواهد یافت و به این معنی است که درآمد ما کم است و مشتری رغبتی به سوار شدن به قطار ندارد و این نگرانی وجود دارد که ما نتوانیم جایگاه بخش مسافری را با بهره‌وری مناسب حفظ کنیم.

ما در چندین محدودیت محاصره شده‌ایم. کشش بازار برای افزایش قیمت، به شدتی که هزینه افزایش یافته، وجود ندارد و ما باید به سمت بهره‌وری سوق پیدا کنیم.

بهره‌وری یعنی به جای یک بار رفتن به مسیر تبریز دو بار در این مسیر سیر داشته تا بتوانیم هزینه‌ها را تأمین و درآمد بیشتری داشته باشیم. این امر با زیرساختی که در شبکه وجود دارد امکان پذیر نیست. در مسیر مشهد که به عنوان مسیر عمومی محسوب می‌شود و بیشتر قطارها در آن مسیر سیر دارند کاهش زمان سیر را حتی در سال‌های گذشته نداشته‌ایم. ما باید به عدد ۸/۵ یا ۸ ساعت در مسیر تهران - مشهد برسیم و با رسیدن به این عدد توجیه اقتصادی پیدا می‌کند. اگر این امر تحقق نیابد هر قطاری یک بار می‌تواند در این مسیر سیر داشته باشد. در بخش قطارهای خود کشش شرکت رجا، به دلیل اقتصادی نبودن، ترن‌ست‌ها را خوابانده و امکان سیر در زمان کرونا نبود، به دلیل طولانی بودن زمان سیر صرفه اقتصادی نداشته و امکان خدمات‌رسانی برای بخش خصوصی وجود ندارد. مگر اینکه یارانه آن داده شود. برای قطار معمولی برای هر واحد نفر - صندلی، هزینه تمام شده در مسیرهای عمومی حدود ۴۴ هزار تومان در سال گذشته بوده و احتمالاً امروز هر صندلی برای هر ۱۰۰ کیلومتر به عدد ۵۸ هزار تومان رسیده است.

به عنوان مثال در مسیر تهران - مشهد حداقل باید ۵۸ هزار تومان دریافت کنم تا صرفه اقتصادی

کرد. امروز ۱۲۰ لکوموتیو زیمنسی که باید به بخش مسافری تخصیص می‌دادند حدود ۸۶ لکوموتیو زیمنس به بخش مسافری وارد شد و مابقی لکوموتیو مورد نیاز بخش خصوصی را از لکوموتیوهای باری تأمین می‌کنند و سرعت لکوموتیوها پایین‌تر است و با تأخیرهای بیش از حد از مبداء قطارها در انتهای شب مواجه هستیم. ما به دلیل کمبود لکوموتیو مجبوریم با لکوموتیوهای وارده از مسیرهای دیگر جبران کنیم. کرونا تنها عامل کاهش درآمد بخش مسافری نبود بلکه خسارت‌هایی که از محل لکوموتیو در بخش مسافری خوردیم نیز مزید بر علت شد.

اگر در ماه‌های پیش‌رو با کنترل ویروس، تقاضای سفر بیشتر شود این نگرانی وجود دارد که فرصت اضافه کردن قطار را به دلیل کمبود لکوموتیو از دست بدهیم که خسارت سنگینی به شرکت‌ها وارد می‌شود. شرکت‌هایی که با نیروهای انسانی انبوه فعالیت خود را دنبال می‌کنند، به امید آنکه بتوانند از درآمد در ماه‌های پر درآمد در فضای بهتر کرونا جبران کنند این نگرانی وجود دارد که راه‌آهن در زمینه لکوموتیو نتواند خود را به سرعت به روز کند و تعداد لکوموتیوهای مسافری را به میدان بیاورد.

آیا مشکل کمبود لکوموتیو با راه‌آهن طرح

موضوع شده است؟

جلسات متعددی با معاونت ناوگان راه‌آهن داشته‌ایم. معاونت ناوگان راه‌آهن کاملاً در این موضوع درگیر دریافت منابع از سوی دولت هستند. راه‌آهن از دولت درخواست منابع کرده است.

منابعی که در اختیار راه‌آهن باید قرار می‌گرفت از ۹۰۰ تا هزار میلیارد تومان بوده که در سال گذشته حدود ۲۸۰ میلیارد در سال گذشته تخصیص داده شده و امسال نیز به سختی منابع به راه‌آهن می‌دهند.

سرعت در قطارهای مسافری چه نقشی را ایفا

می‌کند؟

همیشه برای بخش مسافری سرعت حائز اهمیت بوده است. متأسفانه شاهد تغییر برنامه کاهنده برای سرعت در دو سال گذشته نبوده‌ایم و امسال به دلیل شرایط حاکم بدتر نیز شد. از نظر نگاه کسب و کار در بخش حمل و نقل مسافری، انگیزه سفر با قطار را برای مسافران کم می‌کند. نگاه شرکت مسافری در حمل و نقل این است که واگن مسافری بیش از ۱۴۰۰ کیلومتر سیر رود. با



گفتگو با دکتر مهرداد تقی‌زاده دبیر انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

نگرش غیر اقتصادی بودن راه‌آهن اشتباه است



دید شرکت‌ها و سازمان‌ها باید از بودجه اختصاص داده شده از سوی دولت کمرنگ و بیشتر به سمت منابع مالی دیگر با ایده و برنامه‌ریزی‌های صحیح سوق پیدا کنند. بخشی از بودجه راه‌آهن صرف هزینه‌هایی می‌شود که بخش خصوصی به راحتی می‌تواند آن هزینه‌ها را متقبل شده تا آن بودجه راه‌آهن صرف مسائل مهمی همانند تعمیرات اساسی لکوموتیو شود. امروز بخشی از بودجه راه‌آهن صرف احداث برخی مسیرها، دوخطه کردن‌ها و ایجاد علائم و ارتباطات شده که برای تمامی این موارد سرمایه‌گذار بخش خصوصی وجود دارد. مهم آن است که بسته‌های اقتصادی که تهیه می‌شود به نحوی برای بخش خصوصی جذاب باشد تا تمایل به ورود و سرمایه‌گذاری داشته باشند.

بگیرد تا با مشکلات همچون بدهی به بخش خصوصی و از سیر خارج شدن لکوموتیوها به دلیل نبود نقدینگی مواجه نباشد. در بخش ریلی استفاده از سرمایه‌گذار خصوصی امکان‌پذیر هست اما از این موقعیت استفاده نمی‌شود.

۴ منبع درآمدی برای راه‌آهن و بخش خصوصی مسافری و باری

مهرداد تقی‌زاده ۴ منبع درآمدی برای راه‌آهن و بخش مسافری و ریلی خصوصی را معرفی کرده و در ادامه بیان کرد:

- منابع درآمدی مستقیم، به عنوان مثال دریافت بهای بلیت و بار که تعرفه مشخصی دارد.
- منابع درآمدی مرتبط محسوس با بخش ریلی
- منابع درآمدی مرتبط نامحسوس
- منابع درآمدی غیر مرتبط

منابع درآمد مرتبط محسوس

منابع درآمد مرتبط محسوس همانند درآمدهایی که از غرفه‌ها در ایستگاه‌ها حاصل می‌شود. درآمدهای تبلیغاتی داخل ایستگاه‌ها را در کشورهای مختلف دیده‌ام، حتی روی سکوها تبلیغات انجام می‌شود و بابت آن شرکت راه‌آهن

بارها مطرح شده و در رگ و ریشه راه‌آهن نفوذ پیدا کرده و اینکه برای بخش خصوصی، سرمایه‌گذاری در احداث زیرساخت صرفه اقتصادی ندارد تفکری کاملاً اشتباه است و این نگرش باید تغییر کند. در کشورهای دنیا سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در احداث راه‌آهن، دوخطه و علائمی کردن راه‌آهن استقبال می‌شود و به طرق مختلف هزینه‌های انجام شده را از راه‌آهن دریافت می‌کنند. در ایران نیز در مسیر خواف به بافق که مسیر بسیار اقتصادی و بار معدنی زیادی دارد فولاد پیشنهاد سرمایه‌گذاری در دوخطه کردن به روش BOT را داده، یعنی صرفاً از طریق حمل بار بتوانند هزینه‌ها را تامین کنند. وقتی شرکت فولاد در بخش احداث ریل سرمایه‌گذاری کند مطمئناً بار کامیون‌ها را به سمت ریل سوق می‌دهند. نزدیک دو سال است که شرکت فولاد برای انجام این امر در صف شرکت راه‌آهن است، ما نمی‌دانیم که راه‌آهن پول دارد یا ندارد؟ اگر بودجه لازم را ندارد از سرمایه‌گذار بخش خصوصی استفاده کند. اگر بودجه لازم را دارد چرا خودش اقدام نمی‌کند؟

مسیر راه‌آهن بافق به اصفهان با سرمایه‌گذاری خود راه‌آهن در حال دوخطه شدن است در صورتیکه شرکت راه‌آهن برای دوخطه کردن این مسیر می‌توانست از سرمایه‌گذار خصوصی کمک

مهرداد تقی‌زاده با اشاره به فعالیت خود در زمان دکتر آقایانی در راه‌آهن بیان کرد: در زمان دکتر آقایانی واگن‌ها دست دوم بودند و مقرر شد طبق ضوابطی راه‌آهن واگن نو باری خریداری کند. قیمت واگن باری بالا بود. به پیشنهاد بنده بسته سرمایه‌گذاری با رویکرد اقتصاد مهندسی به نوعی که برای سرمایه‌گذار جذابیت داشته باشد طراحی و در شورای سرمایه‌گذاری راه‌آهن به تصویب رسید و ارسال شد. جذابیتی که در این بسته‌ها ایجاد شده بود آن بود که واگن‌ها طی سه سال با این میزان تن کیلومتر از پرداخت حق دسترسی به راه‌آهن معاف شوند. البته اکثر معاونین راه‌آهن معتقد بودند که هیچ بخش خصوصی برای خرید واگن نو ورود پیدا نمی‌کنند. در آن زمان دکتر محمدزاده معاون فنی و مهندس بابک احمدی معاون ناوگان بودند. بابک احمدی حدود دو هفته پس از این پیشنهاد به بخش خصوصی خبر داد که شرکتی برای سرمایه‌گذاری در مورد خرید ۵۰۰ واگن نو ورود پیدا کرده و فرمول بسته سرمایه‌گذاری برای آن‌ها جذابیت بسیاری داشته و شرکت‌های دیگری نیز برای سرمایه‌گذاری در این بخش حضور پیدا کردند که به دلیل الزام در تولید داخل جلوی آن را گرفتند. از نظر بنده، تفکر غیر اقتصادی بودن راه‌آهن که



درآمدهای نامحسوس

درخصوص درآمدهای نامحسوس می‌توان به بند قاف ماده ۱۲ اشاره کرد. دکتر آقایی درآمدی نامحسوس را برای بخش ریلی ایجاد کرد. وی در هیئت دولت گزارشی را مبنی بر اینکه وقتی قطار، بار یا مسافر جابه‌جا می‌کند به ازای هر تن کیلومتر یا نفر کیلومتر مقداری صرفه‌جویی سوخت ایجاد می‌شود.

هیئت دولت مجاب شد تا بخشی از این صرفه‌جویی را به بخش خصوصی بازگرداند. تقی‌زاده در خصوص پیشنهاد حق جلوگیری از آلودگی هوای بیشتر در حمل و نقل ریلی بیان کرد: می‌توان اینگونه عمل کرد مبنی بر اینکه CO₂ که راه‌آهن تولید می‌کند یک سوم ماشین شخصی و یک پنجم اتوبوس و یک بیستم هواپیما است. به ازای هر نفر کیلومتر و هر تن کیلومتر که جابه‌جا می‌شود ارزشی وجود دارد که راه‌آهن می‌تواند بهای آن را دریافت کند.

ایجاد درآمد غیر مرتبط

در خصوص درآمد غیر مرتبط باید بگویم می‌توانیم کاری را که رضا شاه کرده بود انجام دهیم که ریال روی قیمت قندوشکر اضافه کرده بود و مبلغ آن را به راه‌آهن اختصاص داده بود.

امروز می‌توانیم این سیاست را برای تجارت‌های اینترنتی اجرایی کنیم. در شرایط شیوع ویروس کرونا تجارت‌های بسیاری زمین‌گیر شدند اما در مقابل تجارت‌های دیگری که کم‌رنگ‌تر بودند پررنگ شدند و بازار خوبی را تجربه کردند. از جمله آن موارد تجارت الکترونیک و فروش‌های اینترنتی بود.

در آماري که مدير تجارت الکترونیک کشور داده است گفته شده در ۶ ماهه ابتدای سال ۹۸، درآمد فروش اینترنتی در کشور ۱۱۶ هزار میلیارد تومان بوده و در ۶ ماهه اول سال ۹۹ به ۴۴۰ هزار میلیارد تومان رسیده است. پیشنهاد می‌کنم با توجه به ۳۰۰ درصد افزایش فروش در سال ۹۹ دو درصد درآمد این تجارت را به توسعه حمل و نقل ریلی و ضرر بخش مسافری و باری تخصیص دهند. دودرصد مبلغ ذکر شده حدود ۹ هزار میلیارد تومان می‌شود که عدد چشمگیری است. حتی دودرصد دیگر هم می‌توانند به حمل و نقل عمومی شهری تخصیص دهند که کمک بزرگی به حمل و نقل عمومی درون شهری و حمل و نقل ریلی است. ۴ درصد در این تجارت مشکلی ایجاد نخواهد کرد.

با کلاس‌های مختلف اشاره کرد. هنگامیکه مردم تمایل به پرداخت هزینه برای قطارهای توریستی در کلاس‌های مختلف دارند چرا نباید دریافت کرد؟ امروز با توجه به کرونا، هتل‌ها در جزیره کیش پر از توریست هست و جا ندارند. به دلیل اینکه دولت سفر با خودرو را ممنوع کرده، گردشگران و توریست‌ها به سوی سفر با قطار و هواپیما روی آورده‌اند.

راه‌اندازی سفرهای درب به درب

دبیر اجمن صنفی در خصوص افزایش نقدینگی پیشنهاد داد: راه‌اندازی سفرهای درب به درب می‌تواند نقش موثری در افزایش نقدینگی داشته باشد. می‌توانیم بلیت را به صورت پکیج به مسافران پیشنهاد کنیم یعنی فروش بلیت به همراه ماشین که مسافر را از منزل به ایستگاه راه‌آهن و همچنین به هتل مقصد می‌رساند که مشمول هزینه بیشتری می‌شود و ایجاد نقدینگی می‌کند.

درآمدهای مرتبط محسوس حمل

بار ریلی

در خصوص درآمدهای مرتبط محسوس در مورد حمل بار ریلی می‌توان گفت: در بخش تخلیه و بارگیری سرمایه‌گذاری‌های خوب و نتیجه‌بخشی می‌تواند انجام شود. از مشکلاتی که قطارهای باری دارند اتلاف وقت در تخلیه و بارگیری است. زمانی که اتلاف می‌شود مواردی همانند افزایش هزینه واگن و عدم النفع واگن را دارد. در مواردی تخلیه و بارگیری‌ها غیر استاندارد بوده و لطماتی را به واگن‌ها وارد می‌کند. زمان تخلیه و بارگیری بسیار طولانی است و کافیسست سرمایه‌گذار خصوصی در این بخش سرمایه‌گذاری کند.

می‌تواند هزینه‌هایی را دریافت و صرف راه‌آهن کند.

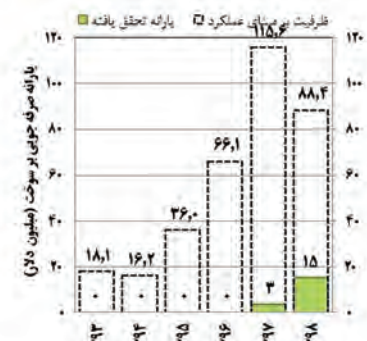
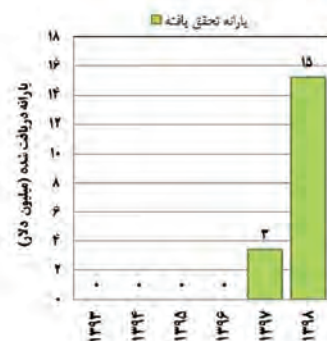
پارکینگ ایستگاه‌ها می‌تواند مشمول هزینه شود و کمک مالی برای بخش مسافری باشد. بابت ایستگاه‌هایی که می‌توانند جذابیت توریستی داشته باشند می‌توان علاوه بر محل تردد، محلی برای تفریح، قرارهای کاری و با مقاصد دیگری به غیر از سفر در نظر شود. قطارهای توریستی در سطحی بسیار وسیع با توجه به جذابیت‌های توریستی که در کشور موجود است می‌توانند با ایجاد جذابیت‌های جانبی همانند پخش موسیقی و ... فعالیت‌های خوبی داشته باشند.

راه‌اندازی اولین قطار توریستی در

کشور

تقی زاده از راه‌اندازی اولین قطار توریستی توسط شرکت رجا خبر داد و گفت: در آن زمان هیچ شرکت خصوصی بهره‌بردار نداشتیم و قصد داشتیم کاری کنیم تا سرمایه‌گذاران با راه‌آهن آشنا شوند. در آن زمان تورهای مهم مسافرتی کشور را شناسایی کردیم و روسای تورها را دعوت کردیم و قطاری را به سمت شمال از مسیر فیروزکوه حرکت دادیم. در میان سفر در چندین نقطه زیبا و خوش منظره برای دیدن و عکس گرفتن، قطار ایستاد. دکتر امامی متولی قطار سبز پس از سفر با من تماس گرفت، امامی متعجب از جذابیت‌های این سفر بود و آمادگی خود را برای سیر قطار گردشگری در مسیر شمال با سرمایه‌گذاری خود اعلام کرد. پس از آن شرکت‌های دیگر برای سرمایه‌گذاری قطار گردشگری ورود پیدا کردند. ایجاد قطارهای گردشگری می‌تواند از درآمدهای محسوس این بخش باشد. از درآمدهای محسوس دیگر می‌توان به ایجاد قرارهای گردشگری و توریستی

آیا عملکرد راه آهن در جذب منابع ماده ۱۲ مناسب بوده است؟



گفتگو با مهندس ابوالقاسم سعیدی
مدیرعامل شرکت ریل سیر کوثر:

خسارت وارده به بخش مسافری ریلی را هیچ‌گاه نمی‌توانیم جبران کنیم



انتشار ویروس کرونا در کشور و استرداد بلیت‌ها توسط مسافران، شرکت‌های مسافری در حوزه ریلی را زمین‌گیر کرد. شرکت‌های مسافری ریلی چشم امید به دریافت وام کرونایی با بهره پایین بودند که به دلیل دست اندازهای بیشمار که در راه دریافت تسهیلات داشتند نگرانی‌هایشان نه تنها کم نشد بلکه با بدهی‌های انباشته در این دوران کرونایی مواجه شدند. به دلیل اینکه این شرکت‌ها درآمد خودشان را پیش از جابه‌جایی مسافر دریافت کرده و مبلغ دریافتی بلیت را خرج بدهی‌های خود و تجهیزات لازم برای ایام نوروز کرده بودند در نتیجه در استرداد مبلغ بلیت به مسافران نیز دچار مشکل شدند. زیان شرکت‌های مسافری در این ایام کمر شرکت‌های مسافری را خم کرد و همه این شرکت‌ها را با زیان‌هایی مواجه کرد که اثرات آن را در سال آینده خواهیم دید.

مسافر از جمله انعقاد قرارداد خرید (۱۰) دستگاه واگن مسافری با استفاده از تسهیلات تبصره (۱۸) از شرکت واگن پارس بعمل آورده و در سال اخیر نیز با وجود افزایش قیمت واگن مسافری به دلایل افزایش نرخ ارز و مواد و تجهیزات اقدام به انعقاد قرارداد خرید (۲۵) دستگاه واگن مسافری با شرکت واگن پارس در وهله اول با ساخت و تکمیل استراکچر و ورود بوژی‌های لازم نموده است.

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

بدین طریق شرکت با داشتن (۵۷) دستگاه واگن تحت بهره‌برداری و (۳۰) دستگاه در مرحله‌ی قرارداد ساخت و تولید درصدد است تا ناوگان مسافری خود را حداقل به (۱۰۰) دستگاه واگن برساند.

علاوه بر افزایش ناوگان برای توسعه حمل ریلی مسافر شرکت در سال ۱۳۹۱ با شرکت در مزایده راه‌آهن توانست (۱۳۴) دستگاه واگن مخزن‌دار مخصوص حمل مواد سوختی را خریداری و بدین ترتیب فعالیت حمل ریلی خود را با آغاز حمل بار توسعه داده و شرکت در این سال‌ها با توجه به واجد شرایط بودن برای ورود به سازمان

دستگاه واگن مسافری کارکرده گردید که واگن‌های مذکور پس از ورود به ایران و تعمیر و بازسازی اساسی (۲۰) دستگاه آن در شبکه حمل ریلی مسافری وارد گردیده و (۱۰) دستگاه دیگر آن نیز در حال بازسازی سطح دو درکارخانجات داخلی کشور بوده که به لحاظ کاهش ترابری ریلی مسافر به دلایل ناشی از همه‌گیری ویروس کرونا علیرغم آمادگی برای بهره‌برداری منتظر فراهم شدن شرایط بازار برای در سیر قرار گرفتن آنها می‌باشیم، بنابراین شرکت در حال حاضر در مجموع دارای (۵۷) دستگاه واگن مسافری درجه (۱) چهار و شش تخته با متوسط عمر زیر (۲۰) سال بوده و در سال‌های اخیر اقدامات دیگری در جهت افزایش ناوگان ریلی

شرکت ریل سیر کوثر در سال ۱۳۸۲ به ثبت رسیده و با اقدامات معموله در سال ۱۳۸۴ از طریق شرکت در مزایده عمومی موفق به خرید (۲۵) دستگاه واگن مسافری وارداتی و (۲) دستگاه واگن رستوران از شرکت قطارهای مسافری رجا گردید و بدین طریق فعالیت خود را در ترابری ریلی مسافر با تمرکز و محوریت مشهد آغاز و ادامه داده تا در سال ۱۳۹۱ از طریق مشارکت در مزایده راه‌آهن و خرید (۱۳۴) دستگاه واگن مخزن‌دار مخصوص حمل مواد سوختی فعالیت حمل ریلی بار را آغاز نمود و نظر به تمایل و علاقمندی به صنعت حمل ریلی همزمان با انعقاد قرارداد با شرکت واگن پارس موفق به خرید حدود (۳۰)





وکاهش شدید مسافر و خریدهای نوروزی که صورت گرفته بود؟ در این خصوص شرکت با چه چالش‌هایی رو به رو بود و آیا تسهیلاتی در این خصوص دریافت کرده؟ تسهیلات چند درصد است؟

در خصوص عوارض و چالش‌های ماه پایانی سال شرکت به دلیل استرداد بلیت‌های فروخته شده و حذف بیش از ۸۰٪ قطارها و ۹۵٪ قطارهای شرکت به دلیل محور فعالیت به جهت اینکه اکثر مسافری بخش ریلی از طبقات متوسط و محروم جامعه می‌باشند، علیرغم وجود مجوز برای کسر ۱۰ درصد بهای بلیت‌های استرداد بر حسب توصیه مقام وزارت و مدیریت راه‌آهن تمامی شرکت‌های بخش ریلی بلیت‌های فروخته شده را بدون کسر درصد فوق مسترد و شرکت‌ها با مشکلات عدیده‌ای برای تامین نقدینگی و حتی دریافت وجوه نقد از بانک مواجه شدند و این شرکت نیز از این قاعده مستثنی نبوده و تنها تسهیلاتی که بعد از (۸۰) روز پس از پرداخت بهای بلیت‌های استرداد به بخش داده شد پرداخت تسهیلات بانکی ۶ ماهه با نرخ ۱۸٪ بوده که بعضاً شرکت‌ها به لحاظ بالا بودن نرخ و شرایط و مدت از دریافت آن صرف‌نظر نمودند و به دلیل عدم توفیق در باز پرداخت ناشی از ادامه رکود فعالیت و نداشتن نقدینگی بانک، ناچار به تمدید یک دوره (۶) ماهه دیگر گردیده که با چشم‌انداز آتی و روند فعلی بعید بنظر می‌رسد که شرکت‌ها در سررسید بعدی نیز بتوانند وام دریافتی را مسترد نمایند

چه اقداماتی در خصوص ارائه خدمات به مسافران نوروزی امسال با توجه به وجود ویروس کرونا انجام داده‌اید؟

خدمات ارائه شده به مسافری نوروزی سال جاری حمل ریلی با توجه به پیدایش غیر مترقبه و دور از اطلاع رسانی قبلی باید گفت که در ایام نوروز اصولاً قطارها بدلیل نبود مسافر سیری نداشتند و تعداد محدود و اندکی در مسیرهای پر تردد نظیر تهران- مشهد با حداقل مسافر در سیر بوده و بنابراین در شرایط کرونایی می‌توان گفت که سرویس و خدمات ویژه‌ای غیر از آنچه که در سنوات گذشته و دیگر ایام ارائه می‌گردیده جز حداقل خدمات... و ماسک داده نشده و امیدواریم با ریشه کن شدن ویروس و بهبود اوضاع و احوال در سال جاری بتوانیم به جبران مافات سرویس و خدمات بهتری را به مشتریان عزیزمان ارائه نماییم.

سال جاری نرخ تولیدات نظیر مواد لبنی و حتی نوشابه چندین بار افزایش یافته و دولت و بخش نیز هیچ حمایت و تسهیلاتی برای نوسازی ناوگان در اختیار بخش مسافری و تعمیرکاران قرار نداده بلکه سازمان‌هایی نظیر تامین اجتماعی برای تاخیر در پرداخت حق بیمه روزانه جرمیه مطالبه و فعالیت‌های تولیدی را با چالش مواجه می‌نماید.

با توجه به شیوع ویروس کرونا چه تعداد از قطارهای شرکت از سال گذشته تا امروز از سیر خارج شده و آیا فرصتی فراهم شد تا به تعمیرات اساسی قطارها برسید؟

تعداد خروج قطارهای مسافری خارج شده از سیر بیش از ۶۰٪ ناوگان شرکت بویژه در نیمه اول سال بوده که احتمالاً نسبت به سایر شرکت‌های ترابری ریلی مسافر به لحاظ محور فعالیت از یکطرف و نرخ استفاده از دیزل برای واگن‌های جدید ورود نسبت به سایر شرکت‌ها بیشتر باشد و در مجموع جابجائی مسافر شرکت نسبت به متوسط سنوات گذشته به حدود ۲۰٪ بدلیل کاهش شدید تقاضا از یک طرف و رعایت دستورالعمل‌های ستاد ملی کرونا در راستای رعایت فاصله اجتماعی در داخل قطارها و عمدتاً استفاده از (۵۰٪) ظرفیت واگن‌ها کاهش یافته و بخش مسافری را با چالش شدید و زیادی روبرو نموده است.

با شروع و شیوع ویروس منحوس کرونا و محور و حوزه فعالیت ریلی شرکت حدود ۶۰٪ از قطارهای شرکت کاهش یافته و اگرچه شاید تصور شود که با این کاهش ناوگان در سیر فرصت مناسبتری برای انجام تعمیرات حاصل شده باشد لکن به دلایل دیگری نظیر کاهش میزان درآمد کمبود نقدینگی و بالا رفتن بی‌ضابطه قیمت مواد و قطعات و از طرفی کاهش فعالیت‌های تعمیراتی نظیر حضور حداکثر ۵۰ درصد نیروهای تعمیراتی در کارگاه‌ها و محدودیت‌های شهری و شب کاری و... می‌توان گفت فرصتی نه تنها مازاد نسبت به سالیان قبل حاصل نشده بلکه کاهش هم یافته باشد. کاهش سلامت نیروها و شادابی پرسنل تعمیراتی به لحاظ مسائل درآمد و مشکلات معیشتی نیز مزید بر علت بوده و در مجموع می‌توان گفت فرصت مورد انتظار حاصل نشده است.

