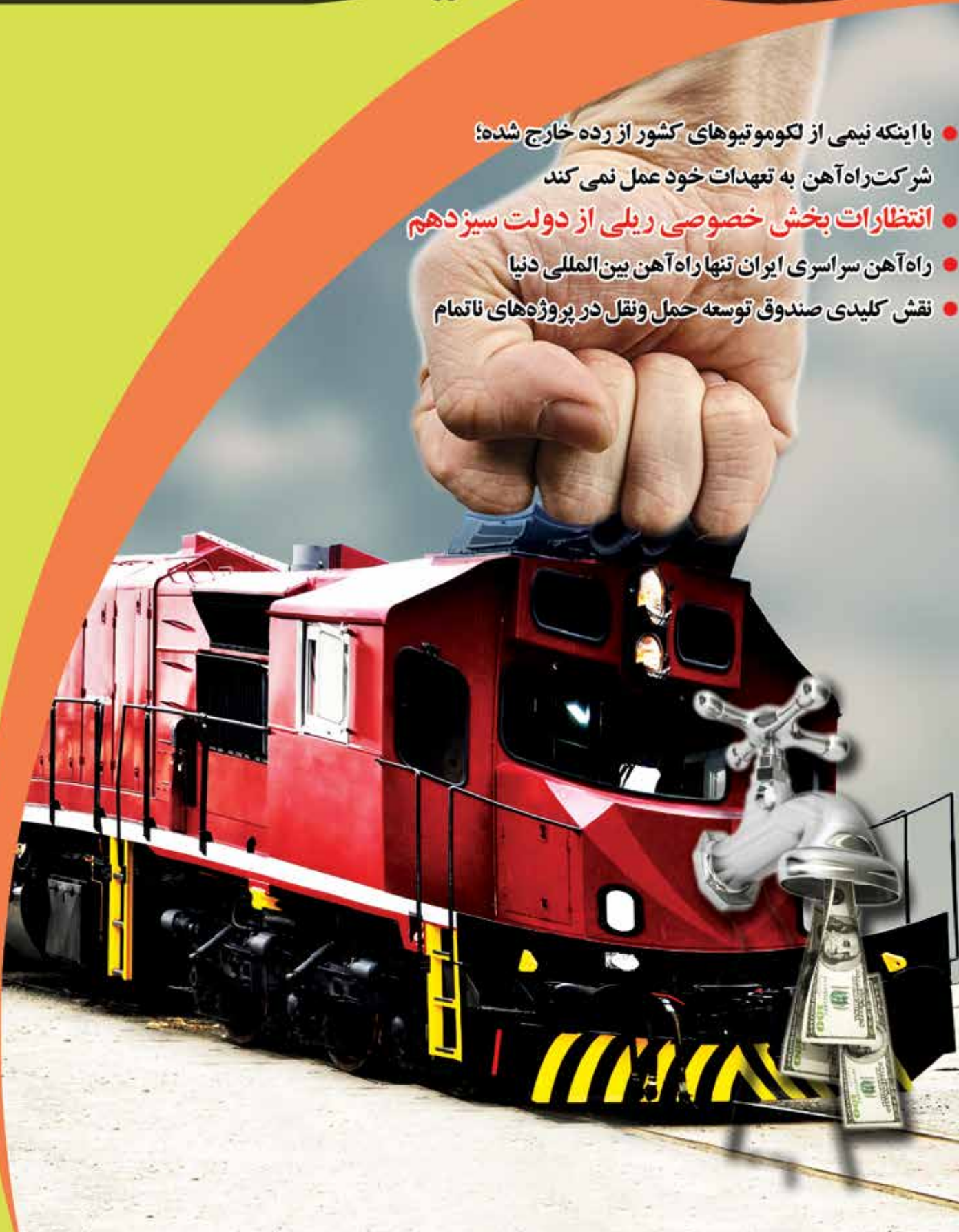


نمای در حال و نقل ریلی

- با اینکه نیمی از لکوموتیوهای کشور از رده خارج شده؛ شرکت راه آهن به تعهدات خود عمل نمی کند
- انتظارات بخش خصوصی ریلی از دولت سیزدهم
- راه آهن سراسری ایران تنها راه آهن بین المللی دنیا
- نقش کلیدی صندوق توسعه حمل و نقل در پروژه های ناتمام

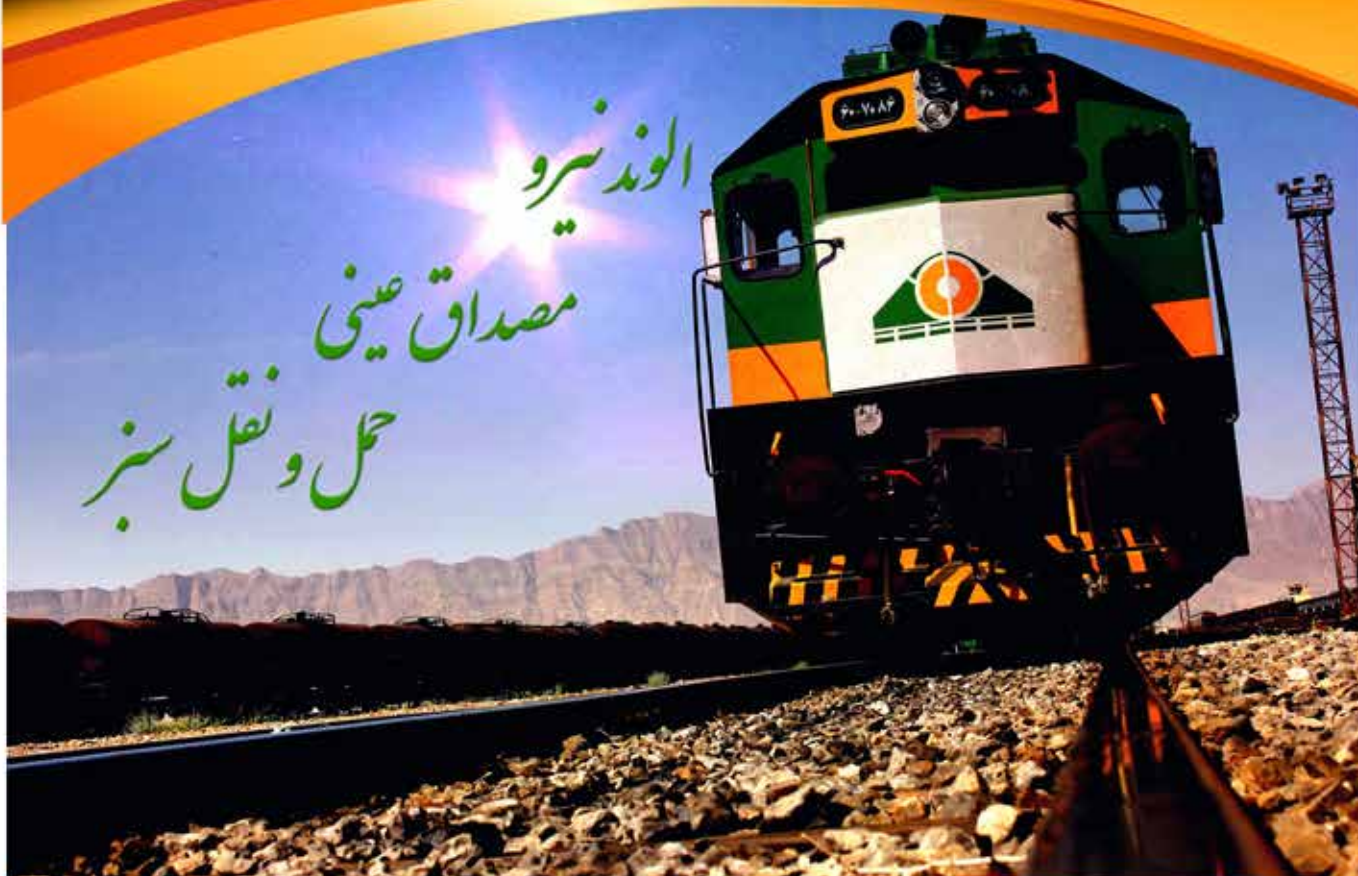




شرکت ناوگان ریل الوند نیرو (سهامی خاص)



الوند نیرو
مصدق عینی
حمل و نقل سبز



Alvand Niroo Railway Fleet

Locomotive Effort & maintenance

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

۸۸۵۱۶۲۰۶-۸۸۵۱۶۲۰۵-۸۸۷۵۴۲۳۶
۸۸۷۶۰۸۷۷-۸۸۷۶۹۵۷۳-۸۸۷۶۲۰۱۳

تلفکس:

آدرس:

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

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



فهرست

۲	سرمقاله
۴	فقدان لیزینگ ریلی در کشور؛ از اصلی‌ترین عوامل رکود تولید
۸	عزیز مصر به رغم برادران غیور ز قعر چاه برآمد به اوج ماه رسید
۱۱	نقش کلیدی صندوق توسعه حمل و نقل در پروژه‌های ناتمام
۱۵	موانع بهره‌وری در صنعت پخش
۱۶	خارج شدن قطارهای مسافری از سیر در اثر کمبود لکوموتیو گرم
۱۸	کمبود لکوموتیو؛ از دلایل محدودیت سیر قطارهای مسافری در برخی مسیرها
۲۰	افزایش بی‌رویه حق دسترسی و خسران و زیان جبران‌ناپذیر بخش خصوصی
۲۲	بررسی عوامل تاثیرگذار در سهم اندک ایران از ترانزیت
	سهم ۱۲ درصدی حمل و نقل ریلی از جابجایی کل بار در کشور؛
۲۶	عملکرد نامناسب حمل و نقل ریلی در جذب بار
۲۸	کارنامه وزارت راه و شهرسازی در بخش حمل و نقل ریلی
	با این که نیمی از لکوموتیوهای کشور از رده خارج شده؛
۳۱	شرکت راه‌آهن به تعهدات خود عمل نمی‌کند
	کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری؛
۳۳	ضعیف‌تر شدن هرساله اقتصاد شرکت‌های مالک لکوموتیو
۳۵	افزایش دو برابری حمل بار با راه‌اندازی لکوموتیوهای خارج از سیر
۳۷	چالش کمبود لکوموتیو؛ بحث میان حوزه سیر و حرکت و حوزه تامین ناوگان
۳۸	راه‌آهن سراسری ایران تنها راه‌آهن بین‌المللی دنیا
۴۱	لکوموتیو؛ از کمبود تا ضعف‌های تعمیر و نگهداری و برنامه‌ریزی

نمای حمل و نقل ریلی

فصلنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

شماره ۵۰

انتشار: شهریورماه ۱۴۰۰

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 گرافیکست:

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: ۰۲۱-۶۶۵۶۵۶۱۵-۱۶

نمابر: ۰۲۱- ۶۶۵۹۴۷۴۷

Telegram: @rtcguild

Email: info@rtcguild.com

Instagram: rtcguild

www.rtcguild.com

فصلنامه "ندای حمل و نقل ریلی" آماده انعکاس دیدگاه‌ها، نظرات و

مقالات صاحب‌نظران، مسئولان و هموطنان عزیز است.

فصلنامه "ندای حمل و نقل ریلی" در کوتاه کردن و ویرایش مقالات آزاد

است.

مقالات منتشر شده دیدگاه نویسندگان است.



ناشر: موسسه فرهنگی مطبوعاتی نشر ترابری

(ناشر ماهنامه صنعت حمل و نقل و ماهنامه سفر)

سفارش تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۶۶



طرح روی جلد:

الهام زرقانی

انتظارات بخش خصوصی ریلی از دولت سیزدهم

دکتر سبحان نظری

عضو محترم هیئت عامل صندوق توسعه حمل و نقل کشور

این عدد برای بخش ریلی حدود ۳۰ درصد است. چنین شرایطی منجر به افزایش نرخ حمل و نقل ریلی و کاهش سود بخش خصوصی ریلی می‌گردد. یکی از روش‌ها برای تمایل بیشتر به حمل بار در بخش ریلی و افزایش سرمایه‌گذاری در آن، یکسان سازی حق دسترسی اخذ شده از هر دو بخش است.

■ اخذ عوارض بر صنایعی که از یارانه‌های دولتی بیشتر استفاده می‌کنند

یکی از روش‌هایی که وزارت راه و شهرسازی می‌تواند به دنبال پیگیری آن باشد اخذ عوارض از صنایع بزرگی همچون صنایع معدنی و فولادی است که از یارانه‌های دولتی در قالب سوخت و برق و ... در کلیه مراحل استخراج تا تولید استفاده می‌کنند. این صنایع از آب، برق، گاز و سوخت حاوی یارانه‌های دولتی استفاده می‌کنند که این منجر به توزیع نامناسب یارانه‌های دولتی می‌شود. اخذ عوارض از این صنایع و صرف آن در زیرساخت حمل و نقل ریلی می‌تواند منجر به توسعه مطلوب صنعت ریلی گردد.

■ افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری در حمل و نقل ریلی از منظر سرمایه‌گذار

در دسته دوم به بررسی روش‌هایی می‌پردازیم که منجر به افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این صنعت خواهد شد و سرمایه‌گذاری در این صنعت را توجیه‌پذیر می‌کند. ابزارهای مختلفی در همین راستا در اختیار دولت قرار دارد که با استفاده از هر کدام می‌تواند این جذابیت را افزایش دهد.

■ تشویق و حمایت از سرمایه‌گذاران

در سال‌های گذشته روش‌های مختلفی برای تشویق و حمایت از سرمایه‌گذاران در صنعت ریلی به تصویب رسیده که از جمله آنها ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید و تبصره ۱۸ قانون بودجه است. درخواست بخش خصوصی ریلی از دولت این است که علاوه بر تمدید این دو قانون، در جهت تسریع در فرآیندهای دریافت این حمایت‌ها برای توجیه‌پذیر نمودن سرمایه‌گذاری در بخش ریلی اقدام نماید. تسریع در راه‌اندازی صندوق توسعه حمل و نقل می‌تواند زمینه ساز نیل به اهداف مورد نظر شود.

■ معافیت‌های مالیاتی

یکی از موضوعاتی که سبب افزایش جذابیت حمل و نقل ریلی شده است معافیت در مالیات بر عملکرد و مالیات بر ارزش افزوده با احتساب نرخ صفر است. متأسفانه در اجرای هر دو موضوع ابهاماتی وجود دارد که منجر به عملکرد ناقص سازمان امور مالیاتی شده است. درخواست بخش خصوصی از دولت، پیگیری جدی هر دو قانون برای افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری در بخش خصوصی ریلی است.

■ یارانه بلیت قطارها

بخش حمل و نقل مسافر ریلی از سال‌های گذشته با مشکلات عدیده‌ای روبرو بوده که با گسترش بیماری کرونا این مشکلات دوجندان شده است. بزرگترین مشکل شرکت‌های مسافری ریلی، دخالت دولت در نرخ گذاری این بخش است. متأسفانه هزینه‌های این شرکت‌ها با درآمد آنها هیچگونه تناسبی ندارد. درخواست بخش خصوصی از دولت عدم ورود به قیمت گذاری بلیت است. در صورتی که ملاحظات سیاسی دست دولت را در این بخش باز نمی‌گذارد، دولت می‌تواند با آزادسازی کامل نرخ بلیت بخش هوایی که عمدتاً مسافران آن، افرادی با درآمد بالا هستند، به ازای هر بلیت هوایی مبلغ اندکی عوارض اعمال نماید و درآمد حاصله را به صورت یارانه به بخش مسافری ریلی تخصیص دهد. لازم به ذکر است دولت می‌تواند در کنار این حمایت و اعطای یارانه از ابزارهای مختلفی (مثلاً با تخفیف و بخشش هزینه‌های خدمات ارائه شده از سوی راه‌آهن به این شرکت‌ها) برای کاهش هزینه شرکت‌های حمل و نقل ریلی استفاده نماید.

■ تحول درونی بخش حمل و نقل ریلی

با تحول درونی بخش حمل و نقل ریلی می‌توان تغییرات مهمی را ایجاد کرد که به دنبال

با روی کار آمدن دولت سیزدهم و آغاز به کار حجت‌السلام رئیسی به عنوان رئیس جمهور، فعالان بخش حمل و نقل منتظر انتخاب اعضاء کابینه و به ویژه وزیر راه و شهرسازی و معرفی آنها جهت اخذ رأی اعتماد به مجلس بودند. با انتخاب جناب آقای رستم قاسمی، وزیر نفت دولت دهم، فعالان و شهرسازی بودند. علی‌رغم مخالفت مجلس شورای اسلامی با تفکیک وزارت خانه به دو وزارت جدید حمل و نقل و شهرسازی و همچنین انتظار برای برنامه‌های مسکن-محور دولت جدید که وعده داده است سالی یک میلیون مسکن ساخته شود تا کمبودهای حوزه مسکن به جای مانده از قبل جبران گردد، برنامه‌های حوزه راه و ترابری جناب آقای مهندس قاسمی نیز، قابل تامل و عمدتاً مطابق با نیازهای واقعی بخش حمل و نقل تدوین شده است.

حمل و نقل و به ویژه حمل و نقل ریلی در وضعیت خوبی به سر نمی‌برد و نیاز به تحولات ویژه‌ای، شامل تحولات حوزه‌های سیاست‌گذاری بالادستی و تحولات درونی دارد. در این سرمقاله قصد داریم به انتظارات واقعی فعالان خصوصی بخش حمل و نقل ریلی از دولت بپردازیم. در همین راستا در چهار دسته مختلف، انتظارات بخش خصوصی را دسته بندی خواهیم نمود.

۱) افزایش مطلوبیت هزینه‌ای شیوه حمل و نقل ریلی نسبت به گزینه حمل جاده‌ای از منظر کاربران

با توجه به مزیت‌های متنوع حمل و نقل ریلی نسبت به حمل و نقل جاده‌ای در ابعاد زیست محیطی، مصرف سوخت، تصادفات، عوارض اجتماعی، عدالت اجتماعی و ... لازم است اولویت‌دهی به این گزینه حمل برای افزایش مطلوبیت نسبی آن در قیاس با شیوه جاده‌ای و رشد سهم آن از میان کل شیوه‌های حمل صورت پذیرد. از این روی، اجرای اقدامات زیر مورد انتظار است:

■ واقعی سازی پلکانی قیمت گاز و تیل، اخذ عوارض بر سوخت (مالیات بر سوخت مصرفی)، اخذ مالیات بر کربن

استفاده از اهرم قیمت‌گذاری صحیح و کاهش یارانه‌های نامطلوب و گمراه‌کننده در صنایع مختلف، از جمله راهکارهایی است که در بلندمدت می‌تواند منجر به توسعه مطلوب در آن صنایع گردد. یکی از این روش‌ها در حوزه حمل و نقل، افزایش پله‌ای قیمت گاز و تیل برای رسیدن به سطحی نزدیک به قیمت فوب خلیج فارس است. با استفاده از این اهرم و با توجه به حمل انبوه بار با شیوه حمل و نقل ریلی می‌توان انتظار داشت اثر افزایش قیمت در بخش جاده‌ای قابل توجه‌تر باشد. حمل و نقل جاده‌ای در حمل یک مقدار کالا نسبت به بخش ریلی مصرف سوخت شش برابر دارد که با واقعی سازی قیمت سوخت، این نسبت منجر به افزایش تقاضا برای حمل و نقل ریلی از یک سو و سودده‌تر شدن این شیوه از سوی دیگر خواهد شد.

سایر روش‌های گفته شده، یعنی اخذ عوارض بر سوخت و اخذ مالیات بر کربن، دو روشی است که در اقتصادهای پیشرفته مورد استقبال گسترده قرار گرفته‌اند. اخذ عوارض از سوخت منجر به بالا رفتن نرخ سوخت برای همه شیوه‌های حمل و نقل خواهد شد که به دلیل مصرف سوخت بیشتر در بخش جاده‌ای این افزایش برای این بخش بیشتر خواهد بود. همین‌طور اخذ مالیات بر کربن نیز در برخی کشورها آغاز شده و در صنایع مختلف در حال اجرا می‌باشد که این مورد نیز افزایش سهم حمل ریلی را به دلیل پایین بودن نسبت کربن تولید شده نسبت به جاده‌ای، به دنبال خواهد داشت.

■ یکسان سازی حق دسترسی/عوارض اخذ شده بابت زیرساخت در دو بخش ریلی و جاده‌ای

سهم شبکه جاده‌ای در حدود ۴ درصد کرایه مندرج در هر بارنامه است، در حالی که

همه‌جانبه نسبت به افزایش عملکرد ترانزیت گام برداشت.

■ شایسته سالاری

شایسته سالاری در انتصابات و ارزیابی عملکرد مدیران سطح میانی و عالی رتبه در شرکت راه‌آهن باید به صورتی انجام گردد که افراد با کارایی و خلاقیت بیشتر رشد نموده و به مراتب بالاتر برسند. این موضوع می‌تواند روی بهبود بهره‌وری و عملکرد بخش حمل‌ونقل ریلی و به تبع آن، بر منافع بخش خصوصی تاثیر فراوان داشته باشد.

■ تحول فناوری

تحول فناوری و استفاده از ظرفیت‌های نرم‌افزاری از موضوعاتی است که به سرعت می‌بایست در دستور کار راه‌آهن قرار بگیرد تا به صورت گام به گام امکان بهره‌برداری بهتر از زیرساخت‌ها را برای راه‌آهن دولتی و شرکت‌های خصوصی فراهم آورد. هم‌گام با تغییرات فناوری و استفاده از ظرفیت‌های نرم‌افزاری باید با بسترسازی مناسب، شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی نیز به‌سوی استفاده از بسترهای فن‌آورانه در بهره‌برداری از دارایی‌های خود سوق داده شوند.

■ اقدامات وزارت راه و شهرسازی در حمایت از حمل‌ونقل ریلی

آخرین دسته از انتظارات بخش خصوصی ریلی، مربوط به اقداماتی است که وزارت راه و شهرسازی می‌تواند برای حمایت از صنعت حمل‌ونقل ریلی و افزایش سهم آن در تولید ناخالص داخلی انجام دهد.

■ تصویب و اجرای طرح جامع حمل‌ونقل

یکی از معضلات اساسی در حوزه حمل‌ونقل کشور، نداشتن یک طرح جامع به منظور توسعه شبکه مبتنی بر کار علمی و کارشناسی است. انجام این مطالعه، منجر به یکپارچگی و هماهنگی در عملکرد کلی شبکه شده و با وجود تقاضای بالای حمل‌ونقل موجود در کشور، عمده منابع صرف شده در پروژه‌ها را در زمانی سریع‌تر از وضع فعلی به سرمایه‌گذاران بازمی‌گرداند.

■ استفاده از ظرفیت دیپلماسی در حوزه حمل‌ونقل

یکی از نقاط ضعف حوزه حمل‌ونقل ریلی، ضعف دیپلماسی در حمل‌ونقل بین‌المللی است. وزارت راه و شهرسازی می‌تواند با هماهنگی وزارت امور خارجه در راستای رفع این مشکل گام بردارد. در حقیقت بسیاری از مشکلات مرتبط با حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت، از موانع ساده‌ای ناشی می‌شوند که حل آنها نیز نیازمند تلاش‌های اندک اما توانمند در دو بخش فنی و سیاسی دولت است.

■ ایجاد نهاد تنظیم‌گری بخش حمل‌ونقل در بدنه وزارت راه و شهرسازی

درخواست بسیار مهمی که شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی از وزارتخانه راه و شهرسازی دارند این است که هرچه سریع‌تر نهاد تنظیم‌گری (رگولاتوری) حمل‌ونقل را که سال‌های سال است معطل تصمیم‌گیری متولیان امر است، در بدنه وزارت راه و شهرسازی ایجاد نماید تا با استفاده از آن، فضای مناسبی برای رشد و رقابت هوشمندانه شیوه‌های مختلف حمل‌ونقلی حاصل گردد و نیز به اختلافات میان راه‌آهن و بخش خصوصی به شکل منصفانه‌ای رسیدگی شود.

■ هماهنگی با وزارت صمت برای حمایت هوشمند از تولید داخلی در صنعت ریلی

یکی از مشکلاتی که منجر به افزایش هزینه‌های فعالان حمل‌ونقل ریلی شده است، قطع واردات برخی قطعات مربوط به ناوگان و زیرساخت ریلی است که مشابه ساخت داخل دارد ولیکن ظرفیت تولید آن قطعات به اندازه تقاضای بالفعل آنها نیست. قیمت بسیار بالای این قطعات و توان تولید اندک، منجر به بالا رفتن قیمت به دلیل انحصار، معطل ماندن شرکت‌ها و در نهایت بالا رفتن قیمت قطعات و عدم‌النفع سرمایه‌گذاران می‌گردد.

وزارت راه و شهرسازی می‌تواند با ترغیب به حمایت هوشمندانه از سوی وزارت صمت، تا زمانی که قیمت، کیفیت و تیراژ تولید داخلی افزایش یابد به صورت پله‌ای واردات را مدیریت نماید و آن را از ممنوعیت کامل نجات دهد.

آن فضای کسب و کار در این بخش مهم اقتصادی بهبود یابد. از جمله این تحولات، می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

■ افزایش بهره‌وری

پایین بودن بهره‌وری منجر به کمبود درآمد و سود شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی به ویژه در بخش باری شده است. به عنوان مثال مقدار عملکرد متوسط سالیانه هر واگن باری در حدود ۱ میلیون و ۳۰۰ هزار تن-کیلومتر است درحالی که این عدد در کشورهای پیشرفته ریلی بین ۲ تا ۳ برابر می‌باشد. راه‌آهن می‌تواند با افزایش بهره‌وری از طرق مختلف و به ویژه با روش‌های کم‌هزینه مانند به‌کارگیری فن‌آوری اطلاعات و نرم‌افزاری شدن مدیریت عملیات، اتصال چشمه‌های بزرگ بار به شبکه ریلی با سرمایه‌گذاری خصوصی در خطوط آنتنی، برقی کردن برخی خطوط گلوگاهی و ...، بهره‌وری را افزایش دهد تا افزایش درآمد شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و شرکت راه‌آهن ج.ا.ا را به دنبال داشته باشد.

■ حمایت از اصلاح ساختار بخش خصوصی ریلی

در حال حاضر تعدد و تکرر شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بار و مسافر در ایران زیاد است. در کشورهای وسیع و بزرگی همچون روسیه و آمریکا به مراتب تعداد شرکت‌های مالک واگن کمتر است. در کشور آمریکا ۵ شرکت حمل‌ونقل ریلی بار و ۱ شرکت مالک واگن مسافری وجود دارد این در حالی است که در ایران حدود ۳۰ شرکت در حوزه حمل‌ونقل بار و ۱۰ شرکت در حوزه مسافری ریلی فعالیت دارند. این پراکندگی منجر به کاهش اقتصاد مقیاس و در نتیجه کاهش بهره‌وری شده است. لزومی به حضور چندین شرکت در هر نوع ناوگان باری و مسافری وجود ندارد. تصور کنید روی یک رام قطار با واگن‌های کاملاً مشابه، اسامی مختلف شرکت‌ها وجود دارد و به دلیل اینکه باری متعلق به یکی از این شرکت‌ها است باید واگن‌های شرکت‌های دیگر، از قطار منفصل گردد. این موضوع منجر به افزایش زمان و هزینه عملیات مانور می‌گردد که عملاً بهره‌وری واگن‌ها را به اندازه زیادی کاهش می‌دهد. اصلاح ساختار بخش خصوصی با هدف ادغام شرکت‌ها یا تشکیل یک شرکت واسطه بازرگانی می‌تواند بهره‌وری واگن‌ها را با رشد فراوانی مواجه نماید. موضوع دیگر حمایت راه‌آهن از شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی به‌منظور ایجاد شرکت‌های قطار کامل (شرکت‌های مالک واگن و لوکوموتیو) در دو بخش باری و مسافری است که منجر به افزایش تعداد قطارهای برنامه‌ای می‌گردد و بهبود کارکرد واگن‌ها می‌گردد.

■ خصوصی‌سازی ناوگان لوکوموتیو باقی‌مانده در مالکیت دولت

پس از خصوصی‌سازی ناوگان ریلی در اوایل دهه ۸۰، متأسفانه هنوز راه‌آهن ۷۰ درصد لوکوموتیوهای تحت اختیار خود و تعدادی از واگن‌های باری و مسافری را به بخش خصوصی واگذار ننموده است. با خصوصی‌سازی این ناوگان که مهم‌ترین آنها لوکوموتیوهای تحت مالکیت راه‌آهن است و با توجه به شرایط وخیم کنونی نیروی کشش و کاهش حدود ۱۰ درصدی لوکوموتیوهای گرم نسبت به سال گذشته حتماً باید تغییر رویکرد صورت پذیرد و این لوکوموتیوها می‌بایست به منظور بازآمد (overhaul) به مالکیت بخش خصوصی درآیند. تجارب گذشته در صنایع مختلف از جمله حمل‌ونقل نشان داده است که مدیریت بخش خصوصی در تصدی‌گری از بخش دولتی مطلوب‌تر بوده و بخش خصوصی دلسوزی بیشتری نسبت به مسائل مالی نسبت به بخش دولتی دارد. اساساً شرکت راه‌آهن می‌بایست رویکرد خود را از تصدی‌گری به حاکمیتی تغییر دهد که این امر موجب افزایش رضایت و عملکرد مطلوب‌تر بخش خصوصی خواهد شد.

■ اتخاذ رویکرد تهاجمی برای افزایش عملکرد ترانزیت

ترانزیت فرصت مناسبی برای کسب درآمدهای صادراتی غیرنفتی است، به شرطی که برای آن زمینه‌سازی لازم و کافی انجام شود. ترانزیت از چندین عامل از جمله زمان حمل، هزینه حمل، امکان ردیابی واگن، معطلی‌های گمرکی، مسائل سیاسی بین کشورها و ... تأثیر می‌پذیرد. بنابراین با رویکردهای مرسوم گذشته نمی‌توان گامی در جهت بهبود عملکرد ترانزیت برداشت و می‌بایست با تمام قدرت در جهت تغییر نگرش و تلاش



مهندس بابک احمدی، رئیس انجمن صنفی
شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته
و مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی مپنا

فقدان لیزینگ ریلی در کشور؛ از اصلی‌ترین عوامل رکود تولید

سال‌هاست اقتصاد حمل و نقل ریلی به دلیل سیاست‌های غیر کارشناسی مسئولان، تحریم‌های تحمیلی و در کنارش تحریم‌های داخلی و همچنین نوسانات نرخ ارز، معضلات در تخصیص تسهیلات مورد نیاز به فعالان و تولید کنندگان و موارد بی‌شمار دیگر که دست‌اندازه‌های این بخش را هر روز بیشتر می‌کند فعالان بخش خصوصی را کم و بیش ناامید کرده است. امروز در کشور بحث تامین لکوموتیو چالش برانگیز شده. لکوموتیوها فرسوده و از گردش خارج شده اند. تامین لکوموتیو نو هزینه گزافی را می‌خواهد که از عهده شرکت‌های مالک لکوموتیو خارج است. طی ۱۰ سال اخیر هیچ سرمایه‌گذاری جدی در حمل‌ونقل ریلی کشور چه دولتی و چه خصوصی صورت نگرفته است. حتی در سطح نوسازی و بهسازی ناوگان موجود سرمایه گذاری نشده است.

شرکت‌های ریلی اعم از تولیدکنندگان و شرکت‌های حمل و نقلی از این وضعیت موجود شکایت دارند. از این شرکت‌ها کمترین حمایت به عمل آمده، در وزارت راه و شهرسازی تلاش فراوانی برای این کار انجام نشد. مهندس بابک احمدی، رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته معتقد است اگر تصمیم عاجلی برای این بخش اتخاذ نشود طی ۶ تا ۷ سال به نقطه اضمحلال حمل‌ونقل ریلی در کشور خواهیم رسید. سریع‌ترین راه این است که دولت از قیمت‌گذاری خارج شود. دولت برای قشر ضعیف هم یارانه در نظر بگیرد. دولت باید تکلیف خودش را در بخش ریلی مسافری مشخص کند. بپذیرد که یارانه بدهد و به هزینه‌های تحمیلی به این بخش متعهد باشد. وقتی حمل‌ونقل ریلی اقتصادی نیست چه انتظاری برای ورود سرمایه گذاران داریم؟ هنگامی که سرمایه‌گذاری وجود نداشته باشد مطمئناً چرخه تولید خواهد ایستاد و تمام ظرفیت‌های تولیدی که سال‌ها زحمت مهندسان و کارگران را به دنبال داشته از دست خواهیم داد.

ادامه این گفت‌وگو را مطالعه فرمایید:

در گفت‌وگوهایی که در گذشته با جنابعالی داشتیم صحبت از تولید ۶ هزار واگن در سال بود تا بتوانیم به برنامه‌های آخرین سند توسعه راه‌آهن برسیم. به نظر جنابعالی چنین امری محقق خواهد شد؟ در سال گذشته چه تعداد واگن به واگن‌های شرکت‌های کشور افزوده شد؟ برای توسعه حمل و نقل ریلی در حوزه بار به چه تعداد ناوگان نیاز داریم؟

در ارتباط با تولید شش هزار دستگاه واگنی که در مصاحبه‌های گذشته صحبت شده بود باید بگویم تولید ۶ هزار واگن بر اساس اهداف کمی در مجموعه راه‌آهن و وزارت راه و شهرسازی که تعریف شده و عدد ۵۸ هزار دستگاه، ۵۲ هزار دستگاه، همچنین اعدادی از این جنس می‌باشد که اگر مقرر باشد به طور متوسط این برنامه طی مدت ۸ سال با سرعت ثابتی اجرا شود مطمئناً به ۴۸ هزار دستگاه خواهیم رسید.

اما اینکه آیا تولید این تعداد واگن محقق





خواهد شد یا نه باید بگویم خیر.

ناگفته نماند تولید ۶ هزار دستگاه واگن، مربوط به واگن‌های باری هستند. در اهداف کمی حدود هزار و صد دستگاه تولید لکوموتیو و تولید حدود ۲ هزار و پانصد دستگاه واگن مسافری به غیر از واگن‌های حومه‌ای در برنامه داریم. اعداد و ارقام خیلی بزرگ است. یقیناً اگر بخواهیم طبق یک روند منطقی و افزایشی بر اساس تجربه سنوات گذشته پیش برویم، بر اساس ظرفیت‌های صنعتی تولیدی کشور و همچنین بر اساس ظرفیت‌های اقتصادی بازار حمل و نقل ریلی باید بگویم قطعاً این اعداد و ارقام، اجرا شدنی نیست.

اما اگر در حوزه حمل و نقل ریلی با یک جهش خیلی شفاف، روند رشد را شاهد باشیم، می‌توانیم به راحتی حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد این برنامه را محقق کنیم. از نظر بنده حتی تا نصف این اعداد و ارقام قابلیت تحقق دارد.

در سال‌های گذشته، سالی بود که نزدیک ۷۰۰ الی ۸۰۰ واگن وارد شبکه حمل و نقلی کشور شد ولیکن این اعداد و ارقام گفته شده تا به حال محقق نشده است. دلیل اصلی چیست؟

دلیل و محدودیت اصلی، اقتصاد حمل و نقل ریلی است. بدین معناست که:

باید میزان نقدینگی کافی قابل تزریق در این حوزه تامین شود. سوالی در اینجا مطرح است که این نقدینگی را از کجا می‌توان تامین کرد؟ از شبکه بانکی درکنار بودجه‌های عمومی، وجوه اداره شده دولتی، تبصره ۱۸ و... همچنین از درآمدهای کسب و کار حمل و نقل ریلی.

