

فصلنامه انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی
و خدمات وابسته. شماره ۵۱ پاییز ۱۴۰۰

نمای حمل و نقل ریلی

فصلنامه انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته. شماره ۵۱ پاییز ۱۴۰۰

نبض نیروی کشش موجود به شماره افتاده

**ضرورت هم‌دلی و همراهی بخش خصوصی و راه‌آهن
برای حل چالش‌ها و اعتلای صنعت حمل و نقل ریلی کشور**

عدم آزادسازی قیمت بلیت؛

نابودی کمیت و کیفیت صنعت ریلی مسافری است



اصفهان
کفریز

www.kafriz.com

Monobloc
Railway Wheels

اولین تولیدکننده ملی
چرخ مونوبلوک در ایران



نه‌ای حمل و نقل ریلی

فصلنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

شماره ۵۱

انتشار: آذرماه 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 ترابر

(ناشر ماهنامه صنعت حمل و نقل و ماهنامه سفر)

سفارش تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۶۱

فهرست

۲	 سرمقاله
۳	 پیام تبریک رئیس انجمن به مناسبت هفته حمل و نقل
۴	 عدم آزادسازی قیمت بلیت؛ نابودی کمیت و کیفیت صنعت ریلی مسافری است.....
۶	 ضرورت اعطای سوبسید غیرنقدی از سوی دولت به شرکت‌های ریلی و کنترل قیمت‌ها.....
۸	 نبض نیروی کشش موجود به شماره افتاده.....
۱۲	 حال لکوموتیوها خوب نیست.....
۱۴	 نهنگ است آنکه با دریا ستیزد کز آب خرد ماهی خرد خیزد.....
۱۶	 تولیدات داخل را حمایت می‌کنیم اما نباید واردات متوقف شود.....
۱۸	 بررسی اختیارات و مسئولیت‌های زیرساخت در قانون دسترسی آزاد به شبکه.....
۲۲	 حق دسترسی؛ روند صدور پروانه فعالیت شرکت‌های حمل و نقل ریلی باری.....
۲۶	 ساختار فعلی راه‌آهن ظرفیت اجرای پروژه‌های ریلی را ندارد.....
	 طرح راه اندازی شهر لجستیک آپرین برای ایجاد انواع پایانه‌های تخلیه و بارگیری
۲۸	 کالا به روش مشارکت عمومی و خصوصی.....
۳۲	 پل‌های ترانزیتی اوراسیا؛ از چین تا مراکز لجستیکی آلمان.....
	 شبکه‌ی یکپارچه‌ی فرآوری و ترابری (شیفت): یک راهبرد بنیادی برای شکوفایی
۳۶	 اقتصادی عدالت‌محور و پایدار ایران.....
۴۰	 سنگین‌تر شدن بار قطار مدیریت راه‌آهن و نگرانی بریدن قلاب.....
۴۲	 لزوم تغییر نگرش در احداث مراکز لجستیک.....

طرح جلد: الهام زرقانی



ضرورت هم‌دلی و همراهی بخش خصوصی و راه‌آهن برای حل چالش‌ها و اعتلای صنعت حمل و نقل ریلی کشور