به دلیل شیوع ویروس کرونا شرکت‌های مسافری با چالش‌های بسیاری رو به رو شدند از جمله استرداد کامل بلیت‌های فروخته شده

فرابورس و اقدامات بعمل آورده در سال ۱۳۹۵ موفق به ورود به سازمان فرابورس گردیده و در حال حاضر ۴۰٪ سهام شرکت در اختیار متقاضیان سرمایه‌گذاری در بازار سرمایه می‌باشد. تلاش‌هایی را برای افزایش ناوگان باری از جمله خرید (۵۸۶) دستگاه واگن لبه کوتاه از یکی از شرکت‌های داخلی بعمل آورده مترصد از گسترش و توسعه ناوگان باری نیز بوده و به همین دلیل با تفکیک فعالیت‌های باری از فعالیت‌های مسافری در سال ۱۳۹۷ از طریق شرکت جدید تاسیس به نام پرتو بار فرابر خلیج فارس و انتقال تمامی ناوگان باری خود به این شرکت اقدامات توسعه‌ای در بخش باری را اخیراً با تلاش برای افزایش ناوگان حتی المقدور با استفاده از تسهیلات بخش آغاز نموده و امیدوار است با همراهی راه‌آهن و نظام بانکی بتواند منابع مناسب و ارزان قیمت را برای استفاده از ظرفیت داخلی فراهم آورد. بدین ترتیب فعالیت مسافری در شرکت ریل سیر کوثر با ظرفیت جابجایی سالانه (۷۵۰) هزار نفر مسافر و عملیاتی فعلی (۶۰۰) هزار نفر در سال ادامه داشته و شرکت اقماری پرتو بار فرابر خلیج فارس عهده‌دار حمل بار عمدتاً مواد معدنی و مواد سوخت باشد و علیرغم بالا بودن هزینه سرمایه‌گذاری و پایین بودن نرخ سود تلاش در جهت افزایش سهم بار و بویژه مسافر دارد.

ناگفته نماند نیمی از ناوگان مسافری شرکت وارداتی، در حال حاضر دارای عمر (۱۵) سال و (۳۰) دستگاه دیگر نیز پس از ورود به کشور بازسازی، نوسازی و مجهز به تجهیزات رفاهی گردیده بطوریکه برای بازسازی هر یک از واگن‌های جدید ورود بالغ بر (۳۰) میلیارد ریال هزینه داشته و همزمان دارای (۲) فقره قرارداد (۱۰) و (۲۵) دستگاه ساخت واگن با شرکت واگن پارس می‌باشد.

چالش‌های موجود در نوسازی ناوگان مسافری کمبود منابع مالی و در مرحله بعد کافی نبودن فضاهای تعمیراتی و عدم حمایت عملی بخش می‌باشد در حالیکه تعرفه حمل مسافری کمتر از یک پنجم نرخ واقعی خود می‌باشد و قیمت مواد و لوازم و قطعات مورد نیاز برای بازسازی و تعمیرات واگن بویژه در سال جاری با افزایش غیرمترقبه نرخ ارز افزایش داشته و تعرفه مسافری صرفاً ۲۰ درصد افزایش یافت که آنهم بدلیل افت شدید تقاضا ناشی از گسترش ویروس کرونا و تاکیدات موکد ستاد ملی کرونا و توصیه‌های مسئولین در راستای جلوگیری از شیوع بیماری فوق و سلامتی هموطنان عملاً محقق نگردیده به عنوان مثال در

گفتگو با مهندس اصغر وفاجو،
مدیرعامل شرکت راه‌آهن شرقی بنیاد:

خرید واگن مسافری برای سرمایه‌گذار توجیه اقتصادی ندارد



شرکت راه‌آهن شرقی بنیاد با برند "بن ریل" ضمن دارا بودن استاندارد ۴ ستاره کیفیت از راه‌آهن آلمان، نخستین شرکت خصوصی حمل و نقل ریلی کشور است که در سال ۱۳۷۳ با خرید ۱۰ دستگاه واگن مسافری کار خود را آغاز نمود. در یک روند رو به رشد تعداد واگن‌های مسافری شرکت راه‌آهن شرقی بنیاد به ۱۵۹ دستگاه واگن افزایش یافته است. بن ریل با دارا بودن جوان‌ترین ناوگان ریلی مسافری در ایران، ظرفیتی معادل ۲ میلیون نفر در سال را ایجاد نموده است و از حیث تعداد مسافر جایزا شده، هم‌اکنون با سهمی حدود ۱۱ درصد در جایگاه دوم شرکت‌های حمل و نقل مسافری ریلی کشور قرار دارد. در خصوص چالش‌هایی که این شرکت در دوران شیوع ویروس کرونا داشته با اصغر وفاجو، مدیرعامل شرکت گفتگو کردیم که به آن می‌پردازیم:

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

در سال ۹۶ شرکت راه‌آهن شرقی بنیاد در راستای رسالت اجتماعی خود و به منظور توسعه ناوگان ریلی خود، اقدام به اخذ ۲ مصوبه از بنیاد مستضعفان می‌کند که پیرو آن در ابتدا خرید ۳۶ دستگاه واگن ساخت داخل به منظور حمایت از تولید ملی، ارتقای صنعت داخلی و اشتغال‌زایی و در مرحله بعد خرید ۳۷ دستگاه واگن خارجی در راستای حمایت از شرکت‌های پیمانکار در حوزه بازسازی به مدت سه سال در دستور کار قرار گرفت که متأسفانه به دلیل مشکلات بوجود آمده از جمله تحریم‌های تحمیلی و زیان‌های مالی ناشی از پاندمی، تاکنون فقط خرید ۷ دستگاه واگن داخلی محقق شده است. گفتنی است که ناوگان شرکت بن ریل در صنعت ریلی به عنوان جوان‌ترین ناوگان ریلی مسافری شناخته شده می‌باشد و دیدگاه مدیران ارشد در سال‌های گذشته بر مبنای نوسازی استوار بوده است.

اما در خصوص تناسب درآمد و سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل ریلی مسافری لازم است به نکته‌ای اشاره کنم:

یک دستگاه واگن مسافری تولید داخل کشور، مبلغی بین ۱۴ تا ۱۵ میلیارد تومان به نرخ امروز قیمت دارد و شرکت‌های مسافری در حالت نرمال و با شرایط فعلی حاکم بر صنعت (حتی بدون لحاظ کردن محدودیت فاصله‌گذاری اجتماعی) و با توجه به درآمد یک واگن و هزینه‌های آن، به هیچ عنوان توجیه سرمایه‌گذاری نخواهد داشت. درحالی‌که دولت می‌تواند با حمایت از تولید کنندگان واگن و تخصیص فولاد با نرخ یارانه‌ای به ایشان، بهای تمام شده واگن را به شدت کاهش داده و ضمن رونق تولید و اقتصادی سازی حمل و نقل ریلی موجب رعایت حال مصرف‌کننده نهایی که مسافران هستند را نیز فراهم آورد. یعنی یک تیر و چند نشان.

با توجه به شیوع ویروس کرونا چه تعداد از قطارهای شرکت از سال گذشته تا امروز از سیر خارج شده و آیا فرصتی فراهم شد تا به تعمیرات اساسی قطارها برسید؟

یک رام قطار در مسیرهای قم - مشهد و دو رام در مسیر تهران - مشهد و یک رام قطار نیز در مسیر طیس - مشهد از سیر خارج شده است. تعمیرات اساسی واگن‌ها نیز با توجه به خارج

شدن واگن‌های مذکور از سیر در مورد واگن‌هایی که نیاز به تعمیرات داشته‌اند به انجام رسیده یا در حال انجام است. ضمن اینکه چندین سناریو با هدف تبدیل واگن‌های موجود به واگن‌های مورد نیاز در شرکت، در حال بررسی و اجرا می‌باشد. به دلیل شیوع ویروس کرونا شرکت‌های مسافری با چالش‌های بسیاری رو به رو شدند از جمله استرداد کامل بلیت‌های فروخته شده و کاهش شدید مسافر و خریدهای نوروزی که صورت گرفته بود. در این خصوص شرکت بن ریل با چه چالش‌هایی رو به رو بود و آیا تسهیلاتی در این خصوص دریافت کرده؟ تسهیلات چند درصد است؟

یقیناً شرکتی که خدمات اصلی آن حمل و نقل مسافر است، با شیوع بیماری کرونا و بوجود آمدن این بحران، با مشکلات شدیدی مواجه خواهد شد. به طوری که در ایام نوروز، حدود ۹۰ درصد از بلیت‌ها استرداد شد. دیگر چالشی که با آن مواجه بودیم، دستور العمل‌های ابلاغی از جمله فاصله‌گذاری اجتماعی بود که باعث شد تمامی شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسافری از جمله بن ریل با ۵۰ درصد ظرفیت واقعی امکان خدمت رسانی داشته باشند.

بنابر این هم منابع مالی درآمدی خود را از دست

توجه به مزایا و محاسن حمل و نقل ریلی همچون جلوگیری از آلودگی هوا، کاهش مصرف سوخت و همچنین کاهش تصادفات و سوانح جاده‌ای و ... جا دارد که مسئولان در خصوص نرخ‌گذاری بلیت قطارها عنایت و همراهی مناسب‌تری داشته باشند.

در خصوص تعمیرات ناوگان و نگهداری آن با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟

از مشکلات نگهداری و تعمیرات می‌توان به موارد ذیل اشاره داشت:

- افزایش قیمت قطعات تخصصی ریلی به تبع افزایش نرخ ارز
- مشکلات خطوط ریلی که منجر به خرابی قطعات گران قیمت واگن از جمله چرخ می‌گردد
- برخورد سلیقه‌ای بازرسین در تشخیص نوع تعمیرات
- وجود مشکل در تامین و تدارک قطعات از خارج از کشور

انجمن تا چه میزان می‌تواند در حل مشکلات شرکت‌های ریلی و انتقال آن به مدیران راه‌آهن موثر باشد و نظر جنابعالی در خصوص نحوه انجام وظائف انجمن چیست؟

اصولا انجمن‌ها، سندیکاها، NGO ها و ... ایجاد می‌شوند تا زبان واحدی برای انتقال مشکلاتشان به مدیران سطوح بالاتر ایجاد کنند. اما در مورد این که آیا این موثر است یا نه، باید گفت بله. اما مشکل اینجاست که انجمن‌ها چقدر فعال هستند.

خوشبختانه در چند سال اخیر انجمن حمل و نقل ریلی با حضور پررنگ خود در انتقال مسائل و مشکلات سطوح عملیاتی همچون شرکت‌های صنعت ریلی، به سطوح تصمیم‌ساز و تصمیم‌گیر همچون راه‌آهن و وزارت راه و حتی سازمان‌های فراتر از آن، به ایفای رسالت خود پرداخته و طیف گسترده‌ای از مسائل را به ایشان انتقال داده است. بدیهی است رفع هریک از این مشکلات و موانع عزم و همت حداکثری همه مراجع و مصادر امور را می‌طلبد که امیدوارم اینچنین شود.

به دلیل اعمال تحریم‌های تحمیلی، راه‌آهن ج.ا.ا در تامین قطعات لوکوموتیو با مشکلات فراوانی مواجه شده است و تعداد کشنده‌های آماده به سیر به شدت کاهش یافته است. این امر موجب شده راه‌آهن برای تامین نیروی کشش در بسیاری از مسیرها با چالش روبرو باشد



راه‌آهن ج.ا.ا در تامین قطعات لوکوموتیو با مشکلات فراوانی مواجه شده است و تعداد کشنده‌های آماده به سیر به شدت کاهش یافته است. این امر موجب شده راه‌آهن برای تامین نیروی کشش در بسیاری از مسیرها با چالش روبرو باشد و حتی در مسیرهایی که نیروی کشش تامین می‌شود، برخی از آن‌ها در طول مسیر دچار نقص فنی شده و حرکت قطارها را با اختلال مواجه نماید.

ادامه دار شدن این مشکلات، قطعا نارضایتی مسافران را بدنبال داشته و موجب کاهش مطلوبیت سفر با قطار خواهد شد که امیدواریم به زودی این مشکلات رفع شود.

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

با توجه به درخواست انجمن صنفی شرکت‌های ریلی و با توجه به پایین بودن قیمت بلیت قطارهای مسافری نسبت به دیگر وسائل نقلیه بین شهری، شورای عالی ترابری تقریباً هر سال، یکبار، به صورت محدود اجازه افزایش قیمت را به شرکت‌های ریلی می‌دهد. اما همچنان قیمت بلیت قطار نسبت به دیگر وسائل نقلیه پایین‌تر بوده و افزایش تورم در سال‌های اخیر موجب افزایش شدید هزینه‌های این شرکت‌ها شده است که با

دادیم و هم هزینه‌های بسیار زیادی به منظور خرید کالاهای بهداشتی از جمله ماسک، الکل و مواد ضدعفونی‌کننده داخل قطار و ... به شرکت تحمیل شد. از طرفی تسهیلاتی که از طرف دولت قرار بود به منظور حمایت از صنایع حمل و نقل ریلی به شرکت‌ها واگذار شود، تامین اعتبار شد و به شرکت بن ریل هم مبالغی تخصیص داده شد اما پیچ و خم‌های اداری و مشکلات بانکی باعث شده که دولت تاکنون هیچ تسهیلاتی را به بن ریل پرداخت نکرده باشد.

چه اقداماتی در خصوص ارائه خدمات به مسافران نوروزی امسال با توجه به وجود ویروس کرونا انجام داده‌اید؟

با وجود همه مشکلات، شرکت بن ریل با رعایت طرح جدید فاصله‌گذاری اجتماعی (حضور حداکثر دو نفر و یا اعضای یک خانواده در هرکوپه)، ضد عفونی کلیه سطوح واگن‌ها (کوپه، راهرو، دستشویی و...)، کنترل سلامت مامورین قبل از اعزام، تجهیز و الزام مامورین قطار به استفاده از ماسک و دستکش و اسپری ضدعفونی‌کننده، ارائه آموزش‌های لازم به ماموران قطار برای کنترل و رعایت بهداشت، در دسترس بودن محلول‌های ضد عفونی‌کننده در قطار برای مسافران و استفاده از ظروف یکبار مصرف برای پذیرایی و ارائه غذاهای بسته بندی شده در قطارهای خود تلاش می‌کند تا سفری ایمن و سلامت را برای مسافران خود فراهم نماید.

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

متأسفانه به دلیل اعمال تحریم‌های تحمیلی،



گفتگو با مهندس سیدرسول میراحمدی،
مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی نورالرضا:

خروج ۵ رام قطار از سیر به دلیل کمبود لکوموتیو زیمنس



توقف عرضه در بازار سرمایه، قوانین شرکت‌های سهامی خاص بر آن مترتب است. این شرکت از زیرمجموعه‌های هلدینگ سرمایه‌گذاری حمل‌ونقلی توسعه ترابری ایرانیان است که با توجه به اینکه این هلدینگ متعلق به بانک قوامین بود، پس از ادغام آن بانک در بانک دولتی سپه، یک شرکت ماهیتا دولتی به‌شمار می‌رود.

پس از معرفی کامل شرکت نورالرضا، مهندس میراحمدی در خصوص نوسازی ناوگان، مشکلات ناشی از همه‌گیری ویروس کرونا و بلیت‌های استرداد شده، مشکلات کمبود لکوموتیو گرم و دیگر مشکلات توضیحاتی دادند که به آن می‌پردازیم:

میراحمدی در خصوص چالش‌های نوسازی ناوگان بیان کرد: شرکت نورالرضا پس از آغاز بهره‌برداری از ناوگان نوساز خود از سال ۹۱، وارد فاز ۳۰ ساله بهره‌برداری شد و با گذشت حدود یک دهه از قرارداد، ۵ طرح اصلی جهت توسعه ناوگان خود است تا طبق سند برنامه‌ریزی استراتژیک خود، در کنار خدمت‌رسانی شایسته به هم‌میهنان عزیز، سود سهامدار و توسعه سهم از بازار و جذب درآمد خود را افزایش دهد. در همین راستا و جهت حمایت از صنعت ساخت ماشین‌آلات ریلی داخلی، تفاهم‌نامه‌هایی با چهار شرکت بزرگ در این حوزه به امضاء رسانده که با پشتیبانی فنی گروه CRC چین (که سازنده واگن‌های نور بوده است؛) طرح‌های توسعه خود را به اجرا درآورده که البته موضوع پاندمی کرونا، اجرای این طرح‌ها را موقتا متوقف کرده است، لکن امیدوار هستیم با عبور از شرایط کنونی، طرح‌های مذکور به مرحله اجرا درآید. در حال حاضر بنا بر کاهش ارزش پول ملی و قیمت تمام شده بالای ساخت یک واگن، طرح‌های جایگزین که نیاز به سرمایه‌گذاری مستقیم کمتر مجموعه دارد، در دستور کار سهامداران، هیئت

که عنوان یکی از شرکت‌های برتر از نگاه مشتری را برای شرکت به ارمغان آورده، نتیجه هدف‌گذاری شرکت در این حوزه و مؤید این است که اولویت شرکت مشتری‌مداری است.

میراحمدی در ادامه گفت: با عنایت به مقدمه مذکور و بطور خلاصه شرکت نورالرضا با ۶۴ واگن مسافری و ۱۱ واگن خدماتی و ۸ رام قطار در مسیرهای تهران-مشهد (۲ رام روزانه)، اصفهان-مشهد (۲ رام روزانه)، تهران- شیراز (۲ رام روزانه)، کرج-مشهد (یک رام روزانه) و قطار مهدیس که در مسیرهای بستان‌آباد-مشهد و مشهد-قم (یک رام روزانه) به خدمت‌رسانی به مردم عزیز کشورمان مشغول است. البته بعلاوه نتایج منبعث از پاندمی ویروس کرونا، نوع فعالیت‌های عملیاتی شرکت برای هماهنگی با شرایط، دچار تغییراتی شده، اما در ماهیت فعالیت‌های اصلی، تفاوت اساسی نداشته‌ایم.

شرکت در زمینه بهره‌برداری از ناوگان خود بصورت مستقل و نگهداری و تعمیرات آن بصورت برون‌سپاری و فروش شرکت بطور نظارتی فعالیت می‌کند، دارای سیستم مدیریتی و استراتژیک متشکل از ۶ سهامدار خصوصی زیرمجموعه بانک سپه و ۶ نفر عضو هیئت مدیره و ۲۰ زیرسیستم عملیات اصلی و پشتیبانی و ۳ معاونت و ۵ مدیریت زیرمجموعه مدیرعامل با ۲۷۵ نفر نیرو فعالیت می‌کند. بجز فرآیندهای مذکور، با پیگیری و کسب مجوز لازم، از ابتدای آبان‌ماه امسال، جهت تأمین ماسک موردنیاز شرکت و مجموعه‌های مرتبط، دستگاه نیمه اتوماتیک تولید ماسک خریداری و نصب شد و نیز جهت صرفه‌جویی، خط ملحفه شویی در سایت عملیاتی تهران در حال راه‌اندازی است.

از لحاظ حقوقی نیز، شرکت نورالرضا یک شرکت سهامی عام محسوب می‌شود، اما بعلاوه

سیدرسول میراحمدی در گفتگو با خبرنگار مجله ندای حمل و نقل ریلی گفت: شرکت حمل و نقل ریلی نورالرضا که یکی از مجموعه‌های موفق در صنعت حمل و نقل ریلی مسافری تلقی می‌گردد بعنوان نخستین شرکت در این حوزه که اقدام به ساخت واگن (و نه بازسازی ناوگان مسن) نموده است، مفتخر است که کیفیت ناوگان آن باعث محبوبیت قطارهای با برند نور در بین جامعه شده است؛ بطوریکه حدود ۶۰ درصد مسافران قطار نور، در سال پیش از یک سفر را با قطار نور تجربه کردند. در همین راستا، همواره در عمل اهمیت بالایی به موضوع راحتی سفر برای مشتری قائل بوده و بالاترین کوشش خود را به اجرا درآورده تا مسافرت با قطار نور، تجربه متمایزی برای مشتریان و خصوصاً زائران کوی عالم آل محمد، علی ابن موسی الرضا (ع) را فراهم کنیم.

موضوعات سخت‌افزاری نظیر بالشتک هوا در سیستم تعلیق ناوگان که منجر به حداقل شدن تکان‌های قطار می‌شود، سیستم تهویه، جابجایی هوای داخل فضای کوبه‌ها که خصوصاً در ایام فعلی شیوع ویروس کرونا، اهمیت بسزائی دارد، قابلیت‌های فنی نظیر پیچ مهماندار، راهرو و کوبه‌های بزرگتر، مانیتور و کنترل داخل کوبه‌ها با قابلیت پخش شبکه‌های تلویزیونی، اتصال بیسیم اینترنت داخلی قطار و... با استفاده از تکنولوژی‌های روز در سیستم‌های مکانیکی و الکتریکی، در کنار موضوعات نرم‌افزاری بهره‌برداری از ناوگان نورالرضا، همانند منحصربفرد بودن پذیرائی، رستوران و نیروهای زبده که در خدمت مسافران هستند و کسب رضایت کامل ۹۰٪ مسافران در تمام قطارهای شرکت (چه قطارهای ۵ ستاره، چه قطارهای VIP و ۴ ستاره و نیز قطار نوساز مهدیس) بر مبنای نظرسنجی‌های تخصصی انجام شده توسط شرکت در سال گذشته و امسال



۳۶ ماهه با نرخ ۱۲٪ است را اخذ و تعهدات خود را با طرف‌های قرارداد خود اجرائی نماییم.

میراحمدی در خصوص اقدامات انجام شده برای مسافران نوروزی با اشاره به سیستم‌های تهویه ناوگان بیان کرد: سیستم تهویه ناوگان نور از تکنولوژی گردش پیشرفته فیولی ایتالیا برخوردار است که این اطمینان را برای مسافر جهت گردش هوای مرتب داخلی کویه ایجاد می‌نماید که در دوره فعلی بسیار مهم و مؤثر در سلامت مسافران است. همچنین ارائه یک بهداشتی به مسافر بجای خدمات پذیرائی باز، شامل مایع ضد عفونی کننده پایه الکلی و ماسک و دستکش است.

بطور خلاصه می‌توان گفت اقداماتی همچون شست و شو و ضد عفونی داخل و بیرون واگن‌ها، ارائه یک بهداشتی و اضافه شدن ماسک، مواد ضد عفونی کننده و پک محافظ ویروس، خرید و استفاده از تب سنج و لوازم شناسایی اولیه مسافران مشکوک و اجرای پروتکل مسافرگیری متناسب با فاصله گذاری هوشمند صورت گرفته است.

مدیرعامل شرکت نورالرضا در خصوص کمبود لکوموتیو گرم تصریح کرد: تعداد رام قطارهای شرکت در تابستان امسال با افزوده شدن رام متقابل تهران- شیراز به ۸ رام رسید که راه‌آهن باتوجه به اعلام اینکه در تأمین لکوموتیو زیمنس محدودیت دارد، ناچاراً از چند شرکت تعداد ۵ قطار را از برنامه سیر خود حذف کرد. بنابراین یکی از قطارهای این شرکت به انتخاب خود آن حذف شد. در بیان این موضوع، قطار کامل می‌بایست با لحاظ شاخص‌های بارمحوری، وزن ترمز و چگونگی چینش و تعداد ناوگان مسافری و خدماتی می‌بایست بررسی گردد، کادر سیر آن و اختیارات شرکت‌ها روشن باشد و چگونه در برنامه سیر گنجانیده شود؛ لذا در صورت روشن بودن موضوعات مذکور، برای شرکت مفید خواهد بود.

در ایام فروردین و اردیبهشت ماه ۹۹، بخش عظیمی از تعمیرات اساسی ۲۰ واگن به انضمام رنگ‌آمیزی آن و تجهیز سایت‌های شرکت انجام شد که در عملکرد و ضریب دسترسی واگن‌ها اثر مستقیم و مناسب ایجاد کرد.

میراحمدی در خصوص استرداد بلیت‌ها به دلیل شیوع ویروس کرونا گفت: موضوع استرداد بلیت‌های فروخته شده برای دوره پیک نوروزی، علاوه بر فشار بازگرداندن تمام وجه بلیت به مسافر و عدم بازپرداخت آن به شرکت تا به اکنون درحالی‌که راه‌آهن متعهد به بازگرداندن ۱۰ درصد وجه بلیت بود، از جمله سایر مشکلات شرکت در سال جاری بود. با کاهش ۵۰ درصدی در صندلی ایجاد بیعت فاصله‌گذاری اجتماعی، میانگین تعداد مسافر ماهیانه شرکت از حدود ۷۲،۵۰۰ نفر- سفر به کمتر از ۳۵،۰۰۰ نفر- سفر تقلیل پیدا کرد. همچنین میانگین ضریب جذب درآمد هر بلیت شرکت نسبت به قیمت مصوب بلیت، از ۱۱۰٪ به حدود ۷۵٪ کاهش یافت.

این درحالیست که شرکت با وجود افزوده شدن هزینه‌های ضد عفونی کردن مرتب قطار در زمان سیر و توقف واگن‌ها و کاهش نیاز به پرسنل عملیاتی، نیروی کار خود را حفظ نمود که با شرایط ذکر شده، اقدام شایسته‌ای به حساب می‌آید.

باتوجه به پیگیری مجدانه راه‌آهن ج.ا.ا برای اخذ تسهیلات مصوب کابینه برای حمایت از بنگاه‌های اقتصادی آسیب‌دیده ناشی از همه‌گیری ویروس کرونا و کمک به تأمین نقدینگی حدود ۷۰ شرکت فعال در حوزه حمل و نقل ریلی، شایسته است از ایشان تقدیر کنیم.

در حال حاضر پرونده شرکت در بانک عامل (بانک ملت شعبه چهارراه حضرت ولیعصر (عج)) است که با پیگیری وزیر راه و شهرسازی، سهامداران شرکت و مدیران بانک سبه، امیدواریم امسال بتوانیم تسهیلات مذکور که بازپرداخت آن

مدیره و مدیریت قرار دارد که از آن جمله می‌توان به توسعه خدمات گردشگری اشاره نمود.

همانطور که مستحضر هستید شرایط فعلی اقتصادی کشور، دست بنگاه‌های اقتصادی جهت توسعه فعالیت‌ها را بسته است و ما نیز از این قاعده مستثنی نیستیم؛ به همین دلیل اگر بخواهیم به چالش‌های پیش‌رو در این خصوص اشاره کنیم، می‌توانیم به تغییر ساختار خصوصی به دولتی و روشن نبودن سیاست‌گذاری جدید شرکت، کاهش درآمد و زیان ناشی از شرایط کرونا برای اختصاص به سرمایه‌گذاری‌های جدید، عدم حمایت دفتر سرمایه‌گذاری و اقتصاد حمل و نقل راه آهن ج.ا.ا جهت تأمین سرمایه مورد نیاز شرکت، ساختار اداری نامناسب حمایتی سازمان نوسازی ناوگان حمل و نقل کشور که زیرمجموعه وزارت نفت است و امکان بهره‌گیری حمل و نقل ریلی برای جذب یارانه‌ها یا اعتبارات در این خصوص را سخت و غیرعملیاتی کرده است، مسائل و موضوعات نقل و انتقال بانکی خرید خارج یا گشایش اعتبار LC، از جمله مشکلات روشن در این حوزه محسوب می‌گردد.

در حال حاضر تنها منبع قطعی در صورت سرمایه‌گذاری، اعتبارات داخلی شرکت است که برای توسعه اصلا کفایت نمی‌کند. بنابراین نیاز است مساعدت راه‌آهن در حوزه مسافری و پیگیری تخصیص اعتبار دولتی برای توسعه و بهبود صنعت افزایش و یا حتی بازنگری پایه‌ای پیدا کند.