آیا این نقدینگی کفاف این جهش توسعه‌ای را می‌دهد؟ اگر کفاف نمی‌دهد چگونه می‌توان این ظرفیت را اجرا کرد؟

خیر، مطمئناً پاسخ نخواهد داد. به اعتقاد من صرفاً با اصلاح مدل‌های اقتصادی حمل و نقل ریلی و توسعه بسیار جهشی تحقق خواهد یافت.

آیا ظرفیت صنعتی و تولیدی داخل کشور جوابگو می‌باشد؟

به عقیده بنده نیمی از این اهداف کمی را ظرفیت‌های تولیدی و صنعتی کشور می‌توانند پاسخگو باشد.

آیا صرفاً با اتکاء به ظرفیت‌های تولیدی داخل کشور باید پیش برویم؟

اولویت اول با ظرفیت‌های تولیدی و صنعتی داخلی کشور است و اگر بتوانیم این ظرفیت‌ها را اشباع و تکمیل کنیم قاعدتاً می‌توانیم برای کوتاه مدت از ظرفیت‌های خارجی نیز استفاده کنیم.

منطق می‌گوید که ما نباید برای پیک تقاضا ظرفیت‌سازی کنیم بلکه باید برای متوسط تقاضا ظرفیت‌سازی شود. برای موارد خاص مثلاً برای یک برنامه جهشی که نیاز به تامین تعداد زیادی ناوگان باشد می‌توانیم از ظرفیت‌های خارجی نیز استفاده کنیم. ولی معنی این بحث این نیست که همزمان با ظرفیت‌های داخلی به دنبال ظرفیت‌های خارجی برویم. ابتدا باید ظرفیت‌های داخلی اشباع شود و اگر اقتصاد این بازار پاسخ مثبت داد و تقاضا پیش از این بود به سراغ ظرفیت‌های خارجی برویم.

با توجه به اینکه شرکت مپنا خود تولیدکننده واگن و لکوموتیو است اما شرکت واگن پارس به زیر مجموعه این شرکت پیوسته و با در نظر گرفتن این امر که اکثر تولیدکنندگان تجهیزات ریلی از جمله واگن و لکوموتیو و ... سفارشی کار انجام می‌دهند شرکت ریلی مپنا چگونه برای تولیدات برنامه‌ریزی می‌کند؟ امروز چه تعداد قرارداد سفارش ساخت واگن و لکوموتیو دارد؟ واگن پارس امروز در چه وضعیتی قرار دارد؟

مجموعه گروه مپنا با برنامه از پیش تعیین شده وارد حوزه تولید واگن شده و سهام مجموعه واگن پارس را خریداری کرده‌است. در تمام دنیا یکی از بزرگترین مشکلات و معضلات صنایع سنگین آن است که تولیدات و فروش محصولات بر اساس سفارش داده شده، صورت می‌گیرد. اگر در سفارش‌ها و تقاضاهای موجود در بازار نوسان دیده شود روند تولیدات به شدت دچار تلاطم می‌شود که این تلاطمات منجر به افزایش هزینه‌ها و کاهش ظرفیت تولید می‌شود. ما برای اینکه این تلاطمات را به حداقل ممکن برسانیم فضایی را با نام شرکت حمل و نقل چند وجهی مپنا ایجاد کردیم.

وظیفه شرکت حمل و نقل چند وجهی مپنا، سفارش‌گذاری است برای شرکت واگن پارس همچنین شرکت مپنا لکوموتیو و بقیه شرکت‌هایی که در حوزه ناوگان ریلی برای این گروه فعالیت می‌کنند. این امر با این روند

چالش‌هایی روبرو هستید؟ آیا برای دریافت تسهیلات از بانک‌ها با قوانین دست و پاگیر مواجه هستید؟

در خصوص تامین نقدینگی برای فروش محصولات و تولید پروژه‌های ریلی برای مشتریان داخلی و مشتریان خارج از کشور و صادرات، همیشه مشکلات و معضلات تامین، وجود داشته و خواهد داشت. در هیچ کجای دنیا، در بحث صنایع سنگین، فروش محصولات به صورت نقدی انجام نمی‌شود و همیشه از طریق سیستم‌های لیزینگ، سیستم‌های بانکی، تامین سرمایه و نقدینگی وارد عمل می‌شوند و در کنار تولید کننده و فروشنده برای عرضه محصولات قرار می‌گیرند.

متأسفانه فقدان لیزینگ ریلی در کشور را به شدت احساس می‌کنیم و این امر از موضوعاتی است که به عنوان اصلی‌ترین عوامل رکود تولید و ورود ناوگان جدید در کشور می‌توان نامید.

در سال‌های گذشته زحمات خوبی کشیده شده و دستورات خوبی از سوی عالی‌رتبه‌ترین مقامات کشور صادر شده اما متأسفانه تبدیل به روش اجرایی و عملیاتی نشده است. امیدوارم با انعطاف بیشتر سیستم بانکی کشور این امر ایجاد شود و ما بتوانیم با پیگیری و تلاش راه‌آهن و همچنین انعطاف شبکه بانکی کشور برای ایجاد لیزینگ ریلی ظرفیت‌هایی را ایجاد کنیم.

آیا تا به امروز توانسته‌اید از ظرفیت‌های قانونی برای اقتصادی نمودن این سرمایه‌گذاری از جمله ماده ۱۲ قانون دائمی رفع موانع تولید و یارانه سود تسهیلات ناشی از منابع تبصره ۱۸ بودجه استفاده کنید؟

در چارچوب ماده ۱۲ قراردادهای خوبی برای دریافت سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته که منجر به کاهش مصرف انرژی و سوخت می‌شود تا امروز بسته شده است. البته در پرداخت نقدینگی این قراردادها چالش‌هایی وجود دارد اما اصل موضوع عملیاتی شده و افق خوبی را برای سرمایه‌گذاری در حمل و نقل ریلی ترسیم کرده است.

در ارتباط با تبصره ۱۸، می‌توان گفت در گروه مپنا تجربه خوبی نداشته‌ایم و با بی‌مهری شبکه بانکی رو به‌رو بودیم تا حدی که رسماً اعلام انصراف کردیم و حداقل منابعی را که سیستم بانکی در گروه مپنا در اختیار ما قرار

صورت گرفت تا در زمان افت تقاضای بازار، تقاضایی برای فعالیت این شرکت‌ها وجود داشته باشد تا تولید و خط تولید این شرکت‌ها دچار تلاطم و چالش نشود. زمانی که تقاضا در بازار افزایش پیدا کند، شرکت حمل و نقل چند وجهی مپنا اقدام می‌کند به واگذاری ناوگانی که خریداری کرده است. اگر بخواهم مثالی در این خصوص بیاورم باید بگویم در اکثر منازل برای جلوگیری از نوسان برق و صدمات وارده از دستگاه‌های تنظیم نوسان برق استفاده می‌شود. دقیقاً این نقش را شرکت حمل و نقل چند وجهی مپنا دارد. شاهد این ادعا نیز، می‌تواند قراردادی باشد که اخیراً شرکت چند وجهی مپنا با یکی از شرکت‌های ریلی بست و لکوموتیوهایی را که در گذشته از شرکت مپنا لکوموتیو خریداری کرده بود به آن شرکت واگذار کرد.

وظیفه اصلی که فضای ایجاد شده در گروه ریلی مپنا ایجاد کرده و از موفق‌ترین تئوری‌هایی است که در صنعت تولید ناوگان ریلی در کشور اجرا شد حذف نوسانات تقاضای بازار از شرکت‌های تولید ناوگان، ایجاد یک برنامه منسجم برای شرکت‌های تولیدی ریلی زیرمجموعه گروه ریلی مپناست.

آیا شرکت مپنا و واگن پارس قرارداد سفارش خارجی برای ساخت و تولید واگن و لکوموتیو دارد؟ اگر قرارداد دارد بفرومایید با چه شرکت‌ها و چه کشورهایی و اگر قراردادی ندارد با توجه به توان داخلی موجود چرا برای ارزیابی به کشور اقدامی صورت نگرفته است؟

بله وجود داشته است و شرکت واگن پارس سال‌ها صادرکننده نمونه کشور بوده است. بازارهای هدف متناسب با تولیدات گروه ریلی مپنا و روابط دیپلماتیک ما با آن کشورها از جمله سوریه، عراق، بنگلادش، سودان و کوبا صادرات انجام شده و ناگفته نماند صادرات موفق هم بوده است. در حوزه مپنا لکوموتیو موضوع صادرات دنبال می‌شود که البته پروژه‌های صادراتی برای ساخت بازار هدف و آمادگی پذیرش محصول شرکت، نیاز به زمان زیادی دارد. موضوع صادرات با جدیت در حال پیگیری و از اولویت‌های مجموعه گروه ریلی مپناست.

در خصوص تامین نقدینگی برای ساخت واگن و لکوموتیو با چه





بزرگ چاره‌ای بیندیشند.

هلدینگ ریلی مینا در خصوص طرح‌های تولیدی و توسعه‌ای چه خواسته و انتظاراتی از دولت آینده دارد؟

خواسته ما از دولت این است که مشابه صنایع مادر دیگر برای تامین منابع نقدینگی مورد نیاز در کنار ما قرار گیرند. همواره به دلیل کمبود منابع نقدینگی، فاینانس‌های ارزی و خارجی، راه حلی هستند تا بعضی از نیازهای کشور با آن‌ها برطرف شود و منابع نقدینگی موجود در کشور بعداً در حوزه‌های جاری صرف شود. به همین دلیل اگر این منابع نقدینگی در کنار بخش تولید قرار گیرد قاعدتاً می‌توانیم جهش دو چندان را شاهد باشیم و ظرفیت تولید محصولات و فروش و عرضه آن‌ها را افزایش دهیم. به عنوان مثال ظرفیت‌های صندوق توسعه علیرغم تمام محدودیت‌هایش اگر در کنار تولیدات گروه مینا قرار گیرد ما امکان پذیرش مسئولیت تولید بخش عمده‌ای از واگن‌های متروی کلان‌شهرها را که امروز حدود ۷ هزار دستگاه تقاضا روی میز وجود دارد و حدود ۲ هزار دستگاه که امروز مصوب شورای اقتصاد دارد را می‌توانیم تقبل کنیم و به همراه واگن‌سازان دیگر می‌توانیم کل واگن باری و لکوموتیو کشور را تامین کنیم. به همین دلیل بحث لیزینگ ریلی و ظرفیت‌های تامین مالی در اختیار دولت، اگر بخشی از آن صرف حوزه ریلی شود در دوره کوتاهی منافع بزرگی را برای اقتصاد کشورمان به بار خواهد آورد که صرف این منابع این حوزه را به شدت اقتصادی می‌کند.

چشم‌انداز تولیدات ریلی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

ما همیشه امیدوارم هستیم آدمی به امید زنده است و با امید تلاش و به سمت هدف حرکت می‌کند. هدف، هدف مقدسی است و برای حصول نتیجه و وصول به این هدف تمام انرژی خود را به کار می‌گیریم و افق روشنی را می‌بینیم. امیدواریم با تلاش تمام دست اندرکاران حوزه حمل و نقل ریلی و اقتصاد ریلی کشور بتوانیم به شرایط بسیار مطلوبی که زبینه مردم کشورمان باشد دست یابیم.



داده بودند با توجه به حمایت‌ها، پشتیبانی‌ها، و پیگیری‌های مستمر راه‌آهن ج.ا.ا. نتوانستیم به نتیجه مطلوب برسانیم و به شبکه بانکی عودت دادیم و برای استفاده از تسهیلات تبصره ۱۸ اعلام انصراف کردیم.

با توجه به افزایش نرخ ارز، تحریم‌ها و با توجه به چالش‌های موجود از قبیل کوئید ۱۹ در خصوص تولیدات خود با چه چالش‌هایی مواجه بوده‌اید؟

در بخش مسافری با محدودیت سفرها مواجه بودیم که شرکت‌های مسافری را شدیداً تحت تأثیرات منفی قرار داد. به دلیل کاهش سفرها، افول اقتصاد حمل و نقل ریلی مسافری و ضعف شدن شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسافری، تقاضا در این بازار به شدت افت پیدا کرد و عملاً تولید واگن مسافری در کشور رو به تعطیلی است و تقاضایی برای آن وجود ندارد و تنها نسخه‌ای که در شرایط موجود شاید چاره‌ساز باشد این است که دولت وارد عمل شود و تدبیری اساسی برای اقتصاد حمل و نقل ریلی مسافری بیندیشد. در غیر این صورت اگر همین روند ادامه پیدا کند افق روشنی را برای این حوزه نمی‌بینیم. امیدوارم مسئولین این امر هرچه سریع‌تر برای این معضل

گفت وگو با مهندس مرتضی ملائزاد مدیرعامل شرکت واگن پارس مینا

عزیز مصر به رغم برادران غیور ز قعر چاه برآمد به اوج ماه رسید

شرکت واگن سازی پارس با بیش از حدود چهار دهه قدمت به عنوان نخستین و بزرگترین تولیدکننده انواع واگنهای باری، مسافری، لکوموتیو، ترنست و مترو و انواع بوزی در ایران شناخته می‌شود. این شرکت تاکنون بیش از حدود ۳۰۰۰ دستگاه انواع واگنهای باری و مسافری و بوزی به کشورهای مختلف صادر کرده و تولید انواع واگنهای باری و مسافری را طبق دستورالعمل‌های UIC به سرانجام رسانده و با شرکت‌های مطرح بین‌المللی همکاری کرده است. قرارداد انتقال صددرصد سهام واگن پارس و شرکت‌های تابع به شرکت گروه مینا از سوی نمایندگان سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و گروه مینا در سال جاری انجام شد. این اقدام تکمیل‌کننده زنجیره و در راستای فعالیت‌های گروه مینا در حوزه حمل و نقل ریلی و متنوع‌سازی محصولات در بخش ناوگان و ادوات ریلی است و جریان فعالیت‌های گروه مینا در حوزه حمل و نقل ریلی را که از میانه دهه ۸۰ شروع شده است، به پیش می‌برد. واگن پارس از زمان شروع به فعالیت، حدود ۱۵ هزار واگن تولید کرده و تحویل داده است. از ویژگی‌های منحصر به فرد این شرکت، قابلیت تولید هم‌زمان هشت محصول متفاوت است؛ ویژگی مهمی که واگن پارس را به کارخانه‌ای ممتاز در منطقه و یکی از صادرکننده‌های اصلی انواع واگن به کشورهای مختلف تبدیل کرده است. شرکت واگن پارس معتبرترین تولیدکننده واگن در منطقه خاورمیانه است و ۱۵ لیسانس در حیطه‌های مختلف ساخت انواع ماشین‌آلات ریلی دارد. واگذاری واگن پارس به گروه مینا به معنی عرضه گستره کامل‌تری از محصولات ریلی است. بخش حمل و نقل ریلی در گروه مینا با ورود به حوزه مترو، در زمینه‌های احداث مترو و نگهداری ادوات ریلی نیز فعالیت دارد. مینا یکی از پیمان‌کاران فعال احداث خطوط مترو در ایران است و پروژه مهم خط شش مترو تهران را در دست ساخت و تکمیل دارد. همچنین جهت تکمیل زنجیره چندوجهی شامل عملیات متنوع در حوزه‌های ریلی و لکوموتیو سازی، ایده ورود به حیطه ساخت واگن‌های مترو با فناوری روز دنیا مورد بررسی قرار گرفت و شرکت واگن پارس در این حوزه برای همکاری با مینا انتخاب شد. واگذاری واگن پارس به گروه مینا، امکان تقسیم وظایف و تعهدات و بهبود عملکرد شرکت‌های زیرمجموعه بخش ریلی مینا را میسر نموده و این امکان را فراهم می‌کند که مینا راه‌حل‌های جامع برای مسائل ریلی کشور ارائه دهد و مسیر پیشرفت صنعت ریلی کشور و تبدیل ایران به مرکز ترانزیت کالا در منطقه را هموارتر سازد. برای واکاوی بیشتر در خصوص تولیدات ریلی شرکت واگن سازی پارس و چالش‌های موجود و اینکه چه موانعی را پشت سر گذاشته‌اند و امروز در چه جایگاهی قرار دارند گفت‌وگویی با مهندس مرتضی ملائزاد مدیرعامل شرکت واگن پارس مینا داشته‌ایم که به شرح آن می‌پردازیم:

کنیم به هیچ عنوان استقبال نمی‌کنم. درست است که محصول نهایی ارزان‌تر تمام می‌شود ولی باید حق داد با این اقتصاد نابسامان حمل و نقل که هزینه و درآمد با یکدیگر هم هم‌خوانی ندارند، تلاش می‌شود هزینه‌های سرمایه‌گذاری تا حد امکان پایین آورده شود. ولی در کل روش مناسبی نیست و اختلاف قیمت چندانی هم ندارد.

اختلاف قیمت بین لکوموتیو نو و دست دوم در حال حاضر یعنی شهریور ۱۴۰۰ چه مقدار است؟
می‌توان گفت حدود ۳۰ درصد اختلاف قیمت دارد؛ لکوموتیوی که اکنون به نام «پارس ۳۳» تولید می‌کنیم و آنچه در لکوموتیو سازی مینا می‌سازیم بین ۳۰ تا ۳۵ درصد تفاوت قیمت دارد. به نظر من اگر اقتصاد حمل و نقل درست شود و سیستم بانکی هم به این حوزه کمک کند، آن وقت دیگر نیازی نیست لکوموتیو ۳۰ ساله را بازسازی و مورد استفاده قرار بدهیم.

برای ساخت لکوموتیو نو چه اقدامی کرده‌اید؟
با توجه به سیاست‌های گروه مینا در مجموعه واگن پارس بیشتر واگن مترو، انواع واگن باری

از ۱۰ دستگاه لکوموتیو مورد قرارداد با شرکت البرز نیرو، چند دستگاه را تحویل داده‌اید؟
۳ دستگاه را تحویل داده‌ایم و ۲ دستگاه دیگر هم در آستانه تحویل است.

آیا لکوموتیوهای تحویل داده شده حکم بازسازی را دارد یا تولید و ساخت لکوموتیو محسوب می‌شود؟

خیر، این لکوموتیوها کاملاً ساخته شده است ولی قطعاتی که مشتری یعنی شرکت البرز نیرو، از خارج وارد کرده، نو نیست. ما شاسی، بدنه، استراکچر، اتاق و... را کاملاً نو تولید می‌کنیم. هر قطعه‌ای که وارد شود - تا جایی که امکان داشته باشد - استفاده کرده و مابقی را جایگزین می‌کنیم.

نظر و دیدگاه جنابعالی به عنوان کارشناسی که سال‌ها در این عرصه فعالیت کرده در خصوص لکوموتیو پارس ۳۳ چیست؟

واقعیت این است که خودم به عنوان یک کارشناس صنعت ریلی از این روش که برویم قطعات لکوموتیوهای ۴۰ - ۳۰ سال پیش خارجی را جدا کرده و روی یک بدنه دیگر سوار

در ابتدا توضیح مختصری در مورد تولیدات ریلی شرکت واگن سازی پارس مینا بفرمایید.

در حال حاضر در مجموعه واگن پارس ۴ تیپ واگن باری تولید می‌کنیم. واگن‌های فله‌بر که بیشتر مخصوص حمل غلات است. واگن‌های لبه بلند ۶ محوره، واگن‌های لبه بلند ۲ محوره؛ سفارش جدیدی هم برای واگن‌های حمل شن‌کش گرفته‌ایم که به زودی تولید آن آغاز می‌شود.

دو قرارداد در خصوص واگن‌های مسافری داریم. قرارداد تولید ۲۵ دستگاه بدنه واگن و متعلقات آن و قرارداد دیگر بازسازی واگن‌های مسافری.

دو قرارداد با شرکت رجا برای بازسازی واگن‌های مسافری داریم. یک قرارداد تولید و مونتاژ ۱۰ دستگاه لکوموتیو با شرکت البرز نیرو منعقد شده؛ یک رام قطار مترو هم با سرمایه‌گذاری مشترک در دست ساخت داریم.

به عنوان رام نمونه آزمایشی، قطار صددرصد ایرانی مینا که قابلیت استفاده برای خطوط متروی تهران دارد.



و مسافری را تولید می‌کنیم و مشترکا با دوستان در لکوموتیو سازی، انواع لکوموتیو و مولدهای سیستم ریلی را تولید می‌کنیم.

نظر شما در مورد اینکه شرکت واگن سازی پارس در ابتدا مستقل عمل می‌کرده و امروز زیرمجموعه شرکت مپنا قرار گرفته، چیست؟ آیا این امر به نفع واگن سازی پارس بوده است؟

شرکت واگن سازی پارس به عنوان بزرگترین تولید کننده تجهیزات ریلی در خاورمیانه از سال ۱۳۵۳ آغاز به کار کرد. در سال ۱۳۶۳ هم اولین محصول خود را عرضه کرده و تقریباً در همه زمینه‌ها به عنوان «اولین» در صنعت ریلی مطرح بوده است. متأسفانه سهام‌داران اولیه‌اش که سازمان گسترش صنایع و راه‌آهن بودند به دلایلی بخش عمده سهام‌شان را به ایران‌خودرو واگذار کردند، ایران‌خودرو به مجموعه وزارت دفاع منتقل کرد، وزارت دفاع هم مجدداً به سازمان گسترش واگذار کرد و نهایتاً هم سازمان گسترش فروخت به مپنا. این اتفاق که سازمان گسترش صنایع ایران و شرکت راه‌آهن سهام‌شان را واگذار کردند (سال‌های ۱۳۸۵-۱۳۸۴) تا امروز در این بیست و چند سال، این شرکت نتوانسته هیچ وقت یک سفارش تولید خوب و ممتد را داشته باشد. به‌رغم اینکه بزرگترین تولید کننده تجهیزات ریلی و معتبرترین برند این قبیل محصولات در خاورمیانه بوده، شرکت‌های کوچک و کم‌نام و نشان رقیب شدند و حتی جلو زدند. به علت اینکه توانسته وظایفش را درست انجام بدهد. خود دولت و مجموعه‌های نیمه دولتی سرمایه‌گذاری کردند و واحدهای دیگری را راه انداختند. اینکه ۶-۷ شرکت واگن‌ساز شکل

گرفت از دلایلی بود که شرکت واگن سازی پارس نتوانست عملکرد درستی داشته باشد وگرنه واگن پارس به تنهایی می‌توانست نیاز کشور را برطرف کند.

از این دست اتفاقات موجب شد واگن پارس روز به روز تحلیل رود. شرکتی که روزگاری با ۲ هزار نفر پرسنل ۸۰۰ - ۷۰۰ دستگاه انواع واگن تولید می‌کرد و حتی صادرات داشت، تبدیل شد به یک شرکت حق‌العمل‌کار. یعنی اکنون واگن پارس خودش به طور مستقیم لکوموتیو نمی‌فروشد؛ شرکت‌هایی سفارش می‌دهند و خودشان کار فروش را انجام می‌دهند. واگن پارس حتی واگن هم نمی‌فروشد! شرکت دیگری سفارش می‌گیرد، بدنه واگن را به صورت حق‌العمل‌کاری به واگن پارس می‌دهد. یک دستمزدی هم دریافت می‌کند، واگن پارس بدنه را می‌سازد ولی شرکت مربوطه به اسم خودش واگن را می‌فروشد نه به اسم واگن پارس!

روزی که مپنا، واگن سازی پارس را در اختیار گرفت این شرکت بالغ بر هزار میلیارد تومان بدهی داشت، بیش از ۵۰۰ مجموعه حقیقی و حقوقی از شرکت طلب‌کار بودند. تمام حساب‌های شرکت مسدود و کارت‌های بازرگانی ابطال شده بود. حتی قادر نبود اعضای هیات مدیره‌اش را حفظ کند. سهام‌دار این شرکت که سازمان گسترش صنایع ایران بود و وظیفه ذاتی‌اش ایجاد و پشتیبانی از صنعت در کشور است، ماشین‌آلات، دستگاه‌ها، تجهیزات و ادوات فنی و مهندسی شرکت را توقیف بانکی کرده بود! همین الان اتومبیل‌های شرکت، جرثقیل، لیفتراک و هر چیزی که پلاک واگن پارس دارد وقتی از کارخانه خارج می‌شود پلیس آن را متوقف می‌کند، چون حکم توقیف

دارد!

خب در این شرایط آشفتنه و نابسامان، مپنا خدمت بزرگی به صنعت ریلی کشور کرده است. شرکتی که ۲۴ سال تمام، فقط از آن برداشت شده بود و چیزی به آن اضافه نشده بود را زیر بال و پر خود گرفت.

اکنون بعضی از ماشین‌های استراتژیک را به خاطر مشکلات مالی فروخته‌اند. مهمان‌سرای ۱۲ واحدی واقع در شهر صنعتی فروخته شده؛ ساختمان مرکزی واگن پارس در میدان طالقانی را فروخته‌اند؛ هر چه که امکان داشته، برده‌اند! خدا را شکر زمین‌هایش را نتوانستند ببرند، وگرنه کوتاهی نمی‌کردند.

در حال حاضر تقریباً تمام تجهیزات فرسوده است، تمام ماشین‌آلات نیاز به تعمیرات اساسی دارند. در همین مدت کوتاهی که به واگن پارس ورود کرده‌ایم بیش از ۶۰ درصد بدهی‌ها را تعیین تکلیف کرده‌ایم. امروز هیچ بدهی به تامین اجتماعی نداریم. با همه بانک‌ها تسویه حساب کرده‌ایم. حقوق و مزایای پرسنل، پوشش‌های بیمه‌ای، امکانات سخت-افزاری و... را در همین مدت کوتاه، شرکت مپنا در اختیار ما قرار داده است.

قرارداد خارجی هم دارید؟

اکنون خیر، اما در هفته‌های آینده سفری به سوریه خواهیم داشت و امیدواریم اولین سری فروش خارجی را نهایی کنیم.

نوسانات نرخ ارز چه تاثیری در تولیدات شرکت دارد؟

متأسفانه تغییرات نرخ ارز تأثیر زیادی روی کالاهای تولیدی ایرانی دارد. سال گذشته فولاد را به ازای هر کیلو ۱۴ هزار تومان می‌خریدیم که از ۸ هزار تومان به این رقم رسیده بود و همه هم ناراضی بودند. امروز همان فولاد را کیلویی ۳۲ هزار تومان می‌خریم!

با این حساب وضعیت قراردادهای تان چه می‌شود؟

فعلا که مشغول تولید هستیم و تا جای که امکان داشته مذاکره کرده‌ایم. طرف‌های قرارداد مساعدت‌هایی داشته‌اند و قراردادهای تعدیل شده است. امیدواریم در دولت جدید اتفاقات خوبی رخ دهد و همه از این وضعیت خلاص شویم.

شرکتی هست که رقیب مجموعه شما باشد؟

بله، تقریباً در تمام محصولاتمان رقیب داریم. البته اعتقادمان این است اگر بتوانیم در بازار رقابتی محصولاتمان را ارائه کنیم، هنر کرده‌ایم.

شرکت واگن‌سازی پارس در تولید از چه ظرفیتی برخوردار است؟

چیزی که در اسناد شرکت آمده ۱۰۰۰ واگن باری و ۱۰۰ واگن مسافری. ولی هیچ وقت این تعداد محقق نشده. امیدواریم به لطف خدا بتوانیم این کار را انجام دهیم.

چه تعداد از آمار تولید نام برده را می‌توانید تحویل بدهید؟

امیدواریم که امسال ۷۵۰ دستگاه واگن را تحویل بدهیم البته بنا را روی ۸۰۰ واگن گذاشته بودیم که مسائلی مانند قطعی برق مکرر و شیوه ویروس کوید ۱۹ مانع از تحقق این برنامه شد.

آیا وزارت صمت حمایت‌های لازم را انجام داده است؟

الحق والانصاف عزیزان وزارت صمت چیزی از ما دریغ نکرده‌اند و هرآنچه بتوانند کمک می‌کنند. البته تمام ارگان‌ها مانند استانداری، دادگستری، صمت و... همگی کمک حال هستند ولی واقعیت این است که عقب‌ماندگی مجموعه واگن پارس در این بیست و چند سال به قدری زیاد بوده که به این زودی‌ها قابل جبران نیست.

تسهیلات خاصی هم دریافت می‌کنید؟

خیر، تسهیلاتی در کار نیست و همه پشتیبانی مالی را می‌پای بر عهده گرفته و کمک می‌کند.

آیا دانش فنی تولیدات واگن‌سازی پارس بومی

است؟

خیر، دانش فنی واگن پارس برگرفته از لایسنس‌هایی است که از قبل داشته است. واگن پارس ۱۵ لایسنس خارجی از کشورهای مختلف (زیمنس، یونپون، آلستوم، سی آر سی، بمباردیر و...) دارد و معتبرترین برندهای جهان با واگن سازی پارس همکاری داشته‌اند.

وضعیت تولید برای خطوط قطار شهری چگونه است؟

همه ما به اهمیت و ضرورت مترو واقف هستیم که جابه جایی انبوهی از انسان‌ها در کلان‌شهرها فقط از طریق سیستم مترو ممکن است. اکنون ۴ شرکت، توان تولید قطار شهری را دارا هستند ضمن اینکه خود وزارت کشور اعلام کرده ۵ هزار واگن مترو کم داریم. هم اکنون ۲ هزار واگن، گلوگاه داریم. یعنی اگر امروز ۲ هزار واگن داشته باشیم، فوری در سطح کشور پخش و مورد استفاده قرار می‌گیرد. اما متأسفانه حتی یک واگن هم در این ۴ کارخانه در حال تولید نیست. از بین این ۴ شرکت فقط شرکت واگن سازی پارس کار ساخت در دست دارد و آن هم نه از مشتری؛ خود مینا از محل پروژه‌های پژوهشی‌اش ۷ میلیون یورو بودجه به واگن سازی پارس داده که یک رام قطار متروی مینا با برند خود مینا تولید و نمایش داده شود بلکه بتواند سفارش بگیرد. امروز همه خطوط هفت‌گانه تهران با کسری واگن مواجه هستند. سوالی در اینجا مطرح است که چرا باید پول خرج واگن چینی شود؟ چرا به شرکت‌های داخلی سفارش ساخت نمی‌دهند؟ از اینکه شرکت‌های تولید کننده چینی توان و ظرفیت تولید بسیار بالایی دارند شکی نیست اما ما هم این توان را داریم که به وضعیت قابل قبولی برسیم. بنده به عنوان نماینده گروه مینا ۱۸ ماه است سرگرم مذاکره با سازمان همیاری‌های شهرداری هستم بلکه بتوانم سفارش ساخت ۱۴۰ واگن را بگیرم ولی هنوز موفق به این کار نشده‌ام.

حرف حسابشان چیست؟ تمایلی ندارند یا نمی‌خواهند هزینه کنند؟

واقعاً برای ما معلوم نیست و نمی‌دانیم چرا اقدام نمی‌کنند. عمدتاً می‌گویند باید از منابع مالی خارجی تامین اعتبار شود و به خاطر مشکلات مالی فعلاً شدنی نیست. من قبول ندارم؛ این استدلال برای خرید ۲ هزار واگن که نیاز به منابع خارجی دارد، صدق می‌کند ولی نه برای ۵۰ یا ۱۰۰ واگن داخلی. در همین ۵ سال گذشته چه تعداد واگن به مترو اضافه شده؟ یعنی منابع مالی ما اینقدر کم و محدود بوده که نتوانسته‌ایم

سالانه ۱۰ واگن بسازیم؟ ولی این تعداد را هم تولید نکردیم. من منکر سختی شرایط و اوضاع و احوال فعلی نمی‌شوم؛ ولی موارد گفته شده همه مشکلات نیست و زیادی بزرگش کرده‌ایم و همه کم و کاستی‌ها را پشت تحریم‌ها و مسائل ارزی پنهان کرده‌ایم. به نظرم تحریم‌های داخلی کمتر شکن‌تر از تحریم‌های بین‌المللی است و بیشتر ما را آزار می‌دهد.

مواد اولیه‌ای هست که مجبور باشید از خارج وارد کنید؟

خیلی کم؛ تنوع محصولات و منابع داخلی زیاد است که بتوان از آنها بهره‌برداری کرد. ضمن اینکه بنیه مهندسی شرکت هم به شدت بالا رفته و به امور مسلط شده‌اند.

در مورد جذب فارغ التحصیلان دانشگاهی کاری کرده‌اید؟

اکنون برای صحبت در این خصوص زود است. البته در این مورد تابع مقررات گروه هستیم. در قسمت واگن کمی تراکم نیرو داریم که باید در اسرع وقت آرایش نیروها را تغییر بدهیم ولی مطلقاً تعدیل نیرو نداریم.

باتوجه به شرایط موجود چشم‌انداز تولیدکنندگان داخلی را چطور ارزیابی می‌کنید؟

مدت ۶ سال گذشته به هیچ عنوان برای کار و تولید، سال‌های خوبی نبود. متأسفانه در حوزه ریلی سیستم بانکی همراهی خوبی ندارد و انتظار ما این است که سیستم بانکی حضور پررنگی داشته باشد. اگر این اتفاق بیفتد با جهش تولید مواجه خواهیم بود. برای تولید کننده داخلی سرمایه در گردش و بازگشت سرمایه بسیار مهم و ضروری است. در حال حاضر بیش از ۳ هزار تفاهم‌نامه ساخت واگن با شرکت‌های مختلف بسته‌ایم و همه این تفاهم‌نامه‌ها را برای دریافت وام به بانک برده‌اند تا قرارداد نهایی شود. ناگفته نماند که بانک باید ۸۰ درصد مبلغ قرارداد را تامین کند. فعلاً که این تفاهم‌نامه‌ها به مرحله عملیاتی نرسیده است.

چشم‌انداز شرکت واگن پارس را چگونه می‌بینید؟

من خیلی خوب می‌بینم؛ شک ندارم آینده خوبی در انتظار واگن پارس است. امیدواریم به زودی از ساخت واگن باری به سوی ساخت و تولید واگن مسافری و مترو برویم. در صدد هستیم برای سال بعد سفارش‌های خوبی بگیریم و به سمت تولید واگن‌های مترو و سرعت بالا برویم.

گفت‌وگو با محمدجواد شاهجویی، کارشناس اقتصاد حمل و نقل

نقش کلیدی صندوق توسعه حمل و نقل در پروژه‌های ناتمام

اعتبار لازمی که برای اتمام عملیات اجرایی آن طرح‌ها در نظر گرفته شده با فرض ثبات شرایط به حدود ۲۱ سال زمان نیاز خواهد بود، اما سؤال اصلی این است که آیا تنها راه تأمین مالی پروژه‌ها، اعتبارات دولتی است؟

در خصوص این امر گفت‌وگویی با محمدجواد شاهجویی، کارشناس اقتصاد حمل و نقل داشته‌ایم. شاهجویی معتقد است ساختار صندوق توسعه حمل و نقل می‌تواند به واسطه نگرش متفاوت نسبت به مجموعه وزارت راه و شهرسازی از منظر تأمین مالی برای پروژه‌های خود، به تأمین منابع مالی جدیدتر و پایدارتر بی‌انجامد. صندوق توسعه حمل و نقل در شرایطی تأسیس شد که کسری بودجه دولتی ناشی از کاهش فروش نفت بوجود آمده بخاطر جنگ اقتصادی، شرایط را برای تأمین اعتبار پروژه‌های زیربنایی سخت کرده، اما صندوق می‌تواند چالش تکمیل این پروژه‌ها را رفع کند.