دکتر سبحان نظری

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

پایدار اقتصاد کشور است، شرکت راه‌آهن ج. ا. ا. به‌عنوان متولی دولتی این بخش باید سرمایه‌گذاری‌های عظیم شرکت‌های فعال در این صنعت را محترم شمارد و به فعالان خصوصی اقبال کافی نشان دهد تا ضمن حل مسائل و مشکلات انباشته موجود، علامت مثبتی نیز به سرمایه‌گذاران تازه ارسال نماید. بدیهی است که همراهی و هم‌دلی راه‌آهن و انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، گام برداشتن در این مسیر را ساده‌تر می‌سازد. این همراهی مستلزم حضور نمایندگان انجمن در کارگروه‌های تخصصی راه‌آهن و برگزاری جلسات مشترک منظم میان طرفین در حوزه‌های حمل مسافر و بار، ایمنی، ترانزیت، تأمین مالی، ناوگان و ... است تا از انباشت مشکلات حل نشده و افزایش درجه پیچیدگی مسائل، نظیر آن چه اکنون شاهد آن هستیم اجتناب شود. پررنگ نمودن نقش بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌های مدیریتی و نظرخواهی از این بخش قطعاً می‌تواند در رفع چالش‌های کنونی صنعت ریلی اثرگذار باشد. در سال‌های اخیر نقش انجمن به عنوان نماینده بخش خصوصی به مرور تقویت شده و راه‌آهن در اغلب تصمیم‌گیری‌های کلان و پیش از صدور شیوه‌نامه‌ها و آیین‌نامه‌های مربوط به بخش خصوصی از انجمن نظرخواهی می‌کند. اما از طرفی در برخی موضوعات شتاب‌زده عمل نموده و نظرات بخش خصوصی را دریافت نمی‌کند و در بعضی موارد نیز پس از دریافت نظرات کارشناسی نمایندگان بخش خصوصی آنها را اعمال نمی‌کند که این نیز منجر به افزایش اختلافات و فاصله‌گیری بخش خصوصی از راه‌آهن می‌گردد. لذا با عنایت به اهمیت تشریک مساعی بین بخش خصوصی و راه‌آهن لازم است تا با استفاده از پتانسیل‌های موجود در انجمن و تصمیم‌گیری‌های گروهی، جلسات مستمر میان انجمن و راه‌آهن برگزار شود. در نتیجه این اقدام منجر به تسهیل ارتباط راه‌آهن با شرکت‌ها می‌گردد چرا که انجمن پیش از موضع‌گیری در مسائل مختلف، نظرات شرکت‌ها را در قالب کارگروه‌های مختلف تخصصی جمع‌آوری کرده و با چکش‌کاری توسط کارشناسان مختلف نظر جامع خود را به راه‌آهن اعلام می‌کند. لذا از مدیریت جدید راه‌آهن انتظار می‌رود در اقدامات آتی خود، جایگاه

حضور بخش خصوصی در عرصه حمل و نقل ریلی از سال‌های ابتدایی دهه ۱۳۸۰ و در راستای تصمیم دولت برای خصوصی‌سازی، انحصارزدایی و تضمین ارائه خدمات مطلوب حمل و نقل بار و مسافر، تعمیر و نگهداری، نوسازی و توسعه ناوگان ریلی کشور آغاز شد و دست‌اندرکاران این صنعت برای حفظ حقوق مشروع و قانونی صنف و بهبود اوضاع اقتصادی شرکت‌های سرمایه‌گذار گام‌های متنوعی برداشتند. در تاریخ ۱۳۸۰/۱۰/۱۷ انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته تشکیل شد و فعالیت رسمی خود را آغاز نمود. این تشکل اکنون دارای ۱۰۱ عضو شامل ۳۱ شرکت مالک واگن باری، ۱۰ شرکت مالک واگن مسافری، ۷ شرکت مالک لکوموتیو، ۱۶ شرکت فورواردر و ۳۷ شرکت خدمات وابسته است، ضمن این که درخواست‌های عضویت در انجمن اخیراً افزایش چشمگیری داشته است.

در حال حاضر حدود ۲۹ هزار واگن مسافری و باری و نزدیک به ۲۰۰ لکوموتیو متعلق به شرکت‌های خصوصی در شبکه ریلی کشور موجود است که ارزش جایگزینی این دارایی‌ها (صرفاً در بخش ناوگان) بیش از ۶۰ هزار میلیارد تومان است. این سرمایه هنگفت به‌همت بخش خصوصی و به قصد تولید پایدار درآمد و سود به این چرخه وارد شده است که متأسفانه به دلایل مختلف، سودآوری این صنعت با بحران مواجه شده است و شرکت‌های فعال این حوزه عمده‌تاً در جهت بقا تلاش می‌کنند. در حال حاضر، سرمایه‌گذاری در ناوگان ریلی نرخ بازگشت سرمایه اندکی (زیر ۱۰ درصد) دارد که با استفاده از منابع و مشوق‌های تعریف شده همچون ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و تبصره ۱۸ قانون بودجه، این عدد به حدود ۲۰ درصد می‌رسد اما متأسفانه مشوق‌های تعریف شده در این قوانین که توجیه‌پذیری خرید ناوگان ریلی جدید صرفاً با استفاده از آنها محقق می‌شود، هنوز به دست بسیاری از شرکت‌های خریدار ناوگان در سه سال اخیر نرسیده است و این موضوع، شرکت‌ها را با چالش مهم نقدینگی روبرو نموده و از اعتماد بخش خصوصی به وعده‌های دولت نیز کاسته است. برای تحقق اهداف توسعه‌ای بخش حمل و نقل ریلی که از زیربنای مهم توسعه



مهندس بابک احمدی ناقدی

رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته

پیام تبریک رئیس انجمن به مناسبت هفته حمل و نقل

حمل و نقل به عنوان یکی از پایه‌های اقتصاد و پیشران توسعه اقتصادی کشورها و در کلیه دوره‌ها یکی از جدی‌ترین بخش‌های مورد توجه سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان می‌باشد.