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی نورالرضا در پاسخ به این سوال که چند رام از قطارهای شرکت به دلیل شیوع ویروس کرونا از سیر خارج شده بیان کرد: همانگونه که اشاره شد، ناوگان این شرکت در حال حاضر در ۶ مسیر به سیر می‌رود که در بازه‌های زمانی ذیل به این شرح بوده است:

- سال ۹۸ : روزانه ۷ رام قطار در ۶ مسیر فوق‌الذکر؛

- سال ۹۹ تا نیمه آذر: ۸ رام (که البته از تابستان سال جاری با اضافه شدن رام متقابل تهران- شیراز به اجرا درآمد) در ۶ مسیر؛ همچنین در اردیبهشت و خرداد ۹۹، چند سیر از قطار مهدیس در مسیر تبریز- تهران انجام شد.

- باقیمانده سال ۹۹: ۷ رام قطار (یک رام ۵ ستاره تهران- مشهد به مسیر کرج- مشهد منتقل و قطار ۴ ستاره کرج- مشهد حذف گردید).؛ همچنین ناوگان مسیر کرج بین بقیه قطارهای شرکت تقسیم می‌شوند.

گفتگو با دکتر محمد کریمی
مدیرعامل شرکت قطارهای مسافری جویبار:

هیئت مدیره واگن‌های مسافری در انجمن باید از هیئت مدیره واگن‌های باری جدا باشد



در انتهای سال ۹۸ به دلیل کاهش سفرهای ریلی شرکت‌ها مجبور به استرداد بلیت مسافران شدند. جویبار حدود ۷ میلیارد فروش بلیت نوروزی عید ۹۹ را در اسفند ماه به صورت کامل استرداد کرد، به همین دلیل با چالش‌های بسیاری از جمله مشکلات مالی، خرید قطعات واگن‌ها و ... مواجه شد و از محدود شرکت‌هایی می‌باشد که توانسته تسهیلات کرونایی را دریافت کنند. دریافت این تسهیلات مقداری از هزینه‌های شرکت را در بحث حقوق و پرداخت بدهی و خرید قطعات واگن جبران کرد.

شرکت قطارهای مسافری و باری جویبار (سهامی خاص) در راستای سیاست خصوصی‌سازی در راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان اولین شرکت بخش خصوصی در کشور فعالیت خود را از سال ۱۳۸۰ در زمینه حمل و نقل ریلی مسافری و باری آغاز نموده است که فعالیت مسافری خود را در سال ۸۳ تنها دو سال پس از آغاز فعالیت رسمی، با خرید ۲۲ دستگاه واگن درجه یک اکسپرس خواب ۶ تخته پارسی و خرید و بازسازی ۲ دستگاه رستوران، با بهره‌برداری از این واگن‌ها در مسیر تهران - کرمان و بالعکس با برند قطارهای کویر آغاز نمود. همچنین در سال ۱۳۸۸ با خرید تعداد ۶۲ دستگاه واگن درجه یک پارسی ۵ واگن رستوران و ۵ واگن مولد برق دیگر، به‌عنوان یکی از بزرگترین شرکت‌های مسافری ریلی در مسیرهای ریلی فعالیت داشته‌است. در سال ۹۹-۱۳۹۸ اقدام به بازسازی تعدادی واگن آلمانی و تبدیل به واگن‌های درجه یک اکسپرس خواب لوکس ۵ ستاره (VIP) با نام تجاری ارگ نموده است که به زودی در شبکه حمل و نقل ریلی در سیر قرار خواهند گرفت، که علاوه بر افزایش ظرفیت جابه جایی مسافر در شبکه، موجبات ارتقاء خدمت رسانی مطلوب و با کیفیت استانداردهای بین‌المللی به مسافران گرامی فراهم خواهد شد. در حال حاضر مسیرهای ترددی قطارهای این شرکت عبارتند از: تهران - مشهد و بالعکس، تهران - بندرعباس و بالعکس، تهران - کرمان و بالعکس، تهران - زاهدان و بالعکس و کرمان - مشهد و بالعکس، هم‌اکنون تعداد واگن‌های مسافری شرکت جویبار ۱۵۱ واگن مسافری و خدماتی می‌باشد.

با توجه به شیوع ویروس کرونا چه تعداد از قطارهای شرکت از سال گذشته تا امروز از سیر خارج شده و آیا فرصتی فراهم شد تا به تعمیرات اساسی قطارها برسید؟

با توجه به شیوع کرونا (COVID-19) تقریباً صنعت ریلی به نفس‌های آخر رسیده است و اگر همت خوب مدیرعامل راه‌آهن ج.ا.ا و معاونت‌های ایشان نبود نابودی کامل حاصل شده بود. از اسفند ۹۸ تا اول تیر ماه ۹۹ حدود ۹۰٪ قطارهای شرکت جویبار متوقف بود و در حال حاضر هم با توجه به کمبود شدید مسافر با ۳۵٪ تعداد واگن‌ها و با ضریب اشغال ۴۵٪ در مسیرهای تهران به کرمان - زاهدان - مشهد و بندرعباس و کرمان به مشهد با اجرای کامل پروتکل‌های اعلام

سبز باتمام رسید و آماده تست رانینگ و سپس بهره‌برداری است و واگن‌های ایریکو به پیشرفت ۷۰ درصد رسیده است و تا اسفند ۹۹ به اتمام خواهد رسید ضمناً ۵ واگن بازسازی سطح ۲ هم با کارخانجات تعمیرات اساسی و بازسازی شرکت ریل پرداز سیستم قرارداد و واگذار شده است که بازسازی آنها هم تا اسفند ۹۹ به پایان خواهد رسید. و تعمیرات ویژه مابقی واگن‌ها تا ۱۵۱ واگن به مرور در حال انجام است.

ضمناً برای اولین مرتبه چهار واگن مسافری در شرکت پلور سبز تبدیل به واگن‌های ۲ منظوره توشه و خودرو بر شاسی بلند شده است و تنها واگن‌های با سرعت ۱۴۰ کیلومتر و قابل حمل خودروهای شاسی بلند در راه‌آهن همین واگن‌ها است.

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

در سال ۱۳۹۷ از ۴۵ دستگاه واگن وارداتی آلمانی ۲۳ دستگاه واگن بازسازی آنها در کارخانجات پلور سبز زرنند کرمان و شرکت ریل پرداز سیستم انجام و پس از تست رانینگ به سیر واگذار شد و تعداد ۲۲ واگن آلمانی وارداتی را برای تبدیل و بازسازی سطح ۱ از اتوبوسی به ۴ تخته VIP اکسپرس خواب لوکس ۵ ستاره به کارخانجات واگن سازی پلور سبز زرنند کرمان (۱۴ دستگاه) و کارخانجات ایریکو (۸ دستگاه) واگذار شد بازسازی سطح ۱ تعداد ۱۴ دستگاه واگن کارخانجات پلور



بخش مسافری دارند و به صورت ماهیانه جلسات هم اندیشی با مدیران عامل شرکت‌ها دارند که به صورت کارگروهی یعنی نظرات معاونت مسافری و مدیران عامل شرکت‌های ملکی مسافری در تصمیم‌گیری نرخ بلیت‌ها در جلسات هم اندیشی انجام می‌شود.

در خصوص تعمیرات ناوگان و نگهداری آن با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟

با توجه به بالا بودن نرخ ارز و بالا بودن هزینه خرید قطعات و کمبود مسافر و ... با چالش‌های زیادی روبرو هستیم که اگر این وام کرونا به شرکت‌های مالک پرداخت نشود نابودی کامل را در برداشته و هنوز هم بعضی از شرکت‌های مالک وام کرونا دریافت نکرده‌اند که به شدت شرکت‌های مسافری آنها را با مشکل مواجه کرده است.

انجمن تا چه میزان می‌تواند در حل مشکلات شرکت‌های ریلی و انتقال آن به مدیران راه‌آهن موثر باشد و نظر جنابعالی در خصوص نحوه انجام وظائف انجمن چیست؟

با توجه به تعامل خوب مدیرعامل راه‌آهن ج.ا.ا. و معاونت‌های محترم ایشان اکثر نظرات انجمن در بخش‌های مسافری و باری مورد قبول و دفاع قرار می‌گیرد و به نظر من اگر انجمن انسجام بیشتری در هیئت مدیره و اعضاء محترم داشته باشد موفق‌تر است کما اینکه نظر من این است که در انجمن هیئت مدیره واگن‌های مسافری از هیئت مدیره واگن‌های باری جدا باشد، موفق‌تر و مؤثرتر عمل خواهد کرد به علت تعداد بیشتر شرکت‌های باری نسبت به شرکت‌های مسافری رای‌گیری منطقی انجام نمی‌پذیرد و مساوات برقرار نیست.

با توجه به شیوع کامل ویروس کرونا و ضریب اشغال زیر ۲۰٪ فقط قطار تهران به زاهدان در سیر قرار گرفت و اجرای پروتکل‌های اعلام شده توسط ستاد کرونا و دستورالعمل‌های راه‌آهن ج.ا.ا. به صورت کامل اجرا شد.

آیا در رابطه با تامین نیروی کشش مشکلاتی دارید؟ جنابعالی در خصوص ایجاد قطار کامل چیست؟

در حال حاضر تعداد دیزل‌های گرم (فعال) در بخش مسافری راه‌آهن به حداقل رسیده است از ۱۵۰ دیزل زمی‌نس فقط حدود ۷۴ دیزل آماده سرویس‌دهی اعلام شده و تعداد اندکی که به تعداد انگشتان دست هم نمی‌رسد دیزل GM به قطارهای مسافری سرویس دهی می‌کنند و با توجه به اینکه جابجایی مسافر با ضریب اشغال ۳۵٪ از ۵۰٪ ظرفیت انجام می‌شود، می‌بایست تعداد واگن هر قطار برابر ضریب اشغال مسافر به علاوه ۱ واگن باشد و نمی‌تواند قطار با سازمان کامل (۱۱ واگن) به علت گرانی بیش از اندازه قطعات که حداقل ۴ تا ۶ برابر شده باشد.

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

در حال حاضر و با همت بلند معاونت مسافری راه‌آهن ج.ا.ا. مهندس موسوی بیشترین تلاش را در

در انجمن هیئت مدیره واگن‌های مسافری از هیئت مدیره واگن‌های باری جدا باشد، موفق‌تر و مؤثرتر عمل خواهد کرد به علت تعداد بیشتر شرکت‌های باری نسبت به شرکت‌های مسافری رای‌گیری منطقی انجام نمی‌پذیرد و مساوات برقرار نیست.



شده در سیر قرار دارند و از محل بودجه تبصره ۱۸ فرصت بازسازی در حد متوسط به پائین فراهم شده است.

به دلیل شیوع ویروس کرونا شرکت‌های مسافری با چالش‌های بسیاری رو به رو شدند از جمله استرداد کامل بلیت‌های فروخته شده و کاهش شدید مسافر و خریدهای نوروزی که صورت گرفته بود؟ در این خصوص شرکت جوبار با چه چالش‌هایی رو به رو بود و

آیا تسهیلاتی در این خصوص دریافت کرده؟ تسهیلات چند درصد است؟

به دلیل شیوع کرونا شرکت جوبار حدود ۷ میلیارد فروش بلیت نوروزی عید ۹۹ را در اسفند ماه به صورت کامل استرداد کرد و به همین دلیل با چالش‌های بسیاری از جمله مشکلات مالی، خرید قطعات واگن‌ها و ... مواجه شدیم و با تلاش بسیار خوب مدیرعامل راه‌آهن ج.ا.ا. و معاونت توانستیم وام کرونا بگیریم و مقداری از هزینه‌های خود را در بحث حقوق و پرداخت بدهی و خرید قطعات واگن جبران کنیم و از تسهیلات ۱۲٪ استفاده شده است.

چه اقداماتی در خصوص ارائه خدمات به مسافران نوروزی امسال با توجه به وجود ویروس کرونا انجام داده‌اید؟

گفتگو با مهندس سید جواد ساداتی
مدیرعامل شرکت ریل ترابر سبا:

عدم تحقق تسهیلات کرونایی بخش مسافری ریلی



شرکت ریل ترابر سبا در سال ۱۳۸۸ جهت ارائه خدمات به آحاد مردم و بسیجیان تاسیس و در ابتدای کار با ۵۰ دستگاه واگن مسافری فعالیت خود را آغاز نمود و ظرف مدت ۶ سال با استفاده از ظرفیت و توان داخلی و در جهت رونق تولید و با خرید از داخل کشور ناوگان خود را توسعه و به ۱۰۰ دستگاه واگن مسافری رساند که این ناوگان در هشت رام و پنج مسیر به شرح زیر در حال ارائه خدمات می باشند: ۱- تهران به مشهد و بلعکس ۲- اصفهان به مشهد و بلعکس ۳- تهران به اهواز و بلعکس ۴- تهران به یزد و بلعکس ۵- تهران به میانه و بلعکس

ابتدای خردادماه با رعایت پروتکل های بهداشتی و فروش ۵۰ درصدی ظرفیت ناوگان جهت رفاه حال مسافری به کار خود ادامه داده ایم که می توان به جرات اشاره نمود که رعایت پروتکل های بهداشتی به این شکل فقط شامل بخش ریلی صنعت حمل و نقل مسافر در سطح کشور بوده است و انتظار می رفت که راه آهن ج.ا.ا. از بعد تبلیغاتی و اطمینان خاطر دادن به مسافری به شکل واحد اقداماتی در خور برای بخش مسافری خود برنامه ریزی می نمود. نهایتا با توجه به شرایط بحرانی تسهیلاتی برای مشاغل آسیب دیده از ویروس کرونا در نظر گرفته شد که از فرودین ماه سال جاری تاکنون اقدام موثری در این جهت از سوی بانک عامل انجام نشده و این تسهیلات نیز محقق نگشته است.

چه اقداماتی در خصوص ارائه خدمات به مسافران نوروزی امسال با توجه به وجود ویروس کرونا انجام داده اید؟

همانطور که اشاره شد در ۲ ماهه اول سال ۱۳۹۹ و همچنین اسفندماه سال ۱۳۹۸ کلیه قطارها از برنامه حذف گردیدند ولیکن پس از از سرگیری مجدد خدمات دهی به مسافری و در جهت رضایت حال آنان شرکت ریل ترابر سبا اقدام به ضد عفونی و گندزدایی کردن تمامی قطارهای خود در کلیه مبدا و مقصدها نمود و جهت افزایش اطمینان خاطر دادن به مسافری خود پس

متأسفانه پس از شیوع ویروس کرونا و با توجه به محدودیت های سفر و کاهش ۷۰ درصدی مسافرت بین شهری در بازه های زمانی مختلف قطارهای این شرکت نیز مانند سایر شرکت های ریلی در بخش مسافری حذف شده اند و طبیعتا با توجه به کاهش منابع مالی شرکت امکان انجام تعمیرات اساسی میسر نبوده ولیکن جهت حفظ ایمنی ناوگان اهتمام ویژه ای برای انجام تعمیرات سالیانه و جاری داشته ایم.

به دلیل شیوع ویروس کرونا شرکت های مسافری با چالش های بسیاری رو به رو شدند از جمله استرداد کامل بلیت های فروخته شده و کاهش شدید مسافر و خرید های نوروزی که صورت گرفته بود؟ در این خصوص شرکت ریل ترابر سبا با چه چالش هایی روبه رو بود و آیا تسهیلاتی در این خصوص دریافت کرده؟ تسهیلات چند درصد است؟

با شدت گرفتن همه گیری ویروس کرونا در پایان سال ۱۳۹۸ کل مجموعه ریلی مسافری دچار خسران بسیار شدیدی قرار گرفتند به طوری که تمامی قطارها حذف و کلیه وجه بلیت های فروخته شده به مردم عودت داده شد و متأسفانه با ادامه ی شرایط بحرانی در ۲ ماه ابتدایی سال جاری نیز تقریبا تمامی قطارها حذف گردیدند و از

در خصوص نوسازی ناوگان مسافری چه اقداماتی انجام داده اید و در این مورد با چه چالش هایی مواجه هستید؟ از چه منابعی سرمایه آن تامین می شود؟

شرکت ریل ترابر سبا جهت جلب رضایت مسافری و ارائه خدمات هر چه بهتر قرارداد بازسازی ۳۰ دستگاه واگن مسافری را در سال ۱۳۹۷ منعقد و در سال ۱۳۹۸ واگن های خود را به پیمانکار واگذار کرده است و در طول مدت سپری شده تاکنون جهت اخذ تسهیلات تبصره ۱۸ اقدام نموده که متأسفانه به دلیل الزامات بانک عامل و وضع قوانین سخت گیرانه جهت اخذ وام، دریافت تسهیلات میسر نگردیده و در حال تکمیل مدارک و رفع درخواست های تا حدودی غیر ممکن بانک ایران ونزولنا به عنوان بانک عامل می باشیم. شایان ذکر است منابع مالی شرکت باعث پیشرفت ۳۵ درصدی پروژه بازسازی شده و امیدواریم بتوانیم با اخذ تسهیلات تبصره ۱۸ بازسازی و نوسازی ناوگان شرکت ریل ترابر سبا را به پایان برسانیم.

با توجه به شیوع ویروس کرونا چه تعداد از قطارهای شرکت از سال گذشته تا امروز از سیر خارج شده و آیا فرصتی فراهم شد تا به تعمیرات اساسی قطارها برسید؟



ریلی باعث تحمیل هزینه‌های زیادی به شرکت شده است که امیدواریم با تعامل چند جانبه بتوانیم از این شرایط بحرانی عبور نماییم.

انجمن تا چه میزان می‌تواند در حل مشکلات شرکت‌های ریلی و انتقال آن به مدیران راه‌آهن موثر باشد و نظر جنابعالی در خصوص نحوه انجام وظائف انجمن چیست؟

انجمن جایگاه والایی دارد و می‌تواند با ایجاد هماهنگی بین بخش‌های مختلف شبکه حمل و نقل ریلی مسیری مطمئن و مناسب جهت جمع‌بندی مسائل و مشکلات و مطالبه‌ی رفع آن‌ها از مقامات مسئول باشد که جهت انجام این مهم نیازمند ایجاد یک ساز و کار کامل و منظم می‌باشد. از آنجایی که نرخ‌گذاری در شبکه حمل و نقل ریلی توسط بخش دولتی انجام می‌گیرد پس باید جهت رفع مشکلات خرید خارجی، دولت نیز ارز دولتی جهت تامین چرخ و محور و قطعات و تجهیزات خارجی به شبکه حمل و نقل ریلی اختصاص دهد و همچنین انحصار در بخش تامین بعضی از قطعات را از بین ببرد. هماهنگی و ایجاد یک صدای واحد بین تمامی ارکان و اعضای انجمن صنفی جهت مطالبه‌گری صحیح و اقدام به موقع برای رفع مشکلات می‌تواند جایگاه انجمن صنفی را تثبیت و تقویت نماید به طور مثال اقدام در خصوص جبران هزینه‌های ناشی از رعایت پروتکل‌های بهداشتی و حذف یا کاهش هزینه نیروی کشش و یا موارد مشابه از این دست اقدامات مهم می‌باشند.

نموده است و به نظر می‌رسد با توجه به اهتمام معاونت مسافری راه‌آهن ج.ا.ا حداقل ۵۰ درصد تخفیف در هزینه‌های نیروی کشش راه‌آهن مصوب گردد.

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

با توجه به اینکه پیشنهاد قیمت از سمت شرکت‌ها ارائه می‌شود راه‌آهن ج.ا.ا تاکنون تعامل بسیار خوبی جهت پیگیری و تحقق این پیشنهادات داشته است.

در خصوص تعمیرات ناوگان و نگهداری آن با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟

با توجه به افزایش نرخ ارز و همچنین افزایش تحریم‌ها بخش قابل توجهی از قطعات دچار افزایش قیمت بسیار زیادی شدند و متأسفانه این در حالی رخ داده است که به طور متوسط سبد هزینه‌ها با رشد ۵۰ درصدی و سبد درآمدی با کاهش ۷۰ درصدی رو به رو شده است و این موضوع فشار بسیار زیادی به شرکت وارد نموده است. انحصار بعضی از قطعات خاص و عدم وجود زیرساخت مناسب در بعضی از خطوط شبکه

طبق الزامات پروتکل‌های بهداشتی باید ۵۰ درصد ظرفیت کوبه‌ها به فروش برسد این درحالی است که راه‌آهن ج.ا.ا در محاسبه هزینه نیروی کشش تاکنون تخفیفی را لحاظ ننموده است و به نظر می‌رسد با توجه به اهتمام معاونت مسافری راه‌آهن ج.ا.ا حداقل ۵۰ درصد تخفیف در هزینه‌های نیروی کشش راه‌آهن مصوب گردد



از ضدعفونی شدن کوبه‌ها اقدام به پلمب کوبه نمودیم و همچنین یک عدد ماسک در پکیج پذیرایی هر مسافر قرار دادیم.

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

با توجه به تشدید تحریم‌ها طبیعتاً راه‌آهن ج.ا.ا برای تعمیر و نگهداری ناوگان و نیروی کشش دچار سختی‌های بسیار زیادی شده‌اند ولیکن خوشبختانه تاکنون ضعف بحران سازی به جز حذف چند قطار به دلیل عدم تامین نیروی کشش نداشته‌اند که جای تقدیر و تشکر از تلاشگران

این حوزه دارد اما جهت کنترل عرضه و تقاضا در حوزه‌ی مسافری طرح پیشنهادی ارائه و به سمع و نظر تعدادی از مدیران عامل محترم شرکت‌ها رسانده شد که در صورت اجماع نظر و عملیاتی شدن این طرح می‌توان شرایط فروش و بخش مالی مجموع ناوگان مسافری را بهبود بخشید و همچنین در کاهش استفاده از نیروی کشش اقدام موثری انجام داد.

شایان ذکر است طبق الزامات پروتکل‌های بهداشتی باید ۵۰ درصد ظرفیت کوبه‌ها به فروش برسد این درحالی است که راه‌آهن ج.ا.ا در محاسبه هزینه نیروی کشش تاکنون تخفیفی را لحاظ



گفتگو با مهندس محمود امامی مدیرعامل ماریین (قطار سبز):

مهمترین چالش؛ زیان ده شدن راهبری و کمبود نقدینگی

در خصوص نوسازی ناوگان مسافری چه اقداماتی انجام داده‌اید؟

شرکت ماریین در دوره فعالیت‌های ریلی، با همکاری پیوسته و دلنشین شرکت رجا تعداد ۸۴ دستگاه واگن از نوع واگن‌های آلمان غربی با عمر بالای چهار سال را بازسازی همراه با تغییرات مناسب روز کرده و به این ترتیب از خروج مبالغ قابل توجهی ارز پیش‌گیری کرده و به گمان من فرهنگ سفر با قطار را در کشورمان تغییر داده است. جلب توجه مردم به سفر با قطار طی سال‌های اخیر کاملاً محسوس است و این توجه باعث گسترش و تحول در صنعت حمل و نقل مسافری شده و در نهایت این توجه و سفر می‌شد با قطار که نتیجه مستقیم و اولیه‌اش افزایش تعداد رام‌های قطار در کل کشور خواهد بود کمک بسیار بزرگ و ارزنده‌ای است به حفاظت هر چه بیشتر از محیط زیست و سلامت و پاکیزگی هوا. هنوز کارهای زیادی در این وادی وجود دارد که باید به دست توانا و هنرمند جوانان برومندمان و مساعدت و یآوری مداوم و مناسب قانون‌گذاران و مجریان به انجام رسد.

ما در سال خوردگی می‌جوشیم تا جوانان غیرتمند و غیورمان به پویند.

سفیر کره جنوبی در ایران در حین سفر با قطار سبز برای ما نوشت که سفر با این قطار یکی از خاطرات به یاد ماندگی دیپلماتیک من بود و بانویی که پس از چهار سال به ایران آمده بود پس از سفر با ترن‌ست به من گفت که من در انگلیس با قطار بسیار سفر کردم و هیچ‌کدام به این دلچسبی نبود.

با توجه به شیوع ویروس کرونا چه تعداد از قطارهای شرکت از سیر خارج شده و آیا فرصتی فراهم شده تا تعمیرات اساسی قطارها را انجام دهید؟

خوشبختانه قطار سبز تاکنون از سیر خارج نشده است ولی تعدادی از قطارهایی که راهبری آنها از

برای این منظور "قطار" می‌توانست مناسبترین وسیله از جهات مختلف باشد که تجربه نیز نشان داد چنین هم هست.

در سال ۱۳۷۷ (بیست و چند سال پیش) به همکاری بسیار صمیمانه با کارسازی مدیران شرکت قطارهای مسافری "رجا" زمینه انعقاد قراردادی با آن شرکت فراهم آمد که همچنان ادامه دارد. حاصل این همکاری و همدلی، تولد قطار جدیدی در ایران بود با نام "قطار سبز" که آن را "هتل وان ایران" نامیدند. با قوت و شجاعت باید گفت که راه‌اندازی قطار سبز و البته قطار سیمرغ دوران جدید و بدیعی را در سفر با قطار فراهم کرد. شرکت ماریین در شروع کار بازسازی ۲۵ دستگاه واگن که تاریخ تولید و ساخت آن به سال ۱۳۵۵ باز می‌گشت را آغاز کرد.

بازسازی کامل قطار "بوژی" به بالا شروع به انجام شد. دکوراسیون جدید، طراحی داخلی چشمی، تغییر بنیادی در رستوران و دستشویی‌ها، مبلمان مدرن و راحت، استفاده از انواع وسایل رفاه همانند امکاناتی که در هتل‌های امروزی در اختیار مهمانان قرار می‌گیرد به اضافه وسایل سرگرمی و پرکردن اوقات آنان با تسهیلات و تجهیزاتی که در هتل‌ها نیز موجود نیست.

پرورش مهمانداران تحصیل‌کرده و جوان (ابتدا آقایان و سپس بانوان) آغاز گردید و به همین منظور مرکز آموزش مدرنی که به انواع وسایل آموزشی تئوری و عملی مجهز بوده توسط شرکت ماریین، در ساختمان مجهز در میدان هفتم تیر تأسیس شد. که همچنان مشغول فعالیت است و دوره‌های آموزشی متنوعی را در زمینه‌های مهمان‌داری و هتل‌داری برگزار می‌کند که از جمله آنها تحت عنوان: دوره آموزش سرهمان‌داران، دوره آموزش بلندمدت مهمان‌داران، دوره بازآموزشی مهمان‌داران قطار، دوره آموزش مهمان‌داران قطارهای خودکشش (ترن‌ست)، دوره آموزش مهمانداران قطارهای حومه‌ای، دوره آموزش میزبانان رستوران قطار و ...

ماریین منطقه بسیار زیبایی است در نزدیکی اصفهان که بنابر روایات مختلف و از جمله در شاهنامه فردوسی محل تولد کاوه آهنگر است و گذشته از این، همسایگی این ناحیه با شهر باستانی، تاریخی و مذهبی اصفهان انگیزه مختلف بود برای موسسین این شرکت که ماریینش بنامند.

ماریین شرکتی است که در زمینه‌های مختلف صنعت جهانگردی فعالیت دارد و در این زمینه از همکاری مستقیم و غیرمستقیم شمار زیادی از بزرگان و کارشناسان این صنعت از ابتدا تا امروز یاری گرفته‌اند. بیش از سی سال است که جلب جهانگردان به ایران به عنوان یکی از اهداف پایه‌گذاران این شرکت بوده و به گفته خودشان در این زمینه در حد توان کوشیده‌اند.

بیست و چند سال پیش در اختیار داشتن وسیله حمل و نقل آبرومندی که امکانات لازم را برای جابه‌جایی جهانگردان در داخل کشور داشته باشد احساس شد. وسیله‌ای که کارشناسان بتوانند نوع و شیوه‌های پذیرایی را رأسا انتخاب و اجرایی کنند.



سوی شرکت رجا به ما واگذار شده است به تناوب از سیر خارج شده‌اند که در این دوره‌ها هم بخش فنی ما و هم بخش فنی رجا از این فرصت ناخوانده استفاده کرده و تعمیرات اساسی و لازمی را که انجام آن زمان بیشتری می‌طلبد انجام داده‌ایم.