صندوق توسعه حمل و نقل کشور براساس بند ۱ ماده ۴۸ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور مصوب سال ۱۳۹۵ و به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی ایجاد شده و ب ناست علاوه بر تشویق به سرمایه‌گذاری در حوزه حمل و نقل، از شرکت‌های دانش بنیان در این حوزه نیز حمایت کرده و به علاوه در بیمه سرمایه‌گذاری‌های حوزه حمل و نقل نیز ورود کند. در اساسنامه این صندوق با ایجاد لیزینگ دولتی در خصوص فروش اقساطی ناوگان حمل و نقل در همه شقوق آن موافقت شده است. سرمایه اولیه این صندوق در بدو تأسیس ۱۹ هزار میلیارد تومان اعلام شده است و تأمین اعتبار این مبلغ از محل بودجه سنواتی و دارایی‌های دولت که در اختیار وزارت راه و شهرسازی و دستگاه‌های تابعه قرار دارد، صورت خواهد پذیرفت.

مطابق با اساسنامه، موضوع فعالیت این صندوق شامل مواردی همچون مشارکت و حمایت و تشویق در تأمین مالی و سرمایه‌گذاری در ساخت و تجهیز زیرساخت‌های شبکه و ناوگان حمل و نقل کشور، اعطای تسهیلات به متقاضیان سرمایه‌گذاری در این حوزه، بررسی بازار فنی و اقتصادی پروژه‌های پیشنهاد شده، حمایت و تشویق صنایع و شرکت‌های دانش بنیان حوزه حمل و نقل، بیمه سرمایه‌گذاری در این بخش، ارائه خدمات لیزینگ و فروش اقساطی و مشارکت در شرکت پروژه‌های زیرساختی حمل و نقل خواهد بود.

با وجود اهمیت فراوان اقتصادی احداث به موقع پروژه‌های روی زمین مانده زیرساخت ریلی کشور، این پروژه‌ها در صف طولانی تخصیص منابع مالی دولتی قرار دارند و چشم انداز مناسبی در زمینه اجرا شدن آن‌ها قابل مشاهده نیست.

در صورتی که اقدامات دیگر کشورها نشان می‌دهد می‌توان با تغییر هوشمندانه الگوی تأمین مالی، تهدید کمبود منابع دولتی را به فرصت نوآوری در روش‌های تأمین مالی تبدیل کرد.

حمل‌ونقل از مهم‌ترین شریان‌های اقتصاد هر کشور است، چراکه با آن می‌توان حلقه‌ی واسط بین تولید و مصرف را برای رونق اقتصاد در جامعه ایجاد کرد. در این راستا دو رکن اصلی زیرساخت و بهره‌برداری را می‌توان مهم‌ترین عوامل برای داشتن حمل و نقل ریلی کارآمد دانست.

در کشورهای مختلف دنیا به منظور برطرف کردن چالش تأمین مالی از روش‌های مختلفی استفاده می‌شود، به طوریکه در آن کشورها نگاه به منابع محدود بودجه از قدیمی‌ترین و شاید کم‌اثربترین راهکارهای موجود برای تأمین مالی است. موضوعی که برخلاف آن و در حال حاضر بیشتر از سایر روش‌ها مورد توجه مسئولین مربوطه در کشور است.

روش‌های تأمین مالی که بعضاً با موضوع سیستم‌های قراردادی یکپارچه مطرح می‌شود، نشان‌دهنده‌ی این مهم است که می‌توان بارهایی را از دوش دولت برداشت و تأمین مالی را به بخش خصوصی واگذار کرد، قراردادهایی که می‌توانند با انتقال بخشی از وظایف در طول پروژه به بخش‌های غیردولتی، تسهیل‌گری فراوانی در زمینه‌ی به انجام رسیدن پروژه‌ها انجام دهند. در حال حاضر به دلیل عدم تأمین مالی پروژه‌های عمرانی و زیرساختی به وسیله بودجه‌ی دولتی، پروژه‌ها یکی پس از دیگری در صف تخصیص بودجه معطل مانده‌اند و بعضاً سال‌ها از کلنگ‌زنی آن‌ها نیز گذشته است.

عنوان نمونه ۵۴ طرح برنامه توسعه حمل و نقل ریلی جزو طرح‌های در دست اجرای سال‌های گذشته بوده است. از مجموع ۵۴ طرح مذکور، تنها عملیات اجرایی سه طرح برای سال گذشته انتخاب شده‌اند. از آنجا که عملیات اجرایی طرح‌های این برنامه بعضاً در سال‌های بعد هم ادامه خواهد یافت

و ناتمام باقی بماند. اکنون پروژه‌های ریلی مورد نیاز کشور بالغ بر ۸۰ هزار میلیارد تومان بودجه نیاز دارد که متأسفانه سالانه حدود هزارو پانصد تا هزار و هفتصد میلیارد تومان اختصاص داده می‌شود. البته اگر کامل تخصیص داده شود. اگر بخواهیم بررسی‌هایی با این روند داشته باشیم اگر پروژه جدیدی تعریف نشود احتمالاً برای پروژه‌های موجود بالغ بر ۶۰ سال زمان برای

و نقل ریلی هر پروژه‌ای که تا امروز اجرا شده وابسته به بودجه‌های دولتی سنواتی عمرانی بوده که با تصویب نمایندگان مجلس هر ساله بخشی از بودجه مورد نیاز برای برخی از پروژه‌ها ریلی تخصیص پیدا کرده است که تخصیص بودجه به واسطه وجود شرایط کسری بودجه به صورت کامل انجام نمی‌شود و همین موضوع سبب شده لیست پروژه‌های ناتمام ریلی کشور اضافه شود

روش‌های تأمین مالی در پروژه‌های حمل و نقلی به خصوص حمل و نقل ریلی را بفرمایید.

در حوزه پروژه‌های حمل و نقلی به خصوص حمل و نقل جاده‌ای، روش‌های گوناگون و متفاوتی از بودجه‌های عمومی گرفته تا مشارکت بخش خصوصی وجود دارد همانند برخی از پروژه‌های بزرگ آزادراهی که مشارکت بخش خصوصی را داشته‌ایم اما متأسفانه در حوزه حمل



تکمیل آن‌ها نیاز داریم.

آیا در بحث تامین مالی پروژه‌های ریلی از مطالعات کارشناسان خارجی که ثمر بخش بوده الگو برداری شده است؟

در رابطه با مطالعات اقلیم تامین پروژه‌های ریلی در ایران باید بگویم خیر. اینچنین مطالعاتی وجود ندارد. اما در مجموع اگر ما الگوهای تامین مالی پروژه‌های کشورهای دیگر را بررسی کنیم خواهیم دید که صرفاً وابستگی به بودجه‌های دولتی ندارند. یعنی بخش‌های غیر دولتی توانسته‌اند وارد فضای توسعه زیرساخت‌های ریلی کشورها شوند. در این خصوص نمونه‌های موفق وجود دارد. یکی از کشورهایی که در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی بسیار پیش رو بوده است کشور آمریکا است که مدل‌های تامین مالی آمریکا کاملاً مشهود است. به عنوان مثال دولت فدرال آمریکا اعلام می‌کند بخش خصوصی ورود پیدا کند و برای مسیر تعیین شده‌ای، ریل‌گذاری را انجام دهد با انجام این امر، بهره‌برداری از زمین‌های اطراف ریل‌گذاری را تا محدوده مناسبی به آن شرکت اعطا خواهیم کرد. به همین دلیل انقلابی در آمریکا راه افتاده و مشاهده کردیم که این کشور رتبه اول را در بین کشورها برای زیرساخت ریلی از نظر حجم زیرساخت‌های ریلی موجود کسب کرد. یا کشورهای دیگر که توانسته‌اند با مشارکت‌های عمومی و خصوصی با سرمایه‌گذاری‌های مردمی زیرساخت‌های ریلی خود را توسعه دهند.

لطفاً بفرمایید اولویت‌ها در بحث تامین مالی چگونه ارزیابی و در نهایت اجرا می‌شود؟ آیا اولویت در تامین مالی پروژه‌های ریلی به درستی در کشور، کارشناسی و اجرا شده است؟

امروز اولویت خاصی برای تخصیص بودجه برای پروژه‌های ریلی وجود ندارد. در دنیا مرسوم است کشورها بر اساس طرح جامع حمل و نقل، زیرساخت‌های ریلی را توسعه می‌دهند. اما ما متأسفانه علیرغم تلاش‌های بسیاری که انجام شده تا طرح جامع شکل بگیرد و وجود داشته باشد با توجه به اینکه هنوز طرح جامع کاملی نداریم به واسطه وجود راه برای فشارهای سیاسی و نماینده‌های مجلس، تخصیص بودجه‌ها از طریق غیر کارشناسی صورت می‌گیرد.

سوالاتی در اینجا مطرح است که امروز فرایند تخصیص بودجه به چه صورت است؟ دولت طرح و لایحه را به مجلس می‌دهد و مجلس

است. محدود بودن بودجه را می‌توان از طریق راهکارهای خیلی خیلی نوین که خیلی از کشورها از آن استفاده کردند و بهره بردند و اجرایی کردند، پیش برد. با آن الگوی راهکارها می‌توان آن مسئله را حل کرد. شیوه‌های متنوعی وجود دارد. یکی از شیوه‌های موجود که می‌تواند تامین مالی وسیع و نامحدودی برای پروژه‌های زیربنایی خصوصاً پروژه‌های ریلی ایجاد کند، استفاده از ظرفیت‌های سرمایه خرد مردمی است که مدل صندوق پروژه و مدل تاسیس شرکت سهامی عام پروژه محور است که می‌تواند این چالش‌ها را تا حدودی برطرف کند.

متأسفانه در کشور ما بحث جزیره‌ای عمل کردن نهادها بسیار به چشم می‌خورد. در بحث تامین مالی پروژه‌ها آیا با این مشکل مواجه هستید؟ آیا قوانین دست و پاگیری در روند این کار وجود دارد؟

تامین مالی در کشور ما اساساً بانک محور صورت گرفته است. یعنی هر پروژه بزرگی که قرار بوده اجرایی شود یا از طریق بانک تامین سرمایه انجام شده یا از طریق بودجه‌های دولتی. در صورتیکه ما می‌توانیم وارد استفاده از ظرفیت نهادهای دیگر همانند سازمان بورس شویم که بتوانیم فرایند تامین مالی را وسیع‌تر، جدی‌تر و گسترده‌تر انجام دهیم. استفاده از ظرفیت بورس می‌تواند ما را به استفاده از ظرفیت نقدینگی موجود در کشور راهنمایی و هدایت کند.

اگر بخش کوچکی از نقدینگی عظیم ۳ هزار و ششصد هزار میلیارد تومانی که در کشور وجود دارد به عنوان مثال صد هزار میلیارد تومان آن داخل پروژه‌های ریلی شود قادر خواهیم بود زیر ۵ سال تمام پروژه‌های ریلی کشور را به اتمام برسانیم.

همین امر موجب خواهد شد در افاق ۱۴۰۴

تصمیم می‌گیرد که به چه پروژه‌ای به چه میزان بودجه تخصیص دهد. همین امر موجب شده تا خیلی از پروژه‌هایی که در اولویت نیست در لیست ردیف بودجه قرار گیرد. از سوی دیگر می‌توان گفت پروژه‌هایی که اولویت بالایی دارند هنوز اجرایی نشده‌اند و بودجه مناسبی به آن‌ها تخصیص داده نمی‌شود.

به دلیل اینکه حجم پروژه‌ها خیلی بالاست و مبالغی که هر ساله برای تکمیل پروژه‌ها تخصیص داده می‌شود محدود است برای همه پروژه‌ها اعتبار قطره چکانی تخصیص پیدا می‌کند که موجب شده زمان انجام پروژه‌ها طولانی شود و پروژه‌هایی که اولویت دارد در این صف تخصیص بودجه نایب می‌شوند.

یکی از راهکارهای مناسب آن است که بر اساس طرح جامع نیاز سنجی صورت گیرد. اولین پروژه‌های کشور را شناسایی کنیم و حداقل اگر بودجه محدود است همان بودجه محدود را به ۴ یا ۵ پروژه مهم‌تر و سودآور کشور تخصیص دهیم و از کنار بهره‌برداری و سودآوری آن پروژه‌ها به پروژه‌های دیگر برسیم. اما متأسفانه این امر انجام نمی‌شود زیرا فرایند تخصیص بودجه فرایند غلطی است و نمایندگان مجلس به دلیل فشارهای سیاسی و انتخاباتی که خودشان مسبب آن هستند بودجه‌ها را تعیین می‌کنند.

چه چالش‌هایی در نحوه تامین مالی و تهیه بودجه اجرایی لازم برای انجام پروژه‌های زیربنایی و بهره‌برداری ریلی وجود دارد لطفاً توضیح بفرمایید.

در خصوص چالش‌های موجود در نحوه تامین مالی و تهیه بودجه اجرایی لازم برای انجام پروژه‌های زیربنایی و بهره‌برداری ریلی باید بگویم محدود بودن بودجه از چالش‌های موجود

همان میزان مبلغ که باید تخصیص داده می‌شده هم به انجام نرسیده است. دولت حق دارد که توانایی این تامین مالی را نداشته باشد زیرا ارز و پولی ندارد.

اما اگر دولت این فضا را ایجاد کند تا مردم پول خود را در چنین بستری سرمایه‌گذاری کنند، مشروط بر اینکه سرمایه‌گذاری مطمئن و پایدار، ضمانت شده و نتیجه بخش باشد، مردم هم می‌توانند از کنار بهره‌برداری، سود عملیاتی دریافت کنند و هم قطعا برای حضور مردم جذابیت بیشتری خواهد داشت و پروژه‌ها هم فعال خواهد شد.

دولت زمانی فروش اوراق مشارکت را آغاز کرد که فروش اوراق مشارکت می‌توانست منجر به تامین مالی پروژه‌ها شود. اساسا در دنیا اوراق مشارکت که فروخته می‌شود به دلیل اینکه به نوعی دولت برای خودش بدهی ایجاد کرده و در زمان سررسید باید بدهی را با درصد سود مشخص به مردم بازگرداند مبلغ دریافتی را هزینه پروژه می‌کنند. اما در ایران مبالغی را که به صورت اوراق می‌فروشند به جای آنکه هزینه همین پروژه‌های نیمه تمام کنند تا تکمیل شود و از کنار سود آن سرمایه مردم را برگردانند متاسفانه خرج هزینه‌های جاری خود مانند هزینه‌های دست‌مزد و حقوق و هزینه‌های جاری دولت می‌کنند که این امر موجب تورم بالا و نوسانات اقتصادی خواهد شد همانند آنچه امروز اتفاق افتاده است.

ما در مدل صندوق پروژه می‌گوییم اگر تامین مالی از طریق صندوق پروژه یا شرکت پروژه انجام شود مردم به جای خریدن بدهی دارایی خریداری می‌کنند و ثانياً دقیقاً می‌دانند پول خود را در چه پروژه‌ای سرمایه‌گذاری کنند و از همین جهت روی آن پروژه حساس می‌شوند و روی آن پروژه عملاً همه مردمی که با سرمایه اندک خود سرمایه‌گذاری می‌کنند همه ناظر آن پروژه می‌شوند. در نتیجه مجری یا مدیر پروژه به واسطه نظارت مردمی تلاش می‌کند تا هرچه سریع‌تر با مصرف منابع کمتر، پروژه را به اتمام برساند و پس از تکمیل در حوزه بهره‌برداری از آن پروژه تلاش خواهد شد تا بهره‌برداری به صورتی باشد که سود تضمین شده مردم را بتواند بدهند و همچنین سود عملیاتی که باقی می‌ماند بین مردم تقسیم کنند.

آیا تامین مالی از سرمایه گذار داخلی بیشتر امکان پذیر بوده یا خارجی و هر کدام با چه چالش‌هایی رو به رو بوده‌اند؟



در سال‌های گذشته بر اساس محدودیت بودجه‌ای که وجود داشته تا آنجایی که توانسته به بخش ریلی بودجه تخصیص داده است اما باید قبول کنیم که بودجه تخصیص داده شده بسیار محدود است ضمن اینکه در سال‌های گذشته به واسطه کسری بودجه اولین قربانی عدم تخصیص، بودجه‌های عمرانی کشور بودند. یعنی کل بودجه عمرانی سال ۱۳۹۹ حدود ۸۰ هزار میلیارد تومان بوده حدود ۵۰ درصد این مبلغ تخصیص پیدا کرده است، یعنی

زیرساخت‌ها برای اتصال شبکه ریلی کشور به کل مراکز استان‌ها و اتصال کریدورهای ریلی ترانزیتی کافی باشد. البته مشروط بر اینکه بتوانیم از ظرفیت نهادهای دیگر استفاده کنیم و به واسطه آن بتوانیم از ظرفیت‌های نقدینگی مردم استفاده کنیم. با روش‌های نوین تامین مالی صندوق پروژه یا تاسیس شرکت سهامی عام و پروژه محور می‌توانیم این امر به سرانجام برسد.

دولت در تامین مالی پروژه‌های حمل و نقل ریلی چگونه عمل کرده است؟





برای توسعه زیرساخت‌های ریلی خیلی درگیر ورود ارز نیستیم. اکنون می‌توانیم با نرخ بالای ۹۰ درصد داخلی سازی خودمان زیرساخت‌های ریل را توسعه دهیم به همین جهت مسئله‌ای با توسعه زیرساخت‌ها نداریم و اگر بتوانیم شرایط داخلی را برای تامین مالی پروژه‌ها فراهم کنیم مشکل ارزی برای آن وجود نخواهد داشت.

پروژه‌های ریلی در بسیاری مواقع طولانی می‌شود و دلیل اصلی آن تامین مالی است. چه راهکارهایی برای گذر از چالش وجود دارد؟

از مواردی که خیلی سریع باید عملیاتی شود و از سوی دیگر مجلس و شورای عالی بورس هم پای کار آن بوده بحث تشکیل شرکت سهامی عام پروژه محور است که می‌تواند برای پروژه‌های ریلی نیز تامین مالی گسترده‌ای فراهم کند.

مشکل پروژه‌های ریلی که طولانی شده نیز همان تامین مالی است. اگر این امر رخ دهد از نظر تامین مالی و تکنیکال مشکلی برای اجرای سریع‌تر و فوری‌تر پروژه‌های ریلی نداریم، در صورتیکه تامین مالی به انجام برسد.

است که اگر سرمایه‌گذاری خارجی در کشور مقرر به انجام است در ابتدا بستر صحیح سرمایه‌گذاری برای مردم کشور خودمان را فراهم کنند سپس برای ورود سرمایه‌گذار خارجی درها را باز کنند. ما تا امروز هر نمونه‌ای از فاینانس خارجی را که در کشور داشته‌ایم یا موفق نبوده است یا اینکه ما بلد نیستیم در مذاکرات اقتصادی بین‌المللی خوب عمل کنیم به همین دلیل همیشه در این مراودات بازنده بوده‌ایم و سرمایه‌گذاران خارجی در فاینانس همیشه برگ برنده را در دست داشته‌اند. به همین دلیل گام اول برای امروز کشور این است که بتوانیم فضای سرمایه‌گذاری و تامین مالی داخل را به صورت کامل و مردمی ایجاد کنیم و اگر واقعا فضایی برای توسعه وجود داشت که توان داخلی پاسخگو نبود می‌توانیم با رعایت الزاماتی سراغ سرمایه‌گذار خارجی برویم.

چشم انداز تامین سرمایه پروژه‌های ریلی را با توجه به تحریم‌ها و نوسانات نرخ ارز چگونه ارزیابی می‌کنید؟

با توجه به تحریم‌ها و نوسانات نرخ ارز امروز

در تامین مالی از سرمایه‌گذار داخلی یا خارجی باید بگویم که اکنون با توجه به تحریم‌های احتمالی، ورود سرمایه‌گذار خارجی در کشور یا غیر ممکن است یا به نفع کشور ما نیست. تجربه‌ای که از فاینانس تا امروز در کشور داشته‌ایم این بوده که هر پروژه‌ای که سودآوری بالا داشته یا پروژه‌هایی که ریسک پایینی داشته‌اند را برای فاینانس به سرمایه‌گذار خارجی پیشنهاد داده‌ایم.

از سوی دیگر کشوری با فضای اقتصادی داریم که در آن ۳ هزار و ششصد هزار میلیارد تومان پول در حال گردش و سرگردان است. پولی که در فعالیت‌های غیر مولد، کاذب و سوداگرانه سرمایه‌گذاری می‌شود. اگر پروژه‌ها به میزانی سودآور هستند که ریسک تحریم و ریسک کار با کشور تحریمی ما را خارجی‌ها قبول می‌کنند تا در این پروژه‌ها سرمایه‌گذاری کنند چرا همین پروژه‌ها در برابند صندوق پروژه یا شرکت پروژه به مردم نمی‌شود و چرا در این پروژه‌ها اجازه ورود به مردم را نمی‌دهیم؟

منظور از این پیشنهاد این نیست که ورود سرمایه‌گذار خارجی خوب نیست بلکه منظور آن

موانع بهره‌وری در صنعت پخش

موضوعات مطروحه توسط آقای دکتر سبحان نظری، عضو هیئت عامل صندوق توسعه حمل و نقل کشور در نشست «چالش‌ها و فرصت‌های پیش‌روی صنعت پخش و حمل و نقل بار و کالا»:

«اگر در یک کلام به چالش‌های موجود در صنایع زیربنای کشور پرداخته شود، باید به بهره‌وری اندک اشاره شود. در پخش حمل و نقل کالا (چه درون شهری و چه برون شهری) و همین‌طور پخش صنعت نظیر پخش مواد غذایی، پخش دارو و پخش انواع کالاهایی که در شبکه پخش کشور جابه‌جا می‌شوند، با معضلی جدی در اقتصاد و عملیات خود مواجه هستند و درکلی‌ترین نام‌گذاری نیز می‌توان این موضوع را عدم بهره‌وری نامید. در حال حاضر نیز مدیریت این بخش‌ها بسیار پرهزینه صورت می‌گیرد و ثروت‌های هنگفتی در این بخش از اقتصاد کشور نهفته است. اندازه اقتصاد کشور به بیان دقیق‌تر بر حسب (GDP) به حساب (PPP) برابری قدرت خرید تولید ناخالص داخلی کشور در گروه ۲۰ کشور اول دنیا قرار دارد (ایران تا چندی پیش در رتبه ۱۸ تا ۱۷ جهان قرار داشت و در حال حاضر حدوداً در رتبه ۲۲ دنیا قرار دارد) و به تبع همین رتبه، ناوگان حمل و نقل کشور نیز جزو سیستم‌های بزرگ حمل و نقل و لجستیکی دنیا هستند. بنابراین ثروت انباشته زیادی در این بخش‌ها وجود دارد، اما متأسفانه مقدار محصولی که از این منابع استحصال می‌شود، اندک است. در حال حاضر این مسئله به عنوان یک چالش در این وضعیت است که در ادامه به بیان چند مورد از موانع بهره‌وری در صنعت پخش کالا می‌پردازیم:

شرکت پخش دارویی را مطالعه کنید (از زمان تأسیس تا به حال)، مدیران ارشد آن‌ها اغلب از جنس پزشک داروساز و غیره بوده‌اند؛ واقعیت امر این است که اساساً صنعت پخش یک صنعت از جنس ادغام بازاریابی و لجستیک است و ارتباطی با پزشکی و داروسازی ندارد. اگر یک بار مسئله مکان یابی (Local Problem) توسط شرکت‌های پخش مورد توجه قرار بگیرد، در نتیجه شاهد کاهش چیزی در حدود ۴۰ - ۳۰ درصدی هزینه‌ها خواهند بود. در حوزه فناوری نیز و بعضاً به همین صورت است و عدم استفاده از فناوری روز (نظیر GPS، امکانات و ظرفیت‌هایی که توسط Mobile Device پدید آورده می‌شود)، موجب بروز این‌گونه مشکلات می‌شوند. خرده‌کاری در این بخش‌ها و فقر نرم‌افزاری، عدم خرید و استقرار نرم‌افزارهای کارا در شرکت‌ها که در بیش از ۹۵ درصد از آن‌ها مشهود است و هزینه‌های تمام شده را به شدت افزایش می‌دهند.

در ادامه به فرصت‌هایی که در این حوزه وجود دارند، اشاره می‌شود:

۱- فرصت بازار بزرگ: از لحاظ مساحت، جمعیت و اقتصاد، کشور ایران ظرفیت‌های استفاده نشده مناسبی را دارا است؛ البته دلیل عدم استفاده از این ظرفیت‌ها نیز عدم وجود بهره‌وری در سیستم است؛ به عنوان مثال وجود منابعی از معادن عظیم در کشور ایران برای همگان مشهود است که اگر لجستیک خوب و بهره‌وری مناسب پشتیبان آن باشد، این امکان افزایش آن بهره‌وری تا ۳۰۰ میلیون تن وجود دارد.

۲- فرصت بازار و ظرفیت بخش ICT کشور:

در انتها با اغتنام از فرصت، به عنوان عضو هیئت عامل در صندوق توسعه حمل و نقل کشور در معرفی این صندوق بیان می‌دارم این صندوق در سال جاری به موجب قانون مصوب مجلس، با مأموریت تأمین مالی پروژه‌های توسعه بخش حمل و نقل کشور (این پروژه‌ها اعم از زیرساختی و توسعه ناوگان حمل و نقل) تأسیس شد. چنین پروژه‌هایی که صندوق توسعه حمل و نقل کشور بنای حمایت از آن‌ها را دارد، می‌توانند پروژه‌هایی از جنس سرمایه‌گذاری‌های فیزیکی و به موازات آن سرمایه‌گذاری‌های نرم و اصطلاحاً دانش بنیان باشد. منابع مورد استفاده در این صندوق از سوی وزارت راه و شهرسازی تأمین می‌شود؛ همچنین هیئت عامل صندوق مشتاق مراجعه علاقه‌مندان و داوطلبان جهت بررسی و استفاده از طرح‌ها و ظرفیت‌هایشان می‌باشند.



۱- خرده‌کاری و رعایت نشدن اقتصاد مقیاس: برای مثال بزرگترین شرکت‌های پخش دارو در ایران نظیر داروپخش، پخش رازی، پخش هجرت و غیره؛ تعداد انبارهای استانی‌شان هرکدام به صورت جداگانه در مراکز مختلف کشور حدود ۲۵ - ۱۸ سیستم پخش مستقل خود را دارد؛ اگر به بازار دارویی آمریکا (برای مثال چند مورد از شرکت‌های بزرگ پخش داروی آن) توجه کنیم، برای کشور آمریکا که مساحت آن حدود ۶ برابر بزرگتر از ایران و جمعیت آن تقریباً ۵ - ۴ برابر بیشتر از ایران و بازار مصرف آن نسبت به ایران بزرگتر است، مشاهده می‌شود که تعداد انبارهای پخش آن نیز همین حدود است (یعنی چیزی نهایتاً در حدود ۳۰ - ۲۰ مرکز در کل قاره آمریکا مستقر شده است). بدیهی است که در آن بازار هرکدام از آن مراکز مقدار فروش بیشتری دارند، چه بر حسب حجم فروش و چه بر اساس ارزش پولی آن‌ها. عدم رعایت مقیاس در این حوزه در کشور ایران موجب کاهش سود در کسب و کارها و در نتیجه گران شدن کسب و کارها می‌شود. البته حمایت‌ها و سخت‌گیری‌های دولت برای اعطای مجوزهای جدید به سرمایه‌گذاران جدید نیز موجب دامن زدن شدن به گران‌فروشی‌های این خرده‌کارها می‌شود.

۲- رسوخ دانش و فناوری: نکته دیگری که لازم است در اینجا به عنوان مشکلات و موانع بهره‌وری به آن اشاره شود، رسوخ دانش و فناوری در شرکت‌های حمل و نقل کالا و هم در شرکت‌های پخش است. برای مثال فرض کنید اگر تاریخچه



گفت‌وگو با مهندس ناصر غفاری
مدیرعامل شرکت مهتاب سیر جم

خارج شدن قطارهای مسافری از سیر در اثر کمبود لکوموتیو گرم

حوزه مسافری ریلی جزء مشاغل به شدت آسیب دیده ناشی از شیوع ویروس کرونا حسب ابلاغ ستاد ملی کرونا می‌باشد به‌طوری‌که آمارهای موجود بیانگر شدت زیان وارد شده به صنعت مسافری است، مهندس ناصر غفاری مدیرعامل شرکت مهتاب سیر جم در گفت‌وگو با خبرنگار فصلنامه ندای حمل و نقل ریلی، گفت: آثار زیان‌بار این موضوع را در حالت طبیعی با در نظر گرفتن کمک بخش دولتی و زیان‌ده بودن صنعت مسافری به حداقل ۵ سال زمان نیاز دارد تا حوزه مسافری ریلی به حالت عادی قبلی خود برگردد به‌طوری‌که از ۲۸ میلیون مسافر جابجا شده در سال ۹۷ و ۹۸ به تعداد ۱۱ میلیون در سال ۹۹ کاهش یافته این بدین معنا است که در حدود ۶۰ درصد مسافر کمتر جابجا شده است این در حالیست که هزینه‌های شرکت به جهت جلوگیری از گسترش شیوع همین ویروس به شدت افزایش یافته که می‌توان به هزینه بالای رعایت پروتکل اجتماعی در قطارها، ضدعفونی و گندزدایی واگن‌ها، توزیع غذا با افزایش بسته بندی و... اشاره نمود که صرفاً قرار بود که تسهیلاتی کم بهره به شرکت‌ها پرداخت شود که متأسفانه به چالش و مانع تراشی بانک‌ها مواجه شده و تاکنون ۳۰ درصد از شرکت‌های مالک موفق به دریافت این تسهیلات شده است. در ادامه به شرح کامل گفت‌وگو می‌پردازیم:

احتمال بسیار زیاد صرفاً یارانه‌ای به قطارهای حومه‌ای پرداخت می‌گردد حال آنکه به قدری قیمت بلیط این قطارها و با تعداد بلیت خریداری شده پایین است (چرا که عمدتاً همکاران ریلی مسافر این قطارها می‌باشند که هزینه بلیت هم پرداخت نمی‌نمایند) که با یارانه‌های پرداختی سختی ندارد و باید پذیرفت که صنعت ریلی مسافری با این قیمت‌ها و یارانه‌های موجود نه تنها با سایر شقوق حمل و نقل بلکه با صنایع دیگر توان رقابت نخواهد داشت بلکه در آینده نه چندان دور صنعت ریلی دیگر در توسعه کشور نقشی نخواهد داشت لذا برای برون رفت از وضعیت فعلی و انجام اقدامات پیشگیرانه و جلوگیری از نارضایتی مسافرین از حمل و نقل ریلی چاره‌ای جز افزایش یارانه‌ها به بخش مسافری نیست.

در خصوص نوسازی ناوگان ریلی مسافری چه اقداماتی انجام داده‌اید و چه برنامه‌های توسعه‌ای در این خصوص دارید؟

شرکت مهتاب سیر جم در سال ۹۸ بر اساس استراتژی حفظ وضع موجود که ناشی از ابلاغ آئین‌نامه با عنوان بازرسی مقررات فنی بازسازی واگن‌های مسافری که به نظر می‌رسید دارای اشکالات عمده حقوقی و فنی و اجرایی است و پس از خروج ۲۵ واگن از سیر به‌دلیل سن بالا

باید قیمت بلیت‌ها افزایش یابد که موضوع در مرحله اول ۶۰ درصد بود که پس از کش و قوس‌های در کمیته فرعی شورای عالی ترابری و اعمال نظرهای سازمان حمایت از مصرف‌کننده ۴۰ درصد توافق و نهایی گردید که این افزایش مقارن با تحولات سیاسی گردید و تاکنون هم بنا به دلایلی اجرایی نشده است و شرکت‌های ریلی علی‌رغم افزایش حقوق و دستمزد و قطعات از ابتدای سال متأسفانه بلیط‌های خود را با اعمال محدودیت رعایت پروتکل اجتماعی هیچ‌گونه افزایش نداده‌اند که به واقع صنعت مسافری در بدترین حالت ممکنه خود به سر می‌برد.

در خصوص میزان قیمت بلیط ذکر این نکته جالب است که در سال‌های ۹۵ و ۹۶ قیمت بلیت افزایش نیافته و همین عامل باعث ایجاد شکاف بین درآمد و هزینه شرکت‌های ریلی شده یا اینگونه هم می‌شود تعبیر کرد که طی ۵ سال گذشته قیمت بلیط به طور میانگین ۱۶ درصد افزایش یافته حال آنکه میزان افزایش تورم بالغ بر ۳۰ درصد می‌باشد که این موضوع خود گویای پایین بودن قیمت بلیط می‌باشد.

آیا شرکت‌های مسافری ریلی یارانه‌ای از سوی دولت دریافت می‌کند؟

شرکت مهتاب سیر جم که تاکنون هیچ‌گونه یارانه‌ای از سوی دولت دریافت نکرده است به

با توجه به افزایش نرخ ارز، تحریم‌ها و کاهش حمل و نقل ریلی مسافری و همچنین چالش‌های موجود از قبیل کوید ۱۹ از نظر بهای بلیط چه مشکلاتی داشته‌اید؟ آیا افزایش قیمت بلیط داشته‌اید؟ از نظر جنابعالی برای اینکه این صنعت برای فعالان، صرفه اقتصادی داشته باشد بهای بلیط چه مقدار باید باشد؟

میزان افزایش نرخ ارز و همچنین اثر تحریم‌ها در سال گذشته با شدت در افزایش لحام گسیخته قیمت قطعات تأثیرگذار بوده به‌طوری‌که با بررسی انجام شده در این شرکت ۱۵۰ قلم جنس و قطعه مورد نیاز را که در سال ۹۹ بیشترین خرید را داشته‌ایم را با دوره مشابه سال قبل آن مقایسه نمودیم مشاهده کردیم که به طور میانگین ۲/۸ برابر افزایش پیدا کرده که شاهد این موضوع خرید چرخ و بانداژ و آب معدنی قطارها می‌باشد، این در حالی است که در سال گذشته و از ابتدای تیر ماه پس از تصویب شورای عالی ترابری صرفاً ۲۲ درصد به قیمت بلیت افزوده شد حال آنکه در رقابت فزاینده و غیر حرفه‌ای شرکت‌های ریلی تخفیف بسیار بالایی در بلیط‌ها داده شد به‌طوری‌که در ماه‌های تیر، مرداد و شهریور تخفیف‌های بسیار زیادی که طی ده سال گذشته سابقه نداشته است به مسافرین داده شد.

براساس رویه چندین ساله از ابتدای تیر ماه



تبصره ۱۸ با عدم همکاری بانک‌ها و معافیت مالیاتی ماده ۱۳۲ و محاسبه نرخ ارزش افزوده با نرخ صفر توسط سازمان امور مالیاتی اجرایی نمی‌شود که این موارد انگیزه شرکت‌های ریلی را در توسعه این صنعت کاهش داده است. لذا در مجموع چشم‌انداز مثبت در این خصوص منوط به تحرک بیشتر مدیران ریلی می‌باشد.

آیا با کمبود لکوموتیو مواجه هستید و چه زبان‌هایی در این خصوص به بخش وارد می‌شود؟

در افزایش بهره‌وری در حوزه ریلی سه عامل خط، ناوگان (واگن) و لکوموتیو، رکن‌های اساسی فعالیت می‌باشد که لازم و ملزوم یکدیگر هستند ولی باید پذیرفت که وزن لکوموتیو در این خصوص بیشتر از دو عامل دیگر است و نقش مهمی در بهره‌وری ایفا می‌کند، در سال‌های اخیر تعداد کمی لکوموتیو افزایش یافته است. مطابق بررسی‌های انجام شده نسبت واگن به لکوموتیو در ایران در مقایسه جهانی در وضعیت خوبی قرار دارد بطوریکه در دنیا به طور متوسط به ازای هر ۵۰ واگن باری یک لکوموتیو باری و به ازای هر ۲۴ واگن مسافری یک لکوموتیو مسافری وجود دارد با این شرایط وضعیت لکوموتیو در ایران از نظر کمی (تعدادی) خوب است اما چیزی که در حال حاضر با آن مواجه هستیم کاهش لکوموتیو گرم یا همان لکوموتیو در سرویس است که دلیل آن نیز کمبود قطعات و افزایش هزینه‌های تعمیرات می‌باشد بطوریکه مطابق بررسی‌های انجام شده در انتهای سال ۹۹ تعداد لکوموتیوهای در سرویس باری ۷ درصد، مسافری ۱۴ درصد نسبت به ابتدای سال کاهش یافته است بطوریکه بسیاری از قطارهای مسافری از جمله یک رام قطار این شرکت به دلیل نبود لکوموتیو حذف شده است.

در پایان باید اذعان داشت مهم‌ترین چالش پیش رو در صنعت ریلی قطعا در چند سال آینده تامین لکوموتیو گرم (در سرویس) است که امید است در این خصوص چاره‌اندیشی شود.

نکته قابل ذکر اینکه حسب توصیه سهام‌داران شرکت در نظر است موضوع افزایش ناوگان در دستور کار قرار گیرد بطوریکه شرکت در حال مطالعه و بررسی افزایش ناوگان از طریق واردات واگن دست دوم و بازسازی آن به استناد خروج ۲۵ واگن اتوبوسی می‌باشد که مهم‌ترین چالش پیش رو افزایش قیمت بازسازی که ناشی از افزایش بی‌رویه قطعات می‌باشد که امید است راه‌آهن ج.ا.ا در آئین‌نامه‌های موجود بازنگری اساسی انجام دهد تا امکان بازسازی و نوسازی برای همه شرکت‌ها تحقق یابد.

چشم‌انداز حمل و نقل ریلی مسافری را چگونه می‌بینید؟

در قوانین بالادستی مشوق‌های بسیار خوبی برای توسعه و جذب سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی پیش‌بینی شده است که می‌توان به مواردی مانند: پرداخت تسهیلات برای افزایش ناوگان از محل تبصره ۱۸ بودجه سالیانه

پرداخت تسهیلات بازگشت سرمایه‌گذاری از طریق ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید

معافیت مالیاتی ماده ۱۳۲ قانون مالیات‌های مستقیم با بند الف ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه

کاهش سهم لکوموتیو برای ناوگان جدید و بازسازی شده در آئین‌نامه و رتبه‌بندی قطارها

محاسبه نرخ ارزش افزوده با نرخ صفر به استناد بند ب ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه پرداخت مابه تفاوت بلیط‌های تخفیف‌دار به خانواده محترم شهدا و ایثارگران در قالب ماده ۴۱

قانون جامع خدمات ایثارگری

اشاره نمود که همگی حاکی از چشم‌انداز مثبت کمک و نگاه مثبت دولت به حوزه ریلی است ولی متأسفانه شاید به دلایل ناشی از ضعف ساختاری در راه‌آهن و عدم روحیه مطالبه‌گری و عدم معرفی صنعت ریلی به مواردی که اعلام گردید به طور کامل در حوزه ریلی اجرا نشده است بطوریکه

مجبور به بازسازی ۱۰ واگن مسافری ۳۰ ساله خود در قالب سطح یک تعمیرات گردید که در حال حاضر با برند قطار مهدیس در سیر می‌باشد که متأسفانه با شیوع ویروس کرونا و کاهش نقدینگی و همچنین عدم اختصاص تسهیلات تبصره ۱۸ بودجه سالیانه نتوانست به ادامه برنامه تنظیمی خود عمل نماید.

در هر حال شرکت تصمیم دارد حسب سیاست‌های ابلاغی سهام‌دار خود نسبت به تداوم بازسازی در سال جاری به تعداد ۱۵ واگن پاریسی در قالب سطح یک اقدام نماید و همچنین در حال اخذ موافقت‌های اصولی از سهام‌داران اصلی برای سرمایه‌گذاری برای توسعه ناوگان خود می‌باشد که امید است با حمایت‌های دولت محترم این موضوع محقق گردد.

چه تعداد ناوگان نو و چه تعداد ناوگان خارج از سیر برای تعمیرات اساسی دارید؟ با توجه به چالش‌های موجود و افزایش نرخ ارز در خصوص تهیه قطعات و همچنین تعمیرات و نگهداری با چه چالش‌هایی مواجه هستید؟

با توجه به سند راهبردی که در شرکت مهتاب سیر جم ترسیم شده است و به جهت اتخاذ استراتژی حفظ وضع موجود مقرر است سالیانه ۱۵ واگن پاریسی ۶ تخته شرکت طی ۵ سال آتی بازسازی و تعدادی هم تبدیل به واگن‌های ۴ تخته شوند که انجام این موضوع نیازمند جذب نقدینگی یا اخذ تسهیلات از منابع ارزان قیمت و سهل الوصول می‌باشد.

شرکت مهتاب سیر جم در حال حاضر واگن متوقف به جز ۲۵ واگن بالای ۵۵ سال که در سال ۹۵ متوقف می‌باشد ندارد البته ما برای ۲۵ دستگاه مذکور برنامه تبدیل آن به واگن پست را داریم که مجوزهای آن از معاونت ناوگان راه‌آهن اخذ شده و منتظر توافق نهایی راه‌آهن و سازمان پست می‌باشیم که پس از این توافق موضوع از نظر اقتصادی بررسی و عملیاتی خواهد شد.



گفت‌وگو با دکتر محمد کریمی
مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی مسافری جوبار:

کمبود لکوموتیو؛ از دلایل محدودیت سیر قطارهای مسافری

حمل و نقل ریلی یکی از صنایعی بود که بیشترین آسیب را از شیوع کرونا دید و خوشبختانه مردم از رعایت پروتکل‌ها در راه‌آهن و قطارها راضی بودند. از روزی که ستاد ملی کرونا اعلام کرد که حمل و نقل ریلی با نیمی از ظرفیت، مسافران را جابه‌جا کند ظرف ۲۴ ساعت این کار انجام شد. ستاد ملی کرونا پیش‌تر اعلام کرد تنها مسافرانی که تاییدیه سلامت از سامانه وزارت بهداشت را دارند مجاز به سوارشدن به وسیله نقلیه عمومی هستند که بازهم حمل و نقل ریلی با توجه به زیرساخت‌هایی که داشت از همه شقوق دیگر جلوتر بود. این امر نشان می‌دهد که صنعت حمل و نقل ریلی به خوبی پروتکل‌های بهداشتی درباره کرونا را رعایت کرده است. اما متأسفانه با توجه به تمامی این رعایت‌ها صنعت گردشگری و ریلی مسافری رو به نابودیست به گونه‌ای که اگر از سوی دولت این حوزه حمایت نشود ضررهای جبران ناپذیری متحمل خواهد شد. دکتر محمد کریمی مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی مسافری جوبار معتقد است که قیمت بلیط باید برابر نرخ تورم و افزایش قیمت قطعات در هر سال افزایش یابد یا اینکه دولت به مالکین قطارهای مسافری و راه‌آهن سوبسید بدهد و چنانچه سوبسیدی به مالکین از طرف دولت انجام نشود باید قیمت بلیط برابر تورم، افزایش حقوق کارگران و افزایش قیمت میانگین قطعات بالا برود. شرح کامل این گفت‌وگو را مطالعه فرمایید:

قیمت قطعات در هر سال افزایش یابد یا اینکه دولت به مالکین قطارهای مسافری و راه‌آهن سوبسید بدهد و چنانچه سوبسیدی به مالکین از طرف دولت انجام نشود باید قیمت بلیط برابر تورم، افزایش حقوق کارگران و افزایش قیمت میانگین قطعات بالا برود و این مالکین خواهند بود که در موقع پیک مسافر و تعطیلات برابر نرخ مصوب و در زمان غیر پیک کاهش نرخ بلیط را تا حداقل کاهش خواهند داشت و اگر مدیرعامل محترم راه‌آهن ج.ا.ا. نرخ بلیط واگن‌های ۴ تخته لوکس را مشابه واگن‌های ۵ ستاره آزاد کنند مقداری از ضررهای شرکت‌ها کاسته خواهد شد و با توجه به رقابت کیفیت واگن‌های ۴ تخته به مراتب بالاتر خواهد شد.

آیا شرکت‌های مسافری ریلی یارانه‌ای از سوی دولت دریافت می‌کند؟

خیر، حتی از رزروا و واگذاری و فروش واگن‌های مسافری به مالکین و تشکیل شرکت‌های مالک مسافری از سوی دولت سوبسیدی به مالکین پرداخت نشده است.

در خصوص نوسازی ناوگان ریلی مسافری چه اقداماتی انجام داده‌اید و چه برنامه‌های

جاری از جانب دولت هیچ‌گونه کمک شایانی به صنعت ریلی مسافری نشده است.

با توجه به افزایش نرخ ارز، تحریم‌ها و کاهش حمل و نقل ریلی مسافری با توجه به چالش‌های موجود از قبیل کوید ۱۹ از نظر بهای بلیط با چه چالش‌هایی مواجه هستید؟ آیا افزایش قیمت بلیط داشته‌اید؟ از نظر جنابعالی برای اینکه این صنعت برای فعالان صرفه اقتصادی داشته باشد بهای بلیط چه مقدار باید باشد؟

اصولا قیمت بلیط باید برابر نرخ تورم و افزایش

با توجه به اینکه حدوداً دو سال است که کشور ما درگیر بحث ویروس کرونا است چه ضرر و زیان‌هایی را به بخش مسافری ریلی وارد کرده است و از سوی دولت چه اقداماتی برای کمک به این صنعت شده است؟

بحث ویروس کرونا تقریباً صنعت گردشگری و ریلی (مسافری) را نابود کرده و چنانچه دولت و مدیرعامل محترم راه‌آهن کمکی در این بخش نداشته باشند با توجه به بالا رفتن قیمت قطعات واگن‌های مسافری بدون اینکه مالکین بخواهند، قطارها خودبخود متوقف خواهند شد و تا روز





هر روز یک نوع ویروس کرونا را داشته باشیم چشم‌انداز خوبی را پیش‌بینی نمی‌کنم مگر اینکه کلیه جمعیت ایران هر چه سریع‌تر، واکسینه شوند و دز دوم یا سوم خود را تزریق کنند تا امیدی برای بهتر شدن بوجود آید، در حال حاضر با توجه به عدم افزایش نرخ بلیط در سال ۱۴۰۰ و افزایش چند ده برابری قیمت قطعات چشم‌انداز که چه عرض کنم همین الان هم شرکت‌های خصوصی با مشکلات زیادی دست و پنجه نرم می‌کنند و چشم‌انداز روشنی را پیش‌بینی نمی‌کنم.

آیا با کمبود لکوموتیو مواجه هستید و چه زبان‌هایی در این خصوص به بخش وارد می‌شود؟

شدیدا با کمبود دیزل مواجهیم و مالکین نمی‌توانند در کلیه مسیرها قطارها را سیر بدهند و وجود ویروس کرونا هم مزید بر علت شده و گاهی با توقف اجباری قطارها از طرف راه‌آهن و برای هر شرکت به تعداد یک تا چند قطار که متوقف می‌شوند و بحث جابجایی بار توسط قطارهای باری هم برای اینکه راه‌آهن بتواند به آمار جابجایی بار خودش در پایان سال ۱۴۰۰ برسد یکی از مواردی که باعث کمبود دیزل شده است ولی اصل کمبود دیزل ضرر سنگین غیر قابل جبرانی را به مالکین قطارهای مسافری مخصوصا شرکت‌های خصوصی وارد کرده است و یکی از موارد کمبود دیزل بالا بودن قیمت قطعات دیزل و ارزشی آن‌هاست که امیدواریم در دولت جدید مشکل ذکر شده هر چه سریع‌تر حل گردد.



سیر برای تعمیرات اساسی دارید؟ با توجه به چالش‌های موجود و افزایش نرخ ارز در خصوص تهیه قطعات و همچنین تعمیرات و نگهداری با چه چالش‌هایی مواجه هستید؟

شرکت قطارهای مسافری و باری جوپار تاکنون ۴۵ واگن آلمانی خود را در سطح ۱ و ۵ واگن خود را در سطح ۲ بازسازی کرده است و عمر ناوگان مسافری جوپار چون هنوز به ۳۰ سال نرسیده است در سال‌های ۱۴۰۱ به بعد واگن‌هایی که عمرشان به ۳۰ سال برسد در دست بازسازی سطح ۱ قرار خواهد گرفت.

چشم‌انداز حمل و نقل ریلی مسافری را چگونه می‌بینید؟

چنانچه وضعیت بیماری کرونا و پیدایش

توسعه‌ای در این خصوص دارید؟

درخصوص ناوگان ریلی شرکت قطارهای مسافری و باری جوپار طی سال‌های ۹۶ تا روز جاری با توجه به اینکه کرونا مشکلات خیلی زیادی را برای این شرکت به وجود آورد تعداد ۵۰ واگن آلمانی و ۱۰ واگن پارسی بازسازی شده است و چنانچه ویروس کرونا از بین برود و قطارها با ظرفیت کامل مسافر را جابجا کنند ادامه بازسازی مقدور خواهد شد. در غیر این صورت با وضعیت فعلی که به علت فاصله‌گذاری ۵۰٪ ظرفیت به فروش می‌رسد و یا گاهی تا ۳۰٪ ظرفیت مسافر قطارها به فروش رسید با توجه به توان مالی پایین مالکین به علت پایین بودن قیمت بلیط قطار و کرونا قدرت بازسازی واگن‌ها را نخواهند داشت.

چه تعداد ناوگان نو و چه تعداد ناوگان خارج از



گفت‌وگو با دکتر فرهنگ طلوعی
مدیرعامل شرکت ریل پرداز سیر

افزایش بی‌رویه حق دسترسی و خسران و زیان جبران‌ناپذیر بخش خصوصی

با وجود روبه رشد بودن حمل و نقل کانتینری در جهان، در ایران سهم کمی از کل جابه‌جایی کالا توسط کانتینر صورت می‌گیرد. در ایران سهم حمل و نقل ریلی در جابه‌جایی کانتینر علیرغم مزایای نسبی آن به حمل و نقل جاده‌ای ناچیز است. دلایل بسیاری وجود دارد که برتری حمل و نقل جاده‌ای در جابه‌جایی کانتینر و عدم استقبال صاحبان بار از حمل و نقل ریلی را رقم زده است. سه متغیر زمان سفر جاده‌ای، زمان سفر ریلی و هزینه کل ریلی نسبت به جاده‌ای مورد بررسی کارشناسان قرار گرفته است. تفاوت هزینه حق دسترسی بین حمل جاده‌ای و ریلی و همچنین هزینه سوخت و یارانه‌هایی که در این خصوص به حمل جاده‌ای تعلق می‌گیرد و عوامل دیگر از جمله کمبود لکوموتیو و چالش‌های پیرامون آن، بحث تحریم‌ها و نوسانات نرخ ارز که تعمیرات جاری و اساسی را برای فعالان ریلی سخت و دشوار کرده و قوانین متعدد دست و پاگیر موجب شده تا سرمایه‌گذار از یک سو و صاحبان کالا از سوی دیگر تمایلی به حضور در بخش ریلی نداشته باشند از جمله موانعی است که بر سر راه پر فراز و نشیب فعالان ریلی وجود دارد. در این خصوص در گفت‌وگویی که با دکتر فرهنگ طلوعی مدیرعامل شرکت ریل پرداز سیر داشته‌ایم معتقد است اگر دولت فقط به توصیه‌ها و دستورات مقام معظم رهبری در حمایت از بخش ریلی توجه داشته باشد مطمئناً بقیه موارد به دست بخش خصوصی قابل انجام است. به شرح کامل این گفت‌وگو می‌پردازیم:

بین‌المللی شرکت ریل پرداز سیر از سال ۹۸ شروع شده است و در سال به‌طور متوسط ۱۰۰ هزار تن بار بین‌المللی تا پایان سال ۹۹ حمل و تحویل شده است. در حمل بین‌المللی و ترانزیت با بروز و ظهور ویروس کرونا محدودیت‌های بسیاری را در تبادل واگن با سایر کشورهای هم‌جوار برای ما ایجاد نموده و همچنین تحریم‌ها باعث شده که در کل حجم تجارت خارجی کشور با سایر کشورها کاهش یابد که این امر اثر کاهش در مبادلات تجاری و به تبع آن حمل و نقل فی مابین داشته است.

در خصوص حق دسترسی در مصاحبه‌ها اشاره کردید که راه آهن بدون هماهنگی با شرکت‌ها حق دسترسی را افزایش داده. لطفاً بفرمایید نظر بخش خصوصی در خصوص افزایش حق دسترسی برای اینکه برای شرکت‌ها صرفه اقتصادی داشته باشد چه میزان بوده و راه آهن چه میزان حق دسترسی را افزایش داده است؟

راه آهن همه ساله بدون توجه به توصیه‌های انجام شده در حمایت از حمل و نقل ریلی و بدون جلب نظر بخش خصوصی و همچنین بدون توجه بر تاثیرگذاری افزایش قیمت‌ها در



چه میزان حمل بار داخلی و چه میزان حمل بار ترانزیتی داشته‌اید و با چه چالش‌هایی در خصوص حمل بار داخلی و ترانزیتی مواجه هستید؟

ما به‌طور متوسط در سال بیش از دو میلیارد تن-کیلومتر جابجایی بار داریم که میانگین قریب دو میلیون تن در سال می‌باشد که اکثراً مربوط به کارخانجات بزرگ فولاد رسانی کشور از جمله شرکت ذوب آهن اصفهان، فولاد خوزستان صبا، فولاد خلیج فارس و ... می‌باشد. فعالیت

در سال‌های اخیر با توجه به وجود تحریم‌ها و افزایش نرخ ارز چه تعداد واگن به واگن‌های شرکت افزوده شده و چه تعداد در دست تعمیر و میانگین سن واگن‌ها چقدر است؟

در سال‌های اخیر علی‌رغم تحریم‌های ظالمانه و افزایش مشکلات ناشی از رشد بی‌رویه نرخ ارز خوش‌بختانه با بهره‌گیری از منابع داخلی شرکت، ۱۳۵ دستگاه واگن از کارخانجات تولید واگن داخلی خریداری و به ناوگان شرکت اضافه شده است.

محل بسیار مطمئنی جهت همه شرکت‌ها می‌باشد، علی‌الخصوص شرکت‌های ریلی که عمدتاً دارای محور هستند که بتوان با بهره‌گیری از ظرفیت‌های بسیار خوب این بازار نسبت به انجام طرح‌های توسعه‌ای در شرکت‌های ریلی توجه ویژه‌ای بنماید.

بحث خصوصی سازی بیش از یک دهه است که به انجام رسیده. آیا در این خصوصی سازی شرکت راه آهن ج.ا.ا به عنوان حاکمیت توانسته تصدی‌گری را کنار بگذارد و نقش حاکمیت را داشته باشد؟ اگر پاسخ خیر است لطفاً بفرمایید تصدی‌گری راه آهن چه ضررهای را به این بخش وارد می‌کند؟

اولاً خصوصی‌سازی به طور کامل انجام نشده و فقط واگن‌ها به بخش خصوصی واگذار شده است و ۷۰ درصد تولیدها در مالکیت و در ید شرکت راه آهن است که این خود مغایر با خصوصی‌سازی یک فعالیت می‌باشد. مراجعه به آماده به کاری لکوموتیوهای تحت اختیار راه آهن و تعداد اندکی لکوموتیو که در اختیار بخش خصوصی است خود گویای بسیاری از مشکلات و عدم توانایی‌های اعمال مدیریت دولتی راه آهن بر یک فعالیت تجاری است.

جناب عالی به عنوان فعالی بخش خصوصی ریلی در خصوص توسعه این بخش چه خواسته و انتظاراتی از دولت آینده دارد؟

اگر صرفاً توصیه‌ها و دستورات مقام معظم رهبری در حمایت از بخش ریلی مدنظر دولت جدید قرار گیرد و دولت به آن عمل کند به نظر می‌رسد بقیه موارد به وسیله بخش خصوصی قابل انجام است.

چشم‌انداز تولیدات ریلی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

به هر حال در حدود ۳۰ درصد از واگن‌ها و تقریباً ۸۰ تا ۹۰ درصد وابستگی‌هایی که وجود دارد با ارزیابی خود می‌تواند هزینه‌های بخش ریلی را افزایش دهد.

انتظار داریم که به تولیدکننده واقعی داخلی بها داده شده و صرفاً توجه خود را از تولیدات یک دستگاه یا یک عدد فلان قطعه بردارند و به صورت واقعی و کاربردی موضوع مورد توجه باشد تا بتوان رقابت واقعی را در بین تولیدکنندگان داخلی هم شاهد باشیم.



سال اخیر به شدت افزایش پیدا کرده که بخشی از آن (حدود ۳۰ درصد) مربوط به افزایش نرخ ارز و قیمت عمده آن (۷۰ درصد) مربوط به انحصار طلبی‌هایی است که محدود تولیدکنندگان قطعات و لوازم مورد نیاز واگن‌ها در داخل کشور به آن دامن زده‌اند.

برای نمونه اکنون مجبوریم بانداز چرخ را که در سال ۹۶ بین ۸۰۰ هزار تومان تا یک میلیون تومان قیمت داشت را به قیمت ۱۵ میلیون تومان خریداری نماییم و همچنین کفش ترمز ۲۷ هزار تومانی در سال ذکر شده را اکنون بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار تومان قیمت خریداری کنیم.

با توجه به اینکه رقابت میان حمل جاده‌ای و ریلی وجود دارد پیشنهاد جناب عالی برای جذب بار به سمت ریل چیست و چه راهکارهایی را دارید؟

در حال حاضر سیاست‌گذاری متولیان دولتی بخش حمل و نقل ریلی (راه آهن) به سمت و سویی است که دیگر توان رقابت با بخش جاده‌ای را از بخش خصوصی سلب نموده و بخش خصوصی ریلی صرفاً در حال دست و پا زدن جهت زنده نگه داشتن خود می‌باشد و به نظر می‌رسد اگر سیاست‌گذاری راه آهن متناسب با توجهات و توصیه‌های مقام معظم رهبری در حمایت از بخش ریلی باشد بخش خصوصی ریلی توان لازم اقدام جهت رقابت با بخش جاده‌ای را داشته و از آن محل می‌تواند برکات بسیاری از جمله کاهش ترافیک و به تبع آن کاهش تعداد کشته‌های جاده‌ای، کاهش آلودگی هوا، کاهش مصرف سوخت و... متوجه کشور عزیزمان نماید.

حضور شرکت ریل پرداز سیر در بورس چه مزایا و چه مضراتی را برای این شرکت و سهام‌دارانش به همراه دارد؟

بازار بورس به عنوان یکی از بازارهای مالی

موضوع کاهش توان رقابتی بخش ریلی با سایر مدهای حمل و نقل و صرفاً مبتنی بر جبران هزینه‌های سرسام آور خود که ناشی از اعمال مدیریت دولتی تصدی گرایانه بر یک بخش تجاری و بازرگانی است اقدام به افزایش حق دسترسی خود می‌نماید که متأسفانه این موضوع در سال ۹۹ دو بار اتفاق افتاد که یک بار آن در ابتدای تیر ماه سال ۹۹ و نوبت دوم آن در ابتدای آذرماه سال ۹۹ بود و مجدداً از ابتدای تیرماه امسال نیز حق دسترسی خود را به طور میانگین حدود ۳۰ تا ۳۵ درصد افزایش داده است که این باعث شده سهم حق دسترسی راه آهن از کرایه حمل ریلی به بیش از ۳۰ درصد افزایش پیدا کند این در حالی است که سهم دولت از حمل جاده ای صرفاً ۴٪ است.

آیا شرکت با این افزایش دچار چالش می‌شود؟

نه تنها شرکت از موضوع افزایش بی‌رویه حق دسترسی متضرر می‌شود بلکه کل صنعت حمل و نقل ریلی کشور دچار خسران و زیان جبران ناپذیری خواهد شد همان‌گونه که مستحضر هستید حمل و نقل ریلی همواره در دنیا به جهت صرفه‌جویی‌های ناشی از سوخت و کاهش ترافیک و حمل بار حجیم مورد توجه دولت‌ها بوده و یارانه‌های پیدا و پنهانی توسط بسیاری از دولت‌های پیش‌رو و متمدن به این امر اختصاص می‌یابد در حالی که این امر در کشور ما مورد توجه نیست و متولیان راه آهن با قدرت حاکمیتی خود و با اعمال نفوذ قصد در به هم زدن بازار حمل و نقل ریلی می‌نمایند که یک بخش تجاری است.

در خصوص تعمیرات و نگهداری با توجه به تحریم‌ها از یک سو و افزایش نرخ ارز از سوی دیگر با چه چالش‌هایی رو به رو هستید؟

هزینه‌های تعمیرات و نگهداری در حدود سه



گفت‌وگویی با دکتر امین پوربرخورداری
مدیرعامل شرکت ریل پارس

بررسی عوامل تاثیرگذار در سهم اندک ایران از ترانزیت

شرکت ریل پارس در خرداد ماه سال ۱۳۹۸ با سرمایه‌گذاری مشترک سه شرکت ترکیب حمل و نقل و شرکت راه آهن حمل و نقل که هر دو وابسته به موسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن جمهوری اسلامی ایران هستند و همچنین شرکت بهینه ترابری و تأسیس گردید. این شرکت، با هدف تسهیل و توسعه خدمات ریلی بین‌المللی با تأکید بر حمل کانتینری با تأمین بیش از صد دستگاه کانتینر وارد این حوزه شده و اکنون کلیه خدمات حمل و نقل ریلی بین‌المللی اعم از واردات، صادرات و ترانزیت از قلمرو جمهوری اسلامی ایران به سایر کشورهای همسایه را انجام می‌دهد. علیرغم مدت زمان کوتاهی که از تأسیس این شرکت می‌گذرد علاوه بر فعالیت‌های جاری و حمل محمولات جنرال کارگو، تا کنون موفق شده پروژه‌های منحصربه‌فردی را به سرانجام برساند. در خصوص نحوه فعالیت‌های این شرکت و چالش‌هایی که پیش‌رو داشته گفت‌وگویی با دکتر امین پوربرخورداری مدیرعامل شرکت ریل پارس داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

موجود در گمرک، وزارت صمت و سایر سازمان‌های ذی‌ربط که تقریباً همگان بر آن نیز واقف هستند، فعالیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی را بسیار سخت و پیچیده نموده است. مشکلات ناشی از تحریم‌ها در خصوص مبادلات مالی و ارزی با طرف‌های خارجی نیز از موضوعاتی است که تأثیر منفی زیادی در فعالیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی داشته و همین امر علاوه بر افزایش ریسک فعالیت در این حوزه، هزینه‌های زیاد و نایجابی را به طرفین تحمیل نموده است. علاوه بر این موارد، رقابت ناسالم بین شرکت‌های فورواردر ناشی از تعدد شرکت‌ها با سایز کوچک و رقابت بیش از حد، بعضاً صاحبان کالا در تصمیم‌گیری خود برای انتخاب فورواردر دچار ابهام می‌شوند. در ارتباط با چالش‌های موجود با راه آهن، می‌توان به عدم تطابق واگن مناسب و در دسترس با کالاهای قابل حمل، عدم دسترسی ریل به بسیاری از چشمه‌های بار، نظام تعرفه‌گذاری نامناسب و همچنین کیفیت پایین خدمات ریلی باری نسبت به جاده اشاره نمود که تمامی این عوامل باعث می‌شود در شرایط بازار، صاحب کالا به صورت پیش فرض بخش جاده را به عنوان گزینه اول انتخاب نموده و در صورت عدم امکان حمل جاده‌ای، گزینه حمل ریلی را بررسی کند. حتی در بعضی موارد با توجه به عدم صرفه حمل ریلی

درب نیز با توجه به ماهیت کالا و همچنین عدم اتصال ریلی محل تولید و انبار مشتری از پیچیدگی ویژه‌ای برخوردار بوده است که از اواخر سال ۹۸ تا کنون توسط این شرکت انجام گرفته است. در زمان شیوع ویروس کرونا و بسته بودن مرز جاده‌ای در اوایل سال ۹۹ حمل کالاهای اساسی از جمله مواد اولیه دارویی و غذایی از کشورهای اروپایی مانند اسپانیا، آلمان و ایتالیا به گمرک تهران به صورت کاملاً ریلی و کانتینر نیز توسط این شرکت برنامه ریزی و عملیاتی گردید. حمل بیش از ۱۰۰ دستگاه واگن و کانتینر یخچالی محموله موز از مبدأ مرسین ترکیه به مقصد تهران و منطقه ویژه اقتصادی کاهوه و تحویل درب سردخانه صاحب کالا در کوتاه‌ترین زمان ممکن نیز از جمله فعالیت‌های سال گذشته این شرکت بوده است.

شرکت‌های فورواردری با چه چالش‌هایی با صاحبان کالا و راه آهن مواجه هستند؟

در خصوص ارتباط فورواردرها با صاحبان کالا، از آنجایی که فعالیت ما صرفاً حمل و نقل بین‌المللی است، در حال حاضر چالش‌ها عمدتاً به موضوعات گمرکی، ثبت سفارش، اسناد تجاری و حمل مربوط بوده که با توجه به مشکلات موجود و ناهماهنگی‌های ناشی از قوانین و فرآیندهای

لطفاً در مورد شاخص‌ترین فعالیت‌های شرکت ریل پارس بفرمایید.

حمل ۳۲ دستگاه کانتینر ۴۰ فوت در مسیر کریدور شمال-جنوب که برای اولین بار این عملیات از مبدأ هلنسینکی در فنلاند به مقصد نهاواشوا در هند با همکاری چند شرکت لجستیکی از کشورهای روسیه، آذربایجان و هند صورت پذیرفت. شرکت ریل پارس فورواردری مسیر ایران از مبدأ آستارا تا مقصد نهایی در هند را به عهده داشت و با برنامه‌ریزی‌های انجام شده عملیات حمل ترکیبی از آستارا تا رشت به صورت جاده‌ای و پس از انتقال کانتینرها به روی واگن در ایستگاه رشت، تا اسکله شهید رجایی در بندرعباس به صورت ریلی و پس از آن به وسیله کشتی به بندر نهاواشوا انجام گرفت. با توجه به عدم اتصال ریلی مسیر آستارا - رشت و پیچیدگی‌های حمل ترکیبی از لحاظ عملیاتی و گمرکی، انجام حمل ترکیبی در این مسیر از جمله اقداماتی بود که با حمایت راه آهن ج.ا.ا. و همچنین گمرک ایران در کوتاه‌ترین زمان ممکن و به بهترین نحو انجام گرفت.

حمل کود مایع اوره آمونیوم UAN، محصول صادراتی پتروشیمی شیراز به آدانا و مرسین ترکیه با استفاده از فلکسی تانک و کانتینر، مخازن پلی اتیلنی و ایزوتانک با بهره‌گیری از واگن‌های ملکی ایرانی از مبدأ تا مقصد نهایی به صورت درب به



چه از لحاظ زمان و چه از لحاظ قیمت، صاحبان کالا از تجارت خود منصرف می‌شوند.

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

از منظر یک شرکت فورواردری می‌توان چالش‌ها و یا گلوگاه‌های حمل ریلی به ویژه در حوزه ترانزیت را اینگونه برشمرد:

- ۱- تمرکز راه‌آهن بر حوزه‌های فنی و اداری و نداشتن نگاه و تفکر تجاری در سیاست‌گذاری بخش ریلی به ویژه در حوزه بین‌المللی
- ۲- ضعف در بهره‌برداری از مراکز لجستیکی و بنادر خشک
- ۳- مناسب نبودن نرخ و زمان حمل در ریل و نداشتن مزیت رقابتی در مقایسه با جاده
- ۴- عدم وجود شرکت حمل و نقل ریلی بین‌المللی توانمند در سطح جهانی
- ۵- عدم چابکی در تصمیم‌گیری‌ها با وجود بروکراسی متمرکز
- ۶- عدم وجود ناوگان (لکوموتیو و واگن باری مناسب و متنوع)
- ۷- نبود قطارهای باری برنامه‌ای
- ۸- بهره‌وری پایین در صنعت ریلی
- ۹- حمایت ناکافی دولت از بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل ریلی
- ۱۰- عدم شایسته سالاری و نظام جانشین پروری در بدنه صنعت حمل و نقل ریلی

در خصوص ترانزیت کالا چه اقداماتی از سوی شرکت صورت گرفته و راه‌آهن ج.ا.ا به عنوان حاکمیت چگونه نقش خود را برای تسهیل ترانزیت ایفا کرده، چه ترانزیت‌های بین‌المللی تا امروز داشته و چه تفاهم‌نامه‌ها و قراردادهایی را برای آینده نزدیک در برنامه کار دارید؟

با توجه به موقعیت ایران از لحاظ جغرافیایی و پتانسیل موجود در مسیر کریدورهای مهم بین‌المللی باید نگاهی اجمالی به موضوع کریدورها داشته باشیم.

به طور کلی مزایای اصلی کریدورها شامل:

- زمان حمل کوتاه‌تر نسبت به مسیر سنتی.
- کاهش هزینه حمل نسبت به مسیر سنتی.
- بر اساس توافقات و پروتکل‌های مصوب بین بخش‌های دولتی کشورهای مسیر (مانند راه‌آهن‌ها)، کریدورها معمولاً دارای زمانبندی و هزینه مشخص و از پیش تعیین شده هستند که این امر موجب تسهیل فرایند اجرا برای فورواردرها و همچنین اطمینان صاحبان کالا می‌گردد.
- به کارگیری فورواردرهای شناخته شده و مورد تأیید دولت‌های کشورهای مسیر، موجب افزایش اطمینان صاحبان کالا و حمل ایمن محمولات خواهد بود.