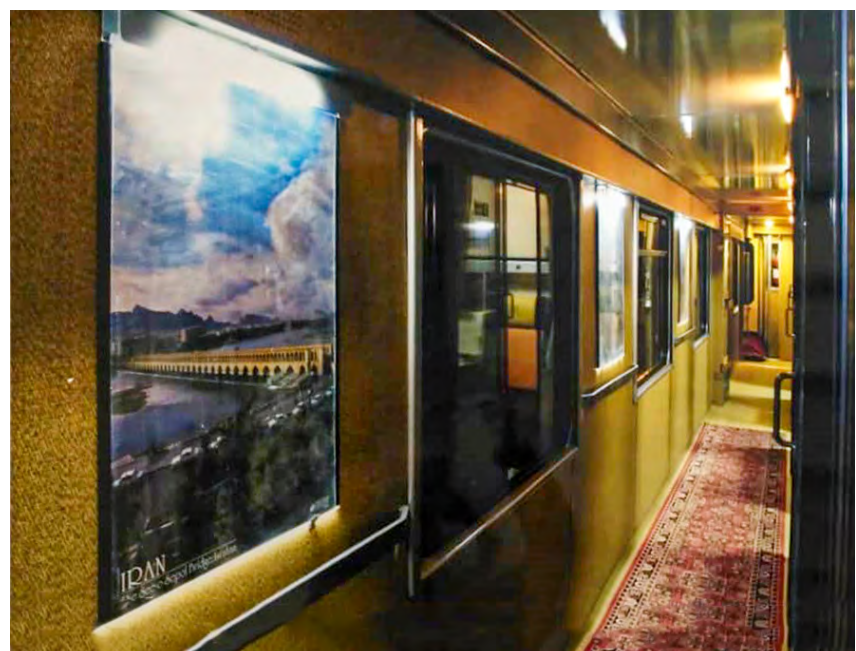
به دلیل شیوع ویروس کرونا شرکت‌های مسافری با چالش‌های بسیاری رو به رو شدند از جمله استرداد کامل بلیت‌های فروخته شده و کاهش شدید مسافرو خریدهای نوروزی که صورت گرفته بود؟ در این خصوص شرکت ماربین با چه چالش‌هایی رو به رو بود و آیا تسهیلاتی در این خصوص دریافت کرده؟ تسهیلات چند درصد است؟

کاملاً درست می‌فرمایید، شیوع این بیماری چالش‌های بزرگی برای کار صنعت جهانگردی جهان به وجود آورد که شاید درعمراین صنعت بی‌سابقه باشد و طبعاً ایران ما نیز از آن درامان نماند. از آنجا که شرکت ما راهبری قطارها را به عهده دارد به‌طرز مستقیم با این مشکل بزرگ روبرو نشد ولی از آنجا که همکاری ما با شرکت رجا هرگز رنگ کارفرما و راهبر نداشته بلکه پیوسته ما خود را بخشی از آن شرکت دانسته و آنان نیز همیشه درعین

قاطعیت در اجرای وظایف با ما مهربان. به هر حال از ترکش مشکلات دور نماندیم، کاهش درآمد رجا و افزایش هزینه‌ها به دلیل تورم شدید ایجاد شده همه‌ی ما را دچار مشکل کرد که در صدر آن‌ها زیان‌ده شدن راهبری و کمبود نقدینگی مهمترین آن‌ها است. این دوره نیز خواهد گذشت خداوند همیشه کریم است و رحیم.

چه اقداماتی در خصوص ارائه خدمات به مسافران نوروزی امسال با توجه به وجود ویروس کرونا انجام داده‌اید؟

مهمترین اقدامی که باید و می‌توان انجام داد اجرای پروتکل‌هایی که از سوی سازمان‌ها و مقامات مسئول ابلاغ می‌شود که ویروس‌زدایی کامل از سطوح مختلف قطار و انجام و اجرای دقیق پروتکل‌های فردی مهمترین آنها است. اگر خدایی ناکرده عوامل اجرایی داخل قطار اعم از سرمهماندار و مهماندار و سایر این خدمات و میزبانان رستوران کوچکترین سهل انگاری در این



مورد انجام دهند قابل گذشت نیست و همکاران ما به خوبی این نکته را دریافته‌اند و به آن عمل می‌کنند.

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

به اعتقاد من انجمن چون استوانه‌ای است که حلقه‌های آن شرکت‌ها، قطارهای مسافری و باری هستند. همیشه تصمیمات کلی هرگاه به صورت جمعی (چه از جهت صحبت تصمیم و چه از جهت اجرا) اتخاذ شود نتایج نیکوتری به بار خواهد آورد. این استوانه فراگیر می‌تواند در ارتباط با انتقال سازنده به راه‌آهن هم سریعتر و هم کامل‌تر انجام شود. به شرط آن که تک تک اعضا انجمن پیوسته منافع ملی و همگانی را مدنظر قرار دهند.

رقابت سازنده در هر زمینه و از جمله قطارها هم به سود ارائه دهنده خدمت و هم به سود دریافت کننده آن است. اگر انجمنی و هر انجمنی که اعضاء بر آن در جلسات عمومی تفکری دیگر و هدفی دیگر جز آنکه در هیئت مدیره شرکت دارند، دانسته باشند نه تنها کار به سامان نخواهد رسید که شاید خود موجد مشکلی تازه شود. مسئولان تصمیم‌گیر باید به خوبی متوجه این واقعیت بشوند که نظر و خواست سخنگوی انجمن نظر و خواست همه اعضاء انجمن است و تفرق و تشتت دشمن حضور فعال در این مقوله خواهد بود.

واحد تحقیق و پژوهش انجمن اگر وجود دارد باید به جد تقویت شود و اگر موجود نیست باید ایجاد کنند. هیئت مدیره انجمن و دبیرانجمن باید به همه مشکلات و زوایای عملکرد شرکت‌ها به خوبی واقف باشند و برای مشکلات جمعی راه حل عمومی و برای مشکلات اختصاصی راه حل خاص بیابند. برای تحقق این هدف وجود یک گروه پژوهش با سواد متخصص که دلسوز و عادل باشند لازم است. این گروه باید با استفاده از شیوه‌های عملی نظرسنجی و پژوهش میدانی مشکلات و امکانات شرکت‌ها را دریابند و بدون کوچکترین جانب‌داری مسائل را با راه حل‌های مناسب ارائه کنند. مسئولین مملکتی باید انجمن را انجمنی بشناسند که با قدرت و شجاعت از اعضاء خود حمایت کرده درعین آنکه مصالح ملی و عمومی را فدای هیچ‌گونه جانبداری نمی‌کند. چرا که انجمن رشید و قدرتمند اعضای رشید و قدرتمند خواهد داشت.



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

۰۳۱-۳۵۷۲۰۵۰۱,۲

www.SahandRail.com

۰۳۱-۳۵۷۲۲۶۰۵,۶

info@SahandRail.com

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



شرکت سهند ریل سپاهان

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



گفتگو با حسین مولایی
مدیرعامل شرکت سفیر ترابر ماهان:

شرکت‌های تامین اقلام مصرفی قطارها بیشترین ضرر را از دوران کرونا متحمل شدند



شرکت سفیر ترابر ماهان بزرگترین مجموعه تامین و تجهیز توزیع اقلام در حوزه مسافری برون شهری است. در حال حاضر در ۲۶ نمایندگی ایران به شرکت‌های مسافری ریلی و اتوبوسرانی و شرکت‌های هوایی خدمات می‌دهد. خدماتی که این شرکت ارائه می‌دهد مربوط به تامین اقلام مصرفی قطارها، توزیع پکیج قطارها، تنقلات پذیرایی، آب معدنی، آب میوه و منجمد کردن در ۲۶ شهر و تحویل به قطارها و تجهیز مصارف مصرفی قطارها است. شرکت‌هایی که با آن‌ها همکاری دارند، شرکت‌های حمل و نقل ریلی رجا، ریل ترابر سبا، مهتاب سیر جم، ریل سیر کوثر، پارس لاریم و شرکت‌های راهبری رجا و شرکت سرزمین دیجیتال و مهد امیران گشت و پیشرو تجارت جم است. در دوران کرونا در بخش ریلی نه تنها شرکت‌های مسافری ریلی متحمل ضرر و زیان بسیاری شدند بلکه شرکت‌های تامین کننده اقلام قطارهای مسافری با ضرر دوجندان رو به رو بودند. این شرکت‌ها اقلام مورد نیاز را برای پیک سفر که دوران نوروز بود از قبل تهیه کرده تا با مشکل کمبود اقلام مواجه نباشند. با شیوع کرونا و کاهش سفر این اقلام که تاریخ انقضای ۳ ماهه داشت پس از ۳ ماه قابل استفاده نبود و شرکت‌ها را با چالش بزرگی رو به رو کرد. امروز که با ۵۰ درصد ظرفیت، قطارهای مسافری در سیر هستند نیز به دلیل رعایت پروتکل‌ها اقلام پذیرایی را حذف کرده‌اند که خود چالشی دیگر است. برای واکاوی بیشتر این مشکلات گفتگویی با حسین مولایی مدیرعامل شرکت سفیر ترابر ماهان داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

اقلام پذیرایی هزینه‌های ثابتی را برای شرکت در بر داشت.

اقلامی که در سال گذشته در اسفند ماه برای مسافران نوروزی طبق سفارش شرکت‌ها تهیه شد آیا هزینه‌هایش از سوی شرکت‌ها پرداخت شده است؟ شرکت با چه ضرر و زیانی مواجه بوده است؟

از جمله مشکلاتی که شرکت با آن مواجه بود سررسید تاریخ انقضاء محصولات بود که برای

هر ماشینی که به سمت قطار حرکت می‌کند باید ضد عفونی باشد و سردخانه‌ها در ایام گرمای سال باید هر روز ضد عفونی می‌شدند. ضد عفونی انبارها نیز ۳ بار در هفته انجام می‌شد.

هزینه دستمزد و بیمه پرسنل، هزینه‌هایی را برای شرکت در بر داشت. با کاهش مسافر و عدم اعزام قطارها با توجه به اینکه شرکت تعدیل نیرو نداشت هزینه پرسنل و حقوق و بیمه پرسنل، هزینه اجاره انبار و سردخانه در ۲۶ شهر به منظور خدمات شرکت‌های مسافری که باید آماده بودند تا اگر قطاری راه می‌افتاد حتی یک قطار برای رساندن

شیوع ویروس کرونا تمام بخش‌ها را با آسیب‌های جدی رو به رو کرد. شرکت سفیر ترابر ماهان با چه چالش‌هایی در این دوران رو به رو بوده است؟

شاید بتوان گفت شرکت سفیر ترابر ماهان نیز بیشترین آسیب را در میان شرکت‌های ریلی متحمل شد. تحمیل هزینه‌های ضد عفونی برای انبارها، ماشین‌ها و سرخانه‌ها از جمله مواردی بود که متحمل شدیم. درتامین الکل و مواد ضد عفونی کننده حمایتی صورت نگرفت.



سرمایه و اقتصاد حمل و نقل راه آهن تماس گرفته و راهی به جایی نبرده ایم.

به ایام نوروز نزدیک هستیم، چه اقداماتی برای مسافران نوروزی امسال انجام داده اید؟ آیا از سوی شرکت های قطارهای مسافری، تقاضایی مبنی بر بسته های پذیرایی نوروزی داشته اید؟

موضوعی که در این یکی دو ماهه اخیر رخ داده آن بوده که شرکت های ریلی مسافری اکثرا به اشتباه، بسته های پذیرایی را حذف می کنند. شرکت رجا اولین شرکتی بود که این کار را انجام داد و فقط آب معدنی و ماسک به مسافران می دهد. بقیه شرکت ها نیز به تبع آن بسته های پذیرایی را حذف کرده اند.

در شرکت های ریلی، مسافری که سوار قطار می شود به طور میانگین هشت ساعت در قطار هستند که به غیر از آب و ماسک هیچ پذیرایی انجام نمی شود که به تبع آن عدم رضایت مسافران را در بر دارد.

در زمان خرید بلیت هزینه پذیرایی از مسافران گرفته می شد. شرکت های ریلی، بسته پذیرایی را حدودا با ۴۰ درصد حاشیه سود از قیمت مصرف کننده از شرکت سفیر ترابر ماهان خریداری می کنند. عملا در حال حاضر برای ۵۰۰ هزار مسافر ۴۰ درصد سودآوری داشته است که شرکت های مسافری ریلی از دست داده اند. از سوی دیگر نیز حذف بسته های پذیرایی، شرکت را با چالش بزرگی مواجه کرده است.

در خصوص بسته های پذیرایی نوروزی هنوز شرکت ها تقاضایی نداشته اند اما ما تامین کننده هستیم و هر تصمیمی که بگیرند آمادگی تهیه اقلام را داریم.

آیا انجمن برای تسهیل در دریافت تسهیلات کرونایی اقداماتی انجام داده است؟

با توجه به اینکه شرکت عضو انجمن صنعتی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته است اما در لیست اولیه که اسامی شرکت ها جمع آوری شده نام شرکت سفیر ترابر ماهان از قلم افتاده بود. برای شرکت های راهبر و خدمات مسافری که عضو انجمن نبوده اند اقدامات لازم انجام شده است. شرکت سفیر ترابر ماهان از جمله شرکت هایی بود که در همان ابتدا نامه به انجمن زد و تقاضای خود را برای دریافت تسهیلات اعلام کرد. اما متأسفانه اقدامی انجام نشده است.



آسیب دیده نیاز به کمک دارد اما راه آهن به هیچ عنوان هیچ مساعدتی با شرکت نداشت.

به دلیل اینکه با مشکلات بسیاری رو به رو بودیم توقع داشتیم راه آهن شرایط شرکت را درک کند و حداقل ۵۰ درصد اجاره ها را از شرکت بگیرد. امروز ۵۰ درصد از ظرفیت قطارها استفاده می شود و اگر در گذشته یک میلیون و پانصد هزار پکیج به مسافران

می دادیم امروز به ۵۰۰ هزار پکیج کاهش پیدا کرده و به تبع آن درآمد کاهش داشته است. اما هزینه ها و اجاره، سر جای خود باقی مانده بود اما فروش کاهش شدیدی داشت. حقوق کارمندان شرکت و هزینه بیمه به تعویق افتاده و برای ایجاد اعتبار نزد تامین کنندگان باید ضمانت نامه هایی را نزد آن ها قرار دهیم.

ضمانت نامه ها شامل چند ملک می شود که باید نزد بانک برای ایجاد اعتبار قرار داده شود و با توجه به خریدی که شرکت داشته به عنوان مثال یک میلیارد نزد شرکت میهن و همچنین شرکت های دیگر نیز به همین صورت قرار داده شود.

امروز تعهدات مالی پرداخت به تولید کنندگان از مشکلاتی است که داریم. بدهی شرکت به تولید کنندگان به دلیل عدم دریافت مطالبات از شرکت های قطارهای مسافری افزایش یافته و تولید کنندگان ضمانت نامه ها را به اجرا گذاشته اند.

چندین ماه است از وعده پرداخت وام کرونایی گذشته و هنوز خیلی از شرکت ها نتوانسته اند این وام را دریافت کنند و ما نیز یکی از شرکت هایی هستیم که هنوز وامی دریافت نکرده ایم. ۱۱ ماه از شیوع ویروس کرونا گذشته و با توجه به اینکه شرکت بالغ بر ۱۰۰ نفر نیروی مستقل دارد نتوانسته ایم حتی ریالی از بانک به عنوان تسهیلات دریافت کنیم. بارها با دکتر بیرانوند معاون تامین



پاسخ به تقاضای شرکت های مسافری دپو شده بود. در زمان پیک نوروز کارخانه ها تعطیل می شوند و تردد ماشین های سنگین تا حد زیادی ممنوع می شود به همین دلیل در ماه بهمن و اسفند خریده ها را کاملا انجام می دهیم. به عنوان مثال این امر هزینه زیادی بالغ بر حدود ۴۰۰ میلیون تومان را دربر داشت که فقط موضوع یک محصول "کیک" بود و به

دلیل اینکه تاریخ انقضاء ۳ ماهه است از بهمن ماه تا اردیبهشت ماه سال آینده این کالا در انبار مانده بود مجبور به معدوم کردن آن شدیم. موضوع وی آی پی شرکت ها نیز در میان بود که با لوگو خود شرکت ها برایشان اقلامی را تولید کردیم که همچنان در انبارها مانده است.

اصلی ترین موضوع شرکت عدم امکان دریافت مطالبات از شرکت های مسافری بود. به دلیل اینکه شرکت های مسافری با مشکلات مالی روبه رو بودند، مطالبات شرکت پرداخت نشد و ضرر زیان را دو چندان کرد. شرکت های مالک و شرکت هایی که راهبر هستند مطالبات ما را از ماه آبان و آذر ۹۸ همچنان پرداخت نکرده اند. ۹۵ درصد شرکت های مسافری تهیه اقلام پذیرایی را برون سپاری کرده اند.

با توجه به ضرر و زیانی که داشته اید آیا تسهیلات کرونایی دریافت کرده اید؟

خبرهای بسیاری از اختصاص تسهیلات به شرکت هایی که مشمول ضرر و زیان بودند شنیده شد. اما در مرحله اول با اولین مشکلی که رو به رو بودیم عدم ثبت نام شرکت در لیست شرکت های متقاضی بود با توجه به اینکه چندین بار تاکید بر نیاز شرکت به این تسهیلات شده بود. بارها با راه آهن مذاکراتی مبنی بر اینکه ما مستاجر راه آهن هستیم و هنگامیکه این بنگاه اقتصادی کوچک

اصلی ترین موضوع شرکت عدم امکان دریافت مطالبات از شرکت های مسافری می باشد که موجب ضرر و زیان چند برابری شده است.



گفتگو با مجتبی لطفی نائب رئیس
انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی:

چرا راه‌آهن مشکل نقدینگی را حل نمی‌کند؛ مالکان لکوموتیو نقدینگی ندارند



به گفته کارشناسان از ابتدای سال ۹۹ هشتاد لکوموتیو به دلیل عدم تعمیرات اساسی و کمبود نقدینگی از سیر خارج شده‌اند و اقدامی برای تعمیرات آن‌ها صورت نگرفته است. شرکت‌های خصوصی مالک لکوموتیو در تنگنای کمبود نقدینگی به نفس افتاده و حتی برای موارد ضروری نقدینگی لازم را ندارند. قیمت لکوموتیو نسبت به سال‌های گذشته چندین برابر شده و بازگشت سرمایه در این صنعت طولانی مدت است، سرمایه‌گذار تمایلی به مشارکت در این صنعت برای ورود لکوموتیو نو ندارند. رفتار شرکت‌راه‌آهن با لکوموتیو داران به گونه‌ایست که گویا به فراموشی سپرده شده‌اند و نه دغدغه خارج شدن لکوموتیوها از سیر را دارند و نه کمبود نقدینگی شرکت‌ها را حس می‌کنند. نرخ گذاری لکوموتیو نیز در این تنگنا با چالش‌های بسیاری روبه‌رو بود. در نهایت راه‌آهن با برگ برنده در دست نرخ را برای اجاره لکوموتیو اعلام کرد اما پرداخت معوقات حتی با همان نرخ اعلامی خودشان هنوز اجرایی نشده است. نا گفته نماند نرخ گذاری اجاره لکوموتیو نه تنها باری از دوش لکوموتیو داران بر نداشته است بلکه با اختلاف نظرهایی مواجه بوده‌اند.

مجتبی لطفی رییس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی از اختلاف نظرهایی که در خصوص نرخ گذاری لکوموتیو صورت گرفته خبر داد.

لکوموتیو، واگن و خط هر سه برای حمل، بار و مسافر مورد نیاز هستند. هرکدام نباشند بقیه عوامل بلا استفاده می‌شوند. اگر چرخه اقتصادی واگن روی ریل خود نباشد مالک لکوموتیو به پولش نخواهد رسید. ما نمی‌توانیم از یک سو راه‌آهن ضعیف و بی‌پول داشته باشیم و از سوی دیگر بخش خصوصی درآمد خوب داشته باشد. در قوانین اینگونه پیش‌بینی شده که دولت باید راه‌آهن و بخش خصوصی را حمایت کند اما عملاً اینگونه حمایت‌ها صورت نمی‌گیرد.

مهیا خواهد شد و لکوموتیوها از سیر خارج نمی‌شوند.

بر اساس فرمول تعیین نرخ لکوموتیو ما به نرخ معقولی خواهیم رسید که متأسفانه هیچگاه راه‌آهن این نرخ را قبول نمی‌کند و معتقد است که با این نحوه نرخ گذاری، نرخ تعرفه افزایش بسیاری خواهد داشت در صورتیکه محدودیت قانونی برای افزایش نرخ واگن‌ها وجود ندارد و با مذاکره بین طرفین و شرایط موجود نرخ را تعیین می‌کنند. شرکت راه‌آهن نیز به عنوان حاکمیت خودش نرخ را مشخص می‌کند و تنها لکوموتیو دار باید برای تعیین نرخ، چالش‌های بسیاری را داشته باشد. به دلیل نوسانات و افزایش نرخ ارز هزینه‌های مالکان لکوموتیو بسیار افزوده شده اما با این حال نرخ که تعیین شده برای مالکان لکوموتیو معقول نیست و مشکلات این بخش را حل نخواهد کرد.

نرخ لکوموتیو در شورای رقابت صورت می‌گیرد. این امر روش علمی بر مبنای هزینه گذاری است که توسط کارشناسان خبره اقتصادی در شورای رقابت محاسبه شده است که می‌تواند جوابگوی نیاز باشد.

نحوه نرخ گذاری لکوموتیو

رییس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، فرمول نرخ گذاری لکوموتیو را به این صورت شرح داد: فرمول نرخ گذاری لکوموتیو به این صورت است که هزینه‌های لکوموتیو محاسبه می‌شود، سود معقولی را برای آن در نظر می‌گیرند و در آخر نرخ لکوموتیو را تعیین می‌کنند.

اگر طبق آن فرمول عمل شود می‌توانیم انتظار داشته باشیم که تعداد لکوموتیوها کاهش پیدا نکند. زیرا نقدینگی لازم برای تعمیرات لکوموتیوها

لطفی در ادامه بیان کرد: بهانه شرکت راه‌آهن در خصوص افزایش نرخ حق دسترسی که به تصویب هم رسید، افزایش قیمت اجاره لکوموتیو بود. تمامی فعالان عرصه حمل و نقل ریلی، پایین بودن نرخ لکوموتیو را تایید کرده بودند. حتی نرخ لکوموتیو برای برخی مسیرهای خاص از نرخ واگن پایین‌تر بود که این امر در دنیا معمول نیست. به دلیل بالا بودن هزینه‌های لکوموتیو، نرخ اجاره لکوموتیو باید به درستی تعیین شود. موضوع نرخ لکوموتیو مورد مطالعه قرار گرفت و به بهانه آن تمامی نرخ‌ها را در حمل و نقل بار افزایش دادند. به عبارتی به نام مالکان لکوموتیو و به کام دیگران تمامی نرخ‌ها افزایش پیدا کرد.

جالب آن است که میزان افزایش نرخ که برای شرکت‌های مالک لکوموتیو صورت گرفته حتی در مواردی کمتر از ردیف‌های دیگر می‌باشد. تعیین

افزایش نرخ تمام اجناس و قطعات از ابتدای سال ۹۹ در چندین مرحله

لطفی در ادامه بیان کرد: با توجه به شرایط اقتصادی، از ابتدای امسال تمامی اجناس در چندین مرحله با افزایش نرخ مواجه بوده، ما چگونه می‌توانیم توقع داشته باشیم تا نرخ لکوموتیو با این همه مشکلات تعمیر و نگهداری لکوموتیوها ثابت باشد.

از مشکلات دیگر زمان اعمال افزایش نرخ لکوموتیو است که پس از گذشت ۹ ماه از سال افزایش نرخ لکوموتیو اجرا می‌شود که عملاً کارایی ندارد و پوشش دهنده هزینه‌های سال ۹۹ نخواهد بود به عبارت دیگر برای سال ۹۹ تعیین شده است.

پس از ۹ ماه افزایش قیمت در همه موارد، تازه افزایش نرخ لکوموتیو اجرایی می‌شود. نرخ متوسط لکوموتیو در سال ۹۹ بسیار پایین‌تر از آن نرخی است که شورای رقابت تعیین کرده است.

پیشنهاد کارگروه لکوموتیو انجمن در خصوص حداقل نرخ پیشنهادی به راه‌آهن، ۲۴ هزار تومان، ۱۰۳۴ ریال برای هر تن کیلومتر بوده است. نرخ واقعی که در کارگروه انجمن صنفی مورد بررسی قرار گرفت حدود ۱۲۰۰ تا ۱۳۰۰ ریال بود. اما به دلیل شرایط رقابت و خوش بینی به آینده که نرخ ارز افزایش نیابد و ارزش ریال کاهش پیدا نکند پیشنهاد می‌دهیم نرخ تا پایان سال، ۱۰۳۴ ریال باشد که حداقل نرخ است اما راه‌آهن نرخ

با توجه به شرایط اقتصادی، از ابتدای امسال تمامی اجناس در چندین مرحله با افزایش نرخ مواجه بوده، ما چگونه می‌توانیم توقع داشته باشیم تا نرخ لکوموتیو با این همه مشکلات تعمیر و نگهداری لکوموتیوها ثابت باشد.



۹۰۰ ریال را تصویب کرد. در سال گذشته آخرین نرخ ۶۰۰ ریال بوده است.

کاهش نقدینگی شرکت‌های مالک لکوموتیو

لطفی تاکید بسیار بر کاهش نقدینگی شرکت‌های مالک لکوموتیو داشت و گفت: امروز شرایط نقدینگی شرکت‌های مالک لکوموتیو بسیار وخیم است. خریدهای خارجی تقریباً متوقف شده و محدود به یک سری اقلام خیلی ضروری است. پیمانکاران ما نیز شرایط سختی را سپری می‌کنند و بدهی مالکان لکوموتیو به پیمانکاران افزایش یافته و مالکان لکوموتیو نیز به دلیل نبود نقدینگی، صنایعی را هم که با آن‌ها همکاری دارند به پایین می‌کشند و مشکلات را به صنایع همکار انتقال می‌دهند.

مشکلات کمبود نقدینگی مالکان لکوموتیو

مشکل حیاتی که مالکان لکوموتیو را به زانو درآورده است مسئله کمبود نقدینگی است. واگن‌دار امروز مدعی است که هزینه حمل را نقد به راه‌آهن پرداخت می‌کند و اگر اعتباری باشد هزینه آن را به راه‌آهن پرداخت می‌کند و راه‌آهن نیز هزینه‌اش را دریافت و تنها مالک لکوموتیو است که به پولش نمی‌رسد. حدود ۹ ماه است که از دریافت مطالباتمان از راه‌آهن گذشته و اصلاً نقدینگی نداریم و نداشتن نقدینگی یعنی از دست

دادن فرصت‌ها. حتی برای هزینه‌های ضروری، نقدینگی لازم را نداریم. ما نمی‌دانیم چرا راه‌آهن مشکل نقدینگی را حل نمی‌کند.

لطفی در پاسخ به این سوال که آیا شرکت‌های مالک لکوموتیو بدهی به راه‌آهن ندارند که بر اساس آن بدهی‌ها، مطالبات به تعویق انداخته شود تاکید کرد:

هر بدهی که شرکت‌ها به راه‌آهن داشته باشند خیلی سریع از سوی راه‌آهن نقد اکسر می‌شود. تهیه سوخت لکوموتیو بر عهده راه‌آهن است و هر مقدار که لکوموتیو بخش خصوصی کار کند در همان ابتدا مبلغ سوخت کسر می‌شود. دیگر تحمل شرکت‌های لکوموتیوی تمام شده است.