حال باید دید علی‌رغم پتانسیل‌های موجود، اهمیت موضوع و تلاش‌های صورت گرفته به چه دلیل کشورمان در بهره‌مندی از مزایای کریدورهای عبوری از مسیر ایران چندان موفق نبوده و نتایج مورد انتظار حاصل نشده است. می‌توانیم علل عدم تحقق و یا عدم فعال شدن کریدورهای تعریف شده و در کل عدم موفقیت در حوزه ترانزیت در مسیر ایران را در عوامل زیر ببینیم:

شرایط سیاسی به ویژه موضوع تحریم‌ها موجب عدم تمایل بسیاری از صاحبان کالا و یا فورواردرهای خارجی برای استفاده از مسیر ایران گردیده است.

عدم امکان انجام مراودات بانکی با کشورهای دیگر موجب ایجاد محدودیت‌های بسیاری شده و بعضاً به دلیل اجبار به استفاده از روش‌های نامتعارف انتقال پول، ریسک انتقال پول به شدت افزایش یافته و با تأخیر به شرکت فورواردر

می‌رسد. همین امر موجب تحمیل هزینه‌های زیادی تا ۲۰ درصد کرایه حمل گردیده که موجب افزایش هزینه شده و بدین ترتیب یکی از مزایای اصلی کریدور که کاهش هزینه می‌باشد، از بین می‌رود.

عموماً کریدورهای تعریف شده بر اساس حمل محمولات کانتینری است. از آنجایی که همواره تأمین بار برگشت در زمان رسیدن محموله و کانتینرها به مقصد یا امکان‌پذیر نمی‌باشد و یا بسیار مشکل و زمان‌بر خواهد بود، به طور کلی تأمین کانتینر به عنوان بزرگ‌ترین مشکل این کریدورها مطرح است. رفع این مشکل تنها در صورت وجود جریان بار و وجود شرکت‌های کانتینری بزرگ که دارای ترمینال کانتینری و دفاتر نمایندگی در مبدأ و مقصد باشند قابل رفع خواهد بود.

عدم نگاه جامع بخش‌های دولتی و افراد تصمیم‌گیر در مذاکرات، توافقات و اجلاس‌های مربوطه معمولاً موجب اخذ تصمیمات نادرست و غیرکارشناسی می‌گردد. با توجه به نیازمندی عملیاتی شدن کریدورها به انواع مدهای حمل و نقل از جمله ریل، جاده و دریا و همچنین اهمیت سایر سازمان‌های ذی‌ربط از جمله گمرک و یا سازمان حفظ نباتات و جهاد کشاورزی، بخش‌های تصمیم‌گیر می‌بایست دانش و نگاه چندوجهی داشته و هنگام تصمیم‌گیری تمامی جوانب عملیات را هم‌زمان در نظر بگیرند.

در بسیاری از موارد عدم امکان رقابت کرایه و زمان حمل ریلی با حمل جاده‌ای در مسیر ایران، موجب عدم استقبال از مسیرهای ریلی در ایران می‌شود.

عدم بازاریابی مناسب که البته با توجه به ترانزیتی بودن موقعیت ایران و عدم دسترسی مستقیم به منشأ بار ایران می‌تواند با رصد

محمولات عمده بین‌المللی نقش مشاور بازاریابی را برای طرف‌های خارجی ایفا نموده و تسهیلات یا مشوق‌هایی را به منظور جذب بار به ایشان ارائه نماید.

ناکارآمدی‌های داخلی و کرختی نهادهای مسئول در توسعه زیرساخت‌ها، تدوین سیاست‌ها و راهبردها و تنظیم قوانین و مقررات هم در این عدم توفیق نقش به سزایی دارد.

در هر حال با توجه به تعدد عوامل و نهادهای تأثیرگذار بر کریدورهای بین‌المللی، بررسی چالش‌ها و مشکلات موجود باید در قالب کارگروه‌های تخصصی و طی مطالعه جامع شامل تمامی عوامل باشد که در همین راستا بررسی و مطالعه سایر کریدورهای بین‌المللی فعال و موفق در دنیا نیز می‌تواند در دستور کار قرار گیرد. مطالعاتی هم که تاکنون در این خصوص انجام گرفته است عمدتاً تک بُعدی و به صورت پراکنده بوده که معمولاً با تغییر مدیران ذی‌ربط نیز به طور ناقص رها شده است.

تحریم‌ها و افزایش نرخ ارز چه تأثیرات منفی در کار فورواردها ایجاد کرده است؟

با توجه به ماهیت فعالیت کسب و کارهای فعال در حوزه تجارت بین‌المللی از جمله شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی، به طور طبیعی موضوع تحریم‌ها تأثیر مستقیم و به سزایی بر فعالیت آن‌ها داشته و با توجه به طولانی شدن

زمان تحریم‌ها کل فرایندهای عملیاتی، مالی و ساختاری آن‌ها را دچار تنش و تغییرات اساسی کرده است. بنابراین در این فضای کسب و کاری که هر روز دچار تغییرات است آن هم از نوع تشدید محدودیت، به طور حتم فعالیت بسیار سخت بوده و در نتیجه شرکت‌های محدودی توان تاب آوری و ادامه کار دارند.

در خصوص افزایش نرخ ارز نیز به نظر بنده در کسب و کارهای بین‌المللی تغییرات یکباره و تلاطمات ارزی بیش از موضوع افزایش ارز، آزار دهنده بوده و موجب صدمه به کسب و کار می‌گردد. دلیل آن هم عدم امکان برنامه‌ریزی برای آینده حتی برای یک ماه آینده است. ناگفته پیداست که در کسب و کاری که امکان برنامه‌ریزی در آن وجود ندارد و ریسک معامله به شدت بالا است، چطور می‌توان نه به منظور توسعه، حتی صرفاً برای حفظ وضع موجود هدف‌گذاری نمود. بنابراین در همچنین فضایی موضوعات اساسی شرکت‌ها از جمله نظام بودجه‌ریزی و تدوین برنامه استراتژیک به شکل فعلی مفهوم خود را از دست داده است.

با توجه به تحریم‌ها و وضعیت موجود آینده و چشم‌انداز ترانزیت بین‌المللی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

با وضعیت موجود و همچنین تحولات سریع منطقه واقعاً پیش‌بینی آینده به ویژه در حوزه بین‌الملل که نه تنها متغیرهای آن بسیار بیشتر از حوزه داخلی بوده بلکه ما هم کنترل کمتری روی آن

متغیرها داریم بسیار مشکل است. منتهی به نظر بنده به جهت عدم فرصت سوزی بیشتر، حتی در این شرایط نیز باید تا حدی به آینده خوشبین بود و ضمن کسب آمادگی لازم برای تغییرات و تحولات، با شکار فرصت‌ها تا حد ممکن آینده مناسبی را برای خود رقم بزنیم. در این خصوص اجازه بدهید با ذکر مثالی مرتبط اهمیت موقعیت کشورمان و فرصت‌هایی که می‌توان از آن بهره برد را یادآور شوم.

پس از حادثه اخیر در کانال سوئز اهمیت کریدور شمال و جنوب بیش از پیش افزایش یافته و پیش‌بینی می‌شود سایر کشورها نیز نگاه متفاوتی به این کریدور داشته باشند. به طور حتم با انجام عملیات‌های مشابه به حمل کانتینر از مبدأ هلسینکی فنلاند به هند از مسیر ایران که علی‌رغم تمامی مشکلات و چالش‌ها در همین شرایط کنونی صورت پذیرفته است، با افزایش جابجایی حجم بار ترانزیت در این مسیر نه تنها ایران در موقعیت ویژه‌ای از نظر حمل و نقل بین‌المللی در سطح جهان قرار خواهد گرفت بلکه باعث افزایش امنیت و درآمد غیرنفتی برای کشور نیز خواهد شد.

در هر صورت با توجه به اهمیت ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک پروژه‌های حمل و نقل بین‌المللی، از آنجایی که موقعیت جغرافیایی ویژه کشورمان در محل تلاقی کریدورهای تجاری مهم، این فرصت را فراهم کرده است تا ایران نقش کلیدی در تجارت بین‌المللی ایفا کند، تمامی سازمان‌ها و افراد دخیل در این حوزه به ویژه بخش دولتی لازم است به منظور بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت‌های آن، ضمن داشتن برنامه‌های جامع، سرمایه‌گذاری مناسبی را نیز در این حوزه داشته





و انتقال آن به مدیران راه آهن به خوبی ایفا کند؟

در ابتدای پاسخ به این سوال بر خود لازم می‌دانم ضمن ارج نهادن به فعالیت‌های انجمن از گذشته تاکنون، از زحمات و تلاش‌های کلیه همکارانم در انجمن تشکر نمایم. با نگاهی به ساختارها و سیاست‌گذاری‌های کلان کشورهای توسعه یافته درمی‌یابیم که عموماً انجمن‌ها، فدراسیون‌ها و سندیکاها به منظور دستیابی به اهداف کلان تشکیل می‌شوند و درصددند تا با همگام سازی اعضای خود، آن‌ها را ذیل منافع مشترک ملی و اهداف کلان اقتصادی درکنار هم قرار دهند. بنابراین انجمن نقش راهبردی داشته و باید از زیرشاخه‌ها و رشته‌های مختلف و متعددی تشکیل شود تا بتواند با نگاهی جامع به اهداف خود دست یابد. از نگاه این جانب اگرچه در چند سال اخیر شاهد فعالیت‌های بسیار ارزشمندی از سوی انجمن حمل و نقل ریلی بوده‌ایم، در حال حاضر این انجمن جایگاه اصلی خود را نزد مجامع رسمی نداشته و آنگونه که باید در فرایند سیاست‌گذاری بخش ریلی نقش خود را ایفا نمی‌نماید. البته ناگفته نماند که این موضوع علاوه بر تلاش خود انجمن، به مقدار زیادی نیز بستگی به حمایت و انعطاف سیاست‌گذار در بخش دولتی دارد. علاوه بر این با توجه به رویکرد این‌گفت‌وگو در راستای حمل و نقل بین‌المللی، مناسب است در راستای نقش راهبردی انجمن به جای خالی کارگروه ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی در انجمن نیز اشاره کنم.

در انتها امیدوارم انجمن بتواند گام‌های مستحکمی در مسیر افزایش بهره‌وری و بهبود حمل و نقل ریلی کشور بردارد.

ایستگاه‌ها و همچنین کمبود لکوموتیو جهت تنظیم واگن خالی به منظور بارگیری و یا واگن باردار جهت تخلیه در مبادی تخلیه و بارگیری از جمله مشکلات تخلیه و بارگیری است. در بعضی موارد وضعیت سیر متناسب با وضعیت تخلیه و بارگیری نیست، به عبارتی در مواقعی با ازدحام واگن هنگام تخلیه و بارگیری مواجه بوده و در برخی از مواقع واگنی جهت بارگیری و یا تخلیه وجود ندارد. علاوه بر آن کافی نبودن تجهیزات تخلیه و بارگیری به خصوص در بعضی از گمرکات و یا عدم وجود تجهیزات و تأسیسات مناسب تخلیه و بارگیری به ویژه برای بارهای فله بعضاً موجب تأخیر عملیات تخلیه و بارگیری و در نهایت موجب توقف واگن‌ها می‌گردد که همین امر موجب تحمیل هزینه به فورواردر برای پرداخت حق توقف و یا تحمیل هزینه به صاحب کالا به جهت پرداخت هزینه انبارداری تا تکمیل شدن تخلیه و یا بارگیری کالاهای اظهار شده می‌شود. تأخیرات از این دست در ایستگاه‌های اصلی مانند بندرعباس و سرخس به شدت اتفاق می‌افتد که علاوه بر تحمیل هزینه موجب نارضایتی صاحب کالا را فراهم می‌آورد. مورد دیگر پیچیده‌تر و زمان‌بر بودن فرایندهای گمرکی در بخش ریل نسبت به جاده است که همین امر نیز موجب افزایش زمان تخلیه و بارگیری می‌گردد. در مجموع طولانی بودن زمان تخلیه و بارگیری باعث کاهش سرعت بازرگانی حمل ریلی و افزایش زمان سیر بار ریلی شده و در نهایت موجب عدم جذابیت حمل ریلی می‌شود.

از نظر جنابعالی انجمن تا چه میزان توانسته نقش خود را در رفع موانع و مشکلات شرکت‌ها

باشند. ما می‌توانیم با داشتن سیستم حمل و نقلی در سطح جهانی و با پیاده‌سازی آن در حوزه ترانزیت در تسهیل تجارت نقش مهمی ایفا کنیم. یکی دیگر از مواردی که به نظرم مغفول مانده و همچنان صنعت حمل و نقل ریلی بین‌المللی در کشور ما از آن رنج می‌برد، نقش سرمایه انسانی در تولید خدمات باکیفیت و به طور اخص نظام شایسته سالاری است. از آنجایی که اصلی‌ترین و ابتدایی‌ترین عامل تأثیرگذار در روابط تجاری بین‌المللی برقراری ارتباط مؤثر و گفت‌وگو با درک متقابل با طرف‌های خارجی است اگر در این بخش به توسعه و موفقیت در سطح جهانی می‌اندیشیم، با توجه به ضعف‌هایی که در این بخش داریم و به راحتی نیز قابل احصاء هستند به طور حتم لازم است در این حوزه تجدید نظر کرده و بسیار جدی‌تر به آن پرداخته شود.

در خصوص ترانزیت بین‌المللی چه چالش‌هایی را با مجموعه گمرک و در مرزها داشته‌اید؟

مسائل اصلی فورواردرها با گمرکات به ویژه گمرکات مرزی شامل تفسیر قوانین، برخورد سلیقه‌ای ناظران و ارزیابان گمرکات با مسائل گمرکی و همچنین قطعی مکرر سیستم‌ها است. در واقع این دست از مشکلات که تقریباً تمامی آن‌ها موضوعی داخلی و قابل حل می‌باشند و ارتباطی با مسائل تحریم و روابط بین‌الملل ندارند، حوزه ترانزیت و حمل بین‌المللی را بیش از پیش دچار مشکل نموده است.

در مبادی تخلیه و بارگیری با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟

کمبود خطوط مانوری و ظرفیت محدود



گفت‌وگو با مهندس مهدی جمشیدیان
مدیرعامل شرکت سپهران ریل راسا

**سهم ۱۲ درصدی از جابجایی کل بار ریلی در کشور؛
عملکرد نامناسب حمل و نقل ریلی در جذب بار**

شرکت سپهران ریل راسا (سهامی خاص) به عنوان بازوی ریلی یکی از شرکت‌های بزرگ فعال در حوزه کشتیرانی و لجستیک بین‌المللی از سال ۱۳۹۹ فعالیت خود را با دو هدف اصلی توسعه زیرساخت و ناوگان ریلی باری و افزایش سهم بازار آغاز نموده و با بهره‌گیری از نیروهای متخصص و باتجربه صنعت ریلی کشور در زمینه حمل و نقل داخلی و بین‌المللی اقدام به ارائه خدمات بر پایه حمل ریلی می‌نماید. خبرنگار فصلنامه ندای حمل و نقل ریلی گفت‌وگویی با مهندس مهدی جمشیدیان مدیرعامل شرکت سپهران ریل راسا داشته که به شرح آن می‌پردازیم:

انتخاب شیوه حمل و نقل کالای خود از اهمیت بالایی برخوردار است.

در حال حاضر سهم حمل و نقل ریلی از جابجایی کل بار در کشور حدود ۱۲٪ می‌باشد و این میزان بیانگر این است که حمل و نقل ریلی نتوانسته در جذب بارهای موجود عملکرد خوبی داشته باشد. یکی از اصلی‌ترین دلایل پایین بودن سهم حمل ریلی، بهره‌وری پایین واگن‌ها نسبت به ظرفیت خطوط موجود در کشور است. مطابق قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، هر واگن باید به صورت روزانه ۳۰۰ کیلومتر سیر داشته باشد، در صورتی که در وضعیت کنونی در بهترین حالت نیمی از این میزان تحقق می‌یابد. عوامل مختلفی در به وجود آمدن این مشکل نقش دارند از جمله کمبود لکوموتیو گرم، کمبود قطارهای برنامه‌ای، سیستم سیر و حرکت سنتی و غیر پیشرفته و سیستم تخلیه و بارگیری غیر مکانیزه که همه‌ی این موارد موجب کاهش سرعت بازرگانی و عدم مطلوبیت بهره‌وری در شبکه ریلی می‌گردد.

در زمینه سرمایه‌گذاری در بخش ریلی، خوشبختانه با تلاش‌های صورت گرفته در راه‌آهن ج.ا.ایران امکان بهره‌مندی بخش خصوصی از مشوق‌های سرمایه‌گذاری نظیر یارانه ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و تسهیلات تبصره ۱۸ قانون بودجه فراهم آمده است و این مهم در حال حاضر موجب افزایش تقاضا و

سال ۱۴۰۴ تعداد ۱۵۰۰ دستگاه واگن باری ملکی در اختیار داشته باشیم.

ضمناً با توجه به زمینه فعالیت شرکت، برنامه‌هایی در خصوص سرمایه‌گذاری در حوزه زیرساخت نیز پیش‌بینی شده است. از جمله این برنامه‌ها می‌توان به تامین تجهیزات تخلیه و بارگیری مکانیزه به ویژه کانتینری و همچنین احداث انبارهایی در مبادی و مقاصد بارگیری اشاره کرد.

قیمت تمام شده برای هر دستگاه واگن چه مبلغی است؟

واگنهای مورد سفارش سپهران ریل از نوع واگن مسطح ۲۶ متری حمل کانتینر می‌باشند و در عین حال که توسط طراحان داخلی در داخل کشور طراحی و تولید می‌گردد، برخی قطعات آن نیز از برندهای معتبر اروپایی ثبت سفارش شده است. لذا قیمت تمام شده هر دستگاه از این نوع واگن حدود ۲۰ میلیارد ریال است.

موانع و مشکلات شرکت‌های بهره‌بردار در حوزه ریلی چیست؟

همان‌طور که می‌دانید مأموریت و وظیفه اصلی شرکت‌های مالک واگن جابجایی بار از مبدا بارگیری به مقصد نهایی می‌باشد. همواره دو فاکتور مهم سرعت و هزینه حمل برای صاحبان بار جهت

در حال حاضر تعداد ناوگان ملکی شرکت چه تعدادی است؟

سپهران ریل در بدو ورود به بازار، ضمن اقدام به سرمایه‌گذاری به ارزش بالغ بر ۱۲۰۰۰ میلیارد ریال سفارش تعداد ۶۰۰ دستگاه واگن لبه کوتاه ویژه حمل کانتینر و چند منظوره از تولیدکنندگان داخلی داده است.

نظر به حوزه فعالیت گروه این شرکت در ارائه خدمات شقوق مختلف حمل و نقل به ویژه خدمات حمل دریایی و جاده‌ای و بهره‌مندی از ناوگان کشتیرانی و همچنین ظرفیت بالای حمل کانتینری، فاز اول این واگن‌ها تعداد ۵۰ دستگاه واگن ۲۶ متری مخصوص حمل کانتینر است که در نیمه نخست سال جاری تحویل می‌گردد و مابقی طی مدت ۲ سال تولید، تحویل خواهد شد. این نوع واگن برای نخستین بار در داخل کشور طراحی و تولید شده و هر واگن قادر خواهد بود به صورت همزمان در هر سرویس حمل کانتینری به میزان ۴ TEU را به انجام برساند.

چه برنامه‌ای برای افزایش ظرفیت ناوگان دارید؟

در زمینه سرمایه‌گذاری در حوزه ناوگان ریلی، در برنامه میان مدت شرکت خرید تعداد ۹۰۰ دستگاه انواع مختلف واگن علاوه بر تعداد موجود پیش‌بینی شده است و امیدواریم بتوانیم با استفاده از مشوق‌های سرمایه‌گذاری موجود تا



به عنوان سخن آخر اگر صحبتی برای گفتن دارید بفرمایید.

آنچه مسلم است با افزایش میزان بار و ظرفیت محدود ناوگان جاده‌ای، و همچنین افزایش حامل‌های انرژی در برنامه‌های آتی دولت، بزودی شاهد اقبال بیشتر صاحبان کالا نسبت به ریل خواهیم بود که از ابتدای سال جاری به عینه قابل مشاهده است و با این روند، پیش‌بینی می‌شود بیشتر و بیشتر هم شود. حال نقش حمل و نقل ریلی به عنوان راهکاری امن و مطمئن وجود دارد که فرصتی طلایی را برای صنعت ریلی فراهم آورده است.

این بدان معنی است که تمامی ارکان صنعت اعم از شرکت راه‌آهن، شرکت‌های مالک واگن، شرکت‌های فورواردری باید بیش از گذشته تلاش نمایند تا با افزایش بهره‌وری سهم بیشتری از حمل و نقل را در کشور به دست آورند.

نقل ضروری و لازم است.

مشکلات دیگری نظیر عدم اتصال ریلی چشمه‌های بار به شبکه ریلی و همچنین افزایش بی‌رویه قیمت برخی ادوات ناوگان مانند چرخ و محور نیز وجود دارد که جمیع آن‌ها موجب افزایش بهای تمام شده حمل ریلی و عدم توان رقابت با رقیب دیرینه خود یعنی حمل و نقل جاده‌ای خواهد شد.

البته رفع این‌گونه موانع و مشکلات را نباید تنها وظیفه شرکت راه‌آهن ج.ا.ایران تلقی کرد بلکه سایر سازمان‌های دولتی نیز درخصوص این موارد مسئولیت داشته و باید ضمن ایفای نقش موثر خود، زمینه را برای ورود هرچه بیشتر و بهتر بخش خصوصی فراهم آورند. در مجموع امید است ضمن برطرف شدن این‌گونه مشکلات در آینده، شاهد رشد و اعتلای صنعت ریلی کشور به عنوان یک شیوه حمل و نقل پاک، ایمن و ارزان باشیم.

سفارش ناوگان ریلی جدید از تولیدکنندگان داخلی شده است. اما با وجود این که سرمایه‌گذاران بخش خصوصی روی این مشوق‌ها حساب ویژه‌ای باز کرده و آن‌ها را در صورت‌های مالی و طرح‌های توجیهی خود لحاظ می‌نمایند، شاهد طولانی بودن رویه‌ها و مدت زمان پرداخت این‌گونه تسهیلات هستیم که این امر در عین حال موجب افزایش دوره بازگشت سرمایه طرح‌ها خواهد شد.

از طرفی باید در نظر داشت که با افزایش شمار ناوگان ریلی کشور، باید به همان نسبت به موضوع توسعه خطوط ریلی به ویژه در گلوگاه‌ها و مناطق عمده حمل بار توجه شود. طبعاً دو خطه کردن مسیر در برخی مناطق موجب روان‌تر شدن ترافیک مسیر و در عین حال افزایش بهره‌وری راه‌آهن کشور خواهد شد. همچنین توجه به احداث و توسعه مناطق لجستیکی مناسب به منظور ایجاد ارتباط و هماهنگی میان مدهای مختلف حمل و



ارزیابی کارنامه وزارت راه و شهرسازی
در بخش حمل و نقل ریلی

اولویت‌ها در بخش ریلی قیچی کردن روبان افتتاح‌هاست

سعید قصابیان

کارشناس حمل و نقل

عملکرد هر سازمان باید در فواصل مشخص و به‌ویژه در پایان کارش مورد ارزیابی قرار گیرد. ارزیابی علاوه بر نهادهای رسمی باید توسط افکار عمومی هم انجام شود. به‌خصوص اگر این نهاد یک وزارت‌خانه باشد با دامنه گسترده‌ای از مسئولیت‌ها که از منابع عمومی استفاده می‌کند. روش ارزیابی، مقایسه عملکرد سازمان است با مأموریت‌هایش. مأموریت اصلی و بدیهی وزارت راه و شهرسازی در بخش ریلی، در درجه اول تسهیل حمل و نقل است و افزایش حمل بار و مسافر از طریق ریل. اسناد بالادستی توسعه‌ی کشور بر افزایش سهم ریل در حمل و نقل تاکید دارند. لازمه تحقق اهداف تعریف شده برای هر وزارتخانه، وجود یک ساختار چابک، منعطف و همچنین تامین مالی و جلب سرمایه به‌سوی فعالیت‌های مرتبط با آن است. در این نوشته، عملکرد وزارت راه و شهرسازی با اهداف و مأموریت‌هایی که از آن انتظار می‌رود سنجیده می‌شود.

مسافر) هیچ. علی‌رغم این ناکارآمدی‌ها، وزیر و معاونانش همچنان بر شعار تبلیغاتی و بی‌حاصل اتصال مراکز استان‌ها به ریل اصرار می‌ورزند و به توضیح کارشناسان مبنی بر اینکه احداث خطوطی که بازده اقتصادی ندارند اسباب هدر رفت منابع است بی‌توجهی می‌کنند.

نمونه دیگر ناکارآمدی در وزارت راه و شهرسازی اینکه همه‌ی خطوط آهنی که در سال‌های اخیر به راه‌آهن تحویل داده شده فاقد سیستم علائم الکتریکی بوده‌اند. اقدامی که می‌تواند آستان حوادث و سوانح ریلی باشد. ظاهراً قیچی کردن روبان و ثبت رکورد کیلومترهای خطوط جدید الاحداث در نزد مسئولین وزارت راه و شهرسازی از ایمنی سیر و امکان افزایش سرعت اولویت بیشتری دارد.

ناگفته نماند که تلاش راه‌آهن برای احداث خطوط آنتنی و اتصال صنایع به ریل، هر چند کوتاه هستند و شاید در آمار نیابند اما راه کم هزینه و خوبی برای توسعه بازار حمل و نقل ریلی بشمار می‌رود.

پ) ترانزیت ریلی: کشور در چهار راه ترانزیتی جهان قرار دارد و می‌تواند شرق را به اروپا و شمال را به خلیج فارس متصل کند اما امروز ترانزیت شرایط وخیمی دارد و میزان ترانزیت از میزان ۱۰/۶ میلیون تن در سال ۹۷ به حدود ۷/۵ میلیون تن در سال ۹۸ کاهش پیدا کرد و در سال ۹۹ به حد نصاب سال ۹۸ نرسیده و می‌توان دید که اگر اقدام عاجلی صورت نگیرد، این عدد به سمت صفر میل می‌کند. سهم

ضرورت پیدا می‌کند و گاهی خیر و در بسیاری از مواقع اقدامات نرم‌افزاری موثرتر واقع می‌شوند و کم هزینه‌تر هستند. اصرار بر ساخت و ساز بدون توجه به اثر آن بر حمل و نقل باعث شده که :

راه آهن به شیراز و رشت و همدان کشیده می‌شود و روبان قیچی می‌شود و در آمار عملکرد وزارت راه و شهرسازی و طول خطوط ریلی کشور ثبت می‌شود اما ایستگاه آنقدر از شهر دور است که هزینه تاکسی از ایستگاه راه‌آهن تا مرکز شهر بر قیمت بلیط می‌چربد و مسافر را از انتخاب قطار پشیمان می‌کند. خط آهن ساخته‌ایم اما به تسهیل حمل و نقل و ارتباطات فیزیکی کمک چندانی نکرده‌ایم. در مورد همدان آش آنقدر شور بود که سال قبل قرار شد طرح اصلاحی به تصویب و اجرا برسد که راه‌آهن به ترمینال این شهر متصل شود. دوباره کاری و هزینه اضافه.

مسیر موازی ریلی بین تبریز و میانه کشیده می‌شود اما بعد از بیست سال معطلی و هدر رفت منابع (در پروژه‌ای که اصلاً معلوم نیست چقدر بازدهی اقتصادی داشته باشد)، معاون وزیر وعده‌ی افتتاح عنقریب می‌دهد و بر کوتاه شدن فاصله دو شهر تاکید می‌کند و در آمار عملکرد وزارت راه و شهرسازی و طول خطوط ریلی کشور ثبت می‌شود اما معلوم می‌شود که قطعه آخر این مسیر در نزدیکی تبریز معارض دارد و مسیر جدید به این زودی‌ها به تبریز نخواهد رسید. فعلاً به افتتاح ایستگاه خاوران در نزدیکی تبریز اکتفا کرده‌اند. آفتابه و لگن (احداث خط) هفت دست، شام و نهار (افزایش حمل بار و

الف) سهم ریل از حمل بار و مسافر: در برنامه ششم توسعه قرار بوده که سهم ریل در حمل و نقل به ۳۰ درصد در بار و ۱۸ درصد در مسافر برسد. صرف نظر از اینکه این درصد‌ها از کجا آمده‌اند و اصلاً قابل تحقق هستند یا خیر، اگر نگاهی به سهم ریل در حمل بار بیندازیم متوجه می‌شویم که این سهم در حوالی ۱۰ درصد در حال دست و پا زدن و جان‌کندن است و ذره‌ای بهبود و صعود در آن دیده نمی‌شود. اگر بار حمل شده بدون برنامه را هم به حساب حمل و نقل جاده‌ای بگذاریم، آمار حمل ریلی در مقایسه با جاده از این هم بدتر می‌شود.

سهم ریل در حمل مسافر هم دست کمی از بار ندارد و بهبودی در آن دیده نمی‌شود.

ب) ساخت و ساز ریلی: عدم تغییر در سهم ریل از حمل و نقل، نشان می‌دهد که احداث خطوط ریلی (با هزینه هنگفت) اثر بخش نبوده‌اند و کمکی به افزایش حمل بار و مسافر نکرده‌اند. علت این است که همواره تلاش شده که کیلومترهای خطوط ریلی جدید الاحداث به‌عنوان شاخص عملکرد وزارت‌خانه ارائه شود. به‌نظر می‌رسد وزارت راه رسالت خودش را فراموش کرده و به کج‌راهه رفته است. رسالت وزارت راه امروز ساخت فرودگاه و راه‌آهن و جاده نیست بلکه رسالت آن تسهیل حمل و نقل و ارتباطات فیزیکی بین نقاط مختلف کشور است. مأموریت اصلی وزارت راه گره‌گشایی از حمل و نقل است و افزایش حمل بار و مسافر. ساخت و ساز گاهی

درصد بار کل ریلی و جاده ای (از سال ۹۰ تا ۹۹)



قطار سریع السیر تهران - اصفهان جای شگفتی دارد. پروژه‌ای که به اعتقاد بسیاری از کارشناسان به هیچ وجه توجه اقتصادی ندارد و منابع محدود کشور را به هدر می‌دهد.

این پروژه به همت کمیسیون عمران مجلس مسکوت ماند.

(ج) جذب سرمایه به حمل و نقل ریلی: وزارت راه و شهرسازی از جذب سرمایه به حمل و نقل ریلی ناتوان بوده است. شاهد اینکه، شرکت‌های ناوگان‌ساز همگی زیر ظرفیت کار می‌کنند و به دلیل تنگنای اقتصادی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، سفارشات ساخت ناوگان به صورت قطره چکانی به آن‌ها داده می‌شود. بدیهی‌ست که سفارش کم، باعث گران شدن محصول ناوگان ساز می‌شود. کار به جایی رسیده که یکی از ناوگان سازهای معتبر برای حفظ بازارش به صرافت افتاده که برای مشتریان بی پولش تسهیلات دست و پا کند. این البته کار آسانی نخواهد بود چرا که سیستم بانکی از اعطای تسهیلات به فعالیتی که نرخ برگشت سرمایه‌گذاری در آن جذاب نیست اکراه دارد. منشأ این امر قیمت‌های دستوری‌ست که وزارت راه و شهرسازی به فعالان حمل و نقل ریلی تحمیل می‌کند. با این قیمت‌های دستوری هیچ سرمایه‌گذاری به خرید واگن و حمل بار و مسافر علاقه نشان نخواهد داد و اگر شرایط به همین منوال پیش برود شرکت‌های حمل و نقل ریلی به سرنوشت "هما" دچار خواهند شد. شرکت پر آوازه‌ی دیروز که امروز بر خاک افتاده و از پرداخت

خط (هفت دست، شام و نهار) افزایش حمل بار و مسافر ترانزیتی) هیچ.

(ت) امکانات تخلیه و بارگیری: یکی از عوامل موثر بر طولانی شدن چرخه سیر قطارها در شبکه ریلی ایران، زمان تخلیه و بارگیری واگن‌هاست. تاسیسات تخلیه و بارگیری در کارخانجات فولادی، معادن، سیلوها و شرکت نفت و ... بر عهده‌ی هر کدام از این شرکت‌هاست و زمان انتظار واگن در فرایند تخلیه و بارگیری کاملاً در اختیار این شرکت‌هاست و شرکت حمل و نقل ریلی تابع است. هیچ تعامل سازنده‌ای بین راه‌آهن و شرکت‌های ریلی و شرکت‌های صاحب بار برای کاهش زمان چرخه سیر قطارها در شبکه ریلی دیده نمی‌شود.

سرمایه‌گذاری در نظام تخلیه و بارگیری ریلی بخصوص در ایستگاه‌ها و بنادر ضروری ست که همواره ساخت و ساز خطوط جدید بر آن ترجیح داده می‌شود.

به نظر می‌رسد کسی نه در سازمان بنادر و نه در راه‌آهن و نه در شرکت‌های حمل و نقل ریلی حاضر به سرمایه‌گذاری در تجهیز ایستگاه‌ها و بنادر به امکانات تخلیه و بارگیری جدیدتر و بیشتر نیست. کار به جایی رسیده که برای تخلیه واگن لبه بلند از بیل مکانیکی استفاده می‌شود.

(ث) اصرار بر پروژه‌های بی حاصل: در حالی که سال‌هاست پروژه‌هایی مانند برقی کردن راه‌آهن تهران- مشهد و چندین پروژه مهم ریلی ترانزیتی بر زمین مانده‌اند، اصرار وزیر و همکارانش بر احداث

ریل از کل درآمد ترانزیت سال ۹۷ نتوانست به بیش از ۱۵٪ برسد و ما بقی سهم جاده بود. خالی ماندن دست ایران از قطار ترانزیتی چین به اروپا و کریدور شرق- غرب خبری بود که در زمستان ۹۹ به همه‌ی اهالی حمل و نقل شوک وارد کرد و به " دور خوردن ایران از این مسیر ترانزیتی " تعبیر شد اما حساسیتی در مدیران برانگیخته نکرد. کارکنان راه‌آهن تلاش خود را می‌کنند اما این تلاش کافی نیست. دستگاه دیپلماسی باید به کمک جذب بار بین‌المللی بیاید اما بنظر می‌رسد که چانه‌زنی اقتصادی و ترانزیت در اولویت دستگاه دیپلماسی کشور نیست.

مهمترین عاملی که جذابیت راه‌آهن را برای صاحب بار بین‌المللی کم می‌کند زمان سیر طولانی قطارها در شبکه ریلی ایران است. برای کاهش زمان سیر، سرمایه‌گذاری در نظام سیر و حرکت راه‌آهن لازم است که همواره ساخت و ساز خطوط جدید بر آن ترجیح داده می‌شود. راه‌آهن با کمبود خطوط و فضای مانور مواجه است و تعداد لکوموتیوهای مانوری گرم، کفایت نمی‌کنند.

راه‌آهن خواف - هرات نمونه دیگری از توجه وزارت راه به ساخت و ساز بجای تمرکز بر حمل و نقل است. علی‌رغم افتتاح خط آهن خواف - هرات و تبلیغات حول و حوش آن، این راه‌آهن فقط به طول ۱۴۰ کیلومتر تا ایستگاه روزنک امتداد دارد و پس از مراسم افتتاح آن در آذرماه ۹۹، تکمیل مابقی مسیر از روزنک تا خواف (به طول حدود ۸۰ کیلومتر) متوقف شده است. آفتابه و لگن (احداث

تنظیم‌گر مقررات (رگولاتوری) است که با وضع قوانین و مقررات و نظارت بر حسن اجرای آن‌ها، رقابت سالم و داوری منصفانه بین ذی‌نفعان را تضمین کند. بدیهی‌ست که این نهاد باید بی‌طرف باشد و ذی‌نفع نباشد و بر همه‌ی فعالان در حمل و نقل ریلی ارشدیت داشته باشد. این درحالی‌ست که راه‌آهن هنوز دست از تصدی‌گری بر نداشته و شرکت‌های متعلق به آن در بازار حمل و نقل فعال هستند و با بخش خصوصی رقابت می‌کنند و همزمان، نقش رگولاتور را هم در حمل و نقل ریلی بازی می‌کند.

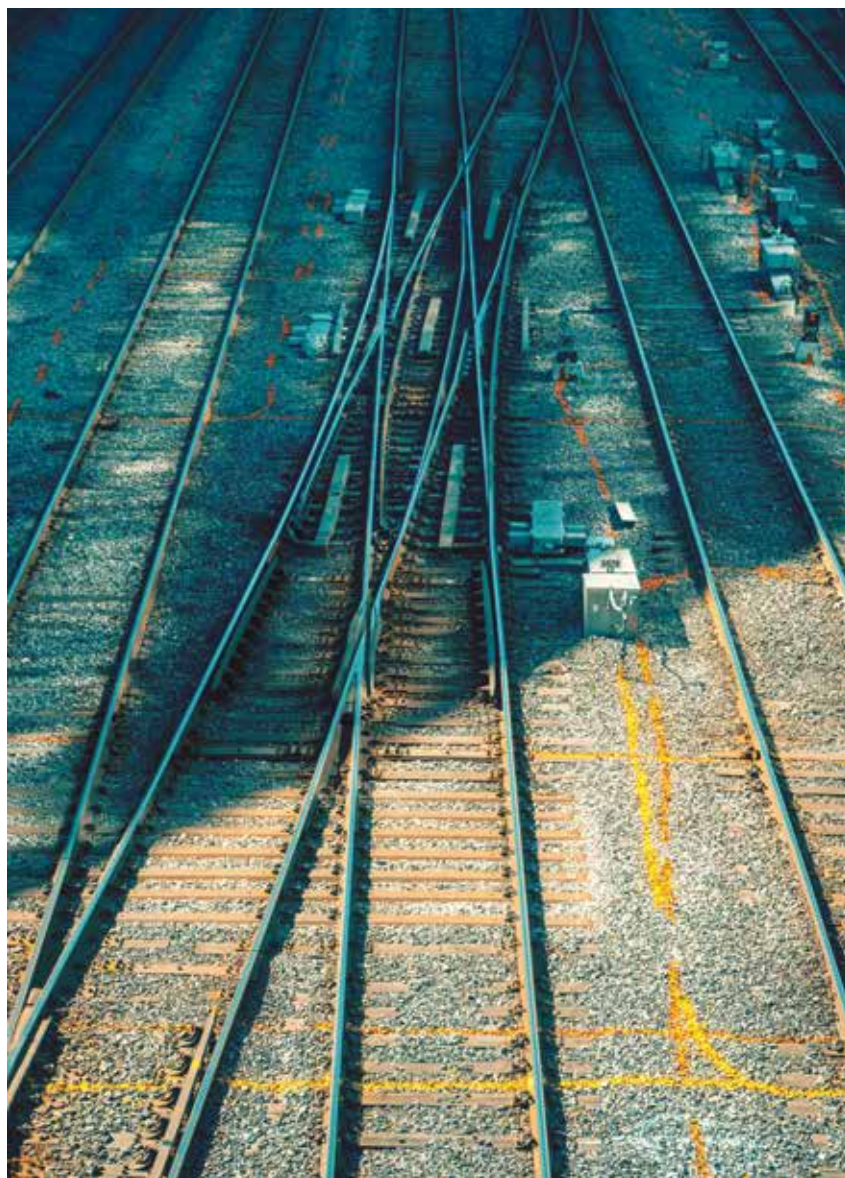
نه تنها در چند سال اخیر تلاشی برای رفع این پارادوکس حقوقی انجام نشده، بلکه راه‌آهن یک اداره کل رگولاتوری نیز به سازمان خود اضافه کرده تا بر نقش رگولاتوری خود تاکید و صحه بگذارد. راه‌آهن یا باید نقش رگولاتوری را رها کند و به نهادی ارشدتر بسپارد و یا از فعالیت در بازار حمل و نقل ریلی کنار بکشد.

د) ساختار وزارت راه و شهرسازی: به دنبال ادغام دو وزارتخانه‌ی "راه و ترابری" و "مسکن و شهرسازی" نه به دلایل کارشناسی و تنها به دلیل مشاجره سیاسی، بسیاری از کارشناسان و مدیران این حوزه بر پیامدهای این اقدام نادرست هشدار دادند و تفکیک دو وزارت خانه را خواستار شدند. این خواسته یک دهه است که زمین مانده و گوش شنوایی برای آن نیست. وزیر راه و شهرسازی با تفکیک به شدت مخالف است.

مراد از تفکیک، ایجاد یک وزارتخانه برای تولید حمل و نقل و ترابری و وزارت خانه دیگری برای مدیریت ساخت و ساز شهری و مسکن است. نه تنها تفکیک دو وزارت خانه به منظور تمرکز وزارتخانه بر موضوعات ضرورت دارد، بلکه نشان‌دهنده مقوله‌ی حمل و نقل در جایگاه شایسته‌اش هدف دیگری‌ست که در پیشنهاد تفکیک مد نظر کارشناسان است.

نباید فراموش کرد که مشکل اساسی دستگاه اداری کشور عدم بهره‌وری‌ست و طرح تفکیک اقدام کوچکی‌ست به امید اندکی بهبود در بهره‌وری. نباید از این طرح انتظار شق القمر داشت. باید توجه داشت که هر بار ادغام و تفکیک مجدد هزینه زیادی برای کشور دارد و روند انجام امور را کند می‌کند. باید تلاش شود این آخرین تغییر ساختار در این وزارتخانه باشد.

ذ) جمع‌بندی و نتیجه‌گیری: وزارت راه و شهرسازی در این ارزیابی نمره قبولی نمی‌گیرد. امید است وزارت راه دولت بعدی رویکردها را اصلاح کند و اشتباهات این دولت را تکرار نکند.



در سوخت ناشی از حمل و نقل ریلی علی رغم الزام قانونی، هیچ‌گاه از وزارت نفت به این وزارتخانه تزیق نشده و در پیچ و خم سازمان عریض و طویلی بنام بهینه‌سازی مصرف سوخت اسیر شده است. وزارت راه و شهرسازی در این مقوله کاملاً منفعل عمل کرده است.

ح) واگذاری نیروی کشش: پس از واگذاری ناوگان باری و مسافری راه‌آهن به بخش خصوصی در دهه‌ی هشتاد و علی رغم وجود همه‌گونه مجوز قانونی و مشوق برای واگذاری نیروی کشش و رها کردن تصدی‌گری، شرکت راه‌آهن همچنان بر حفظ نیروی کشش تحت مدیریت خود اصرار دارد.

خ) نهاد تنظیم‌گر مقررات در حمل و نقل ریلی : لازمه توسعه‌ی خصوصی سازی، وجود یک نهاد

حقوق کارکنانش و تائیدیه مطالبات بازنشستگانش و باز پرداخت اقساط هواپیماهایش عاجز مانده. قیمت دستوری دولتی که وزیر محترم راه و شهرسازی علاقه وافری به آن دارد همیشه به نابودی کسب و کارها منجر می‌شود. از کاسبی مسافرکشی هواپیما و ریلی گرفته تا تولید مرغ و تخم مرغ و شیر و برق و فولاد و خودرو تا ساخت مسکن. این رویکرد، بخش خصوصی واقعی را فراری می‌دهد و میدان رقابت را برای تنها چند شرکت خصوصی خالی می‌کند.

چ) جبران سوپسید سوخت: به دلیل سوپسیدی بودن قیمت سوخت، حمل و نقل ریلی مزیت‌های نسبی اصلی خود را در مقابل حمل جاده‌ای از دست داده است. این درحالی‌ست که سهم صرفه‌جویی



گفت‌وگو با مهندس مجتبی لطفی
رئیس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی

**با اینکه نیمی از لکوموتیوها از رده خارج شده؛
شرکت راه‌آهن به تعهدات خود عمل نمی‌کند**

شرکت راه‌آهن ج.ا.ا طبق توافقاتی که با شرکت‌های خصوصی داشته باید ماهانه اجازه لکوموتیو را به شرکت‌های مالک لکوموتیو بخش خصوصی پرداخت کند اما متأسفانه شرکت راه‌آهن به تعهدات خود عمل نکرده و شرکت‌ها مطالبات انباشته شده‌ای از راه‌آهن دارند که نتیجه این امر عدم توانایی شرکت‌ها در تعمیرات و نگهداری لکوموتیوهاست به گونه‌ای که لکوموتیوها یک به یک از حرکت بازمانده و بار خود را بر دوش لکوموتیو دیگر می‌اندازند. تعدادی از شرکت‌ها به دلیل عدم پرداخت به موقع اجازه لکوموتیو با نوساناتی که در نرخ ارز وجود داشت ضرر و زیان بسیاری را در خرید قطعات وارداتی متحمل شدند. از یک سو شرکت‌ها با کمبود نقدینگی مواجهند و از سوی دیگر به دلیل نقص فنی لکوموتیوها و از حرکت ایستادن آن‌ها در مسیر، جریمه‌های سنگینی را متحمل می‌شوند. برای واکاوی بیشتر مسائل مالکان لکوموتیو گفت‌وگویی با مهندس مجتبی لطفی رئیس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

۱۴۰۰ باز هم اضافه کردند. اما مشکل دیگری نمود پیدا کرد؛ باید بگویم نرخ لکوموتیو تا اندازه‌ای اصلاح شد اما با اصلاح شدن نرخ کاری درست نمی‌شود زیرا پولی در کار نیست!

به عنوان مثال از ۱۴۰۰ دستگاه لکوموتیو فعال در بخش خصوصی، نزدیک به ۶۰ دستگاه متوقف است! که این بدترین آمار بخش خصوصی از سال ۱۳۸۸ تاکنون است. علت هم این است که بر اساس توافقاتی که در اواخر سال ۱۳۹۹ شد، قرار بود هر ماه پول لکوموتیو مالکان خصوصی پرداخت شود. اما تا الان که در شهریور ۱۴۰۰ هستیم فقط سه نوبت پرداخت به مالکان لکوموتیو انجام شده است که آن مبلغ پرداختی هم کمتر از کارکرد یک ماهه‌شان است. به عبارت دیگر ۵۰ درصد پولی را که کار کرده‌اند، گرفته‌اند.

یعنی می‌فرمایید که شرکت راه‌آهن ج.ا.ا به تعهداتی که داده بود، عمل نکرد؟

بله، متأسفانه همین طور است. چون شرکت‌های باری و صاحبان بار به شدت دنبال لکوموتیو برای حمل بارشان هستند. حتی می‌گویند هزینه حمل را به شرکت راه‌آهن پرداخت کرده‌ایم. مطالبات بخش خصوصی لکوموتیو در سال ۱۳۹۹، حدود ۳۰۰ میلیارد تومان بوده که اکنون به ۵۵۰ میلیارد تومان رسیده است! و این شرکت‌ها ۸-۷ ماه مطالبات‌شان را دریافت نکرده‌اند. با این حساب

اکنون بخش باری بیشتر با کمبود لکوموتیو مواجه است یا مسافری؟

کمبود لکوموتیو در کل ربطی به کرونا ندارد. به طرز نسبتاً شدیدی با کمبود لکوموتیو در کشور مواجه هستیم که این امر به اواخر سال قبل بر می‌گردد. علت اصلی کمبود لکوموتیو در کشور مسائل اقتصادی و تحریم‌هاست. نرخ لکوموتیو در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹، نرخ صحیحی نبود و در اواخر سال ۱۳۹۹ این نرخ تا حدودی اصلاح شد و به نرخ اقتصادی نزدیک شد. دقیقاً از سال ۱۳۹۸ تا آذرماه ۱۳۹۹ با افزایش شدید قیمت‌ها و هزینه‌ها مواجه بودیم که برعکس آن نرخ لکوموتیو بود که با مقاومت‌هایی رو به رو بود و اصلاح آن دیر شد و با اتلاف زمان زیادی رو به رو بودیم. تأثیر منفی‌اش این بود که در این مدت نقدینگی کافی به بخش لکوموتیو (چه دولتی و چه خصوصی) وارد نشد و تهیه و تدارک قطعات و ادوات فنی نگهداری و تعمیرات یا معلق یا کند شد و نتیجه‌اش را در اواخر سال ۱۳۹۹ دیدیم. به نوعی لکوموتیوها کم‌کم متوقف شده و از چرخه خارج شدند که این مساله قابل پیش‌بینی بود. طبیعی است که وقتی بودجه کافی نباشد قطعاً فعالیت‌های تعمیر و نگهداری متوقف می‌شود. این مساله هم در بخش دولتی اتفاق افتاد و هم بخش خصوصی.

پس از این همه مسائل، در اواخر سال ۱۳۹۹ نرخ لکوموتیو افزایش پیدا کرد و مجدداً در سال

با توجه به اینکه دو سال است که کشور درگیر ویروس کروناست چه ضرر و زیان‌هایی را به این بخش وارد کرده و از سوی دولت چه اقداماتی برای کمک به این بخش شده؟ آیا با کمبود لکوموتیو مواجه هستیم؟

همه‌گیری بیماری کرونا با توجه به پایداری‌اش در کشور از جنبه‌های مختلف تأثیر گذاشته است. اولین اثر آن کاهش قابلیت‌ها در مراکز تعمیر و نگهداری، بازسازی، تولیدی و... که با توجه به محدودیت‌های زمانی و کاهش ساعات کاری اعمال شده برای تهیه و تدارک برخی اقلام و فعالیت‌ها تأثیر منفی گذاشته است.

از دیدگاه حمل و نقل هم بیشترین تأثیر در بخش مسافری بوده که در ابتدای شیوع این بیماری واقعا بخش مسافری را زمینگیر کرد. با فعالیت‌هایی که پس از آن انجام شده کماکان بخش مسافری بیشترین ضرر و زیان را متحمل شده است. در بحث کمک‌های دولتی هم اطلاع چندانی ندارم، ولی فکر نمی‌کنم در حدی که صحبت شده و قول داده بودند، عمل کرده باشند.

البته بخش باری هم متأثر از این بیماری به صورت جانبی بوده؛ به عنوان مثال در فعالیت‌های ناوگان با محدودیت‌های وضع شده و ابتلای برخی از همکاران و کارمندان بخش ریلی به این ویروس، متأسفانه تعدادی از پرسنل و همکارانمان را از دست دادیم.



اگر نقدینگی مناسبی تزریق نشود که همان مطالباتشان است تعداد بیشتری از لکوموتیوها متوقف خواهند ماند. البته این را هم اضافه کنم که از ابتدای امسال تعداد زیادی از لکوموتیوهای دولتی هم متوقف مانده‌اند.

لکوموتیو دو خرج اساسی دارد:

هزینه‌های بهره‌برداری (شامل: سوخت، روغن، موتور، دستمزد و...)

۲- هزینه‌های نگهداری و تعمیرات که بزرگترین و مهمترین بخش هزینه‌هاست، بیشترین افزایش را داشته، متأسفانه تامین اعتبار نمی‌شود که نتیجه‌اش توقف لکوموتیوها می‌شود. چرا با شرکت‌های باری و یا مسافری به صورت مستقیم وارد قرارداد نمی‌شوید؟ از دی ماه ۱۳۹۹ که پرداخت‌ها دچار مشکل شد به این فکر افتادیم که قراردادها را جدا کنیم. با کلی جلسه و مشاوره و اخذ موافقت شرکت راه‌آهن قرار شده مستقیماً با شرکت‌های واگن باری قرارداد ببندیم. اکنون مدل قراردادها در حال طراحی است و مکاتبات رسمی شروع شده و انجمن صنفی هم ورود کرده است. یک برنامه ۵ - ۴ ماهه هم پیش‌بینی کرده‌ایم تا بتوانیم قراردادها را منتقل کنیم که راه‌آهن طرف قرارداد نباشد.

از سمت راه‌آهن ممنوعیتی برای این کار وجود ندارد؟

اتفاقاً راه‌آهن با این موضوع موافق است و محدودیتی هم نداریم. البته در این مسیر نیاز به کمک داریم.

حمل و نقل ریلی سه شاخه دارد:

واگن، ۲- لکوموتیو، ۳- بهره‌برداری.

قراردادها هم باید سه‌جانبه باشد و شرکت راه‌آهن به ما کمک جدی کند. این مساله بدون کمک و همراهی راه‌آهن به سرانجام مطلوب نخواهد رسید.

برای اینکه اجاره لکوموتیو صرفه اقتصادی برای مالکان داشته باشد چه نرخ باید تعیین شود؟

آخرین نرخ سال ۱۳۹۹ برای هر تن ۹۰۰ کیلومتر ۹۰۰ ریال بوده که این مبلغ از تیرماه امسال ۱۱۷۰ ریال شده است. البته یک کار خوبی اواخر سال گذشته انجام شد و اینکه پس از مسائل و مشکلاتی که در سال‌های ۹۸ و ۹۹ برای تصویب و تثبیت نرخ حمل و نقل اتفاق افتاد، انجمن صنفی این موضوع را به شورای رقابت منعکس کرد و خوشبختانه موضوع نرخ لکوموتیو که پیش از این فقط در انحصار شرکت راه‌آهن بود، برچیده شد و پس از طرح در شورای

از بازار آزاد تهیه کنیم، خب ریلی در دستمان نیست که بخواهیم تامین ارز کنیم!

بخش خصوصی چه خواسته‌ها و انتظاراتی برای توسعه و افزایش لکوموتیو از دولت جدید دارد؟

در بحث سرمایه‌گذاری به تامین هزینه‌ها مربوط می‌شود. همین لکوموتیوهای مونتاژ داخل رقمی بین ۶۰ تا ۱۰۰ میلیارد تومان خرج برمی‌دارد. این عدد، عدد خیلی درشتی است و این مقدار پول با شرایط فعلی در حساب هیچ‌کس نیست. بنابراین نیاز به تامین مالی فوری و تسهیلات ارزان قیمت داریم. از آن مهم‌تر باید به نگهداری و راه‌اندازی لکوموتیوهای متوقف شده پرداخت و آن‌ها را وارد چرخه حمل و نقل کرد. درکنار آن خرید لکوموتیو نو هم می‌تواند در دست‌ورکار قرار بگیرد.

چشم‌انداز وضعیت لکوموتیو را چگونه می‌بینید؟

متأسفانه چشم‌انداز روشنی را ارزیابی نمی‌کنم. در حال حاضر دغدغه اصلی ما در ابتدای کار موضوع نگهداری لکوموتیو بوده که باید از موانع سخت عبور کنیم. یعنی آنچه داریم را حفظ کنیم بعد برویم سراغ توسعه ناوگان.

رقابت در چند جلسه به تصویب رسید. همچنین در آینده‌ای نزدیک ضوابط، مقررات و آیین‌نامه‌ها تدوین، تعیین و ابلاغ خواهد شد.

آیا برای نوسازی ناوگان، مالکان لکوموتیوها برنامه‌ای دارند؟

وقتی روغن و فیلتر لکوموتیو را نمی‌توان تامین کرد حتماً فعالیت‌های نگهداری، بازسازی و بهسازی متوقف می‌شوند. به خاطر اینکه هزینه لکوموتیوها تامین نمی‌شود و این قبیل فعالیت‌ها به شدت کم‌رنگ شده و به تناسب آن سرمایه‌گذاری هم کمتر شده است.

برای تامین قطعات و تجهیزات با توجه به تحریم‌ها، افزایش و نوسانات نرخ ارز با چه مشکلاتی روبه‌رو هستید؟

در راه‌آهن مهمترین بخش لکوموتیو است که مشکلات افزون‌تری دارد. مرادوات ارزی با بانک‌ها که تقریباً غیرممکن شده و نقل و انتقال با دور زدن‌ها و هزینه‌های مرتبطش انجام می‌شود. مشکلات خیلی زیاد است و ادامه‌دار؛ اما مهمترین مشکل ما نبود «ریال» است. برای اینکه بخواهیم ارز



گفت‌وگو با مهندس جواد طاهر افشار مدیرعامل شرکت راه‌آهن کشتی

کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری؛ ضعیف‌تر شدن هرساله اقتصاد شرکت‌های مالک لکوموتیو

کمبود لکوموتیو یکی از عواملی است که در حال حاضر بر عملکرد حمل و نقل ریلی کشور تأثیر منفی داشته است. با مطالعاتی که انجام شده با توجه به اینکه لکوموتیوهای کشور به دلیل عدم انجام تعمیرات و نگهداری به موقع و کمبود نقدینگی از سیر خارج می‌شوند و مشکلاتی را به بار آورده است اما ادعای کمبود لکوموتیو در ایران ادعایی نادرستی است. کارشناسان دلیل کمبود لکوموتیو را استفاده نامناسب از موجودی لکوموتیو کشور می‌دانند و معتقدند ضعف راه‌آهن ایران در زمینه لکوموتیو از مشکلات تعمیر و نگهداری و همچنین برنامه ریزی سیر و حرکت ناشی می‌شود. در انتهای سال ۱۳۹۹ تعداد لکوموتیوهای در سرویس باری ۷ درصد، مسافری ۱۴ درصد و مانوری ۳ درصد نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۹ کاهش داشته است. خروج این لکوموتیوها از سیر به بهره‌وری حمل و نقل ریلی آسیبی جدی وارد کرده است. بدون شک برقی کردن خطوط و استفاده از لکوموتیوهای برقی و همچنین افزایش تعداد لکوموتیوها می‌تواند زمینه‌ساز رشد بهره‌وری شود. اما تعمیر و نگهداری صحیح لکوموتیوها موجود و مدیریت مناسب سیر و حرکت سبب بهبود روند بهره‌وری، با صرف هزینه بسیار کمتر خواهد شد. در خصوص چالش‌هایی که در این بخش وجود دارد گفت‌وگویی با مهندس جواد طاهر افشار مدیرعامل شرکت راه‌آهن کشتی داشته‌ایم که به شرح آن می‌پردازیم:

ارز و نهایتاً نرخ تورم بسیار ضروری است.

آیا شرکت‌های مالک لکوموتیو یارانه‌ای از سوی دولت دریافت می‌کند؟

خیر تا امروز که یارانه‌ای دریافت نکرده‌ایم.

در خصوص نوسازی ناوگان چه اقداماتی انجام داده‌اید و چه برنامه‌های توسعه‌ای در این خصوص دارید؟

توسعه ناوگان مستلزم عوامل متعددی است که همه آنها باید موجبات افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری در این حوزه را فراهم نمایند از جمله عوامل مهم عبارتند از:

- تامین نقدینگی با ارائه تسهیلات ارزان قیمت
- افزایش منابع تامین لکوموتیو برای ایجاد رقابت و کاهش قیمت‌ها
- ایجاد اطمینان بیشتر در تعیین نرخ‌های مناسب اجاره بهاء
- انعطاف بیشتر راه‌آهن در انعقاد قراردادهای
- بهبود وضعیت سیر و حرکت و افزایش سرعت ناوگان

چه تعداد لکوموتیو نو و چه تعداد لکوموتیو

بهره‌وری لکوموتیوها دارند. اما چنانچه متوسط عمر لکوموتیوها را در نظر بگیریم یقیناً متوسط عمر ناوگان لکوموتیو کشور باید کاهش یابد و این مهم با افزودن ناوگان جدید حاصل می‌شود.

با توجه به افزایش نرخ ارز، تحریم‌ها و با توجه به چالش‌های موجود از قبیل کوید ۱۹ از نظر نرخ اجاره لکوموتیو به راه‌آهن با چه چالش‌هایی مواجه هستید؟ آیا راه‌آهن به تعهداتش در خصوص پرداخت اجاره لکوموتیو عمل کرده است؟ از نظر جنابعالی برای اینکه این صنعت برای فعالان صرفه اقتصادی داشته باشد بهای اجاره لکوموتیو چه مقدار باید باشد؟

نرخ اجاره هر ساله با فرمول شورای رقابت و نهایتاً با تصویب هیئت مدیره راه‌آهن تعیین می‌شود بدیهی است در این چند سال اخیر هیچ‌گاه افزایش نرخ، جبران‌کننده افزایش هزینه‌ها نبوده است و شرکت‌های مالک لکوموتیو هر سال اقتصادشان ضعیف‌تر شده است. این موضوع موجب کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری در حوزه لکوموتیو شده و نهایتاً به حمل و نقل ریلی آسیب وارد می‌نماید. بدیهی است برای رشد ناوگان، تناسب افزایش نرخ اجاره لکوموتیو با نرخ

با توجه به اینکه حدوداً دو سال است که کشور ما درگیر بحث ویروس کرونا است چه ضرر و زیان‌هایی را به این بخش وارد کرده است و از سوی دولت چه اقداماتی برای کمک به این صنعت شده است؟ آیا با کمبود لکوموتیو مواجه هستیم؟

متأسفانه شیوع ویروس کرونا، به همه سازمان‌های کشور زیان زده است. قسمت عمده این زیان‌ها به بخش‌هایی که نقش نیروی انسانی، در آنها بیشتر است، وارد شده که از جمله آنها واحدهای تعمیر و نگهداری لکوموتیوها بوده است. کاهش زمان حضور نیروها به دلیل ابتلا به بیماری یا برای پیشگیری از شیوع بیشتر موجب کاهش ارائه خدمات تعمیر و نگهداری و در نتیجه کاهش تعداد لکوموتیوهای آماده به کار و نهایتاً کاهش درآمد گردیده است.

در مورد کمبود لکوموتیو در کشور نظرات مختلفی وجود دارد که هر کدام مبنای کارشناسی خود را دارند در مقایسه با بعضی کشورها نسبت به تعداد واگن موجود در کشور، تعداد لکوموتیو کافی داریم ولی عوامل دیگری مانند کندی تخلیه و بارگیری، کمبود دیزل‌های مانوری و یک خطه بودن بعضی خطوط، تأثیر مستقیمی در کاهش

شرکت راه آهن کشش مالک
۲۱ دستگاه لکوموتیو با
عمر ۱۰ سال است. با توجه
به دوره های تعمیرات
معمولا بین ۱۷ تا ۱۹ دستگاه
از لکوموتیوها در گردش
هستند. عدم تثبیت نرخ ارز
امکان هرگونه پیش بینی در
مورد قیمت تمام شده کالا از
مالکین سلب کرده است

خارج از سیر برای تعمیرات اساسی دارید؟ با
توجه به چالش های موجود و افزایش نرخ ارز
در خصوص تهیه قطعات و همچنین تعمیرات و
نگهداری با چه چالش هایی مواجه هستید؟

شرکت راه آهن کشش مالک ۲۱ دستگاه
لکوموتیو با عمر ۱۰ سال است.

با توجه به دوره های تعمیرات معمولا بین ۱۷
تا ۱۹ دستگاه از لکوموتیوها در گردش هستند.
عدم تثبیت نرخ ارز امکان هرگونه پیش بینی در
مورد قیمت تمام شده کالا را از مالکین سلب
کرده است. نرخ ارز در یک سال معمولا بیش
از پیش بینی نوسان دارد و انتقال آن با توجه به
تحریم ها با مشکلات متعددی مواجه می شود
که حداقل نتیجه آن افزایش زمان تامین کالا و
افزایش قیمت تمام شده است. طولانی شدن
فرایند ثبت سفارش به دلایل زیاد از جمله ادعای
ساخت داخل بعضی قطعات به صورت غیر
واقعی نیز مشکل مضاعفی است. یکی از مهمترین
مشکلات امروز مالکان لکوموتیو، تاخیر بیش از
شش ماه در دریافت مطالبات ایشان است که
موجب کاهش نقدینگی در نتیجه کوچک شدن
انبارها و کاهش کیفیت تعمیر و نگهداری شده
است.

بخش خصوصی چه خواسته و انتظاراتی در
خصوص توسعه و افزایش لکوموتیو از دولت
آینده دارد؟

پیاده سازی و اجرای قوانین به طور کامل،
حمایت از بخش خصوصی و افزایش جذابیت
سرمایه گذاری در حوزه خدمات و توسعه، عامل
مهمی در توسعه اقتصادی کشور است که یقینا
دولت مردان به آنها توجه خواهند داشت.





گفت‌وگو با مهندس خشایار حسینی
مدیرعامل شرکت الوند نیرو

افزایش دو برابری حمل بار با راه‌اندازی لکوموتیوهای خارج از سیر

شرکت «الوند نیرو» با هدف سرمایه‌گذاری در بخش حمل بار ریلی در سال ۱۳۸۹ تاسیس گردید، این شرکت با خرید و وارد کردن تعداد ۲۶ دستگاه لکوموتیوهای GM، شروع به ارائه خدمات به راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران نمود که متأسفانه پس از مدتی یک دستگاه از این لکوموتیوها در یک سانحه از چرخه اقتصادی خارج گردید. برخلاف بخش مسافری که در بحران موجود با کمبود شدید ارائه خدمات و درآمد مواجه گردید در بخش حمل بار، تا حدودی فرصت بهتری ایجاد شده است، اما این بدان معنی نیست که مشکلات اقتصادی گریبان شرکت‌های ریلی حمل بار را نگرفته باشد، بلکه بحث درآمد یک مقوله است و بحث دریافت نقدینگی و مطالبات مقوله دیگری است که در حال حاضر بشدت چالش برانگیز شده و حتی گاهی به دلیل نبود نقدینگی باعث عدم امکان انجام سرویس‌های به موقع و حتی خروج لکوموتیو از انتفاع شده است.

مهندس خشایار حسینی مدیرعامل شرکت الوند نیرو در گفت‌وگو با خبرنگار فصلنامه ندای حمل و نقل ریلی معتقد است در مبحث نیاز به لکوموتیو و کمبود آن در شبکه ریلی شاید بتوان گفت در نگاه اول با توجه به رسوب بار در کلیه مبادی آن و ملاحظه واگن‌های بارگیری شده بدون کشنده، این نیاز به شدت حس می‌شود، اما در نگاه جزئی و دقیق‌تر به این موضوع، عدم بهره‌وری مناسب از لکوموتیوهای موجود که از نگاه کارشناسان امر دور نمانده و بهره‌وری در استفاده از لکوموتیوهای موجود را زیر ۵۰ درصد عنوان می‌کنند بیشتر به چشم می‌خورد به عبارتی در صورت بهره‌برداری مناسب از امکانات و زیر ساخت موجود و راه‌اندازی لکوموتیوهای متوقف می‌توانیم تا دو برابر افزایش حمل بار داشته باشیم.

تعیین مشوق‌های حمایتی در جهت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این صنعت نموده است، لیکن این مشوق‌ها نیز برای لکوموتیوهای نو در نظر گرفته شده که به شرکت‌هایی از این دست تعلق نمی‌گیرد هر چند شرکت‌های تجهیز شده به ناوگان نو نیز در حال پیمودن مسیر طولانی دستیابی به مشوق‌های ذکر شده می‌باشند. با توجه به حجم سرمایه‌گذاری مورد نیاز در تامین ناوگان حتی دست دوم و مقایسه آن با سایر شقوق سرمایه‌گذاری و نرخ برگشت سرمایه در آن‌ها، بنظر می‌رسد تعرفه لکوموتیو حداقل باید بیش از یک و نیم برابر میزان فعلی، با شرایط پرداختی مشخص و منظم باشد در غیر اینصورت هزینه‌های اقتصادی آن نیز باید دیده شود.

آیا شرکت‌های مالک لکوموتیو بارانه‌ای از سوی دولت دریافت می‌کند؟

دقیقا نکته در همین جاست، تمامی دولت‌ها در فرصت‌های خود از مزایای حمل سبزی ریلی و لزوم حمایت این صنعت داد سخن دارند، ولی در

خود را بیاد و عملا همانند اغلب صنوف، نرخ‌ها و پرداخت‌ها و ... در نهایت دستوری و حاکمیتی تعیین می‌شود.

ازجمله ریسک‌های عمده این صنعت عدم نقد شوندگی راحت سرمایه و نیز وابستگی آن به تامین خارجی است که تغییرات نرخ ارز به صورت نمایی بر روی هزینه‌های آن تاثیر می‌گذارد و این موضوع در کنار روال‌های فرسایشی تخصیص ارز و کمبود نقدینگی واقعا طاقت فرساست.

در کنار این محدودیت‌ها و ریسک‌ها متأسفانه ملاحظه می‌شود که راه‌آهن نیز عزمی برای پرداخت مطالبات شرکت‌های مالک لکوموتیو نداشته و در حال حاضر مطالبات شرکت‌های مالک لکوموتیو بشدت بالا رفته و بالغ بر ۴۰۰ میلیارد تومان می‌باشد.

قطعا با توضیحات فوق درخصوص تعیین نرخ اجاره لکوموتیو نیاز به بازنگری جدی بوده و برای روشن شدن موضوع باید در نظر داشت که نرخ بازگشت سرمایه در این صنعت، پایین و به همین علت دفتر توسعه سرمایه‌گذاری راه‌آهن اقدام به

با توجه به افزایش نرخ ارز، تحریم‌ها و با توجه به چالش‌های موجود از قبیل کوید ۱۹ از نظر بهای اجاره لکوموتیو به راه‌آهن با چه چالش‌هایی مواجه هستید؟ آیا راه‌آهن به تعهداتش در خصوص پرداخت اجاره لکوموتیو عمل کرده است؟ از نظر جناب‌عالی برای اینکه این صنعت برای فعالان صرفه اقتصادی داشته باشد بهای اجاره لکوموتیو چه مقدار باید باشد؟

واقعیت اینست که هر بنگاه اقتصادی برای حیات خود الزام به سودآوری دارد و بسته به حوزه سرمایه‌گذاری و میزان ریسک آن، انتظار از سود می‌تواند متفاوت باشد، طبیعی است که در ریسک‌های بالاتر انتظار سود هم بالاتر می‌رود و وقتی صحبت از اجاره‌بها و خرید خدمات می‌گردد چنین تلقی می‌شود که بحث ریسک کم رنگ شده و انتظار سود کاهش می‌یابد، اما واقعیت اینست که شما با فروش خدمات، وارد یک بازار می‌شوید و ناگزیر باید با زبان بازار صحبت کنید، این درحالیست که نه این خدمت کم ریسک است و نه این بازار، بازار باز و آزادی است که بتواند مسیر



عمل تمامی حمایت‌ها به سمت ناوگان جاده‌ای سوق داده می‌شود، از یارانه قطعات مصرفی، سوخت و امکان خرید ناوگان دست دوم و گرفته تا تعرفه استفاده از زیر ساخت‌ها که شاهد این ادعا، ملاحظه روند کاهشی عملکرد ریلی از سهم کل بار در مقایسه با جاده و دور ماندن از اهداف برنامه توسعه ششم به میزان ۷۰ درصد کاملاً موید این موضوع می‌باشد.