لکوموتیوران‌ها و کارگران شرکت، در شهرهای مختلف مرتباً از ما سوال می‌کنند که چرا لکوموتیوران و کارگر راه‌آهن در پایان ماه حقوق خود را دریافت می‌کنند اما حقوق ما به موقع داده نمی‌شود و معترض هستند. به دلیل وجود فضای مجازی تبادل اطلاعات سریع شده و حتی کارگران و لکوموتیوران در این حد اطلاعات دارند که می‌گویند شرکت‌های صاحب کالا هزینه حمل را نقداً به راه‌آهن می‌دهند و شاید شرکت‌های مالک لکوموتیو پول را از راه‌آهن دریافت می‌کنند و به ما نمی‌دهند! باید حقوق کارگران و لکوموتیورانان بخش خصوصی و دولتی همزمان پرداخت شود. کارگران و پیمانکارانی که برای شرکت‌ها کار می‌کنند اوضاع بدتری دارند. این مشکل فقط به دست راه‌آهن حل خواهد شد اما راه‌آهن این مشکل را حل نمی‌کند.

وضعیت لکوموتیو بخش خصوصی و دولتی

حقوق کارمندان راه‌آهن به هر حال تامین می‌شود. راه‌آهن هنوز از طرح‌های عمرانی و دولتی استفاده می‌کند. راه‌آهن درآمد لکوموتیو خود را کسب می‌کند و سرمایه‌گذاری نیز در این بخش ندارد، تمامی دیوها و کارخانه‌ها مربوط به دولت است که در ۷۰ سال گذشته ساخته شده است. اما بخش خصوصی از همین درآمد باید سرمایه‌گذاری کند و یا اجاره دهد. لکوموتیو دولتی هزینه بیمه نمی‌دهد اما لکوموتیو خصوصی هزینه می‌دهد و هنوز نتوانسته‌ایم مشکل بیمه لکوموتیو را با سازمان تامین اجتماعی حل کنیم. متأسفانه شرایط برای بخش خصوصی و راه‌آهن مساوی نیست.





شرکت کفریز اولین تولید کننده چرخ منوبلوک در کشور

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ شروع کرد. در ابتدا در زمینه قطعات چدنی آبرسانی فعالیت می‌کرد و بعد از مدتی به تولید قطعات فولادی روی آورد. از سال ۱۳۸۵ با تأسیس کارخانه جدید و تجهیزات نو و پیشرفته در دو صنعت آب و نفت، گاز، پتروشیمی کار خود را توسعه داد به نحوی که به سرعت به تولیدکنندگان برتر این دو حوزه نایل گردید. در سال ۱۳۹۳ با توجه به کیفیت بالای قطعات فورج تولیدی به ما تولید چرخ بانداز قطار پیشنهاد گردید. در این حوزه از سال ۱۳۹۴ وارد شدیم و محصول بانداژها به سرعت مورد استقبال مصرف کنندگان قرار گرفت که در این چند سال باعث جلوگیری از خروج ارز از کشور گردیده است. در خصوص چالش‌هایی که شرکت کفریز در راه تولیدات خود داشته‌اند گفتگویی با بابک ابدالی، مدیر بازرگانی و رئیس هیات مدیره شرکت کفریز و سیامک ابدالی، مدیر کارخانه، مدیر تحقیق و توسعه و نایب رئیس هیات مدیره و بهروز ابدالی مدیر کارخانه و عضو هیات مدیره داشته‌ایم که به شرح آن می‌پردازیم:

آیا از شرکت کفریز در زمینه تولید این قطعه حمایت شده است؟
راه‌آهن جمهوری اسلامی در جهت تولید این قطعه از ما حمایت‌های معنوی خوبی انجام داده است دکتر رسولی با جدیت در جهت تولید این قطعه از ما حمایت نمودند و همکاران و مدیران راه‌آهن از جمله مهندس ضیایی مهر و مهندس خان آبادی همکاری و همراهی خوبی را با مجموعه شرکت اصفهان کفریز انجام دادند. بیشتر حمایت‌های صورت گرفته از ما حمایت‌های معنوی بوده است و قسمت مالی این پروژه را خود شرکت اصفهان کفریز با هزینه بسیار بالا انجام داده است.

آیا پس از مراسم رونمایی از چرخ قراردادی با شرکت برای تولید چرخ بسته شده است؟

بعد از با موفقیت طی شدن تست میدانی دکتر رسولی جلسه‌ای را با حضور وزیر راه و شهرسازی و مهندس ترکان برگزار و مراسم رونمایی از این قطعه را داشتیم. قبل از مراسم رونمایی هم جلسه‌ای با حضور دکتر رسولی و معاونین ایشان برای خرید و امضای ۵۰۰ حلقه چرخ منوبلوک ترتیب داده شد که در مراسم رونمایی به امضا طرفین رسید. بعد از رونمایی نیز مشتریان سفارشات خود را فرستاده‌اند که در حال رایزنی هستیم.

روانه چه تعداد چرخ منوبلوک تولید می‌کنید و با توجه به اینکه این چرخ ملی شده آیا می‌توانید جوابگوی شرکت‌های متقاضی باشید؟

در حال حاضر در حال تجهیز هر چه بیشتر خطوط تولیدی خود

شرکت کفریز چه محصولاتی را تولید کرده است؟

شرکت اصفهان کفریز در ابتدا قطعات چدنی آبرسانی تولید می‌کرد ولی بعد از چند سال به تولید قطعات فولادی آبرسانی روی آورد. در طول این چند سال فلنج‌های آبرسانی فشار قوی جهت مصارف بین شهری، انواع کوپلینگ‌ها، دیسمنتلیگ جونپت‌ها و ... را به صنعت آب کشور تقدیم کرده‌ایم. انواع فلنج‌های فورج با فشار بالا و سایزهای بالا را برای صنعت نفت و گاز و پتروشیمی تولید می‌کردیم. برای اولین بار موفق به تولید فلنج تاور برای توربین‌های بادی شدیم که به صورت یکپارچه و به قطر ۴ متر در کشور موجود است. شرکت اصفهان کفریز در سال ۱۳۹۳ برای اولین بار موفق به تولید بادی و کلوژر شیرهای Ballvalve تا سایز ۲۰ در کشور گردید. همچنین در صنعت ریلی هم توانستیم با تولید بانداژ دارای کیفیت بالا خدمت خوبی به کشور ارائه دهیم.

چرخ منوبلوکی که شرکت کفریز تولید کرده در چه مرحله‌ای است؟ آیا به تولید انبوه رسیده است؟

چرخ منوبلوک یک قطعه حساس و دارای تکنولوژی بالای تولیدی است. خوشبختانه تیم تحقیق و توسعه شرکت از سال ۱۳۹۶ مطالعات خود را بر روی این قطعه شروع کرد. در طول این سه سال بیش از ۲۰۰ قطعه تولید و جهت تست‌های آزمایشی داخلی تخریب گردید. ما هم اکنون توانسته‌ایم تکنولوژی تولید این قطعه را بومی‌سازی کنیم. این قطعات انواع تست‌های ذکر شده در استاندارد EN۱۳۲۶۲ را به خوبی پاس کرده است و ۴ حلقه چرخ حدود ۶ ماه است که در زیر قطار تست میدانی خود را طی می‌کند.

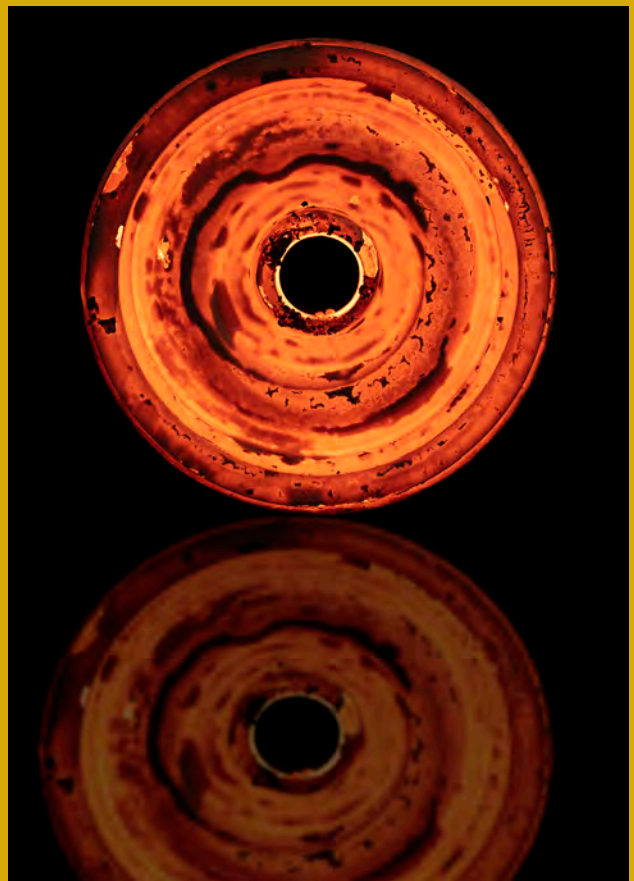
هستیم. یک کوره عملیات حرارتی پیشرفته خریداری کرده‌ایم که به زودی عملیات نصب و راه‌اندازی آن انجام می‌گیرد. در سایر قسمت‌ها نیز در حال اضافه کردن و تجهیز خطوط خود هستیم. امیدواریم در طی چند ماه آینده بتوانیم حجم قابل توجهی از سفارشات مشتریان را پاسخگو باشیم.

آیا در خصوص تولید چرخ منوبلک از دانش بومی استفاده شده یا از دانش مهندسان خارجی و آیا این دانش صادر می‌شود؟

همانطور که می‌دانید چرخ منوبلک طراحی و ساخته شده کشورهای خارجی می‌باشد. مسلماً ما در ابتدای کار از مقالات و تجربیات مهندسان خارجی نهایت استفاده را نمودیم ولی همانطور که می‌دانید تکنولوژی تولید در مقالات کشورهای خارجی ذکر نمی‌شود و با قیمت‌های بسیار بالایی فروخته می‌شود. کاری که ما در شرکت اصفهان کفریز انجام دادیم بومی کردن تکنولوژی تولید این قطعه پیچیده بود که این پروسه حدود ۲ سال طول کشید. هم‌اکنون قادر به تولید با کیفیت این قطعه در کلیه سایزها و انواع گریدها می‌باشیم.

آیا در برنامه‌های آینده شرکت قصد صادرات این چرخ را دارید و آیا برای شرکت‌های خارجی مراسم معرفی برگزار شده است؟

مسلماً در برنامه استراتژیک شرکت، صادرات این محصول دیده شده است و به همین دلیل کیفیت محصولات تولیدی را از ابتدا مطابق بالاترین سطح استاندارد روز اروپا قرار دادیم. ما چندین منوبلک از شرکت‌های مطرح دنیا تهیه کردیم و با مهندسی معکوس آنها به نتایج خوبی رسیدیم. هم‌اکنون نتایج تست‌های مخرب و غیر مخرب منوبلک‌های تولیدی ما همانند نمونه‌های مرغوب اروپایی می‌باشد.



ساخت این چرخ در داخل آیا صرفه اقتصادی دارد؟

همیشه در تولید انبوه، یک قطعه به سودآوری خود می‌رسد. وقتی که ما به عنوان تولید کننده با حجم قابل قبولی از سفارشات مواجه شویم در تولید نیز می‌توانیم هزینه‌ها را کاهش داده و کیفیت را بالاتر ببریم. حجم سفارشات منوبلک کل راه‌آهن ایران حدود ۱۰ الی ۱۵ هزار عدد در سال است که متأسفانه با حجم سرمایه‌گذاری انجام گرفته برای تولید این چرخ مطابقت ندارد و خود این امر باعث بالا بردن هزینه تمام شده در این قطعه می‌گردد. در دنیا هم شرکت‌های تولید کننده چرخ قطار با تیراژ بسیار بالا تولید می‌کنند که قابل مقایسه با تیراژ مصرفی ایران نمی‌باشد.

دقیقاً بفرمایید از نظر فنی چرخ منوبلک ساخته شده توسط شرکت کفریز برای چه واگن‌هایی مورد استفاده قرار می‌گیرد؟

ما در ابتدا تولید خود را بر روی منوبلک واگن‌های باری انجام دادیم ولی هم‌اکنون در قسمت مترو و مسافری نیز ورود کرده‌ایم و به زودی تاییدیه‌های آنها اخذ خواهد شد. در قسمت لکوموتیو نیز نمونه‌های ابتدایی تولید شده و به زودی برای تست‌های نهایی آماده خواهد شد.

شرکت کفریز در خصوص ساخت و تولید انبوه این چرخ با چه چالش‌هایی رو به رو بوده است؟

متأسفانه ما در دوران تحریم‌های ظالمانه به سر می‌بریم. کلیه کارخانه‌های تولیدی هم‌اکنون چالش‌های بسیار زیادی دارند. محصول تولیدی ما از نوع فولاد آلیاژی می‌باشد که متأسفانه این ۲ سال اخیر قیمت‌های آن به شدت افزایش یافته است به گونه‌ای که در طول یک ماه چند بار شاهد افزایش قیمت فولاد مصرفی خود هستیم. در قسمت تجهیزات تولیدی نیز قسمت‌های برقی و الکترونیکی شاهد افزایش ۱۰ تا ۳۰ درصدی قیمت‌ها هستیم. برای تولیدکننده این افزایش قیمت‌ها فشار مضاعفی علاوه بر فشار تولید می‌باشد. متأسفانه در قسمت‌های مدیریتی هم هر روز شاهد ابلاغ انواع دستورات ضد و نقیض هستیم که تولیدکنندگان را دچار سردرگمی نموده است.

با توجه به اینکه تولید داخل مورد توجه قرار گرفته در خصوص تولید قطعات دیگر آیا برنامه‌ای برای آینده دارید؟

قطعاً شرکت ما، یک شرکت پویا و رو به جلو است و در همین لحظه در حال برنامه‌ریزی و تدارک تعدادی پروژه برای سالیان آینده هستیم. در زمان مناسب خبرهای آن به مشتریان گرامی و صنعت کشور خواهد رسید.

چشم‌انداز تولیدات شرکت اصفهان کفریز را چگونه ارزیابی می‌کنید و چه اهدافی را برای آینده دنبال می‌کند؟

چشم‌انداز صنعت ایران، چشم‌انداز روشن و رو به رشدی است. ما اهداف مشخصی برای خود داریم که از مهمترین آنها تولید برای ایران و کشور عزیزمان است. ما تولید کننده‌ایم و رسالت خود را در این راه قرار داده‌ایم. خوشحالیم که می‌توانیم به صنعت کشور کمکی درخور نام ایران و ایرانی نماییم. همه ما باید اهدافی بلند و بزرگ داشته باشیم تا بتوانیم کشور خود را به عزت و افتخاری که لایق آن می‌باشد برسانیم.

در خصوص دانش بنیان بودن شرکت توضیح دهید؟

ماهیت شرکت اصفهان کفریز در سال ۹۸ به یک شرکت دانش بنیان تغییر پیدا کرد. یک شرکت دانش بنیان اساس کار خود را بر دانش خود قرار داده است نه تجهیزات و لوازم سخت افزاری.

ما در ماه‌های اخیر به جد بر روی آزمایشگاه خود کار کردیم و هم‌اکنون با افتخار موفق به کسب ایزو ۱۷۰۲۵ از سازمان ملی استاندارد ایران شدیم. با کسب این ایزو نتایج آزمایشگاه شرکت اصفهان کفریز دارای اعتبار خاص در نزد بقیه آزمایشگاه‌های کشور و حتی خارج از کشور می‌باشد.

گفتگو با مهندس حسین پورجعفر
قائم مقام شرکت ریل پرداز سیر:

انحصار در تولید چرخ و بانداژ از یک سو و به چالش افتادن شرکت‌ها از سوی دیگر



حمل و نقل ریلی مزیت‌های فراوانی نسبت به حمل جاده‌ای دارد. انتقال بار از جاده به ریل در صرفه‌جویی سوخت، حمل بارهای عمده، کاهش تلفات جاده‌ای و ایمن بودن و کاهش آلودگی هوا سهم بسزایی دارد. حمل و نقل ریلی نیاز به حمایت جدی از سوی دولت، وزارت صمت و راه‌آهن ج.ا.ا دارد تا حمل و نقل ریلی را از وضعیت موجود نجات داده و بهبود بخشیم. حمل و نقل ریلی با وضعیت ایده‌آل فاصله زیادی دارد. سهم حمل بار در راه‌آهن کشور زیر ۱۰ درصد است. قوانین حمایتی حمل و نقل ریلی همانند قانون ماده ۱۲ و قانون ارزش افزوده و بخشودگی‌ها که هنوز در اجرا عملیاتی نشده است اگر اجرایی شود حمل و نقل ریلی با توجه به مزیت‌هایی که دارد سهم بیشتری از حمل و نقل را به خود اختصاص خواهد داد.

این روزها شرکت‌های ریلی با مشکلات زیادی همچون افزایش قیمت قطعات، ایجاد انحصار و بسته شدن ثبت سفارش قطعات، کمبود نقدینگی و کمبود لکوموتیو و دیگر موارد مواجه هستند. برای واکاوی بیشتر مشکلات شرکت‌ها گفتگویی با مهندس حسین پورجعفر، قائم مقام شرکت ریل پرداز سیر داشته‌ایم که به شرح آن می‌پردازیم:

بر اساس ادعای این شرکت ثبت سفارش چرخ را ممنوع اعلام کرده است.

پورجعفر در خصوص این موضوع که آیا وزارت صمت بررسی‌هایی را مبنی بر اینکه شرکت کفریز توانایی تولید تعداد مورد نیاز چرخ شرکت‌ها را داشته است و پس از بررسی ثبت سفارش چرخ را ممنوع کرده به صراحت بیان کرد: متأسفانه وزارت صمت روی این موضوع به درستی عمل نکرده است.

اگر وزارت صمت نیز این اطلاعات را از شرکت راه‌آهن گرفته باشد شرکت راه‌آهن نیز به درستی عمل نکرده است زیرا ظرفیت تولید شرکت کفریز جوابگوی نیاز شرکت‌ها نیست. شرکت راه‌آهن باید ظرفیت شناسی می‌کرد به عنوان مثال نیاز شرکت‌ها حدود ۴ هزار چرخ در سال است و شرکت کفریز به عنوان مثال سالی ۵۰۰ چرخ می‌تواند تولید کند در نتیجه وزارت صمت، بیشتر از ۳۵۰۰ چرخ مجوز واردات نمی‌دانند. اما مسئله مهم این است که کلا ثبت سفارش را بسته‌اند و با این کار چالش بزرگی را ایجاد کرده‌اند.

نامه‌ای از سوی انجمن خطاب به دکتر سعید

راه‌آهن مجوز تایید چرخ را صادر کرده است. نکته مهم این است که ظرفیت تولید چرخ شرکت کفریز به هیچ عنوان جوابگوی نیاز کشور نیست. اکنون تعداد مورد نیاز چرخ شرکت‌های مسافری ریلی، عدد بزرگی است. شرکت‌هایی که از نیاز چرخ آن‌ها اطلاع داریم شرکتی نزدیک به ۳ هزار چرخ و شرکت دیگر نزدیک به ۵۰۰ چرخ نیاز دارند.

اگر شرکت‌های باری به این عدد اضافه شود عدد بزرگی می‌شود. به هیچ عنوان شرکت کفریز جوابگوی نیاز این شرکت‌ها نیست. اما متأسفانه به دلیل اینکه تولید داخل چرخ اعلام شده است وزارت صمت با سیاست غلطی که پیاده کرده بدون آنکه ظرفیت تولید این شرکت و نیاز سالانه شرکت را بررسی کند صرفاً به دلیل اینکه تولید داخل است واردات را ممنوع اعلام کرده است. این مسئله بحران جدی برای کشور ایجاد کرد. این امر ایجاد انحصار کرده تا جایی که به هر قیمتی که می‌خواهند مبلغ چرخ را اعلام می‌کنند.

قائم مقام شرکت ریل پرداز سیر بیان کرد: موضوع تولید چرخ و ملی شدن آن، از سوی شرکت کفریز به وزارت صمت اعلام شده و وزارت

قائم مقام شرکت ریل پرداز سیر در خصوص قراردادی که شرکت راه‌آهن حمل و نقل با شرکت کفریز بسته است بیان کرد: شرکت راه‌آهن حمل و نقل تا امروز نتوانسته چرخ از کفریز دریافت کند. از نظر بنده در خصوص تولید چرخ در داخل عجلوانه عمل شده و تست‌های استاتیک چرخ انجام شده اما می‌دانم که تست‌های دینامیک چرخ‌ها در مدت زمان کم، دو تا دو ماه و نیم زیر واگن‌ها تست شده و خیلی از کیفیت و عملکرد چرخ مطمئن نیستیم.

پورجعفر در ادامه گفت: برای تایید محصولی که تولید شده دو نوع تست داریم. تست استاتیک که تست‌های آزمایشگاهی است، همانند تست متریکال، کشش و ضربه که این تست‌ها انجام شده و طبق استانداردها بوده است. تست میدانی نوع دیگری از تست‌ها است که چرخ را زیر واگن قرار می‌دهند و باید مدت زمان مشخصی را برای انجام تست زیر واگن کار کنند. مدت زمان تست دینامیک این چرخ‌ها مدت دو تا دو ماه و نیم بوده که زمان کمی است. ناگفته نماند که با این مدت زمان کم که برای تست چرخ‌ها در نظر گرفته شده، شرکت



مالکان واگن‌هاست. راه‌آهن به عنوان حاکمیت باید بتواند تسهیلاتی را برای مالکین ایجاد کند تا بتوانند هزینه‌ها را پوشش دهند که متاسفانه در هیچ‌کدام موارد حمایتی از سوی راه‌آهن صورت نگرفته است.

از مشکلات اساسی دیگری که در حوزه ناوگان وجود دارد به غیر از قطعات انحصاری، نقدی شدن تامین قطعات است. در گذشته تامین قطعات اعتباری بود اما به دلیل نوسانات قیمت، قطعه اعتباری به شرکت‌ها نمی‌دهند. این امر موجب شده تا شرکت‌ها با کمبود نقدینگی برای تامین قطعات و تعمیر واگن‌ها مواجه باشند.

شرکت‌ها از صاحبان کالا هزینه حمل بار را اعتباری دریافت می‌کنند. عمده مشتریان واگن‌ها، شرکت‌های معدنی و فولادی هستند. این شرکت‌ها با توجه به رقابتی که میان حمل جاده‌ای و ریلی وجود دارد از این قضیه سوء استفاده می‌کنند و هزینه حمل را اعتباری، دوماهه یا سه ماهه پرداخت می‌کنند به همین دلیل شرکت‌های ریلی نقدینگی برای پرداخت نقد هزینه خرید قطعات واگن‌ها را ندارند.

مشکلات شرکت‌های مالک لکوموتیو

از سویی دیگر با مشکل جدی در تامین قطعات لکوموتیو به دلیل اینکه عمده قطعات وارداتی و وابسته به نرخ ارز است مواجه هستیم. شرکت راه‌آهن در دو سه ماهه اخیر با بحران جدی تامین لکوموتیو مواجه بود. تعداد لکوموتیوهای گرم و بهره‌برداری کاهش پیدا کرد و این موضوع سیر واگن‌ها را با مشکلات زیادی مواجه کرد.

دغدغه هر روز ما با راه‌آهن تامین لکوموتیو برای واگن‌های آماده به سیر است. دولت بودجه‌ای برای حمایت از شرکت‌های مالک لکوموتیو و حتی لکوموتیوهای خود شرکت راه‌آهن که با بحران جدی مواجه هستند در نظر نگرفته است.

تبریز با هم رقابت داشتند و در این رقابت هرکدام از شرکت‌ها سعی می‌کردند قیمت پایین‌تر بدهند و این امر بازار را متعادل کرده بود. اما از اواسط سال ۹۸ دو شرکت با هم هماهنگ شدند و متاسفانه باعث شد تا قیمت به صورت ناگهانی بالا برده شود.

در شرکت راه‌آهن بخشی برای حل مشکلات شرکت‌ها وجود ندارد

پورجعفر در پاسخ به این سوال که آیا بخشی در راه‌آهن وجود دارد که به چنین مشکلاتی رسیدگی کند یا خیر، گفت: متاسفانه معضل اصلی شرکت راه‌آهن همین موضوع عدم وجود بخشی برای رسیدگی به چنین مشکلاتی است.

راه‌آهن فقط در حوزه فنی ورود پیدا می‌کند. دغدغه جدی مالک‌ها هزینه نگهداری واگن‌هاست. بارها با راه‌آهن مذاکره کرده و از آن‌ها خواهش کردیم که هزینه‌ها به شدت افزایش یافته و نیاز به کنترل راه‌آهن در مورد قطعات انحصاری مورد نیاز واگن‌ها در کشور هست و حمایت دیگر راه‌آهن در خصوص مهیا کردن تسهیلات برای

رسولی مدیرعامل شرکت راه‌آهن مبنی بر مشکلات خرید چرخ و ظرفیت شرکت کفریز فرستاده شده اما تا امروز با پیگیری‌هایی که از سوی انجمن صورت گرفته پاسخی دریافت نکرده‌ایم.

امروز تعداد زیادی واگن باری به دلیل نبود چرخ به خصوص چرخ‌های نوع روسی در دپوهای تعمیراتی مختلف متوقف است.

شرکت راه‌آهن حمل و نقل هنوز چرخ‌های شرکت کفریز دریافت نکرده است

پورجعفر در پاسخ به این سوال که آیا انحصار ایجاد شده در خصوص تولید چرخ بر روی افزایش قیمت چرخ موثر بوده یا نه گفت: امتیاز انحصاری برای شرکت تولیدکننده ایجاد شده و برای حمایت از تولید داخل، شرکت داخلی قراردادی را با شرکت تولیدکننده چرخ بسته و مبلغی را به عنوان پیش پرداخت به این شرکت داده، اما هنوز چرخ‌های دریافت نکرده است.

افزایش قیمت بانداز متناسب با افزایش قیمت فولاد، نرخ ارز و تورم نیست

پورجعفر در ادامه بیان کرد قیمت بانداز رشد بسیاری داشته و از ابتدای سال ۹۶ تا امروز نزدیک به ۱۰ برابر شده است.

افزایش قیمت بانداز را با تورم، نرخ دلار و افزایش قیمت فولاد مقایسه کردیم، افزایش قیمت بانداز بیش از تورم و افزایش نرخ دلار بوده است. اعتراض به این موضوع را را به شورای رقابت بردیم مبنی بر اینکه انحصاری که کفریز و ماشین سازی تبریز در تولید بانداز ایجاد کرده‌اند منجر به آن شده که قیمت‌ها را بر اساس میل خود افزایش دهند، زیرا ملزم به توضیح به سازمان خاصی نیستند در نتیجه هر روز افزایش قیمت دارند.

در اوایل سال ۹۶ دو شرکت کفریز و ماشین سازی



تأثیرات شیوع ویروس کرونا بر حمل و نقل ریلی سایر کشورها



عرفان قربانعلی کارشناس حمل و نقل
معصومه کارگر دانشجوی ارشد حمل و نقل ریلی

طبق برآورد اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها (UIC) در جولای سال ۲۰۲۰، درآمد حمل بار ریلی جهان در این سال نسبت به سال گذشته نزدیک به ده درصد کاهش خواهد یافت. در حالی که این رقم برای بخش مسافری در حدود سی درصد برآورد شده است. در نهایت کل خسارت حمل و نقل ریلی در سال‌های ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ به ۱۲۵ میلیارد دلار خواهد رسید. بعید به نظر می‌رسد که میزان درآمدهای بار در حمل و نقل ریلی در مناطق مختلف جهان در سال ۲۰۲۰ به سطح درآمدهای سال ۲۰۱۹ بازگردد.

است و امکان حفاظت از مسافران قبل از ورود به ایستگاه قطار وجود دارد. به عنوان مثال می‌توان با نصب دوربین‌های حرارتی دمای بدن چندین مسافر را به طور هم‌زمان اندازه‌گیری کرد. به دلیل ویژگی‌های واگن‌های مسافری امکان پاکسازی عمیق و ضد عفونی آن‌ها بین هر سفر نیز وجود دارد. [۲]

آمریکا و کانادا

در جلسهای که کمیته حمل و نقل، علم و تجارت سنا برای بررسی تأثیر ویروس کرونا در حمل و نقل ریلی بار و مسافر برگزار کرد، ویلیام فلاین، مدیر عامل ام‌ترک، اعلام کرد که تعداد مسافران در مارس ۲۰۲۰ در حدود ۹۷ درصد کاهش داشته و به

گلخانه‌ای دارد، ترویج روش‌های حمل و نقل مانند ریلی که سازگاری بیشتری با محیط‌زیست دارد از اهمیت زیادی برخوردار است.

حمل و نقل ریلی مسافری نسبت به حمل و نقل جاده‌ای و هوایی در زمان شیوع کرونا برتری‌هایی خواهد داشت. به عنوان مثال در هر کویه امکان حضور تعداد کم‌تری مسافر وجود دارد بنابراین فاصله اجتماعی رعایت می‌شود و ایمنی مسافران نیز حفظ می‌شود. علاوه بر آن امکان ردیابی مسافران در واگن‌ها و شناسایی مسافرانی که در معرض ویروس بوده‌اند، وجود دارد. همچنین حمل و نقل ریلی یک روش حمل و نقل مقرون به صرفه با توجه به محدودیت‌های جدید بهداشتی

همه‌گیری ویروس کرونا باعث کاهش تولید گازهای گلخانه‌ای در دنیا شده است اما نباید نسبت به اثرات این ویروس بر محیط‌زیست خوش‌بین بود زیرا انتظار می‌رود با پایان یافتن همه‌گیری مجدداً انتشار گازهای گلخانه‌ای افزایش یابد. مشابه آنچه در بحران مالی سال ۲۰۰۸ رخ داد. این بحران باعث کاهش یک درصدی تولید گازهای گلخانه‌ای شد اما با عبور از بحران، میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای به پنج درصد افزایش یافت. برای جلوگیری از بازگشت افزایش تولید گازهای گلخانه‌ای پس از پایان همه‌گیری، ایجاد تغییرات ساختاری ضروری خواهد بود. از آنجایی که بخش حمل و نقل نقش اساسی در تولید گازهای

میزان کاهش تعداد مسافران حمل و نقل ریلی در سه ماهه دوم سال 2020 در اروپا

(در مقایسه با سه ماهه دوم سال 2019)



ec.europa.eu/eurostat

دلار یا ۱/۸۹ دلار به ازای هر سهم درآمد خالص داشته است.) سود سه ماهه دوم راه آهن ملی کانادا نیز ۱۸/۹ درصد افت داشته و به ۳/۲ میلیون دلار کانادا رسیده است و نرخ هزینه به سود این شرکت که در سال گذشته ۵۷/۵ درصد بوده است، امسال به ۷۵/۵ درصد رسیده است. تعداد کارمندان آن نیز ۱۸/۷ درصد نسبت به سه ماهه دوم سال گذشته کاهش داشته است. [۹]

اروپا

اتحادیه اروپا در ژوئن ۲۰۲۰ مقررات جدیدی را به منظور پاسخگویی به نیازهای اضطراری بخش ریلی در شرایط شیوع ویروس کرونا پیشنهاد نمود که به مالکان ریلی اجازه می دهد اقدام به بخشودگی یا کاهش و یا دریافت با تأخیر هزینه حق دسترسی به شبکه و حذف جریمه کنسلی مسیرهای قطار (در بازه زمانی اول مارس تا آخر دسامبر ۲۰۲۰) نماید. در نظر است ضرر مالی حاصله برای مالکان زیرساخت ریلی در انتهای سال توسط دولت ها جبران شود. این مقررات در سپتامبر ۲۰۲۰ به تصویب پارلمان اروپا رسید. بر این اساس، کشورهای عضو می توانند کاهش هزینه حق دسترسی را برای بخش مورد نظر (اعم از حمل مسافر و حمل بار) اجرایی کنند. دولت فرانسه نیز اعلام کرده است که حق دسترسی به شبکه ریلی برای قطارهای باری تا پایان سال ۲۰۲۰ بخشوده شده و در سال ۲۰۲۱ نیز به میزان نصف کاهش خواهند یافت. [۱]

شبکه تحقیقات ریلی اروپا (EURNEX) انجام مراحل زیر را برای حمل و نقل ریلی اروپا در بحران کرونا توصیه می کند:

۱- انعطاف پذیری: برای تقویت صنعت ریلی اروپا در برابر همه گیری و تهدیدهایی مشابه با آن، باید اقداماتی صورت گیرد. در کوتاه مدت صنعت ریلی باید به مدیریت نقدینگی خود پردازد و مهارت های انعطاف پذیری و تطبیق سریع با شرایط را کسب کند. با توجه به کاهش فعالیت قطارها در این بحران، فرصت مناسبی برای تمرکز بیشتر بر تعمیرات و نگهداری ناوگان فعلی است. در بلند مدت نیز توسعه زیرساخت ها و خودکارسازی عملیات ضروری خواهد بود.

۲- بازگشت: نهادهای اتحادیه اروپا برای بازگشت به شرایط سابق کسب و کار خود باید یک برنامه با جزئیات کامل طراحی کنند و در کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت، اقداماتی را برای بهبود شرایط مشخص کنند.

۳- بازسازی: صنعت ریلی و نهادهای اتحادیه

در آمریکا در هر یک از ماه های ژانویه تا اکتبر سال ۲۰۲۰ نسبت به سال ۲۰۱۹ در نمودار زیر مشخص شده است: [۶]

شرکت حمل و نقل ریلی مسافری ویا ریل کانادا در ۱۸ تیر ماه (۸ جولای) اعلام کرده است که هزار نفر از کارمندان خود را به دلیل بحران کرونا، به طور موقت برکنار خواهد کرد. [۷] همچنین بیشتر قطارهای این شرکت در زمان فراگیری ویروس کرونا برای مدتی به حالت تعلیق درآمده بود و در تمام مسیرها به جز وینیپگ به چرچیل، به یک قطار در روز کاهش یافته بود. این تعلیق و نیز توقف موقت قطارها به دنبال اعتراضات بومیان در فوریه ۲۰۲۰، گستره ترین کاهش موقتی خدمات در ویا ریل می باشد. [۸]

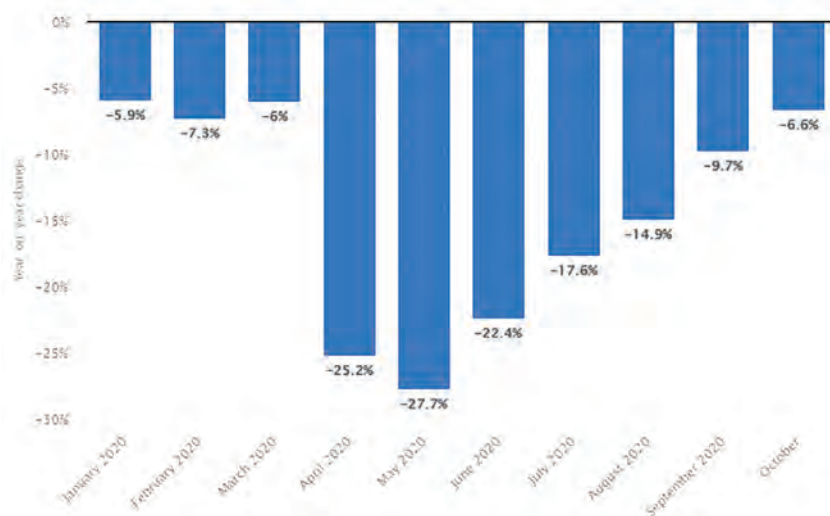
راه آهن ملی کانادا که در زمینه حمل بار فعالیت می کند، اعلام کرده است که در سه ماهه دوم سال ۲۰۲۰، ۵۴۵ میلیون دلار کانادا یا ۷۷ سنت به ازای هر سهم درآمد خالص داشته است. این رقم نسبت به سه ماهه دوم سال گذشته ۶۰ درصد کاهش داشته است. (سال گذشته ۱/۳۶ میلیارد

چهار هزار مسافر در روز رسیده است. همچنین این کاهش چشمگیر مسافران باعث شده است که در برخی مناطق، سرویس های روزانه به سه سرویس در هفته کاهش یابد.

فلاین پس از تشریح تأثیرات این بحران بر بودجه امترک، از کنگره درخواست منابع مالی برای جبران کمبودهای این شرکت کرد. [۳]

همچنین فلاین اعلام آمادگی کرده است که هزینه های عملیاتی امترک را در سال ۲۰۲۱، پانصد میلیون دلار کاهش دهد. زیرا پیش بینی می شود که تعداد مسافران به دلایلی مانند تغییر رفتارهای مردم، افزایش دورکاری و کاهش درآمدها، به سطح قبل از فراگیری ویروس کرونا برخواهد گشت. [۴] براساس قانون CARES، دپارتمان حمل و نقل آمریکا یک میلیارد دلار برای حمایت از امترک در بحران کرونا اختصاص داده است. از این کمک هزینه برای جبران کاهش سود این شرکت، پرداخت حقوق کارمندان و نگهداری شبکه ریلی مسافری می توان استفاده کرد. [۵]

میزان کاهش حمل بار توسط حمل و نقل ریلی



ERMAS جایگزین کند. این قراردادهای جدید به راه آهن انگلیس این امکان را می دهد که اصلاحات اساسی را آغاز کند. به عنوان مثال اپراتورها را ملزم به هماهنگی بهتر با یکدیگر و پایین آوردن هزینه های بیش از حد راه آهن می کند.

گرنٹ شاپس، وزیر حمل و نقل انگلیس، نیز اعلام کرده است که مدل خصوصی سازی که ۲۵ سال پیش به تصویب رسیده است، باعث افزایش قابل توجهی در تعداد مسافران شده است. اما شیوع کرونا ثابت کرده است که دیگر این مدل کارایی ندارد. [۱۳] میک کاش، دبیرکل اتحادیه RMT انگلیس، معتقد است که شیوع این ویروس ثابت کرده است که شرکت های حمل و نقل ریلی خصوصی اتلاف وقت و پول هستند و زمان آن رسیده است که واسطه ها را از راه آهن حذف

کنیم. [۱۲]

میزان کاهش مسافران در شرایط فراگیری کرونا در کشورهای اروپایی در شکل زیر مشخص شده است:

آسیا

کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه (ESCAP) در مقاله ای به بررسی تأثیرات شیوع کرونا بر بخش ریلی در آسیا و اقیانوسیه می پردازد و چالش ها و فرصت های موجود را بررسی می کند. در این مقاله عنوان می شود که راه آهن منطقه باید از این بحران به عنوان فرصتی برای تثبیت بیشتر اعتبار خود به عنوان پایدارترین شیوه حمل و نقل استفاده کند. دیجیتالی شدن راه آهن، کاهش و یا حذف کربن در حمل و نقل ریلی، ادغام با سایر روش های حمل و نقل و مشارکت با ذینفعان اصلی برای جذب بار به راه آهن از فرصت های اصلی راه آهن برای افزایش مزایای رقابتی خود پس از این همه گیری می باشد. [۱۴]

شرکت راه آهن شرق ژاپن از کاهش ۵۵/۲ درصدی درآمد عملیاتی خود در سه ماهه منتهی به ماه ژوئن ۲۰۲۰ خبر داده است. (از ۷/۰۶ میلیارد دلار در مدت مشابه سال ۲۰۱۹ به ۳/۱۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۰ کاهش داشته است). شرکت راه آهن مرکزی ژاپن نیز در آمد عملیاتی اش در سه ماهه منتهی به ژوئن ۲۰۲۰ در مقایسه با مدت مشابه در ۲۰۱۹ به میزان ۷۲/۷ درصد کاهش یافته است. [۱۵]

رئیس راه آهن هند در یک کنفرانس مجازی اعلام کرد که راه آهن هند انتظار دارد که در زمان فراگیری کرونا تنها ۱۰-۱۵ درصد از درآمد سالانه

۲۰۱۹ به میزان ۱۱/۸ درصد کاهش داشته است. البته با کاهش محدودیت های دولت آلمان از ماه می در رابطه با کرونا، فعالیت های این شرکت نیز دارد بهبود پیدا می کند. درآمد شرکت ملی راه آهن فرانسه (SNCF) نیز با کاهش ۲۰/۹ درصدی در نیمه اول سال ۲۰۲۰ در مقایسه با ۲۰۱۹ مواجه شد و از ۲۰/۹۸ میلیارد دلار به ۱۶/۵۹ میلیارد دلار کاهش یافت. [۱۶]

برخی از اقداماتی که SNCF در زمان شیوع کرونا انجام داده است عبارت است از: ۱- مسافران برای هر سفر باید گواهی داشته باشند که نشان دهد آن ها امکان خروج از خانه را داشته اند. ۲- با توجه به دشوار بودن برنامه ریزی سفر در این شرایط، برای قطارهای TGV INOUI, OUIGO و Intercités و TER تا ۲۱ ژانویه ۲۰۲۱ هزینه ای برای استرداد بلیط دریافت نمی شود. ۳- تمام بزرگسالان و کودکان بالای یازده سال در صورت نزدن ماسک در قطار و ایستگاه ها، ۱۳۵ یورو جریمه می شوند. ۴- علامت گذاری های مخصوصی در کف ایستگاه ها برای رعایت فاصله گذاری اجتماعی انجام شده است و همچنین روش های مدیریت صف در مقابل فروشگاه های ایستگاه ها نصب شده است. ۵- از دوم نوامبر نیز پذیرایی در قطارهای این شرکت انجام نمی شود. [۱۷]

دولت انگلیس از ابتدای شیوع کرونا تا سپتامبر ۲۰۲۰ برای جبران خسارت های وارد شده به شرکت های حمل و نقل ریلی این کشور، ۳/۵ میلیارد پوند پرداخت کرده است. [۱۲] در پاسخ به تأثیرات ویروس کرونا بر راه آهن انگلیس، دولت این کشور تصمیم گرفته است تا سیستم فرانچایز در راه آهن انگلیس را با توافق نامه جدیدی به نام

اروپا برای سازگاری بخش ریلی با شرایط پس از بحران باید بازسازی شوند. با توجه به مزایای حمل و نقل ریلی، بودجه مورد نیاز برای تحقیق و توسعه بخش ریلی باید مشابه با سایر روش های حمل و نقل باشد. همچنین تنظیم سیاست هایی برای رشد اقتصادی و توسعه حمل و نقل سبز ضرورت دارد.

۴- اصلاح: کمیسیون اروپا در استراتژی جدید صنعتی خود قبل از بحران کرونا، با برجسته کردن نقش بخش ریلی، هدف خود را حفظ رقابت جهانی صنعت اروپا عنوان کرده بود. اما این موضع اروپا نسبت به بخش ریلی به قبل از بحران برمی گردد و در حال حاضر آمادگی مقابله با عواقب این بحران را ندارد و باید علاوه بر حفظ رقابت جهانی صنعت، چشم انداز سیاسی جدیدی برای راه آهن در نظر بگیرد.

۵- تحقیق: چالش های پیش روی سیستم ریلی اروپا در زمان همه گیری و پس از آن، نیازمند برنامه تحقیقاتی در سراسر اروپاست. بنابراین همکاری با دانشگاه ها و مراکز تحقیقاتی باید تقویت شود تا راه حل های نوآورانه ای در فناوری های ریلی ارائه شود. برخی از حوزه های تحقیقاتی شامل دیجیتالی کردن فرآیندهای وابسته به عملیات دستی، تجزیه و تحلیل های چندبعدی بر روی الگوهای عرضه و تقاضا، تحقیق درباره روش های کاهش هزینه های عملیاتی از طریق سیاست های جدید حمل و نقل و اقدامات قانونی و تحقیقات میان رشته ای برای ارائه رهنمودهایی برای حمل و نقل ریلی در زمان بحران سلامت می باشد. [۲]

درآمد شرکت حمل و نقل ریلی دویچه بان آلمان در نیمه اول سال ۲۰۲۰ در مقایسه با نیمه اول سال



سال گذشته کاهش داشته است و از ۹۹/۳ میلیون مسافر در سال ۲۰۱۹ به ۵۸/۱ میلیون مسافر در سال ۲۰۲۰ رسیده است. حمل بار نیز در راه آهن این کشور با ۳/۲ درصد کاهش از ۱۰۶۶ میلیون تن به ۱۰۳۱/۹ میلیون تن رسیده است. [۱۸]

بانک سرمایه‌گذاری زیربنایی آسیایی (AIIB) برای کمک به کاهش نقدینگی موقتی که به دلیل کاهش مسافر در زمان شیوع کرونا برای راه آهن روسیه (RZD) ایجاد شده است، وامی با ارزش محلی معادل سیصد میلیون دلار به راه آهن روسیه اختصاص داده است. این وام در راستای اهداف AIIB و با استفاده از تسهیلات بانک برای بهبود بحران کرونا (CRF) تأمین شده است.

پاورقی:

- 1- International Union of Railways
- 2- The Senate Commerce, Science and Transportation Committee
- 3- William J. Flynn
- 4- Amtrak
- 5- Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security
- 6- Via rail
- 7- Winnipeg
- 8- Churchill
- 9- Canadian National Railway
- 10- operating ratio
- 11- European Rail Research Network of Excellence
- 12- Resilience
- 13- Return
- 14- Reimagination
- 15- Reform
- 16- Research
- 17- Deutsche Bahn
- 18- franchise
- 19- Emergency Recovery Measures Agreements
- 20- Grant Shapps
- 21- Mick Cash
- 22- National Union of Rail, Maritime and Transport Workers
- 23- United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific
- 24- Shilpi Bishnoi
- 25- necessity
- 27- viability
- 28- container cargo trains
- 28- scheduled parcel trains
- 29- Asian Infrastructure Investment Bank
- 30- Bank's COVID-19 Crisis Recovery Facility

منابع در دفتر نشریه موجود است.

ضروری است. به خصوص در حال حاضر که خدمات مسافری به حالت تعلیق درآمده است، زمان مناسبی برای ارزیابی کلی بخش مسافری و از نظر دو معیار ضرورت و عملی بودن است. این دو معیار را می‌توان از طریق فاکتورهایی مانند در دسترس بودن سایر روش‌های حمل‌ونقل، مقرون به صرفه بودن حمل‌ونقل ریلی در مقایسه با سایر روش‌های حمل‌ونقل، مسافت و زمان مشخص کرد. در بعضی مناطق، جاده‌های توسعه یافته و یا سیستم حمل‌ونقل سریع انبوه مانند مترو وجود دارد. در این مناطق راه آهن می‌تواند به سمت کاهش خدمات خود اقدام کند. راه آهن باید استراتژی بخش به بخش را انتخاب کند و خدمات هر منطقه‌ای که متقاضی کم‌تری دارد را کاهش دهد و با انجام تحلیل‌های پایه‌ای، خدمات مسافری که باید باقی بمانند یا حذف شوند را مشخص کند.

۲- مدل‌سازی مجدد بیزینس بخش باری: هزینه‌های لجستیک در هند بسیار بیشتر از کشورهای توسعه یافته است. سازمان‌دهی بخش مسافران، به راه آهن هند این امکان را می‌دهد که منابع خود را بیشتر بر روی حمل بار متمرکز کند. از جمله این منابع می‌توان به ظرفیت شبکه، تجهیزات حمل‌ونقل و نیروی انسانی اشاره کرد. انتظار می‌رود که این امر منجر به حمل‌ونقل کارآمدتر و افزایش حمل بار شود. پیش‌بینی می‌شود که به محض بازگشت شرایط عادی، رقابت شدیدی در قیمت حمل‌ونقل ریلی با حمل‌ونقل جاده‌ای در حمل بار ایجاد شود. اما می‌توان این رقابت را به همکاری تبدیل کرد. یکی از روش‌هایی که می‌توان برای متحد ساختن حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای استفاده کرد، ارائه راه‌حل‌های لجستیکی به مشتریان برای حمل‌ونقل درب به درب مانند ریلی-جاده-ریلی و یا جاده-ریلی-جاده می‌باشد. این کار علاوه بر کمک مالی به راه آهن هند، به طور کلی به رشد اقتصادی کشور هند و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل این کشور کمک خواهد کرد.

۳- ایجاد تنوع در حمل بار: گزینه‌های مختلفی برای حمل بار مانند خدمات کانتینر، قطار سریع‌السیر باری وجود دارد. در بحران کرونا که خدمات مسافرتی کاهش پیدا کرده است، به راه آهن هند این فرصت را داده است تا گزینه‌های مختلف حمل بار مانند قطارهای باری کانتینری و قطارهای برنامه‌ریزی شده باری را ارزیابی کند. [۱۷] از ژانویه تا اکتبر ۲۰۲۰ تعداد مسافران راه آهن روسیه در مسیرهای طولانی ۴۱/۵ درصد نسبت به

معمول خود را از بخش مسافری به دست آورد. از آوریل تا جولای سال گذشته راه آهن هند ۳۹۴ تن محموله حمل کرده است اما حمل بار در مدت مشابه امسال کاهش یافته و به ۳۲۲ تن رسیده است.

مطالعات نشان می‌دهد که درآمد بخش بار بعد از حدود چهار یا پنج ماه از شیوع ویروس کرونا، بهبود می‌یابد. در حالی که در بخش مسافری بیش از نه ماه زمان می‌برد تا بهبود یابد. همان‌طور که در ماه سپتامبر ۲۰۲۰ نسبت به سال گذشته، ده درصد حمل بار در هند رشد داشته است. بنابراین یکی از استراتژی‌های راه آهن هند این است که کاهش درآمد در بخش مسافری را از طریق بخش باری جبران کند و هدف خود را افزایش پنجاه درصدی حمل بار اعلام کرده است. طبق اعلام راه آهن هند برای رسیدن به این هدف در حال حاضر میانگین سرعت قطارهای باری در این کشور به میزان دو برابر افزایش داشته است. [۱۵] [۱۶]

شیلی بیشنوی، مدیر تبلیغات راه آهن هند، در مقاله‌ای به بیان راه‌هایی که راه آهن هند می‌تواند از بحران پیش آمده به عنوان یک فرصت استفاده کند، پرداخته است. بیشنوی معتقد است که برای استفاده از فرصت‌ها، بحران لازم است. در سال‌های ۲۰۲۰-۲۰۲۱ شاهد تأثیرات شیوع ویروس کرونا بر اقتصاد ملی و بین‌المللی خواهیم بود که در بخش‌های مختلف حمل‌ونقل از جمله راه آهن اثر خواهد گذاشت. راه آهن هند نیز این انتخاب را دارد که بحران موجود را به عنوان یک فرصت در نظر بگیرد و بخش‌های مختلف باری و مسافری خود را اصلاح کند. این زمان مناسبی برای ترسیم نقشه‌ی رشد برای پنج تا ده سال آینده است. راه آهن علاوه بر داشتن قابلیت‌های قابل توجه در بسیج منابع و نیروی انسانی، توانایی کمک به رفع نیازهای جدیدی که در زمان شیوع این ویروس به وجود آمده است را نیز دارد. به عنوان مثال نقش مهمی در تأمین کالاهای اساسی با انتقال مواد غذایی، تجهیزات پزشکی و دارو دارد. سه حوزه‌ای که راه آهن هند را قادر می‌سازد تا مدل جدید بیزینس خود را ایجاد کند عبارت است از:

۱- سازمان‌دهی مجدد بخش مسافری: راه آهن مدت زمان زیادی است که تشخیص داده است که باید یارانه‌ی بخش باری کاهش و به بخش مسافری داده شود. اما از آنجایی که قیمت خدمات مسافری از هزینه‌ی صرف شده برای آن کمتر است و همچنان راه آهن متحمل خسارات زیادی می‌شود، سازمان‌دهی مجدد بخش مسافری

اهمیت روانکارها و گریس مصرفی در صنعت ریلی



بابک داودی
کارشناس واگن اداره ناوگان اراک

گریس در روانکاری بلبرینگ‌ها

چرخ و محور یکی از مهمترین قسمت‌های آلات ناقله و سامانه حرکتی واگن و لکوموتیو می‌باشد که باعث حرکت قطار روی خطوط ریلی شده و در نهایت بار و مسافر را جابجا می‌نماید. از قطعات اصلی چرخ و محور که نیازمند شرایط تعمیرات و نگهداری بهینه و اصولی است جعبه یاتاقان‌ها می‌باشد که شامل قطعات حساس از جمله بلبرینگ‌ها بوده که توسط ماده‌ای شیمیایی به نام گریس روانکاری می‌گردد. گریس دارای جایگاه ویژه‌ای در صنایع سنگین از جمله راه‌آهن بوده که می‌بایست حساسیت ویژه‌ای نسبت به کیفیت آن داشت تا در نهایت باعث تضمین سیر ایمن قطارها باشد. به دلیل اهمیت موضوع ما را بر آن داشت تا جهت آگاهی همکاران اطلاعاتی از این ماده مهم و مورد استفاده فراوان در صنعت ریلی به صورت مختصر و مفید داده شود. گریس مخلوطی است از روغن طبیعی یا مصنوعی بنام روغن پایه (Base

Oil) که با غلیظ کننده‌ای (Thickener) که عموماً صابون‌های فلزی هستند و حالت نیمه مایع تا جامد به خود می‌گیرد و سفتی آن نیز به مقدار غلیظ کننده بستگی دارد. لذا انتخاب نوع گریس، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. گریسی که برای روانکاری بلبرینگ‌ها استفاده می‌شود باید از کیفیت عالی برخوردار بوده و عاری از هرگونه اجزاء ترکیبی و فعال شیمیایی یا مکانیکی باشند و نیز نباید غلظت خود را بر اثر جدا شدن مقدار زیاد و غیرضروری روغن تغییر دهند. ضمناً گریس باید در مقابل تشکیل اسید و سخت شدن ناشی از اکسیداسیون مقاوم باشد. تاثیر این عوامل، باعث افزایش ویسکوزیته روغن یا لزجت روغن موجود در گریس و به دنبال آن سیاه شدن گریس و بالاخره تشکیل یک جرم قیری (بدون خواص روانکاری) می‌شود. ویسکوزیته روغن پایه گریس نسوز (مقاومت در مقابل جاری شدن) مهمترین خصوصیت آن است که جهت حفظ و باقی ماندن روانکار در بین اجزاء غلتشی و ممانعت از تماس مستقیم

نگاهی بر حمل و نقل ریلی در سایر کشورها و چشم انداز آن

طبق مطالعاتی که شرکت رولند برگر (Roland Berger) به سفارش اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها (UIC) انجام داده بود و این گزارش در سال ۲۰۱۷ منتشر شد، حمل و نقل ریلی بار اوراسیا در سال‌های اخیر بطور چشمگیری رشد کرده است. تعداد قطارها از ۳۰۰ رام قطار در سال ۲۰۱۴ به ۱۸۰۰ رام قطار در سال ۲۰۱۶ رسیده است. این در حالی است که حجم حمل و نقل از ۲۵۰۰۰ TEU در سال ۲۰۱۴ به ۱۴۵۰۰۰ TEU در سال ۲۰۱۶ افزایش پیدا کرده است. (شکل ۳)

در مطالعات دیگری که شرکت IEC (Infrastructure Economic Centre) روسیه نیز به سفارش اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها (UIC) انجام داده و این گزارش در ۲۰۲۰ منتشر شده است تعداد قطارهای چین به اروپا از سال ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۸ روند افزایشی داشته و در آخر ۲۰۱۸ به ۴۴۰۰ قطار رسیده است. (شکل ۴)

طبق سناریوهای مختلفی که دیپارتمان بار UIC طراحی نموده است، در سال‌های آینده، تغییرات در سیاست‌های منطقه‌ای درباره حمل و نقل ریلی، اول از همه در چین، می‌تواند بازار ترانزیت ریلی را به طور کامل تغییر شکل دهد.