در خصوص نوسازی ناوگان چه اقداماتی انجام داده‌اید و چه برنامه‌های توسعه‌ای در این خصوص دارید؟

یک لکوموتیو از نوع GM، طبق دستورالعمل شرکت سازنده در طول عمر ۱۸ ساله خود نیاز به انجام تعمیرات پیش‌گیرانه و تعمیرات اساسی دارد تا بتواند درآمد - هزینه پیش‌بینی شده‌ای را کسب نماید و پس از مدت مذکور نیز با انجام عملیات بازسازی امکان بهره‌برداری مجدد در طول یک دوره ۱۸ ساله دیگر را داشته باشد، لیکن باتوجه به مشکلات نقدینگی شرکت‌های مالک، انجام تعمیرات مورد لزوم و حتی بازسازی‌های مورد نیاز به درستی و با دقت انجام نمی‌شود و تعمیرات با اعمال مجوزهای ارفاقی انجام می‌گردد.

به هر حال این شرکت به دلیل لزوم انجام تعمیرات، تاکنون بیش از ۵۰ درصد ناوگان خود را تحت تعمیرات اساسی قرارداد داده و در سال جاری نیز ۴ دستگاه دیگر را در دست دارد که یک دستگاه آن پس از تعمیرات، اخیراً به سیربازگشته است و سه دستگاه دیگر تا پایان سال و مابقی ناوگان نیز طی دو سال آتی انجام خواهد گردید، درخصوص برنامه‌های توسعه‌ای طبیعی است که هر شرکتی برای بقا نیاز به توسعه دارد و این شرکت نیز از این رویکرد مستثنی نیست، اما شرایط فعلی اقتصادی امکان بررسی و امکان سنجی دقیقی را برای توسعه به دست نمی‌دهد ولی در ادامه و با امید به گشایش اقتصادی، قطعاً این شرکت نیز برنامه‌های توسعه ناوگان خود را خواهد داشت.

چه تعداد لکوموتیو نو و چه تعداد لکوموتیو خارج از سیر برای تعمیرات اساسی دارید؟ با توجه به چالش‌های موجود و افزایش نرخ ارز در خصوص تهیه قطعات و همچنین تعمیرات و نگهداری با چه چالش‌هایی مواجه هستید؟

درخصوص تغییرات نرخ ارز و تأثیر آن در تعمیرات و نگهداری شایان ذکر است که هر

لکوموتیو بالغ بر یک صد هزار دلار در سال هزینه‌های تامین قطعات جهت انجام نگهداری و تعمیرات دارد این عدد به غیر از تعمیرات اساسی و بازسازی است، حال در نظر داشته باشید که علاوه بر تأثیر مستقیم نرخ ارز، کمبود تخصیص ارز نیز، باعث محدود و انتخابی شدن خرید خارج و در نتیجه افزایش چند برابری قطعات خرید خارج می‌گردد که قطعا در هزینه‌های بودجه‌ای سالانه پیش‌بینی درستی نشده است.

لکوموتیو بالغ بر یک صد هزار دلار در سال هزینه‌های تامین قطعات جهت انجام نگهداری و تعمیرات دارد این عدد به غیر از تعمیرات اساسی و بازسازی است، حال در نظر داشته باشید که علاوه بر تأثیر مستقیم نرخ ارز، کمبود تخصیص ارز نیز، باعث محدود و انتخابی شدن خرید خارج و در نتیجه افزایش چند برابری قطعات خرید خارج می‌گردد که قطعا در هزینه‌های بودجه‌ای سالانه پیش‌بینی درستی نشده است.

بخش خصوصی چه خواسته و انتظاراتی در خصوص توسعه و افزایش لکوموتیو از دولت آینده دارد؟

پر واضح است که بخش خصوصی بحث هزینه فایده است و این واقعیتی است که در بخش حاکمیتی، به درستی به این موضوع پرداخته نمی‌شود و همواره در مقابل مطالبه‌گری بخش خصوصی بخش حاکمیتی غالب است، در صورت اهتمام دولت به توسعه بخش ریلی قطعاً باید موجبات و مقدمات جذب بار فراهم گردد، تا زمانیکه بار از روی ریل به جاده فرار می‌کند بخش خصوصی علاقه‌ای به سرمایه‌گذاری و توسعه پیدا نخواهد کرد و این درحالیست که با موقعیت بسیار عالی و البته استراتژیک کشور عزیزمان و با وجود پتانسیل کریدورهای شمال به جنوب و شرق به غرب امکان جذب و درآمد چندین میلیارد دلاری بارترانزیتی و به موازات آن توسعه ناوگان ریلی وجود خواهد داشت، بنظر می‌آید اتصال بندر چابهار

در جنوب و آستارا در شمال باید از اولویت‌های دولت باشد زیرا می‌تواند با کاهش ۴۰ درصدی زمان حمل بار از آسیای جنوب شرقی به اروپا، درآمد ارزی قابل اطمینانی را تضمین نماید که البته در کنار آن شرکت‌های مالک نیز می‌توانند به فکر توسعه باشند، ضمناً ایجاد زیر ساخت مسافری سریع و خروج بخش مسافر از مسیر حمل بار ریلی علاوه بر ایجاد جذابیت در استفاده از قطار برای مسافری، می‌تواند در افزایش سرعت سیر حمل بار و افزایش ضریب اشغال خطوط و در نهایت حمل بار بیشتر، بسیار موثر باشد.

چشم‌انداز توسعه لکوموتیو را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

به واسطه موقعیت استراتژیک کشور عزیزمان و پتانسیل بارترانزیتی موجود که ارزش آن می‌تواند حتی به اندازه سهمی از صادرات نفت باشد، این قابلیت وجود دارد که آینده ریلی بسیار روشن و با درآمد قابل اتکا و به موازات آن توسعه کلیه شقوق این صنعت را شاهد باشیم.



گفت‌وگو با مهندس مجتبی تفقدی
کارشناس حمل و نقل ریلی

چالش کمبود لکوموتیو؛ بحث میان حوزه سیر و حرکت و حوزه تامین ناوگان

شرکت‌های مالک لکوموتیو با مشکلات بسیاری از قبیل افزایش نرخ ارز و وجود تحریم‌ها، دسترسی سخت به تهیه قطعات مورد نیاز برای تعمیر و نگهداری لکوموتیوها و از سیر خارج شدن لکوموتیوها مواجهند. از سوی دیگر افزایش قیمت خرید لکوموتیو موجب شده تا سرمایه‌گذاران تمایلی به سرمایه‌گذاری در این بخش نداشته باشند. لکوموتیوها هر روز فرسوده‌تر و ناتوان‌تر از روز قبل و نیاز به تعمیرات اساسی دارند. بخش سیر و حرکت مدعی است که با تعداد بیشتر لکوموتیو بار بیشتری حمل خواهد کرد و با کمبود لکوموتیو مواجه است. بخش ناوگان هم ادعا دارد که با بهره‌برداری بیشتر از لکوموتیوهای در اختیار بخش سیر و حرکت کمبود لکوموتیو جبران می‌شود. برای واکاوی بیشتر در حوزه نوسازی و تعمیرات لکوموتیو و رفع کمبود آن با مهندس مجتبی تفقدی، کارشناس حمل و نقل ریلی گفت‌وگویی داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

دولت دریافت می‌کند؟

به نظرم بخش خصوصی دو انتظار مهم از دولت برای حضور در بازار لکوموتیو دارد. اول اجازه واردات لکوموتیو نو و دست دوم از خارج از کشور و دوم در نظر گرفتن تسهیلات مناسب (هم از نظر سود و هم از نظر ضمانت‌های وام) برای خرید لکوموتیو می‌باشد.

به عنوان کارشناس فعال در این حوزه آیا اطلاعاتی در خصوص نوسازی ناوگان شرکت‌ها دارید؟ و آیا می‌دانید چه برنامه‌های توسعه‌ای در این خصوص مقرر شده است؟

در شرایط فعلی می‌دانم شرکت مینا، برنامه تولید لکوموتیو را در دستور کار دارد. اگر برای لکوموتیوها بتواند مشتری پیدا کند، آن‌ها را می‌فروشد و در غیر این‌صورت لکوموتیوها را خودش برمی‌دارد. در هر صورت لکوموتیوهای تولیدی به ظرفیت کشور اضافه خواهد شد. بنابراین افزایش لکوموتیو به تعدادی است که شرکت مینا تولید می‌کند و اگر بنا به دلایلی مینا نتواند لکوموتیوی تولید کند (که در سال‌های قبل تجربه آن وجود دارد) افزایشی نیز در لکوموتیوها اتفاق نخواهد افتاد، مگر راه‌اندازی لکوموتیوهایی از بخش خصوصی که هم‌اکنون متوقف هستند.

موضوع کمبود لکوموتیو در صنعت ریلی در دو دهه اخیر، یکی از موضوعات چالش برانگیز این بخش بوده و همواره بین حوزه سیر و حرکت (به عنوان متولی استفاده از نیروی کشش) و حوزه ناوگان (به عنوان تامین‌کننده لکوموتیو) بحث بر سر لکوموتیو مورد نیاز و کیفیت آن جریان داشته است. بخش سیر و حرکت، همواره با توجه به رسوب بار در مناطق مختلف کشور، متقاضی تعداد بیشتری لکوموتیو بوده و ادعا داشته است که در صورت تامین لکوموتیو بیشتر می‌تواند بار بیشتری حمل نماید.

بخش ناوگان هم ادعا دارد که امکان بهره‌برداری بهتر (بهره‌وری بیشتر) از لکوموتیوهای در اختیار بخش سیر و حرکت وجود دارد و این صحبت را براساس بهترین عملکرد بهره‌وری لکوموتیو در سال‌های گذشته مطرح می‌نماید. در هر صورت با توجه به شرایط کشور و کاهش قطارهای مسافری در شبکه و بالطبع کاهش نیاز به لکوموتیو در آن بخش، تا حدودی چالش کمبود لکوموتیو مرتفع شده و فشار زیادی که از طرف متولی سیر و حرکت راه‌آهن برای تامین هرچه بیشتر لکوموتیو به بخش ناوگان وارد می‌شد، تا حدودی کاهش یافته است.

آیا شرکت‌های مالک لکوموتیو یارانه‌ای از سوی

با توجه به اینکه حدوداً دو سال است که کشور ما درگیر بحث ویروس کرونا است چه ضرر و زیان‌هایی را به این بخش وارد کرده است و از سوی دولت چه اقداماتی برای کمک به این صنعت شده است؟ آیا با کمبود لکوموتیو مواجه هستیم؟

با توجه به لزوم رعایت پروتکل‌های مخصوص کرونا در کشور (کاهش حمل و نقل مسافرو رعایت فاصله‌گذاری اجتماعی)، بخش مسافری صنعت ریلی به شدت با کاهش درآمد مواجه شد. از آنجایی که بخشی از هزینه‌های مترتب بر این صنعت ثابت است، لذا بخش مسافری با زیان بالایی مواجه گردید. اما راه‌آهن در صنعت بار نه تنها کاهش را تجربه نکرد، بلکه با توجه به کاهش قطارهای مسافری، امکان سیر قطارهای باری بیشتر شده و فرصتی برای افزایش درآمد حاصل از حمل بار ایجاد گردید. به همین دلیل دولت به منظور کمک به جبران ضرر ایجاد شده، نسبت به پرداخت وام به بخش حمل و نقل ریلی، با نگاه بیشتر به بخش مسافری، اقدام نمود که طبق آخرین مصاحبه مدیرکل دفتر بهره‌وری حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی تا کنون ۲۳۰ میلیارد از ۸۹۰ میلیارد تقاضای بخش برای دریافت وام، پرداخت شده است.

ثبت راه آهن سراسری ایران در فهرست جهانی یونسکو

راه آهن سراسری ایران تنها راه آهن بین المللی دنیا

راه آهن سراسری ایران در چهل و چهارمین اجلاس کمیته میراث جهانی یونسکو که در سوم مرداد ۱۴۰۰ برگزار شد به عنوان بیست و پنجمین اثر میراث فرهنگی ملموس ایران در فهرست جهانی یونسکو ثبت شد. آغاز احداث راه آهن ایران در سال ۱۳۰۵ خورشیدی به تصویب رسید و یک سال بعد از آن بود که مهندسان ایرانی، آلمانی و آمریکایی احداث این مسیر ۱۳۹۴ کیلومتری را آغاز کردند. مسیر راه آهن سراسری ایران نه تنها از حیث تکنیک و کیفیت ساخت، بلکه از بعد گردشگری و برخورداری از مناظر و جاذبه های طبیعی ویژه در جهان حائز اهمیت است و اکنون یونسکو در اجلاس چین به جهانی شدن این مسیر مملو از جاذبه های طبیعی، بناها و پل ها و ایستگاه ها و تاسیسات و حتی لکوموتیوهای تاریخی رای داده است.

ثبت جهانی هر اثر می تواند آورده های زیادی برای کشوری که آن اثر را به ثبت رسانده داشته باشد. بیشتر آثار ثبت شده معمولاً در حوزه مدیریت وزارت میراث فرهنگی قرار می گیرند و این وزارتخانه مسئولیت صیانت از این اثر را بر عهده دارد. برخلاف سایر آثار ثبت جهانی شده، راه آهن سراسری با توجه به این که از نقاط گوناگونی نظیر جلگه، دشت، کویر، جنگل، کوهستان عبور می کند سازمان های مختلفی را درگیر این موضوع کرده و باید برای حفظ این اثر وزارتخانه ها و ادارات مختلفی دست به دست بدهند تا این اثر همچنان در فهرست یونسکو قرار داشته باشد. به همین منظور نشست با حضور کارشناسان و فعالان حوزه راه آهن و گردشگری برای بررسی موضوع حفظ و صیانت از این اثر و برنامه های آینده برای جذب بیشتر گردشگر در این مسیر برگزار کردیم. در این نشست مهندس محمد محسنیان، پژوهشگر تاریخ راه آهن سراسری، دکتر ساسان قاسمی کارشناس میراث فرهنگی، مهندس سید مصطفی داودی، معاون فنی و زیربنایی راه آهن ج.ا.ا، مهندس امیر محمد عبدالمحمدی، مشاور مدیرعامل بخش گروه ریلی مینا، دکتر قربانعلی بیگ کارشناس حمل و نقل ریلی، مهندس کاشفی و مهندس مرادی فرد کارشناس حمل و نقل ریلی حضور داشتند. در ادامه شرح کامل گزارش نشست را مطالعه فرمایید:

ثبت راه آهن سراسری ایران در یونسکو

مهندس محمد محسنیان در این نشست با تاکید بر اینکه این کار با دقت بسیاری صورت گرفته و بسیار حیرت برانگیز است بیان کرد: اگر بخواهیم بدون تعصب و منصفانه برخورد کنیم راه آهن ایران در سطح جهانی حرف های زیادی برای گفتن دارد. با توجه به حضور کارشناسان و متخصصان در این بحث پیشنهادی برای شما عزیزان دارم و آن این که ما با دو مساله روبه رو هستیم که باید بین این دو تمایز قایل شویم:

- ۱- چالش های پس از ثبت راه آهن به عنوان میراث جهانی در یونسکو
- ۲- چالش های گردشگری این مسیر و تاثیرات آن در حوزه گردشگری

محسنیان با تاکید بر این امر که راه آهن سراسری ایران نماد رعایت اخلاق حرفه ای است گفت: می دانیم که اولویت برای کارفرمای راه آهن سراسری، سرعت عمل و زود به نتیجه رسیدن بوده است. شما وقتی به مشروح جلسات مجلس شورای ملی با وزیر طرق و شارع نگاه کنید، می بینید که ما در پروژه های به این عظمت هیچ تجربه ای نداشتیم. اما با بررسی پروژه، از دقت هایی که در این کار صورت گرفته حیرت می کنید.

برای این کار من اصطلاح «وجه فراتر از عملکرد»

را به کار می برم. عملکرد راه آهن در نهایت حمل بار و مسافر است ولی فراتر از این یک وجه دیگر هم دارد. برای مثال شما ساختمان بانک ملی، ساختمان های میدان مشق مثل شهرانی یا ... را که نگاه کنید وجهی فراتر از بانک بودن یا ساختمان شهرانی بودن دارند و در واقع دارای شخصیت مستقل هستند.

در راه آهن نیز این امر مستثنی نیست. در این مسیر ۱۴۰۰ کیلومتری، این وجه را در نقاط مختلف می بینید و فرقی نمی کند در بیابان بین تهران - قم باشد یا در سه خط طلا باشد که در حال حاضر هم کسی به آن دسترسی ندارد یا اینکه در ناحیه زاگرس باشید.

پژوهشگر تاریخ راه آهن سراسری با بیان این مطلب که یک به یک پل ها با دقت و وسواس خاصی ساخته شده اند و ریزه کاری هایی وجود دارد که باید از نزدیک دید تصریح کرد: در آخر من به این نتیجه رسیدم که افرادی که در احداث این مسیر زحمت کشیده اند در نهایت به دنبال انجام کار خوب بودند و اصلاً هدفشان پول نبوده و کاملاً آگاه بوده اند که کار خوب با خود پول خواهد آورد. رسیدن به این حد کمال همان جایگاهی ست که امروز مغفول مانده و باید به دنبال آن باشیم.

جنبه های بسیار دیگری وجود دارد از جمله کار همزمان سه تخصص برای احداث راه آهن از جمله مهندس برق، مهندس عمران و مهندس مکانیک. در آن زمان ما متخصص بسیار کم داشتیم و تربیت نیروی متخصص خودش به تنهایی داستان جالبی دارد و در ادامه وقتی این نیروهای متخصص از راه آهن بیرون می آیند در سطح فنی شهرهای عبوری تاثیرگذار بوده اند.

مساله حائز اهمیت دیگر این است که در هیچ کجای دنیا راه آهنی را نمی توانید پیدا کنید که مثل راه آهن سراسری ایران، بین المللی باشد. کشورهای دیگر یا خودشان تخصص و امکانات لازم را برای احداث نداشته اند یا کشوری در یک کشور دیگر به دلیل اهداف استعماری، راه آهن احداث کرده است. ولی به همان دلیل اولی که گفتم یعنی سرعت عمل، از ۱۰ کشور در طول این مسیر شرکت هایی مشارکت داشته اند و اگر بخواهیم ایستگاه و ساختمان ها را هم در نظر بگیریم تعداد کشورها بیش از ۲۰ کشور می شوند.

نقش وسعت اثر ثبت شده در سختی اجماع مدیریت

دکتر ساسان قاسمی با بیان این مطلب که راه آهن به تنهایی نخواهد توانست جوابگوی



در این مجموعه بود را نوشته‌اند که شامل ۱۷۴ پل بزرگ، ۱۸۶ پل کوچک، ۲۲۴ تونل که یازده عدد جزو تونل‌های ماریچی است و تعدادی بنا.

در راه آهن دغدغه‌ای برای حفظ و نگهداری و توسعه این مسیر وجود ندارد

مهندس سید مصطفی داودی با تاکید بر این موضوع که بحث‌های توسعه‌ای در مذاکرات مطرح شده است بیان کرد: شروع این پروژه به سال‌های ۹۴ برمی‌گردد و سازمان‌های مختلفی با تعصب ملی پیگیر این قضیه بودند و بخش‌های مختلفی زحمت کشیدند تا این اثر بزرگ به ثبت جهانی برسد. دغدغه‌هایی که مطرح شده در ثبت هر اثر جهانی وجود دارد. شهر یزد و راه آهن سراسری برخلاف میراث دیگر مثل تخت جمشید

کدام برنامه‌های توسعه‌ای دارند و معلوم نیست با ثبت جهانی که ثابت کننده تمام موضوعات است و با هر اتفاق جدیدی ممکن است این اثر جهانی به خطر بیفتد در طول این اثر چگونه خواهد بود. این مسیر از این پس جاذب بیشتر گردشگر چه داخلی و چه خارجی خواهد بود و توانمندی بیشتری برای مدیریت می‌خواهد و راه آهن کنونی به تنهایی نمی‌تواند جوابگوی خواسته‌ها باشد و باید پایه‌ریزی‌های جدیدی صورت گیرد و قطارهای با سرعت‌های بیشتر به کار گرفته شود.

دکتر ساسان قاسمی در انتها گفت: وقتی پرونده این اثر جهانی را مطالعه کردم چیزی در مورد توسعه و حریم‌ها مشاهده نکردم و باید دید در مذاکراتی که برای این اثر صورت گرفته آیا شرط و شروطی گذاشته شده یا نه و فقط تعداد آثاری که

خواسته‌ها باشد بیان کرد:

باید از مسئولان راه آهن که در زمان حضور نمایندگان یونسکو برای بررسی و ثبت این مسیر در ایران جلساتی داشتند و مذاکراتی کردند پرسید که در مورد توسعه این مسیر با توجه به ثبت جهانی آن، چه قول و قرارهایی گذاشته شده است. کارشناس میراث فرهنگی با اشاره به تجربیاتش در میراث فرهنگی گفت: به نظر می‌رسد راه آهن با چند چالش جدی روبه‌رو خواهد بود. ثبت جهانی یک ارزش و برندسازی ملی است و می‌تواند نظر مثبتی برای کشور در جهان، برخلاف همه ایران‌هراسی‌هایی که در دنیا در جریان است به همراه داشته باشد. حتی می‌تواند برای کسانی که ایران را نمی‌شناسند یا ایران را می‌شناسند ولی تجربه حضور در ایران را نداشتند به نوعی نمایش داده شود که در ایران هم کارهای فرهنگی زیادی انجام شده و در نهایت در ورود گردشگران تاثیرگذار خواهد بود.

همیشه ثبت جهانی در ورود گردشگران به آن منطقه‌ای که این ثبت انجام شده است، محسوس بوده است اما این که ایران چگونه می‌خواهد از این فرصت استفاده کند یا نکند را باید در جای دیگری بحث کرد.

دکتر ساسان قاسمی با تاکید بر این امر که این مسیر ۱۴۰۰ کیلومتری باید یک سری حریم‌هایی داشته باشد اظهار کرد: این حریم‌ها مناطق مختلف جلگه‌ای، کوهستانی، بیابانی و... و حتی مناطق شهری را شامل خواهد شد که بیشتر این مناطق حداقل از لحاظ حفاظت و نگهداری در اختیار منابع طبیعی است. بنابراین جدای از راه آهن سازمان‌های مختلفی هم باید همت جدی در حفاظت از این میراث جهانی داشته باشند. در ثبت‌های جهانی، محیط پیرامونی بسیار مهم است و در ماندگاری یک اثر در ثبت جهانی محیط پیرامونی تاثیرگذاری بالایی دارد. باید این نکته را در نظر داشته باشیم که ثبت جهانی دایمی نیست و بازرسی‌های دوره‌ای دارد و هر زمان یک اثر شرایط ثبت جهانی را از دست داده باشد و مدیریت کلی را ناکارآمد تشخیص بدهند بعد از اخطار و داده شدن زمان برای رفع نواقص در نهایت در صورت عدم اصلاح موانع از فهرست یونسکو خارج می‌شود. هر چه وسعت اثر ثبت شده بزرگ‌تر باشد اجماع مدیریت سخت‌تر می‌شود، چون سازمان‌های زیادی ورود پیدا می‌کنند و هماهنگی بین سازمان‌ها سخت است.

بخش‌های مختلف درگیر در این اثر، مسلماً هر

میراث زنده هستند و شرایطشان فرق دارد. در مذاکرات انجام شده بحث‌های توسعه‌ای مطرح شده و در حال حاضر هم تغییرات زیادی در راه‌آهن نسبت به ۹۰-۸۰ سال پیش داریم. حتی در زمان بازدید کارشناسان یونسکو ما خط دوم از اندیمشک تا بندر امام را در دست اجرا داشتیم و در جریان برنامه‌های توسعه‌ای قرار گرفتند. در خیلی از بخش‌های مسیر تراورس‌ها و ریل‌ها تعویض شدند یا در زمان احداث این خط علائم الکتریکی وجود نداشت و محور جنوب به علائم الکتریکی مجهز است. حتی در زمان بازدیدها ما قراردادهای مختلفی برای برقی کردن بخشی از مسیر مثل مسیر گرمسار- اینچه‌برون را داشتیم و در بخش‌هایی نیز این کار شروع شده بود، اما مسئله مهم این است که هویت اثر باقی مانده است.

معاون فنی و زیربنایی راه‌آهن با تاکید بر این امر که محدودیت‌هایی از این پس اعمال خواهد شد تصریح کرد: با شناخت محدودیت‌ها این اثر بسیار بزرگ را ثبت جهانی کردیم. در مورد حریم‌ها هم ما نقشه‌های کاملی داریم و در کل مسیر ۱۳۹۴ کیلومتری این اثر، حریم‌ها تعیین و مصوب شده است و برای حفظ این مساله از این پس باید اقدامات بیشتری انجام دهیم.

با توجه به این که طی ۹۰ سال گذشته از این مسیر همیشه استفاده شده و اتفاقات بزرگی نظیر جنگ جهانی دوم، جنگ تحمیلی و... را پشت سر گذاشته و شرایط محیطی نیز روی این اثر تاثیرگذار بوده است با همه این‌ها توانسته‌ایم این میراث را حفظ کنیم. می‌توان با اطمینان گفت که در راه‌آهن دغدغه‌ای از بابت حفظ و نگهداری و توسعه این مسیر وجود ندارد و ما بیشتر از قبل روی حفظ هویت این اثر تمرکز خواهیم کرد.

مهندس امیر بهادر عبدالمحمیدی با اشاره به تاثیر ثبت جهانی در ارتقا و توسعه بحث گردشگری بیان کرد: ثبت یک اثر را به تنهایی باید اتفاق خوبی در نظر بگیریم که باعث می‌شود راه‌آهن ایران در منطقه به عنوان یک برند مطرح باشد. از اینگونه پروژه‌ها در یونسکو فقط سه اثر به ثبت رسیده بود و راه‌آهن ایران چهارمین اثر بود که به عنوان میراث جهانی به ثبت رسیده است. موضوع ثبت می‌تواند در جذب گردشگر و توسعه گردشگری تاثیر زیادی داشته باشد و از پتانسیل‌هایی است که کشور دارد. در مورد مزایا و معایبی که این ثبت می‌تواند داشته باشد باید بگویم ثبت جهانی در ارتقا و توسعه بحث گردشگری بسیار مفید است و باعث

می‌شود کسانی که تا امروز به فکر سفر در این مسیر نبوده‌اند یا اطلاعی از این امر نداشتند را آگاه کند و تلنگری باشد برای این افراد تا از این اثر بازدید کنند.

در مورد آثاری مانند راه‌آهن سراسری ایران، یونسکو کمک‌های فنی، مالی و پشتیبانی‌های لازم را انجام می‌دهد و اگر اتفاقات ناگواری مثل جنگ روی دهد در این مواقع یونسکو کمک می‌کند تا این آثاری که ثبت شده‌اند در امان بمانند و خسارت نبینند.

تا آنجایی که اطلاع کسب کردم برخلاف آثار دیگر که کمیته یا دفتر صیانت از آن اثر در مجموعه میراث شکل می‌گیرد کمیته حفظ و صیانت از این اثر بزرگ با توافقی که بین راه‌آهن و میراث صورت گرفته، مقرر است در راه‌آهن باشد. البته با توجه به اقلیم‌ها، استان‌ها و شرایط متفاوت و این که در طول مسیر شرایط فرق می‌کند متولیان امر زیاد خواهد شد.

به نظرم کمیته مورد نظر هنوز تشکیل نشده است و یکی از اقدامات و موضوعات مهمی که باید هر چه زودتر انجام شود تشکیل کمیته مورد نظر و ساختار آن است. با توجه به این که مناطق مختلفی درگیر هستند به نظر می‌رسد باید کمیته‌های منطقه‌ای و ساختار آن‌ها را در نظر گرفت. همچنین مناطقی که آثاری در این اثر ثبت شده دارند باید متولیان و مسئولان این مناطق هم عضو این کمیته‌های منطقه‌ای شوند تا بتوان هم به صورت منطقه‌ای و هم مرکزی در راه‌آهن این کار صورت گیرد. برنامه‌های توسعه‌ای و هر کار دیگری که قرار است در طول یا حریم این اثر صورت گیرد باید زیر نظر این کمیته و مصوبه آن باشد.

راجع به ماهیت خود راه‌آهن شاید بتوان راه‌آهن سراسری را به دو بخش تقسیم کنیم: بخش محور جنوبی که از بندر امام شروع می‌شود و تا تهران می‌آید و بخش دوم راه‌آهن محور شمال که تا بندر ترکمن بوده و بعدها توسعه یافت و تا اینچه‌برون کشیده شد. بخش اول راه‌آهن که از بندر امام تا تهران است به جهت این که کل عملیات حمل و نقل بار ریل‌پسند در این مسیر انجام می‌شود از دیرباز نیز حائز اهمیت بوده است. با توجه به محدودیت فنی در مسیر اندیمشک - دورود باید افزایش ظرفیت ایجاد شود و با اطلاعاتی که کسب کردم کل روسازی مسیر تا به حال سه بار عوض شده و کارشناسان یونسکو هم در جریان قرار گرفته‌اند و با علم به

این موضوعات این اثر را برای ثبت در فهرست آثار قرار داده بودند. محور شمال و مرز اینچه‌برون اگر طبق برنامه‌های پیش‌بینی به آن میزان ظرفیت حمل بار برسد حائز اهمیت خواهد شد. محور شمال با توجه به جذابیت‌های گردشگری که دارد و قطارهای یک روزه و چند روزه گردشگری که در این مسیر سیر می‌کنند می‌تواند از این پس شاهد حضور گردشگران خارجی نیز باشد.

کیفیت کار این پروژه قابل تقدیر است

دکتر عباس قربانعلی‌بیک با اشاره به ارزش صنعتی مهندسی ثبت جهانی راه‌آهن سراسری ایران در یونسکو بیان کرد: صرف‌نظر از ارزش صنعتی و مهندسی این کار که بسیار بالاست خیلی از مستنداتی که در راه‌آهن بوده از بین رفته است و این حرکت می‌تواند باعث شود تا به مستندسازی بپردازیم. در زمان ناصرالدین شاه پیشنهادی از طرف مشیرالدوله شده بود تا خط آهن در مسیر تهران - مشهد کشیده شود و به نظر من هم اگر این مسیر هزار کیلومتری به جای مسیر جنوب - شمال کشیده می‌شد، هم از نظر زمانی و هم مالی خیلی کم‌هزینه تمام می‌شد. می‌دانیم که برای احداث راه‌آهن سراسری از قند و چای مردم عادی عوارض گرفته شد و معادل ۱۷۵ تن طلا هزینه این مسیر شده است و از نظر زمانی هم نزدیک ۱۰ سال طول کشید تا این پروژه به اتمام برسد.

این را هم اضافه کنم که مسیر بندر امام به تهران قابل توجیه است و آثار آموزشی هم داشته و باعث شد مرکز کشور به بنادر و آب‌های آزاد راه داشته باشد، اما ادامه آن و محور شمالی را در آن زمان قابل توجیه نمی‌بینم. یکی از ویژگی‌های محور شمالی جدا از این که اولویت داشته یا نه بحث گردشگری و قطارهای گردشگری که با استقبال خوبی روبه‌رو شده است و در بازدیدهایی که از این مسیر داشتیم نکاتی را شنیدیم که برای من بسیار جالب بود. جدا از ابعاد گردشگری، این اثر ابعاد مهندسی و فنی دارد که در زمان خودش شاهکار بوده است، کیفیت کار این پروژه قابل تقدیر است و برای مجموعه راه‌آهن نکات آموزنده زیادی وجود دارد که می‌توان در پروژه‌های جدید یا در برنامه‌های توسعه‌ای از آن استفاده کرد.

تاثیر ثبت جهانی در جذب گردشگر

مهندس کاشفی با بیان این موضوع که ظرفیت بسیار خوبی برای گردشگری دارا هستیم گفت: ابتدا به همه کسانی که طی این سال‌ها با تلاش‌هایشان

لکوموتیو؛ از کمبود تا ضعف‌های تعمیر و نگهداری و برنامه‌ریزی

عرفان قربانعلی، مهدی عبدالملکی

کارشناسان حمل و نقل

یکی از عواملی که ادعا می‌شود در حال حاضر بر عملکرد بخش حمل و نقل ریلی کشور تأثیر منفی گذاشته است، کمبود لکوموتیو است. برای بررسی این موضوع لازم است دو اصطلاح ناوگان در سرویس و ناوگان در گردش تعریف شوند. منظور از ناوگان در سرویس آن دسته از وسایل حمل و نقل ریلی می‌باشد که عملاً در حال کار در شبکه ریلی هستند و منظور از ناوگان در گردش نیز مجموع وسایل نقلیه ریلی در سرویس، منتظر سرویس و تحت تعمیرات کوتاه مدت است. در نمودار زیر تعداد واگن و لکوموتیو در گردش در نظر گرفته شده است. این نمودار نشان می‌دهد به ازای هر لکوموتیو باری یا مسافری چند واگن باری یا مسافری در کشورهای مختلف وجود دارد. شایان ذکر است این نسبت به عواملی مانند کاربری راه‌آهن در یک کشور، توپوگرافی و شرایط جغرافیایی منطقه، برقی یا دیزل بودن لکوموتیوها و همچنین نیروی کشش لکوموتیوها وابسته است. در کشورهای مختلف دنیا به‌طور متوسط به ازای هر ۵۰ واگن باری یک لکوموتیو باری و به ازای هر ۲۴ واگن مسافری یک لکوموتیو مسافری وجود دارد.

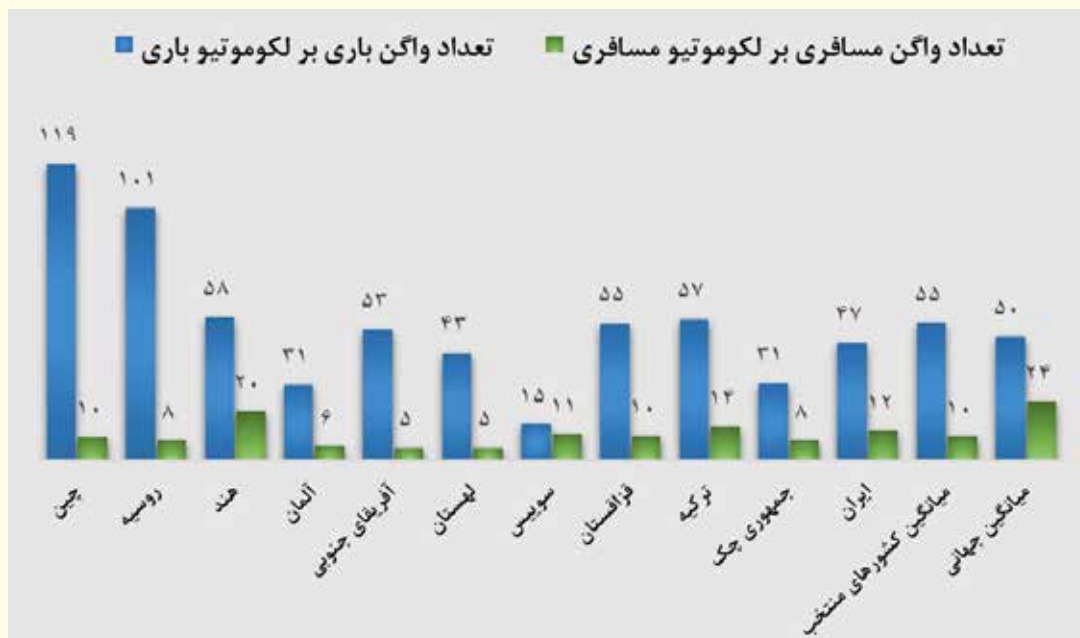
حرکت سبب بهبود روند بهره‌وری، با صرف هزینه بسیار کمتر خواهد شد.