مسیرهای فعلی ترافیک بار ریلی بین اروپا و آسیا

شرکت رولند برگر در مطالعه‌ای که بر روی کریدورهای ریلی اوراسیا انجام داده است مسیرهای اتصال آسیا به اروپا را که در حال حاضر وجود دارند یا در حال ایجاد و توسعه می‌باشند به دو دسته مسیرهای شمالی و مسیرهای جنوبی تقسیم بندی کرده است.

مسیرهای شمالی اتصال چین به اروپا عبارتست از مسیر کشورهای چین، روسیه و قزاقستان و سپس از طریق بلاروس و اوکراین رسیدن به غرب اروپاست که در شکل زیر با مسیرهای شماره ۱ و ۲ مشخص شده اند. (شکل ۵)

مسیرهای جنوبی اتصال چین به اروپا عبارت از عبور از کشورهای قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، ایران، آذربایجان، گرجستان و ترکیه قبل از رسیدن به بلغارستان در اتحادیه اروپا در مرز اسویلنگراد (Svilengrad) یا کاپیکول (Kapikule) می‌باشد. این مسیرها در شکل زیر با شماره‌های ۵ تا ۷ مشخص شده‌اند. (شکل ۶)



عباس نظری
مدیر دفتر منطقه ای راه آهن های خاورمیانه
UIC



مژگان کردبچه
معاون امور دفتر بین الملل



پویا اشتیری
کارشناس مسئول و سرپرست دفتر منطقه ای راه آهن های خاورمیانه
UIC



فهیمة رهبری
کارشناس دفتر منطقه ای راه آهن های خاورمیانه
UIC



آزاده پورصدامی
کارشناس مسئول دفتر منطقه ای راه آهن های خاورمیانه
UIC

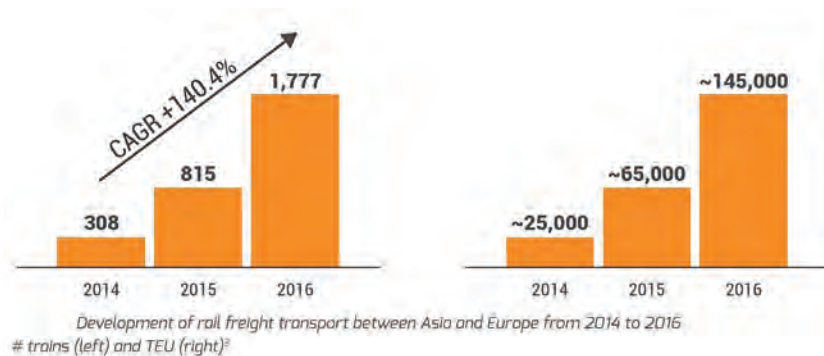
راه‌آهن نقش مهمی در توسعه تجارت و ترانزیت در منطقه اوراسیا داراست. نفت و فرآورده های نفتی، زغال سنگ، سنگ معدن، فلزات و غلات اصلی ترین محموله‌هایی هستند که از طریق راه‌آهن با طی مسافت‌های طولانی در کشورهای EATL به ویژه آذربایجان، چین، قزاقستان، مغولستان، فدراسیون روسیه و ترکمنستان ترانزیت می‌گردند. محموله‌های بین‌المللی در برخی از مسیرهای ریلی EATL سالانه میلیون‌ها تن می‌باشند. (شکل ۲)

با در نظر گرفتن توسعه اقتصادی در بعد منطقه‌ای و جهانی، جریان ترافیک بار بین آسیا و اروپا در دو دهه اخیر بطور مداوم در حال افزایش می‌باشد. (به استثنای دوره شیوع ویروس کووید-۱۹ که طبق آمار UNCTAD^۲ در همان سه ماهه اول ۲۰۲۰ به میزان ۳٪ ارزش تجارت جهانی

From railways of:	To railways of:							
	Afghanistan	Armenia	Azerbaijan	Belarus	China	Georgia	Iran (Islamic Republic of)	Finland
Azerbaijan	-	-	-	-	-	6 340.0	6.4	-
Georgia	-	948.5	1 621.8	-	-	-	-	-
Kazakhstan	-	-	3 124.3	-	3 278.4	-	-	-
Latvia	-	-	-	280.9	-	-	-	-
Lithuania	-	-	-	3 117.0	-	-	-	-
Mongolia	-	-	-	-	5370.1	-	-	-
Russian Federation	-	-	5 508.4	38 647.5	22 978.5	410.2	-	13 440.5
Uzbekistan	1 987.6	-	-	-	-	-	-	-
Ukraine	-	-	-	4 708.1	-	-	-	-

Source: OSJD

شکل ۱- حجم حمل و نقل کالاهای بین‌المللی از طریق راه‌آهن بین کشورهای همسایه منتخب در منطقه EATL در سال ۲۰۱۵، (به هزار تن)



شکل ۲

قابل دستیابی است.

بود. (شکل ۷)

نگاهی به وضعیت کلی حمل بار در اروپا

بازار حمل و نقل بار زمینی اروپا (اتحادیه اروپا + سوئیس و نروژ) با ناوگان حمل و نقلی آن که شامل میلیون‌ها کامیون و ده‌ها هزار لکوموتیو، واگن و قایق‌های باری (Barge) می‌شود یک بخش مهم اقتصادی با تأثیرات زیاد اجتماعی و زیست محیطی است:

در سال ۲۰۱۵، ۱۹ میلیارد تن بار (۲،۳۸۵ میلیارد تن کیلومتر) در کشورهای اروپایی حمل شده است که معادل ۶٪ تولید ناخالص داخلی (GDP) اروپا است. (طبق آمار یورو استات Eurostat) ۷۵ درصد (به لحاظ تن کیلومتر) از این مقدار بار با جاده و توسط ۲/۴ میلیون کامیون در جاده‌های اروپا حمل شده است.

۱۸ درصد از این مقدار بار حمل و نقل ریلی و توسط ناوگان ریلی متشکل از ۴۰،۰۰۰ لکوموتیو و ۸۸۰،۰۰۰ واگن حمل شده است.

۷ درصد نیز توسط ۱۵،۰۰۰ قایق باری (Barge) حمل شده است.

بخش بار ریلی اروپا متقاعد شده است که افزایش در سهم فعلی حمل بار ریلی از ۱۸٪ در ۲۰۱۵ به ۳۰٪ تا سال ۲۰۳۰، از بسیاری از تأثیرات منفی رشد ترافیک جاده‌ای جلوگیری خواهد کرد. اگرچه این هدف بلند پروازانه به نظر می‌رسد اما

هم اکنون تعداد زیادی از قطارهای کانتینری چین به اروپا، مسیر شمالی را برای حمل کالا از آسیا به اروپا طی می‌کنند. تاکنون سرمایه‌گذاری‌های زیادی در راه‌اندازی سرویس‌های باری جدید بین چین و اروپا از طریق این مسیر انجام شده است که منجر به افزایش عملیات باری و شکل‌گیری خطوط باری ریلی جدید شده است. تعداد زیادی از این قطارها بصورت قطارهای برنامه‌ای و هفتگی بوده و عملیات و بهره‌برداری از آنها نهادینه شده و روان می‌باشد. بعلاوه مسیرهای شمالی دارای قابلیت اطمینان بالا (high reliability) در بین صاحبان کالا و نیز دارای زیربنای خوب می‌باشند.

اما طبق اعلام رولند برگر، مسیرهای ریلی چین به اروپا از طریق مسیرهای جنوبی معمولاً بصورت یکپارچه نیست (بعضی جاها با استفاده از فری بوت (مسیر دریاچه وان در ترکیه) میسر هست) یا این مسیرها دارای گسستگی‌هایی می‌باشند که با تکمیل آنها مسیرهای جدیدی شکل می‌گیرند که نیازمند سرمایه‌گذاری بوده و برای اینکه این مسیرها به موفقیت برسند نیازمند تغییراتی در عملیات، تعرفه‌های مناسب و حل مسائل گمرکی می‌باشند.

قطارهای باری کانتینری و سرویس‌هایی که هم اکنون بین چین و اروپا برقرار شده‌اند عمدتاً در مسیر کشورهای روسیه و قزاقستان به کشورهای اروپایی فعال می‌باشند.

همچنین رولند برگر پیش‌بینی کرده است که حمل و نقل ریلی بین اروپا و آسیا در ۲۰۲۷، در کل به حدود ۶۳۶،۰۰۰ TEU برسد. این آمار در بهترین و خوش‌بینانه‌ترین حالت می‌تواند به رقم ۷۴۲،۰۰۰ TEU در ۲۰۲۷ دست یابد. بر اساس همین مطالعه سهم مسیرهای جنوبی برای سال ۲۰۲۷ به ۱۹۰۰۰ (نوزده هزار) TEU پیش‌بینی شده است که برابر با ۳٪ ترافیک ریلی اوراسیا می‌باشد. این آمار نشان‌دهنده این است که مقدار قابل توجهی از ترافیک ریلی اوراسیا در مسیرهای شمالی خواهد

لذا بخش بار ریلی اروپا تصاحب سهم ۳۰ درصدی از بازار حمل و نقل بار برای حمل و نقل ریلی تا سال ۲۰۳۰ را بعنوان راه حل بهتر اقتصاد کلان برای رشد حمل و نقل در اروپا می‌داند. به همین جهت ائتلاف شرکت‌های بار ریلی اروپا، سازمان‌های مهم بین‌المللی ریلی از جمله UIC تلاش می‌کنند تا سال ۲۰۳۰ به این هدف دست یابند. آنها بر این باورند که هر یک درصد افزایش در سهم حمل و نقل ریلی، تأثیر مثبت زیادی بر روی جامعه/محیط زیست خواهد داشت. در کشورهایی که دولت‌هایشان حمایت بیشتری از حمل و نقل ریلی داشته‌اند سهم بار ریلی از هدف مذکور فراتر رفته است. بعنوان مثال در اتریش (۳۲٪ سهم بار ریلی در ۲۰۱۵) و در سوئیس (۳۷٪ سهم بار ریلی در ۲۰۱۵)

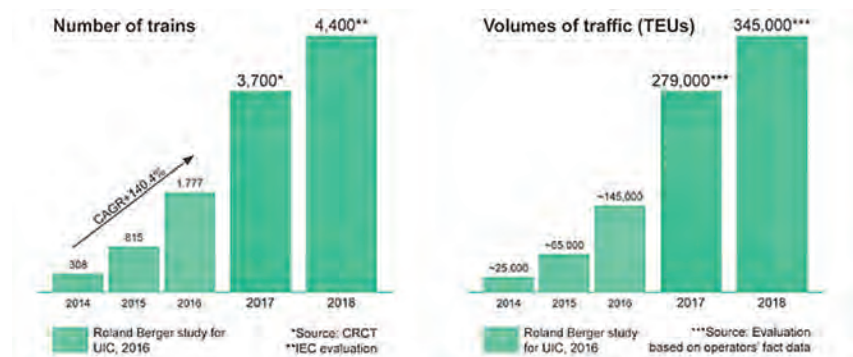
برخی از مشکلات عمده حمل بار در منطقه اوراسیا

زیربنای و گسستگی ریلی: وجود حلقه‌های مفقوده ارتباطی مانع مهمی بر سر راه حمل و نقل ریلی پیوسته است و نیز چالشی فراروی کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی است.

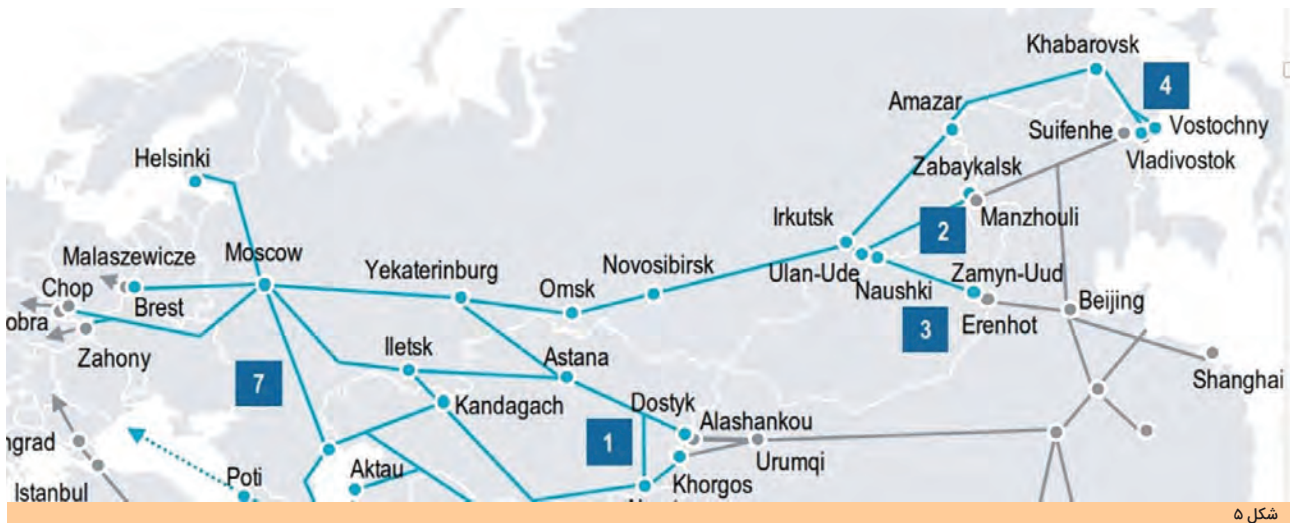
موانع اجرایی: تعرفه‌ها، مجوز عبور از مرز، قوانین متعدد گمرک، تعویض خدمه، بازرسی‌های ایمنی و رویه‌های اجرایی اداری از دیگر موانع به شمار می‌روند.

رقابتی نبودن تعرفه‌های ریلی نسبت به سایر شیوه‌های حمل و نقلی (جاده‌ای-دریایی) تاخیر زیاد قطارها در مرزها به علت رویه‌های گمرکی و انتظامی متفاوت کشورها مشخصات فنی متفاوت ناوگان کشورهای مختلف

عدم تخصیص بودجه کافی جهت تکمیل خطوط گسسته، تجهیز ناوگان و تجهیز پایانه‌های مرزی



شکل ۳



شکل ۵

ناشی از این عملیات، سهولت و دقت مسئولیت متصدیان حمل و نظارت‌های گمرکی و قانونی را موجب می‌شود.

۴- شناسایی فورواردرها و صاحبان بار برای متصدیان راه‌آنها بر افزایش بار تاثیر مستقیمی دارد.

۵- توسعه سایتهای تعویض بوژی: از آنجا که تردد واگن‌ها بین کشورهای آسیایی و اروپایی که دارای خطوط نرمال و غیر نرمال هستند بصورت یکسره امکان پذیر نمیباشد، تجهیز سایتهای تعویض بوژی موجب تسریع در حمل و نقل بین‌المللی کالا در شبکه ریلی می‌شود.

۶- در نظر گرفتن قطارهای باری برنامه‌ای و تخصیص بهینه لکوموتیو و بکارگیری نیروی انسانی مجرب در سیستم حمل و نقل در پایانه‌ها و....

۷- بازاریابی و توسعه فعالیت‌های بازرگانی.

۸- تشکیل نهاد تنظیم مقررات، جهت تدوین قوانین حمل و نقل بین‌المللی، مقررات و قوانین کشورهای مربوطه، ۹- توسعه و افزایش تجهیزات تخلیه و بارگیری کالای عمومی و کانتینر در پایانه‌ها. ۹- رفع مشکلات موجود در کردیورها و پایانه های مرزی، (در همین مقاله برخی از مشکلات عمده بر شمرده شد)

۱۰- توسعه مناسبات بین کشورهای صادرکننده و واردکننده کالا و همکاری‌های منطقه‌ای بین کشورها.

۱۱- الحاق به اتحادیه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی و کنوانسیون‌های حمل و نقل و تجارت.

۱۲- توسعه ظرفیت شبکه و ناوگان با توجه به سطح تقاضای حمل کالا.

۱۳- ایجاد شبکه اینترنتی درون و برون سازمانی و مشارکت با شرکت‌های داخلی و خارجی.

شتاب بیشتری به خود بگیرد.

ب) بخش زیربنای ریلی باید به نحوی اقدام کند و این دیدگاه را حمایت کند که راه‌اندازی و حرکت یک قطار به سادگی حرکت یک کامیون باشد.

ج) ابتکار عملها در حوزه سیاست حمل و نقل بایستی بسمت چند وجهی بودن با اولویت و اهمیت سهم راه‌آهن هدایت شود.

۲- سیاست تعرفه‌ای مناسب که ناشی از اعمال صحیح فرآیند خصوصی سازی، ارتقاء بهره وری و استفاده حداکثری از مزیت‌های ذاتی بخش ریلی است موجب میشود تا سهم حمل و نقل ریلی از حمل بار افزایش یابد.

۳- استفاده از کانتینر برای سرعت انتقال کالا، تامین ایمنی کالا در این انتقال، کاهش هزینه‌های

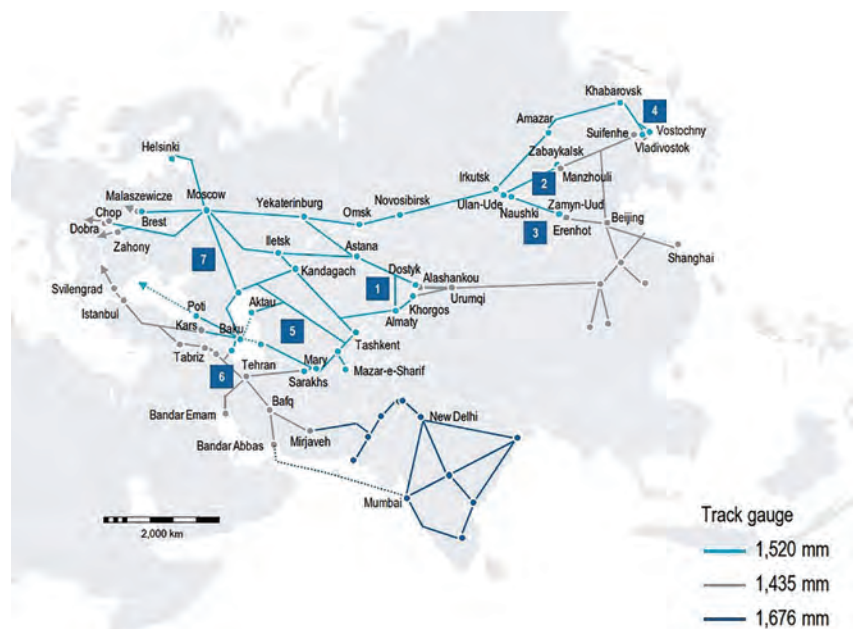
عرض خط: نبود عرض خط ریلی مشترک از دیگر مشکلات ترانزیت ریلی کلاست.

برخی از عوامل مؤثر بر افزایش حمل بار در منطقه اوراسیا

۱- ابتدا لازم است یک تغییر ذهنیت نسبت به تغییر شیوه حمل و نقل (Mental Shift to Modal Shift) در راه‌آهن‌ها، شرکت‌های بهره‌بردار ریلی، سیاست‌گذاران و مقامات ذی‌صلاح و صاحب اختیار صورت گیرد.

این تغییر ذهنی برای اینکه تغییر شیوه حمل و نقل به ریل به واقعیت تبدیل شود نیازمند سه اقدام به شرح زیر می‌باشد:

الف) بخش بهره‌بردار بار ریلی برای ارائه محصولات و خدمات نو آورانه به نفع مشتریان



شکل ۶



بودن ناوگان، تاخیر زیاد قطارها در مرزها به علت رویه‌های گمرکی و انتظامی متفاوت کشورهای و... همگی از جمله مواردی هستند که باید برطرف شوند. ضمناً لازم است یک تغییر ذهنیت نسبت به تغییر شیوه حمل و نقل (Mental Shift to Modal Shift) در راه آهن‌ها، شرکت‌های بهره‌بردار ریلی، سیاست‌گذاران و مقامات ذیصلاح و صاحب اختیار صورت پذیرد و اتخاذ سیاست تعرفه‌های مناسب ناشی از اعمال صحیح فرآیند خصوصی سازی، ارتقاء بهره‌وری و استفاده حداکثری از مزیت‌های ذاتی بخش ریلی می‌بایست انجام شود تا بدین ترتیب سهم حمل و نقل ریلی از حمل بار افزایش یابد.

دیگر موارد موثر در این افزایش عبارتند از: استفاده از کانتینر برای سرعت انتقال کالا، شناسایی فورواردرها و صاحبان بار، توسعه سایتهای تعویض بوزی، در نظر گرفتن قطارهای باری برنامه‌ای، بازاریابی و توسعه فعالیت‌های بازرگانی، تشکیل نهاد تنظیم مقررات، توسعه مناسبات بین کشورهای صادرکننده و واردکننده کالا، الحاق به اتحادیه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی و کنوانسیون‌های حمل و نقل و تجارت، توسعه ظرفیت شبکه و ناوگان، ایجاد شبکه اینترنتی درون و برون سازمانی و مشارکت با شرکت‌های داخلی و خارجی، برگزاری مستمر جلسات با کشورهای واقع در مسیرهای ترانزیتی و عقد تفاهات قابل اجرا و ...

پاورقی:

۱- The Euro-Asian Transport Links Project (پروژه اتصالات حمل و نقلی آسیا-اروپا)

۲- Is the part of United Nations Secretariat dealing with trade, investment, and development issues (بخشی از دبیرخانه سازمان ملل مرتبط با تجارت و سرمایه‌گذاری و ...)

۳- Twenty-foot Equivalent Unit (واحدی برای حمل و نقل کانتینری و... معادل ۲۰ فوت)

۴- Roland Berger is a global strategy consulting firm headquartered in Munich, with ۳۶ offices in ۵۰ countries. رولاند برگریک شرکت مشاوره استراتژی جهانی است که مقر آن در مونیخ است و دارای ۵۰ دفتر در ۳۶ کشور است.

منابع در دفتر ماهنامه موجود است.



نتیجه:

در سنوات اخیر دپارتمان بار UIC از طریق مشاورانی همچون شرکت رولند برگر (Roland Berger)، کمپانی روسی IEC و... اقدام به تحقیقات برجسته‌های در زمینه یافتن راهکارهایی برای افزایش بار در منطقه‌ی اوراسیا نموده است. بدین منظور به جریان بار در منطقه توجه نموده و چندین سناریوی مختلف طراحی نموده است که ماحصل آن نشان می‌دهد:

در سال‌های آتی، تغییرات در سیاست‌های منطقه‌ای در زمینه حمل و نقل ریلی، اول از همه در چین، می‌تواند بازار ترانزیت ریلی را به طور کامل تغییر شکل دهد.

استفاده از پتانسیل توسعه کریدورهای اوراسیا که با پتانسیل توسعه تجارت پایدار اوراسیا ارتباط بسیاری دارد.

همچنین مشکلات مطرح شده مانند گسستگی‌ها، موانع اجرایی، رقابتی نبودن تعرفه‌های ریلی، تفاوت عرض خطوط، تفاوت مشخصات فنی ناوگان کشورها، ناکافی بودن بودجه جهت تکمیل خطوط گسسته، عدم مجهز

۱۴- برگزاری مستمر جلسات با کشورهای واقع در مسیرهای ترانزیتی و اخذ تفاهات قابل اجرا و ...

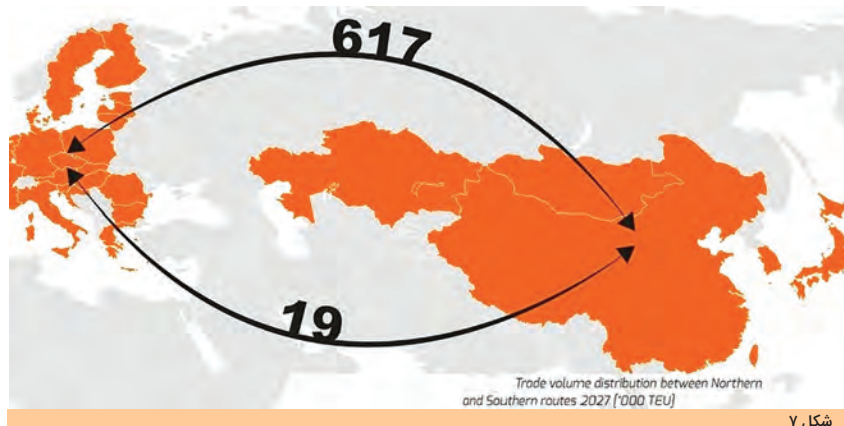
در ضمن بنابر آخرین گزارش دپارتمان بار UIC در مارس ۲۰۲۰، با عنوان "کریدورهای اوراسیا: گزارش توسعه بالقوه".

حمل و نقل ریلی نسبت به قیمت حساس تر از سرعت است.

اقداماتی از قبیل تسریع در راه‌اندازی شبکه راه آهن سراسری سبیری، خطوط تغذیه کننده منظم از جمهوری کره و ژاپن، استفاده صد درصدی از برنامه CIM/SMGS بیشتر می‌تواند به افزایش جریان‌ات بار کمک کند.

بالعکس، کاهش یارانه‌های ریلی در چین و برنامه‌های توسعه بندری از عوامل کاهش جریان‌ات ریلی هستند. ظرفیت تقاطع‌های مرزی و سرعت عبور آنها از عوامل بازدارنده است که می‌تواند اثرات سایر عوامل مثبت را محدود کند.

گزینه "بهترین مورد ریلی" با ترکیب شتاب، فناوری‌های الکترونیکی و کاهش قیمت کلی در کریدورها، مزایا و منافع برای کل بازار به همراه دارد.



شکل ۷

بررسی افزایش ظرفیت جابه‌جایی در مترو و خطوط BRT



بررسی امکان افزایش ظرفیت جابه‌جایی مسافران مترو و خطوط BRT در ساعات پیک سفر و رعایت بهتر فاصله اجتماعی، بدون نیاز به تامین ناوگان جدید

علی محمدنیا- شرکت حمل و نقل ریلی رجاء
رویا السادات آشفته- شرکت حمل و نقل ریلی رجاء

هیجان‌انگیز خواهد بود. جالب اینکه درآمد ناوگان نیز افزایش و هزینه‌های آن حتی کاهش می‌یابد. اولین گام، دقت بیشتر در شرایط موجود است. یک نکته مهم را هم نباید از نظر دور داشت و آن اینکه اگر با تامین منابع مالی سنگین تعداد زیادی ناوگان به ناوگان موجود اضافه شود، این ناوگان اضافه فقط در همین ساعات پیک کارکرد خواهد داشت و در بقیه ساعات این سرمایه عملاً باید در پارکینگ متوقف باشد زیرا کاهش تعداد مسافر در ساعات غیر پیک، استفاده از تمام ظرفیت را غیراقتصادی می‌کند و عملاً شاهدیم که در ساعات غیر پیک، ظرفیت خالی در مترو یا اتوبوس وجود دارد. پس تمام مشکل برای چند ساعت در صبح و عصر می‌باشد. اگر بتوانیم این چند ساعت را بهتر مدیریت کنیم، می‌توانیم در هزینه‌های خرید ناوگان صرفه جویی کنیم. خرید ناوگان با خود هزینه‌های زیاد دیگری نیز در پی دارد و هزینه نگهداری و هزینه بهره‌برداری افزایش می‌یابد. بعنوان مثال مواد مصرفی و قطعات بیشتری باید تامین گردد. تعداد بیشتری راننده باید استخدام شود و پارکینگ بزرگتری باید احداث شود و... چگونه از اصل پارتو برای کمک به حمل و نقل عمومی می‌توان کمک گرفت؟ همانطور که بیان شد، منحنی تقاضای سفر یک

درصد از عوامل، ۸۰ درصد مسائل را می‌آفرینند و ۸۰ درصد از عوامل سبب ۲۰ درصد از مسائل هستند. ساعات سفر و محل‌های سوار و پیاده شدن مسافران از اصل پارتو تبعیت می‌کند. بدین ترتیب که حدود ۸۰ درصد مسافران حمل و نقل عمومی، در بخش کوتاهی از شبانه روز (۲۰ درصد آن) که همانا ساعات رفتن به محل کار یا مراجعت از محل کار است، انجام می‌شود. این ساعات به ساعات پیک سفر شناخته می‌شود و در همین ساعات سفر نیز ۸۰ درصد مسافران در ۲۰ درصد از ایستگاه‌ها (مانند ایستگاه صادقیه و امام خمینی و پانزده خرداد) پیاده یا سوار می‌شوند. این شرایط به ما راهکاری می‌دهد که بتوانیم از امکانات موجود استفاده‌ی بهتری کرده و رضایت مسافران را بیشتر تامین کنیم. در حال حاضر تا حدی که تعداد رام قطار موجود و یا تعداد اتوبوس موجود اجازه داده است، فاصله بین اعزام‌ها کوتاه شده است ولی هنوز یک امکان دیگر برای استفاده‌ی بهینه‌تر وجود دارد که می‌تواند بهره‌وری را یک پله‌ی اساسی ارتقاء دهد و با اجرای آن فاصله‌ی بین دو اعزام و زمان رسیدن مسافر به مقصد کاهش و ظرفیت مسافرگیری در ساعات پیک حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد (بر حسب مسیر) افزایش یابد. مسلماً این تغییرات برای مسافران

توسعه‌ی ناوگان حمل و نقل عمومی نیاز روز افزون کلان شهرهای کشور می‌باشد. توسعه روزافزون حمل و نقل عمومی هزینه و زمان زیادی می‌طلبد و این مساله سرعت پیشرفت آنرا محدود کرده است. در شرایط شیوع بیماری کرونا، لزوم رعایت فاصله اجتماعی و جلوگیری از ازدحام جمعیت، نیاز به افزایش تعداد قطارها و اتوبوس‌ها جهت کاهش فاصله زمانی بین اعزام وسایل نقلیه بیش از قبل احساس می‌شود. دولت در حال حاضر با محدودیت‌های مالی زیادی مواجه است و اولویت‌های زیادی برای بودجه محدود خود دارد. بعنوان مثال برای اینکه ناوگان متروی تهران به تعداد واگن مورد نیاز مجهز شود، بایستی بیش از ۱۴۰۰ واگن جدید تامین گردد که عملاً امکان تامین آن در شرایط کنونی در کوتاه مدت برای دولت میسر نیست [۱]. طی یکسال گذشته با همه‌ی تلاش‌های دولت و شهرداری و مترو برای افزایش ظرفیت، تنها ۲ درصد به ظرفیت ناوگان متروی تهران افزوده شده است [۲]. بنابراین باید راهکارهای دیگری اتخاذ کرد که از امکانات موجود استفاده بهینه‌تری صورت گیرد. با استفاده از اصل پارتو می‌توان به این هدف رسید. اصل پارتو [۳] یا قانون ۸۰-۲۰ بیان می‌کند که ۲۰



شلوگی مترو و BRT در ساعات پیک سفر روزانه و لزوم افزایش ظرفیت جابجایی حمل و نقل عمومی

جدید برای اعزام قطارها طراحی شد. در این برنامه زمانی فاصله ایمن بین دو رام قطار در نظر گرفته شد. فاصله لازم برای بازدید و سرویس قطاری که به مقصد می‌رسد در نظر گرفته شد و تعداد رام قطار موجود نیز منظور گردید. با احتساب این پیش فرض‌ها، با برنامه زمانی جدید بدون اینکه ناوگان جدیدی به مجموعه اضافه شود، حدود ۲۰ الی ۳۰ درصد به ظرفیت جابجایی مسافر افزوده می‌شود. همچنین برای سایر خطوط مترو و اتوبوسرانی نیز این بررسی انجام شد که مشخص شد که قابلیت اجرا در این خطوط نیز وجود دارد. زمان انتظار مسافران برای رسیدن قطار یا اتوبوس کاهش می‌یابد و زمان رسیدن به مقصد نیز کاهش می‌یابد (چون زمان انتظار و متوسط سرعت افزایش می‌یابد). فاصله اجتماعی بین مسافران بیشتر می‌شود که از شدت انتقال بیماری کرونا می‌کاهد. در عین حال درآمد ناوگان افزایش و هزینه‌های آن کاهش می‌یابد. نویسندگان این مقاله انتظار دارند که شرکت‌های بهره‌بردار ناوگان حمل و نقل عمومی و متولیان ترافیک شهری، از این راهکار استقبال نمایند. این راهکار مانع درخواست جذب سرمایه برای توسعه ناوگان عمومی و بهره‌برداری از خطوط جدید نمی‌باشد بلکه می‌تواند در این شرایط مضیق مالی برای دولت و شهرداری‌ها و مردم برای استفاده بهینه‌تر از ناوگان موجود کمک نماید.

مراجع:

- [۱] مصاحبه معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران (آقای سید مناف هاشمی) با خبرگزاری دانشجو- ۲۸ تیر ۹۹ در مراسم تحویل دو رام قطار جدید به متروی تهران
- [۲] مصاحبه مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران (آقای علی امام) با خبرگزاری ایسنا در ۸ اردیبهشت ۹۹
- [۳] اصل پارتو - ویلفرد پارتو اقتصاددان ایتالیایی
- [۴] برنامه حرکت روزانه قطارهای متروی تهران - سایت www.metro.tehran.ir

مقصد و افزایش تعداد سیر واگن‌ها در واحد زمان می‌گردد. این امر موجب افزایش ظرفیت جابجایی و کاهش ازدحام در قطار می‌شود. لذا این کار هم برای مسافرانی که به دلیل ازدحام جمعیت امکان سوار شدن نداشتند، کارایی دارد و هم برای رعایت فاصله‌ی اجتماعی در شرایط شیوع بیماری کرونا مفید خواهد بود. برای ایستگاه‌های پر متقاضی، تعداد توقف بیشتر و برای ایستگاه‌های کم مسافر، تعداد توقف کمتر باید در نظر گرفته شود. هدف این است که بتوانیم برنامه‌ی حرکت و توقف قطارها را طوری تغییر دهیم که عملاً تعداد رام قطار بیشتری در واحد زمان در جریان باشد. هر برنامه‌ی جدید باید ویژگی‌های زیر را دارا باشد تا قابل اجرا بوده و موفق باشد:

- ساعات پیک سفر را به خوبی پوشش دهد.
- امکان اجرا با تعداد رام قطار موجود را داشته باشد و نیاز به رام قطار بیشتری نباشد.
- همه‌ی ایستگاه‌های مسیر را پوشش دهد و مسافر هیچ ایستگاهی بدون قطار نماند.
- زمان رسیدن به مقصد زودتر یا برابر با شرایط فعلی باشد.
- برنامه‌ی زمانی پیچیده نباشد و موجب سردرگمی مردم نگردد.
- اختلاف زمان اعزام بین قطار سریع و عادی زیاد نباشد.
- باعث ازدحام بیشتر در ایستگاه‌ها نشود.
- برنامه‌ی حرکت موجب تداخل در حرکت قطارها نشود.
- فاصله‌ی ایمن بین دو قطار همواره حفظ شود.
- در صورت بروز مشکل برای یک قطار، اشکالی در برنامه حرکت با ایمنی سیر رخ ندهد.
- با توجه به استراتژی کاهش توقف‌های غیرضروری که پیشتر تعریف شد، بررسی یکی از خطوط پر تردد مترو انجام شد و یک برنامه زمانی

منحنی سینوسی است. بیشترین تقاضای سفر در ساعات صبح و عصر می‌باشد. در ساعات پیک سفر، ضریب اشغال ناوگان حمل و نقلی عمومی آنقدر بالاست که مسافران در برخی از ایستگاه‌ها، به راحتی امکان سوار شدن را ندارند. در واقع، وسیله نقلیه (واگن مترو یا اتوبوس) توقف می‌کند ولی مسافران چندان نمی‌توانند سوار شوند. بعنوان مثال، قطاری که ساعت ۷ صبح از صادقیه به سمت امام خمینی حرکت می‌کند، در همان ایستگاه صادقیه تا جایی که جا دارد، از مسافر انباشته می‌شود و در ایستگاه‌های بعدی امکان چندان برای سوار شدن وجود ندارد. عملاً برخی از مسافران در ایستگاه‌های طول مسیر در این شرایط، مجبورند که بیش از یک رام قطار برای سوار شدن صبر نمایند. در بسیاری از ایستگاه‌ها، مسافران چندان هم اصولاً پیاده نمی‌شوند زیرا بر پایه‌ی الگوی پارتو ۸۰ درصد مسافران در ۲۰ درصد ایستگاه‌ها سوار یا پیاده می‌شوند. به عنوان مثال، ایستگاه‌های امام خمینی، ارم سبز و صادقیه با ایستگاه‌های امام علی، حبیب اله و نظایر آن از حیث تعداد مسافرانی که پیاده یا سوار می‌شوند، قابل مقایسه نیستند.

توقف قطار در ایستگاهی که کسی نمی‌تواند سوار آن شود یا کسی نمی‌خواهد از آن پیاده شود، صرفاً اتلاف زمان آن هم در ساعات طلایی پیک سفر می‌باشد. اما حذف یک ایستگاه در برنامه حرکت امکان پذیر نیست زیرا در هر ایستگاهی احتمال وجود مسافر هست. با یک برنامه ریزی که توأم با کاهش تعداد توقف‌های مسیر در ایستگاه‌های کم متقاضی باشد، این امکان بوجود می‌آید که متوسط سرعت سیر قطارها بیشتر شود و این امر موجب کاهش فاصله‌ی بین دو اعزام قطار می‌گردد. هر دوی این تغییرات (افزایش متوسط سرعت سیر همراه با کاهش فاصله‌ی دو اعزام)، منجر به کاهش زمان رسیدن مسافران به



شرکت حمل و نقل ریلی رجا
RAJA RAIL TRANSPORTATION CO.

قطار مجلس پنج ستاره زندگی



رشت ————— مشهد



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

هم قطار من باش...
سامانه ارتباط
بامشتریان

 آهن ریل کاران مدیرعامل: حسن منجزی‌پور تلفن: ۰۶۱-۳۲۲۷۴۵۱۵ نمابر: ۰۶۱-۳۲۲۷۴۵۱۵	 ترکیب حمل‌ونقل مدیرعامل: سیحان نظری تلفن: ۰۶۶۹۱۵۱۸۳-۵ نمابر: ۰۶۶۹۱۵۱۸۷	 ریل سیرکوثر مدیرعامل: ابوالقاسم سعیدی تلفن: ۵۷۸۵۱ نمابر: ۵۷۸۵۱ داخلی ۸	 قطارهای مسافری و باری جویبار مدیرعامل: محمد کریمی تلفن: ۴۴۲۸۱۶۱۰-۲ نمابر: ۴۴۲۸۱۶۱۳	 راه آهن حمل‌ونقل مدیرعامل: عباداله فروزش تلفن: ۰۶۶۴۲۴۹۰۰-۱۲ نمابر: ۰۶۶۴۲۱۲۱۶
 توکا کشش مدیرعامل: مهرداد روشن تلفن: ۰۳۱-۳۶۷۳۴۴۰۱-۲ فکس: ۰۳۱-۳۶۷۳۴۴۰۳	 راهوار نیرو آریا مدیرعامل: مسعود استاد عظیم تلفن: ۴۴۸۸۱۷۷۰ نمابر: ۸۸۱۹۸۶۹۰	 آسیا سیرارس مدیرعامل: سجاد شیرمحمدلو تلفن: ۰۳۱-۳۶۵۰۵۰۲۶ نمابر: ۰۳۱-۳۶۵۰۴۷۹۸	 توکا ریل مدیرعامل: محسن سعیدبخش تلفن: ۰۳۱-۳۶۶۹۰۲۸۲-۵ نمابر: ۰۳۱-۳۶۶۸۴۷۵۴	 بهتاش سپاهان مدیرعامل: خیراله سلیمیان تلفن: ۰۳۱-۳۶۲۴۵۰۱۰ نمابر: ۰۳۱-۳۶۲۸۲۰۲۶
 بیکران قشم مدیرعامل: سیروس ظریف راد تلفن: ۸۸۸۷۱۷۳۷ نمابر: ۸۸۸۵۰۸۷۰	 حمل‌ونقل چندوجهی سایپالجستیک مدیرعامل: فریور رنجبران تلفن: ۵۵۲۵۰۹۳۱-۷ نمابر: ۵۵۲۴۸۷۸۲	 توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان مدیرعامل: سیدعلیرضا حسینی طباطبایی تلفن: ۷۵۴۶۲۰۰۰ نمابر: ۲۶۲۹۴۴۱۳	 حمل‌ونقل ترکیبی کشتیرانی ج.ا.ا. مدیرعامل: اسداله غلام پور تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰ نمابر: ۸۸۳۰۳۹۵۳	 برادران مجدپور مدیرعامل: مجید مجدپور تلفن: ۸۸۳۴۷۴۴۷ نمابر: ۸۸۳۰۳۳۴۱
 سمند ریل مدیرعامل: امیررضا طاهریان تلفن: ۴۴۷۸۰۱۹۵ نمابر: ۴۸۲۷۹۳۲۹	جهت سفارش تبلیغات در ماهنامه نمای حمل‌ونقل ریلی با ما تماس بگیرید ۲۲۶۶۸۶۵۶	 ریل کاران ورسک مدیرعامل: ابراهیم نصیری دهقان تلفن: ۷۷۶۲۴۷۷۰ نمابر: ۷۷۶۴۵۶۸۹	 ریل پرداز سیر مدیرعامل: فرهنگ طلوعی تلفن: ۸۸۷۲۷۲۵۳-۸ نمابر: ۸۸۷۲۷۰۳۳	 ریل ترابر فجر مدیرعامل: احمد هراتی تلفن: ۸۸۷۹۷۸۹۹ نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹
 حمل‌ونقل ریلی رجا مدیرعامل: محمد رجبی تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰ نمابر: ۸۸۹۶۳۸۶۸	 مهندسی ساختمان و تأسیسات راه آهن (بالاست) مدیرعامل: حمیدرضا ترقی تلفن: ۸۸۹۵۵۸۵۱ نمابر: ۸۸۹۶۳۸۶۸	 فولادریل توس مدیرعامل: غلامرضا میلانلو تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۲۲۲۶-۸ نمابر: ۰۵۱-۳۸۱۱۲۲۲۹	 چند وجهی فولاد لجستیک مدیرعامل: احمد رویایی تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۱-۳ نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶	 سینا ریل پارس مدیرعامل: حامد نوروزی تلفن: ۴۶۱۰۰۹۸۰-۹ نمابر: ۴۶۱۰۰۹۸۰-۹



 تجهیزات ناوگان ریلی البرز نیرو مدیرعامل: مجتبی لطفی تلفن: ۸۸۷۰۵۷۰۷ نمابر: ۸۸۵۵۲۸۹۸	 نورالرضا مدیرعامل: سید رسول میراحمدی تلفن: ۸۸۸۰۰۹۳۵ نمابر: ۸۸۹۰۹۷۷۵	 مهرباب مدیرعامل: ناصر غفاری تلفن: ۸۸۸۱۳۹۷۸-۸۰ نمابر: ۸۸۳۲۲۲۲۶	 ریل ترابر سبا مدیرعامل: سید جواد ساداتی تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴ نمابر: ۸۸۷۲۴۹۸۹	 راه آهن شرقی بنیاد مدیرعامل: علی اصغر وفاجو تلفن: ۴۱۴۶۸۰۰۰ نمابر: ۸۸۵۳۱۵۶۹
 شرکت توسعه ناوگان ریلی مینا شرکت حمل و نقل چند وجهی مینا مدیرعامل: سید مرتضی علی احمدی تلفن: ۲۳۱۵۴۱۸۲ نمابر: ۲۳۱۵۴۱۸۲	 رهپویان سایناتجارت ابریشم (رستا) مدیرعامل: سیدجلیل سیدحسینی تلفن: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱ نمابر: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱	 پارسیان ریل شرق مدیرعامل: محمد رضایی تلفن: ۲۲۷۸۴۰۲۶ نمابر: ۲۲۷۸۴۰۶۲	 ناوگان ریل الوند نیرو مدیرعامل: ابراهیم پاشنا تلفن: ۸۸۷۶۰۸۷۷ نمابر: ۸۸۷۶۹۵۷۳	 پرسی ایران گاز مدیرعامل: حمیدرضا حدادی تلفن: ۸۸۹۰۰۱۴۱-۷ نمابر: ۸۸۹۰۵۹۵۱
 سیمرغ آهنین مدیرعامل: محمود قیام تلفن: ۵۵۴۶۴۶۰۱ نمابر: ۵۵۶۶۸۵۴۱	 راهبر سیر سمندگان مدیرعامل: محمد اسلامی تلفن: ۰۵۱-۳۲۲۵۳۰۰۶ نمابر: ۰۵۱-۳۲۲۵۳۰۰۶	 چرخ ریل راهبر مدیرعامل: حمید محمد ظاهری تلفن: ۵۵۳۹۹۳۵۰ نمابر: ۵۵۳۹۹۳۵۰	 پارس لاریم پارس لاریم مدیرعامل: مژگان حیدری نژاد تلفن: ۸۸۵۷۸۱۸۵ نمابر: ۸۸۳۶۳۹۹۱	 سپاهان مدیرعامل: شکراه شفیع زاده تلفن: ۰۳۱-۳۶۷۰۱۱۶۱ نمابر: ۰۳۱-۳۶۶۹۴۹۹۴
 لکوموتیو ریل ارون مدیرعامل: علی قبادی تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۱-۲ نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶	 سفیر ریل آسیا مدیرعامل: محمد خان احمدی تلفن: ۴۳۴۵۷ نمابر: ۸۶۰۷۱۷۳۱	 مهندسی و بازرگانی راهیان عصر دایا مدیرعامل: مرجان عالیوند تلفن: ۶۶۱۲۱۱۷۴ نمابر: ۶۶۱۲۱۱۸۲	 ماربین (قطار سبز) مدیرعامل: محمود امامی تلفن: ۸۸۸۴۰۵۲۰ نمابر: ۸۸۸۲۹۴۲۴	 صدر کارکیا مدیرعامل: داوود فولادی تلفن: ۰۸۶-۳۳۶۲۴۵۹۵ نمابر: ۰۸۶-۳۴۱۲۰۳۰۱
 میتالورژی ایندکیمیمستری پرودکت پارس مدیرعامل: کابلانیدی ایتیکنوف تلفن: ۸۸۶۶۰۳۴۹ نمابر: ۸۸۶۶۷۹۵۳ نمابر: ۸۸۱۰۱۲۰۴	 گهر ترابر سیرجان مدیرعامل: محمد انجم شعاع تلفن: ۸۸۹۸۴۱۸۲ نمابر: ۸۸۹۸۴۱۸۲	 راه آهن کشش مدیرعامل: جواد طاهر افشار تلفن: ۶۶۹۳۹۴۴۰ فکس: ۶۶۹۱۶۱۸۸	 بهین لجستیک ایرانیان مدیرعامل: ایوب خزان تلفن: ۲۲۹۱۲۲۹۵ نمابر: ۲۲۹۱۲۳۵۷	 تعمیرات و توسعه بهره بردار ریلی مینا مدیرعامل: سینا عباسی تلفن: ۲۳۱۵۲۲۳۹ نمابر: ۵۵۶۵۰۶۵۲



آلتن ریل گلستان
مدیرعامل:
رجب فزاق

تلفن: ۰۱۷-۳۳۳۷۶۶۴۰
نمابر: ۰۱۷-۳۲۲۴۲۱۵۵



نوبین صنعت رجا
NOVIN SANAT RAJA
مدیرعامل:
محسن باوری

تلفن: ۵۵۱۲۴۹۰۲-۳
نمابر: ۵۵۱۲۵۵۶۶



سفیر ترابر ماهان
مدیرعامل:
حسین مولایی

تلفن: ۵۵۱۲۵۷۳۷
نمابر: ۵۵۱۲۵۷۳۸



ریل پرداز نوآفرین
مدیرعامل:
محمد ذوالقدری

تلفن: ۹۱۰۰۶۸۸۶
نمابر: ۴۳۸۵۳۷۵۵



فنی و مهندسی کیان
صنعت شهپاز
مدیرعامل:
مهدی شرفی

تلفن: ۵۵۱۲۵۸۲۳
نمابر: ۵۵۱۲۶۰۲۴



احیاء ریل ایرانیان
مدیرعامل:
مرتضی رجبی

تلفن: ۸۸۴۷۱۹۵۸
نمابر: ۸۸۴۰۳۹۶۸



پرتو بار فرار
مدیرعامل:
مهرداد نجاتی محرمی

تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶
نمابر: ۸۸۸۷۹۱۷۸



ستاره ریل زر
مدیرعامل:
احمد ثوری طهرامند

تلفن: ۸۸۷۳۰۹۰۱
نمابر: ۸۸۷۳۲۰۰۹



نیروی کشش
ریلی پرس
مدیرعامل:
بهیار صنوبری

تلفن: ۸۶۰۸۳۷۸۳
نمابر: ۸۸۸۵۰۶۲۹



سپهر زاوه طوس
مدیرعامل:
محمی الدین صبحی

تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۳۸۳
نمابر: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۴۵۰



مشاور گستران
صنعت آدونیس
مدیرعامل:
امیررضا زارع زاده

تلفن: ۲۶۱۴۹۶۸۵
نمابر: ۲۶۱۴۹۶۵۴



صبا دریا
مدیرعامل:
اسماعیل حسینی

تلفن: ۴۴۹۴۲۷۴۹
نمابر: ۴۴۹۴۲۶۴۲



مبنا نیرو محرکه
مدیرعامل:
شهرام پوراسد مهربانی

تلفن: ۲۲۸۸۶۸۵۳
نمابر: ۲۲۸۸۶۸۵۲



آلتن کاروان توران
مدیرعامل:
فرشید خوارزمی

تلفن: ۰۷۶-۳۳۶۸۶۷۶۳
نمابر: ۰۷۶-۳۳۶۸۶۵۷۸



خاور زمین طوس
مدیرعامل:
معین صباغی

تلفن: ۰۵۱-۳۳۴۴۶۹۰۰
نمابر: ۰۵۱-۳۳۴۴۶۹۰۰

**جهت سفارش
تبلیغات در ماهنامه
نمای حمل و نقل ریلی**

با ما تماس بگیرید
۲۲۶۶۸۶۵۶



رسان ریل پارس
مدیرعامل:
امین پور خوردار

تلفن: ۸۸۷۵۷۸۰۴
نمابر: ۸۸۵۰۰۶۳۴



ریل ترابر توس
مدیرعامل:
حمیدرضا رستگار مقدم

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۸۷۹۸۹
نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۸۷۹۸۹



بهینه ترابر آژور
مدیرعامل:
سمانه علیپور خوبده

تلفن: ۸۸۷۵۷۸۰۵
نمابر: ۸۸۵۰۰۶۳۴



پیام ترانس
مدیرعامل:
روح الله محمودی

تلفن: ۸۶۰۳۶۷۴۱
نمابر: ۸۶۰۳۶۷۵۲



کفریز
مدیرعامل:
علی ابدالی

تلفن: ۰۳۱-۳۶۶۵۰۰۶۱
فکس: ۰۳۱-۳۶۶۵۰۰۶۱



روزبه
مدیرعامل:
روزبه معصومی

تلفن: ۷۷۹۷۷۲۸۹
فکس: ۷۷۹۴۵۱۸۳



توسعه تجارت بهین
مدیرعامل:
معصومه ریاضت

تلفن: ۲۲۹۷۶۳۱۰
فکس: ۲۲۹۷۶۳۴۰



صدرا گستر رایکا
مدیرعامل:
حسن معصوم وند هل آباد

تلفن: ۵۵۳۸۲۲۸۶
فکس: ۵۵۱۲۵۸۱۱



پیشتاز راه و شهر
مدیرعامل:
احمد استادحسین

تلفن: ۶۵۰۱۰۴۶۵



**توسعه ناوگان ریلی
مینا**
مدیرعامل:
نریمان مطهری
تلفن: ۳-۸۱۹۸۱۰۰۱
فکس: ۲۶۴۰۴۴۱۶



**شرکت صنعت ریلی
ساتراپ**
صنعت ریلی ساتراپ
مدیرعامل:
سیامک سراج اکبری
تلفن: ۶-۸۸۵۴۴۷۷۵
فکس: ۸۸۷۴۶۸۴۴



alibaba.ir
علی بابا
مدیرعامل:
میرنیما قاضی
تلفن: ۲۴۵۸۰۰۰۰
فکس: ۲۴۵۸۰۹۹۹



سپهران ریل راسا
(سهامی خاص)
مدیرعامل:
مهدی جمشیدیان
تلفن: ۴۱۹۸۹۰۰۰
(داخلی ۹۶۵۰)
فکس: ۸۸۷۲۸۵۶۴



**شرکت نگین رز
خراسان**
مدیرعامل:
محمدرضا تفقیدی
تلفن: ۵۱-۳۳۰۱۱
فکس: ۵۱-۳۳۰۱۱

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 می باشد و هزینه های مرتبط با تبلیغات نوعی سرمایه گذاری محسوب می گردد، در نشریه انجمن که با نام "ندای حمل و نقل ریلی" منتشر می گردد 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 می باشد.

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.





شرکت راه آهن حمل و نقل



پیشرو در ترانزیت ریلی

نماینده رسمی شرکت SIGIS در ایران

شماره تلفن و آدرس نمایندگی ها:

انبار نوشه تهران:

تهران، میدان راه آهن، خیابان شوش غربی، جنب
بانک ملی، شعبه راه آهن تلفن: ۵۲-۵۵۶۶۳۳۵۰

بن نخله مواد معدنی قه:

بندر عباس، محاور درب غربی اسکله شهید رجایی

اراک: ۰۸۶۳۳۱۲۰۰۳۶ - انصفهان: ۰۳۱۳۶۹۱۳۷۶
اهواز: ۰۶۱۳۵۵۳۲۱۱۸ - سرخان: ۰۳۴۴۲۲۰۶۰۳۵
بهبهر: ۰۱۱۳۴۷۳۱۵۱۹ - تبریز: ۰۴۱۳۴۴۷۰۴۸
بندر عباس: ۰۲۰۷۶۳۳۷۵۶۸۱ و ۰۷۶۳۳۷۵۷۷۰
سرخرمن: ۰۵۱۳۴۵۲۳۳۴ و ۰۵۱۳۴۵۲۱۱۱
قزوین: ۰۴۳۳۵۵۸۸۱۲ - مشهد: ۰۵۱۳۷۳۴۵۱۷
یزد: ۰۳۵۲۷۷۴۷۷۶ - ریزد: ۰۳۴۳۳۳۴۸۹۰

تلفن (۰۲۱): ۰۶۶۴۲۴۹۰۰ - فکس: ۰۲۱-۶۶۴۲۱۲۱۶ - انبار نوشه: ۰۲-۵۵۶۶۳۳۵۰

تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۱۴۴ - کد پستی: ۱۴۱۹۴۵۱۴۴ - وب سایت: www.rwt.ir - ایمیل: info@rwt.ir

گویند سنگ لعل شود در مقام صبر
آری شود و لیک به خون جگر شود
بس نکته غیر حُسن ببايد که تا کسی
مقبول طبع مردم صاحب نظر شود

اولین تولیدکننده ملّی چرخ



یک مسئله‌ی مهمّ دیگر، استفاده‌ی حداکثری از ظرفیتهای داخلی است. من این حرف را برای هرکسی میگویم که به ایران علاقه‌مند است، شما مصنوعات خارجی را که مصرف میکنید، در واقع کمک میکنید به اینکه حجم آن بنگاه خارجی، آن کارگر خارجی، آن سرمایه‌دار خارجی، مدام بیشتر بشود و تولید داخلی ضربه بخورد.

سید علی حسینی