آمار فوق، نشان دهنده تعداد ماهیانه لکوموتیوهای در سرویس و در گردش در سال ۱۳۹۹ می‌باشد. همانطور که در جدول مشاهده می‌شود با وجود کاهش شدید مسافر به علت شیوع ویروس کرونا و اجرای پروتکل‌های فاصله‌گذاری اجتماعی، تعداد ۴۷ لکوموتیو و در واقع ۸ درصد از کل لکوموتیوهای در سرویس خارج شده‌اند. این افت محسوس نشان‌دهنده عدم استفاده از ۲۰۰۰ میلیارد تومان سرمایه روز کشور محسوب می‌شود.

در حال حاضر حدود ۳۰ درصد از لکوموتیوهای موجود در کشور در مالکیت بخش خصوصی و ۷۰ درصد لکوموتیوها در مالکیت شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران می‌باشد. این در حالیست که سیر تمامی این لکوموتیوها در اختیار شرکت راه‌آهن بوده و همانطور که در نمودار نشان داده شده مشکل اصلی کمبود لکوموتیو گرم است که با رفع ضعف‌های موجود در تعمیر و نگهداری و همچنین برنامه‌ریزی مناسب و جامع سیر و حرکت تا حد مطلوبی قابل حل می‌باشد.

با این اطلاعات می‌توان نتیجه گرفت که شاخص نسبت واگن به لکوموتیو در راه‌آهن ایران، در بخش باری در حد متوسط جهانی و در بخش مسافری بسیار بهتر از متوسط جهانی است. همچنین این نمودار نشان می‌دهد که نسبت مذکور در بخش باری ایران، از کشورهای روسیه، چین و هند به عنوان سه الگوی موفق ریلی دنیا بهتر است. معنی این تحلیل این است که ادعای کمبود لکوموتیو در ایران نادرست است و مشکل اصلی در این زمینه، استفاده نامناسب از موجودی لکوموتیو کشور است. ضعف راه‌آهن ایران در زمینه لکوموتیو از مشکلات تعمیر و نگهداری و همچنین برنامه‌ریزی سیر و حرکت ناشی می‌شود. در انتهای سال ۱۳۹۹ تعداد لکوموتیوهای در سرویس باری ۷ درصد، مسافری ۱۴ درصد و مانوری ۳ درصد نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۹ کاهش داشته است. خروج این لکوموتیوها از سیر به بهره‌وری حمل و نقل ریلی آسیبی جدی وارد کرده است. بدون شک برقی کردن خطوط و استفاده از لکوموتیوهای برقی و همچنین افزایش تعداد لکوموتیوها می‌تواند زمینه‌ساز رشد بهره‌وری شود. اما تعمیر و نگهداری صحیح لکوموتیوهای موجود و مدیریت مناسب سیر و

باعث شدند تا اثر به ثبت جهانی برسد تبریک می‌گوییم. این ثبت جهانی باعث شد تا رویکرد جدیدی در گردشگری ریلی ایجاد شود. بنده راهنمای قطارهای گردشگری بوده و در حوزه گردشگری ریلی فعال هستم و تورهای مختلفی را برگزار می‌کنیم. از همکاران آلمانی‌زبان در همین مدت کوتاه پیام‌هایی را دریافت کردم که خیلی تمایل نشان دادند تا هر چه زودتر بتوانند تورهایی را در این مسیر برای گردشگران اروپایی برگزار کنند و این نشان می‌دهد که ثبت جهانی یک اثر چقدر می‌تواند در جذب گردشگر تأثیرگذار باشد. همچنین درخواست‌های متعددی داشتم که علاقه‌مند بودند برنامه حرکت قطارهای گردشگری در این مسیر را داشته باشند که متأسفانه در حال حاضر به‌خاطر محدودیت‌های کرونا حرکت این قطارها میسر نیست. همین دو اتفاق نشان‌دهنده این است که ظرفیت بسیار خوبی را دارا هستیم و طبق برآوردهایی که شده وقتی اثری ثبت جهانی می‌شود سالانه حدود ۱۰ هزار نفر به بازدیدکنندگان از آن اثر افزوده می‌شود. بنابراین شرکت‌هایی که قطارهای مسافری و گردشگری دارند باید از همین الان برنامه‌های توسعه‌ای خود را تهیه کنند و آمادگی لازم را برای استقبال از این اتفاق خوب داشته باشند. دیده شدن بحث گردشگری در کنار خط راه‌آهن مهندس مرادی‌فرد با تأکید به مباحث توسعه گردشگری آبی و ورزش‌های آبی بیان کرد: بحث‌های گردشگری که در استان‌های خوزستان و لرستان به‌خصوص لرستان دیده می‌شود وجود آبشارهای زیبایی است که راه‌آهن از کنار آن‌ها عبور می‌کند مثل آبشار بیشه یا آبشار شوپک که نزدیک ایستگاه تله‌زنگ مابین استان‌های لرستان و خوزستان قرارداد یا پل‌هایی که در زمان جنگ تحمیلی ساخته شد و حتی بحث بوم‌گردی که می‌توان در کنار خط راه‌آهن دید. خیلی از زمین‌هایی که در حریم راه‌آهن قرار دارند مالک آن‌ها راه‌آهن است و راه‌آهن می‌تواند با امضای توافق‌نامه‌هایی با سازمان‌های مربوطه برای کسانی که علاقه‌مند به بحث بوم‌گردی در کنار خط راه‌آهن هستند تسهیلاتی در نظر بگیرد. مساله دیگر بحث گردشگری در رودخانه‌ها و ورزش‌های آبی است که راه‌آهن از کنار این رودخانه‌ها عبور می‌کند و همه این پتانسیل‌ها را می‌توان فعال‌تر کرد و گردشگری بیشتری را جذب کرد. ما در وزارت نیرو بحث گردشگری آبی و ورزش‌های آبی در مخازن سدها را در دست اقدام داریم که این نیز می‌تواند در بحث جذب گردشگر موثر باشد.



مشکل پیدا می‌کند، به صورت میانگین حدود ۳۰ الی ۵۰ واگن متصل به آن از سیر باز می‌مانند. در نتیجه عدم‌النفع حاصل از آن گریبان مالکین واگن، لکوموتیو و شرکت راه‌آهن و صاحبان بار را خواهد گرفت. با افزایش خرابی‌ها، بهره‌وری واگن‌های باری در سطح شبکه کاهش می‌یابد و از جذابیت حمل و نقل ریلی بار کاسته می‌شود.

جذابیت برای ورود به حوزه حمل و نقل ریلی برای سرمایه‌گذاری که بخواهد سرمایه خود را در حوزه باری ریلی تزریق کند وابسته به سیر روزانه واگن‌ها و نرخ حمل بار می‌باشد. با کاهش سیر ناشی از مشکلات لکوموتیو در کشور و در نتیجه کاهش درآمد واگن‌های باری، سرمایه‌گذاران به سمت صنایع جایگزین از جمله حمل و نقل جاده‌ای روانه خواهند شد.

حال راه حل این چالش بزرگ چیست؟

شرکت راه‌آهن به عنوان متولی سیر لکوموتیوهای بخش خصوصی و دولتی می‌تواند گام‌های مهمی در راستای کاهش این احساس کمبود لکوموتیو بردارد. یکی از این گام‌ها تحلیل مشکلات و خرابی‌ها لکوموتیوها می‌باشد. در همین راستا باید کمیته‌ای متشکل از نمایندگان اداره کل سیر و حرکت، نمایندگان اداره کل کشش، نمایندگان شرکت‌های مالک لکوموتیو، نمایندگان شرکت‌های پیمانکار تعمیراتی، خبرگان در حوزه لکوموتیو، خبرگان دانشگاهی در حوزه لکوموتیو، نمایندگان سازندگان و مونتاژکنندگان لکوموتیو داخلی، نمایندگان سازندگان داخلی و واردکنندگان عمده قطعات و تجهیزات لکوموتیو با هدف افزایش سیر لکوموتیوها تشکیل شود و از روش‌های مختلف عارضه یابی از جمله RCA و دیگر روش‌های مشابه استفاده نموده تا خرابی‌ها کاهش و سیر لکوموتیوها در شبکه افزایش یابد.

در این تحلیل‌ها که باید بر اساس استفاده از لکوموتیوها در نواحی مختلف راه‌آهن باشد، مشخص می‌شود این لکوموتیوها در چه نواحی و به چه علت خراب شده‌اند و راه حلی برای توزیع مناسب لکوموتیوها به منظور کاهش خرابی‌ها اندیشیده شود.

یکی از موضوعاتی که منجر به احساس کمبود لکوموتیو در کشور شده، خرابی‌های زیاد آنها در بلاک‌ها و ایستگاه‌های راه‌آهن در نواحی است. این خرابی‌ها چه از منظر بخش باری و چه از منظر بخش مسافری منجر به زیان بخش خصوصی و خود شرکت راه‌آهن شده است. زمانی که خرابی لکوموتیوها در بلاک اتفاق می‌افتد، لکوموتیو دیگری باید به صورت منفرد به آن بلاک اعزام شود و قطار فوق را امداد نماید. این موضوع علاوه بر افزایش زمان سیر آن قطار، منجر به تداخل برنامه‌های دیگر قطارها می‌شود ضمن اینکه لکوموتیو دیگر که برای امداد قطار معیوب اعزام می‌شود نیز از سیر دیگر قطارها باز می‌ماند. بدیهی است تمامی این موارد عدم‌النفع برای مالکین لکوموتیو، واگن‌های باری و مسافری را به دنبال دارد.

در سال ۱۳۹۹ بیش از ۴۰۰ نوع خرابی در لکوموتیوها ثبت شده است که بیش از ۲۱ هزار مرتبه لکوموتیوها را متوقف ساخته است. بیش از ۷۰ درصد این خرابی‌ها مربوط به خرابی‌های برقی و موتوری می‌باشد که هر خرابی به طور متوسط در حدود ۱ ساعت و ۲۳ دقیقه هر لکوموتیو را متوقف ساخته است. با احتساب اجاره ساعتی هر لکوموتیو و با احتساب میزان خرابی‌های ثبت شده، تنها در سال ۱۳۹۹، به صورت میانگین عددی در حدود ۴۰ میلیارد تومان خسارت مستقیم به دلیل خرابی‌ها و توقفات لکوموتیوها مستقیماً به راه‌آهن و شرکت‌های مالک لکوموتیو وارد شده است. این تنها خرابی لکوموتیو است و تبعات عدم‌النفع این خرابی‌ها برای سه ضلع مالکین لکوموتیو، مالکین واگن‌های باری و مالکین واگن‌های مسافری رقم قابل توجه‌تری است. در بخش مسافری تأخیرات ناشی از خرابی‌ها، سبب کاهش رضایت مسافران می‌شود و در بلندمدت، دیدگاه آنها را نسبت به عملکرد حمل و نقل ریلی تغییر می‌دهد. تغییر نگرشی که نسبت به راه‌آهن صورت می‌گیرد به راحتی قابل تغییر نیست و در بلندمدت کاهش مسافران را به دنبال دارد. این کاهش مسافر بعضاً به صورت مستقیم و بعضاً به صورت غیر مستقیم صورت می‌گیرد. کاهش مسافر به صورت غیر مستقیم غالباً از طریق انتقال تجارب نامناسب مسافران قبلی به سایرین رخ می‌دهد.

در بخش باری نیز به همین صورت است. زمانی که لکوموتیو به هر دلیلی

تعداد لکوموتیوها در سال ۱۳۹۹

ماه	تعداد لکوموتیو مانوری در سرویس	تعداد لکوموتیو باری تردد در سرویس	تعداد لکوموتیو مسافری محلی در سرویس	جمع در سرویس	تعداد لکوموتیو در گردش
فروردین	۱۲۴	۳۲۹	۱۲۷	۵۸۰	۶۴۴
اردیبهشت	۱۲۳	۳۲۹	۱۳۱	۵۸۳	۶۵۵
خرداد	۱۲۲	۳۱۰	۱۳۰	۵۶۲	۶۴۸
تیر	۱۲۱	۳۰۲	۱۲۶	۵۴۹	۶۳۸
مرداد	۱۲۱	۲۹۶	۱۱۷	۵۳۴	۶۲۵
شهریور	۱۱۹	۳۱۱	۱۰۵	۵۳۵	۶۱۶
مهر	۱۱۸	۳۰۰	۹۹	۵۱۷	۶۰۴
آبان	۱۲۰	۲۹۷	۹۸	۵۱۵	۶۰۳
آذر	۱۲۲	۳۰۹	۹۵	۵۲۶	۶۰۸
دی	۱۲۳	۳۰۰	۹۵	۵۱۸	۶۰۲
بهمن	۱۲۰	۳۰۲	۹۶	۵۱۸	۵۹۵
اسفند	۱۲۰	۳۰۵	۱۰۸	۵۳۳	۶۱۱
			افت تعداد	۴۷	۳۳
			درصد افت تعداد	٪۸	٪۵

وضعیت فعلی لکوموتیوها خواهد شد.

موضوع مهمی که این روزها شرکت‌های مالک لکوموتیو را تحت‌الشعاع قرار داده است، تأخیر شرکت راه‌آهن در پرداخت معوقات آن‌ها است که منجر به ایجاد مشکل نقدینگی برای این شرکت‌ها شده و در همین راستا شرکت‌های مالک لکوموتیو نیز توان پرداخت معوقات پیمانکاران را ندارند که فوراً باید مورد بازنگری قرار بگیرد.

استفاده از ظرفیت‌های نرم‌افزاری در اداره کل سیر و حرکت راه‌آهن برای تشکیل بهینه قطارها و در نتیجه بهبود سیر لکوموتیوها نیز گامی مهم در جهت بهبود بهره‌وری لکوموتیوها موجود می‌باشد.

توزیع لکوموتیوهای با خرابی کمتر در نواحی پرتردد از جمله نواحی یزد، اصفهان، هرمزگان، شرق، خراسان، تهران و لرستان که بیشترین میزان توقفات را به خود اختصاص داده‌اند به این دلیل که حجم ترافیک باری این مناطق زیاد است و با خرابی لکوموتیو در این نواحی آثار آن، شبکه را تحت تأثیر قرار خواهد داد. برنامه‌ریزی شرکت راه‌آهن برای ایجاد مشوق‌های مالی با بهره‌گیری از تجارب موفق کشورهای مختلف برای واردات و داخلی‌سازی لکوموتیوهای برقی و لکوموتیوهای هیبرید (برقی-دیزلی) و هیدروژنی که منجر به دگرگون نمودن فضای فعلی صنعت حمل و نقل ریلی و لکوموتیوها خواهد شد.

تشکیل کمیته‌ای با حضور نمایندگان عالی رتبه شرکت راه‌آهن، شرکت‌های سازنده و شرکت‌های مالک لکوموتیو به منظور تسریع در بازسازی لکوموتیوهای از گردش خارج شده فعلی و به کارگرفتن تمام ظرفیت‌ها برای بازگرداندن این لکوموتیوها به سیر که منجر به افزایش تعداد لکوموتیوهای فعلی و در نتیجه سیر مطلوب‌تر واگن‌های باری در شبکه ریلی خواهد شد. نظارت دقیق و افزایش نقش حاکمیتی شرکت راه‌آهن بر وضعیت فعلی پیمانکاران تعمیراتی و تصویب دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌های مرتبط جهت افزایش کیفیت تعمیرات لکوموتیوها نیز از موضوعات مهمی است که افزایش سیر لکوموتیوها را در پی خواهد داشت.

تغییر مهمی که می‌بایست در حوزه سیاست‌گذاری در راه‌آهن انجام شود این است که راه‌آهن، باقی لکوموتیوها (۷۰ درصد) را که در مالکیت دولت قرار دارند به بخش خصوصی واگذار نمایند. اساساً بخش خصوصی به دنبال افزایش بهره‌وری و درآمدزایی است و یقیناً به نحو بهتری تعمیر و نگهداری را انجام خواهد داد.

استفاده از سیستم تشویق و تنبیه برای پیمانکارهای تعمیراتی بر اساس عملکرد لکوموتیوهایی که در دست تعمیر دارند روشی است که می‌تواند لکوموتیوها را از وضعیت اسفبار فعلی نجات دهد. با اجرای این روش، پیمانکارانی با کیفیت بالاتر و همچنین خرابی لکوموتیو کمتری خواهیم داشت.

استفاده از سیستم تشویق و تنبیه برای نواحی در بهره‌برداری از لکوموتیوها نیز یکی از موضوعاتی است که می‌تواند منجر به دقت بیشتر در بهره‌برداری، کاهش خرابی‌ها و افزایش بهره‌وری لکوموتیوها گردد. این موضوع از طریق دفتر مدیریت عملکرد در شرکت راه‌آهن، قابل انجام است. تامین مشوق‌های مالی برای افزایش خرید لکوموتیو توسط شرکت‌های سرمایه‌گذار از سوی راه‌آهن با هماهنگی وزارتخانه‌های ذیربط نیز از موضوعاتی است که منجر به بهبود وضعیت فعلی لکوموتیوها خواهد شد. ایجاد فضایی برای ورود شرکت‌های دانش‌بنیان و سازندگان مطرح قطعات در کشور به منظور تولید و افزایش کیفیت قطعات برای لکوموتیوها با استفاده ظرفیت‌های حمایتی توسط وزارت صمت نیز منجر به افزایش کیفیت لکوموتیوهای مورد استفاده خواهد شد. موضوع ایجاد هماهنگی شرکت راه‌آهن با اتاق بازرگانی و وزارت صمت و گمرکات کشور به منظور تسریع در واردات قطعات مهم لکوموتیوها و همین‌طور ایجاد هماهنگی به منظور دور زدن تحریم‌ها و واردات قطعات با کیفیت در لکوموتیوها نیز می‌بایست در دستور کار شرکت راه‌آهن قرار بگیرد. ایجاد نقدینگی و مشوق‌های مالی برای افزایش خرید لکوموتیو توسط شرکت‌های مالک لکوموتیو فعلی و مالکین واگن توسط راه‌آهن با ایجاد هماهنگی با وزارتخانه‌های ذیربط نیز از موضوعاتی است که منجر به بهبود

 آهن ریل کاران مدیرعامل: حسن منجزی پور تلفن: ۰۶۱-۳۲۲۷۴۵۱۵ نمابر: ۰۶۱-۳۲۲۷۴۵۱۵	 ترکیب حمل و نقل سرپرست: علی ادریسی تلفن: ۰۶۶۹۱۵۱۸۳-۵ نمابر: ۰۶۶۹۱۵۱۸۷	 ریل سیر کوثر مدیرعامل: سید حسین هاشمی تلفن: ۵۷۸۵۱ نمابر: ۵۷۸۵۱ داخلی ۸	 قطارهای مسافری و باری جوپار مدیرعامل: محمد کریمی تلفن: ۴۴۲۸۱۶۱۰-۲ نمابر: ۴۴۲۸۱۶۱۳	 راه آهن حمل و نقل مدیرعامل: عباداله فروزش تلفن: ۰۶۶۴۲۴۹۰۰-۱۲ نمابر: ۰۶۶۴۲۱۲۱۶
 توکا کَشَش مدیرعامل: مهر داد روشن تلفن: ۰۳۱-۳۶۷۳۴۴۰۱-۲ فکس: ۰۳۱-۳۶۷۳۴۴۰۳	 راهوار نیرو آریا مدیرعامل: مسعود استاد عظیم تلفن: ۴۴۸۸۱۷۷۰ نمابر: ۸۸۱۹۸۶۹۰	 آسیا سیرارس مدیرعامل: سجاد شیر محمدلو 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	 حمل و نقل چندوجهی سایپالجستیک مدیرعامل: فریور رنجبران تلفن: ۵۵۲۵۰۹۳۱-۷ نمابر: ۵۵۲۴۸۷۸۲	 توسعه حمل و نقل ریلی پارسیان مدیرعامل: سیدعلیرضا حسینی طباطبایی تلفن: ۷۵۴۶۲۰۰۰ نمابر: ۲۶۲۹۴۴۱۳	 حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی ج.ا. مدیرعامل: اسداله غلام پور تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰ نمابر: ۸۸۳۰۳۹۵۳	 حمل و نقل بین‌المللی کشتیرانی برادران مجدپور مدیرعامل: مجید مجدپور تلفن: ۸۸۳۴۷۴۴۷ نمابر: ۸۸۳۰۳۳۴۱
 سمند ریل مدیرعامل: امیررضا طاهریان تلفن: ۴۴۷۸۰۱۹۵ نمابر: ۴۸۲۷۹۳۲۹	جهت سفارش تبلیغات در ماهنامه تأسیسات راه آهن (بالاست) 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
 حمل و نقل 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: علی قبادی تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۱-۳ نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶	 سینا ریل پارس مدیرعامل: حامد نوروزی تلفن: ۴۶۱۰۰۹۸۰-۹ نمابر: ۴۶۱۰۰۹۸۰-۹



تجهيزات ناوگان
ریلی البرز نیرو
مدیرعامل:
قاسم عبداللہی

تلفن: ۸۸۷۰۵۷۰۷
نمبر: ۸۸۵۵۲۸۹۸



نورالرضا
مدیرعامل:
محمد درگاہی

تلفن: ۸۸۸۰۰۹۳۵
نمبر: ۸۸۹۰۹۷۷۵



مہتاب سیرجم
مدیرعامل:
ناصرغفری

تلفن: ۸۸۸۱۳۹۷۸-۸۰
نمبر: ۸۸۳۲۲۲۶



ریل ترابر سبا
مدیرعامل:
سید جواد ساداتی

تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴
نمبر: ۸۸۷۲۴۹۸۹



راہ آہن شرقی بنیاد
مدیرعامل:
علی اصغر وفاجو

تلفن: ۴۱۴۶۸۰۰۰
نمبر: ۸۸۵۳۱۵۶۹



کوہہ مینا
حمل و نقل چندوجهی مینا
شرکت حمل و نقل
چند وجهی مینا
مدیرعامل: سید مرتضی
علی احمدی

تلفن: ۲۳۱۵۴۱۸۲
نمبر: ۲۳۱۵۴۱۸۲



رہیویان سایناتجارت
ابریشم (رستا)
مدیرعامل: سیدجلیل
سیدحسنی

تلفن: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱
نمبر: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱



پارسیان ریل شرق
مدیرعامل:
محمد رضا احمدی بھروز

تلفن: ۲۲۷۸۴۰۲۶
نمبر: ۲۲۷۸۴۰۶۲



ناوگان ریل
الوند نیرو
مدیرعامل:
خشایار حسینی

تلفن: ۸۸۷۶۰۸۷۷
نمبر: ۸۸۷۶۹۵۷۳



پرسی ایران گاز
مدیرعامل:
حمیدرضا حدادی

تلفن: ۸۸۹۰۰۱۴۱-۷
نمبر: ۸۸۹۰۵۹۵۱



سیمرغ آہنین
مدیرعامل:
محمود قیام

تلفن: ۵۵۴۶۴۶۰۱
نمبر: ۵۵۶۶۸۵۴۱



راہبر سیر سمنگان
مدیرعامل:
محمد اسلامی

تلفن: ۰۵۱-۳۲۲۵۳۰۰۶
نمبر: ۰۵۱-۳۲۲۵۳۰۰۶



چرخ ریل راہبر
مدیرعامل:
حمید محمد ظاہری

تلفن: ۵۵۳۹۹۳۵۰
نمبر: ۵۵۳۹۹۳۵۰



پارس لاریم
مدیرعامل:
مژگان حیدری نژاد

تلفن: ۸۸۵۷۸۱۸۵
نمبر: ۸۸۳۶۳۹۹۱



تجارت کوشش
سپاہان
مدیرعامل:
شکراہ شفیع زادہ

تلفن: ۰۳۱-۳۶۷۰۱۱۶۱
نمبر: ۰۳۱-۳۶۶۹۴۹۹۴



لکوموتیو ریل اروند
مدیرعامل:
نادر زائری

تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۱-۲
نمبر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



سفیر ریل آسیا
مدیرعامل:
محمد خان احمدی

تلفن: ۴۳۴۵۷
نمبر: ۸۶۰۷۱۷۳۱



مهندسی و بازرگانی
راہیان عصر دایا
مدیرعامل:
مرجان عالیوند

تلفن: ۶۶۱۲۱۱۷۴
نمبر: ۶۶۱۲۱۱۸۲



ماربین (قطار سبز)
مدیرعامل:
محمود امامی

تلفن: ۸۸۸۴۰۵۲۰
نمبر: ۸۸۸۲۹۴۲۴



صدر کاریکا
مدیرعامل:
داوود فولادی

تلفن: ۰۸۶-۳۳۶۲۴۵۹۵
نمبر: ۰۸۶-۳۴۱۲۰۳۰۱



میتالورژی ایندکیمستری
پرودکت پارس
مدیرعامل:
کابلاندی ایتیکنوف

تلفن: ۸۸۶۶۰۳۴۹
نمبر: ۸۸۶۶۷۹۵۳
نمبر: ۸۸۱۰۱۲۰۴



گھر ترابر سیرجان
مدیرعامل:
امیرعلی نجمی نوری

تلفن: ۸۸۹۸۴۱۸۲
نمبر: ۸۸۹۸۴۱۸۲



راہ آہن کشش
مدیرعامل:
جواد طاہر افشار

تلفن: ۶۶۹۳۹۴۴۰
فکس: ۶۶۹۱۶۱۸۸



بہین لجستیکا ایرانیان
مدیرعامل:
جواد گاردان پور

تلفن: ۲۲۹۱۲۲۹۵
نمبر: ۲۲۹۱۲۳۵۷



تعمیرات و توسعه بہرہ
برداری ریلی مینا
مدیرعامل:
سینا عباسی

تلفن: ۲۳۱۵۲۲۳۹
نمبر: ۵۵۶۵۰۶۵۲

 آلتین ریل گلستان مدیرعامل: رجب فزاق تلفن: ۰۱۷ - ۳۳۳۷۶۶۴۰ نمابر: ۰۱۷ - ۳۲۲۴۲۱۵۵	 نوبین صنعت رجا NOVIN SANAT RAJA نوبین صنعت رجا 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: ۹۱۰۶۸۸۶ نمابر: ۴۳۸۵۳۷۵۵	 فنی و مهندسی کیان صنعت شهپاز مدیرعامل: مهدی شرقی تلفن: ۵۵۱۲۵۸۲۳ نمابر: ۵۵۱۲۶۰۲۴
 احیاء ریل ایرانیان احیاء ریل ایرانیان مدیرعامل: مرتضی رجبی تلفن: ۸۸۴۷۱۹۵۸ نمابر: ۸۸۴۰۳۹۶۸	 پرتو بار فرار فارس پرتو بار فرار فارس مدیرعامل: مهرداد نجانی محرمی تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶ نمابر: ۸۸۸۷۹۱۷۸	 ستاره ریل زر مدیرعامل: احمد توری طهرامند تلفن: ۸۸۷۳۰۹۰۱ نمابر: ۸۸۷۳۲۰۰۹	 نیروی کشش ریلی پرس مدیرعامل: بهیار صنوبری تلفن: ۸۶۰۸۳۷۸۳ نمابر: ۸۸۸۵۰۶۲۹	 سپهر زاوه طوس مدیرعامل: محمی الدین صبوخی تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۳۸۳ نمابر: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۴۵۰
 مشاور گستران صنعت آدونیس مدیرعامل: امیررضا زارع زاده تلفن: ۲۶۱۴۹۶۸۵ نمابر: ۲۶۱۴۹۶۵۴	 صبا دریا مدیرعامل: اسماعیل حسینی تلفن: ۴۴۹۴۲۷۴۹ نمابر: ۴۴۹۴۲۶۴۲	 مبنا نیرو محرکه مدیرعامل: شهرام پوراسد مهربانی تلفن: ۲۲۸۸۶۸۵۳ نمابر: ۲۲۸۸۶۸۵۲	 آلتین کاروان توران مدیرعامل: فرشید خوارزمی تلفن: ۰۷۶-۳۳۶۸۶۷۶۳ نمابر: ۰۷۶-۳۳۶۸۶۵۷۸	 خاور زمین طوس مدیرعامل: معین صباغی تلفن: ۰۵۱-۳۳۴۴۶۹۰۰ نمابر: ۰۵۱-۳۳۴۴۶۹۰۰
 نیرو صنعت روزبه مدیرعامل: فرزاد عدوبند تلفن: ۵۵۱۲۵۹۵۰ نمابر: ۸۹۷۷۶۱۰۸	 رسان ریل پارس مدیرعامل: امین پور برخوردار تلفن: ۸۸۷۵۷۸۰۴ نمابر: ۸۸۵۰۰۶۳۴	 ریل ترابر توس مدیرعامل: حمیدرضا رستگار مقدم تلفن: ۰۵۱ - ۳۷۶۸۷۹۸۹ نمابر: ۰۵۱ - ۳۷۶۸۷۹۸۹	 بهینه ترابر آژور مدیرعامل: سمانه علیپور خوبده تلفن: ۸۸۷۵۷۸۰۵ نمابر: ۸۸۵۰۰۶۳۴	 پیام ترانس مدیرعامل: روح الله محمودی تلفن: ۸۶۰۳۶۷۴۱ نمابر: ۸۶۰۳۶۷۵۲
 اصفهان کفریز مدیرعامل: علی ابدالی تلفن: ۰۳۱-۳۶۶۵۰۰۶۱-۳ فکس: ۰۳۱-۳۶۶۵۰۰۶۱	 نیرو صنعت روزبه مدیرعامل: روزبه معصومی تلفن: ۷۷۹۷۷۲۸۹ فکس: ۷۷۹۴۵۱۸۳	 حمل و نقل ترکیبی بهین ایرانیان مدیرعامل: ایوب خزایی تلفن: ۲۲۹۷۶۳۱۰ فکس: ۲۲۹۷۶۳۴۰	 صدرا گستر رایکا مدیرعامل: حسن معصوم وند هل آباد تلفن: ۵۵۳۸۲۲۸۶ فکس: ۵۵۱۲۵۸۱۱	 پیشتاز راه و شهر مدیرعامل: مجید فغانی تلفن: ۶۵۰۱۰۴۶۵



توسعه ناوگان ریلی مینا

مدیرعامل:
نریمان مطهری

تلفن: ۳-۸۱۹۸۱۰۰۱
فکس: ۲۶۴۰۴۴۱۶



صنعت ریلی ساتراپ

مدیرعامل:
سیامک سراج اکبری

تلفن: ۶-۸۸۵۴۴۷۷۵
فکس: ۸۸۷۴۶۸۴۴



alibaba.ir

علی بابا

مدیرعامل:
میرنیمافاضی

تلفن: ۲۴۵۸۰۰۰۰
فکس: ۲۴۵۸۰۹۹۹



سپهران ریل راسا

مدیرعامل:
مهدی جمشیدیان

تلفن: ۴۱۹۸۹۰۰۰
(داخلی ۹۶۵۰)
فکس: ۸۸۷۲۸۵۶۴



شرکت نگین رز خراسان

مدیرعامل:
محمدرضا تقفدی

تلفن: ۵۱-۳۳۰۱۱
فکس: ۵۱-۳۳۰۱۱



گروه صنعت آذریا تجارت

مدیرعامل:
یوسف رحیمی

تلفن: ۸۸۸۱۲۷۰۵
فکس: ۸۸۸۱۲۷۱۱

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	۵۳.۰۰۰.۰۰۰ ریال
۲- چاپ آگهی دوم جلد	۴۴.۲۰۰.۰۰۰ ریال
۳- چاپ آگهی ماقبل آخر	۳۷.۵۷۰.۰۰۰ ریال
۴- چاپ آگهی صفحات داخلی	۳۱.۰۰۰.۰۰۰ ریال
۵- چاپ آگهی ۱/۲ صفحه	۱۵.۵۰۰.۰۰۰ ریال
۶- چاپ آگهی ۱/۴ صفحه	۸.۸۰۰.۰۰۰ 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.



طرح جلد: الهام زرقانی

شماره تلفن و آدرس نمایندگی ها :

اراک: ۰۸۶۳۳۱۲۰۰۳۶ اصفهان: ۰۳۱۳۶۹۱۲۷۷۲۶
 اهواز: ۰۶۱۳۵۷۱۹۰۱۱ سیرجان: ۰۳۴۴۲۲۰۶۰۳۵
 بهشهر: ۰۱۱۳۴۷۳۱۵۱۹ تبریز: ۰۴۱۳۴۴۴۷۰۴۸
 بندر عباس: ۰۲-۰۷۶۳۳۷۵۶۸۲۱ و ۰۷۶۳۳۷۵۲۲۲۰
 سرخس: ۰۵۱۳۴۵۲۳۳۳۴ و ۰۵۱۳۴۵۲۹۱۰۱
 مشهد(شهید مطهری ، طبس ، سنگان): ۰۵۱۳۷۳۱۴۷۸۶
 یزد و بافق: ۰۳۵۱۳۷۲۴۲۷۷۶ کرمان و زرنده: ۰۳۴۳۳۴۳۴۸۹۰
 کرمانشاه: ۰۸۱۳۳۴۲۱۸۵۵۹ زنجان: ۰۲۴۳۳۷۴۰۹۱۱
 شاهرود: ۰۲۳۳۳۳۶۰۶۹۰ قزوین: ۰۲۸۳۳۵۵۸۸۱۴

اولین و بزرگترین شرکت
 حمل و نقل ریلی
 بخش خصوصی

انبار توشه تهران : میدان راه آهن، خیابان شوش غربی
 جنب بانک ملی ، شعبه راه آهن : ۵۵۶۶۳۳۵۰ الی ۵۲

پل تخلیه مواد معدنی قلّه :
 بندر عباس: مجاور درب غربی اسکله شهید رجایی



شرکت راه آهن حمل و نقل
 Railway Transportation Company



پیشرو در ترانزیت ریلی

پیشگام در حمل و نقل چندوجهی



تلفن (۱۲ خط): ۰۲۱-۶۶۴۲۴۹۰۰ فکس: ۰۲۱-۶۶۴۲۱۲۱۶ انبار توشه: ۰۲۱-۵۵۶۶۳۳۵۰-۲

تهران ، خیابان کارگر شمالی ، خیابان نصرت ، پلاک ۱۴ کد پستی: ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴ وب سایت: www.rwt.ir ایمیل: info@rwt.ir



فرمانده نوظهور
حمل و نقل ریلی
داخلی و بین المللی

دارنده نخستین ناوگان ریلی مسطح ۲۶ متری



تهران، میدان آرژانتین، خیابان احمد قصیر
(بخارست)، پلاک ۳۸، طبقه ۹، واحد ۳۶
کد پستی: ۱۵۱۳۷۵۵۵۶۵
☎ ۰۲۱ ۴۱ ۹۸ ۹۹ ۵۵ ☎ ۰۲۱ ۸۸۷۲ ۸۵ ۶۷
✉ info@sepahran.com 🌐 www.sepahran.com



www.kafiriz.com

Monobloc
Railway Wheels

اولین تولیدکننده ملی
چرخ مونوبلوک در ایران