با وجود اهمیت این حوزه، نظام اقتصادی کشور ما تا کنون نتوانسته است از ظرفیت‌های بی‌شمار آن بهره‌کافی‌برد و سهم متناسب با ظرفیت‌های حمل و نقلی کشور را از این زیربخش در تولید ناخالص داخلی جذب نماید، لیکن این روزها که یادآور فرمان تاریخی حضرت امام(ره) در روز ۲۶ آذر سال ۱۳۶۲ و خدمات ارزشمند دلاور مردان و فعالان حوزه حمل و نقل در دوره جنگ است را خدمت تمامی دست‌اندرکاران و فعالان حمل و نقل کشور به ویژه خانواده بزرگ حمل و نقل ریلی تبریک و تهنیت عرض نموده و از اعماق وجود تعالی کلیه بخش‌های اقتصادی میهن اسلامیمان علی‌الخصوص حمل و نقل ریلی کشور را آرزو مندیم.

انجمن را به رسمیت بشناسد تا با همکاری‌های مفید و مثمر میان بخش خصوصی و دولت به عنوان شرکای تجاری، در راستای پیش‌رفت روزافزون صنعت گام بردارد. ذکر این نکته ضروری است که بنا بر تصمیمات عقلانی اتخاذ شده در گذشته، در حال حاضر این انجمن در شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و کمیسیون عالی سوانح راه‌آهن نماینده مستقیم دارد. همچنین ارتباط مستمر این انجمن با کمیسیون‌های مجلس شورای اسلامی (از جمله کمیسیون عمران)، مرکز پژوهش‌های مجلس، کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی ایران، کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران، فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک، شورای رقابت، شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی، سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان، انجمن نگهداری و تعمیرات، انجمن مدیریت کیفیت ایران، دانشکده مهندسی راه‌آهن و ... آن را به عنوان یکی از مهم‌ترین و خبره‌ترین نهادهای مشورتی صنعت حمل‌ونقل ریلی مطرح نموده است. از اقدامات مهم دیگری که منجر به فراهم شدن بستر مناسب برای رشد فعالیت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی می‌شود، جدیت راه‌آهن در انتشار آمار و اطلاعات شفاف می‌باشد. در حال حاضر، وضعیت انتشار اطلاعات و آمار راه‌آهن مطلوب نیست و آمار در بخش‌های مختلف به سختی و با کیفیت اندک به دست بخش خصوصی می‌رسد. این نقیصه باعث می‌شود اساساً برآورد مناسبی از عملکردها در اختیار فعالان و تحلیل‌گران قرار نگیرد و در نتیجه، سرمایه‌گذاری در بخش از منظر بسیاری از صاحبان سرمایه، با ابهام و تاریکی مواجه باشد. انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته امیدوار است با افزایش سطح اعتماد میان دولت و بخش خصوصی، ضمن تسریع در حل مشکلات انباشته از قبیل کمبود بهره‌وری، زیان‌دهی برخی حوزه‌های فعالیت، رسوب مطالبات بخش خصوصی از راه‌آهن، کمبود عملکرد حمل داخلی و ترانزیت و امثال آنها، فضای امیدوارکننده‌تری برای ورود سرمایه‌گذاران جدید به بخش فراهم آید.



گفت و گو با مهندس ناصر غفاری مدیرعامل شرکت حمل و نقل مسافری ریلی مهتاب سیرجم

عدم آزادسازی قیمت بلیت؛ نابودی کمیت و کیفیت صنعت ریلی مسافری است

از بین ۱۰ شرکت ریلی مسافری مالک تاکنون ۶ شرکت مالک موفق به دریافت تسهیلات ابلاغی ستاد ملی کرونا شده هم چنین از بین شرکت های وابسته می توان گفت شاید حدود ۲۰ درصد شرکت ها موفق به دریافت این تسهیلات شده اند این در حالی است که از زمان ابلاغ این مصوبه در حدود ۱۸ ماه می گذرد که این زمان سپری شده گویای مشکلات فراوان در جذب این تسهیلات است. تسهیلات مذکور صرفاً کم بهره بوده حال آن که دوره بازگشت آن کوتاه مدت صرفاً دوساله بوده حال آنکه مستحضر می باشید شرکت های مسافری در دوران بسیار سختی قرار دارند و لازم بود که این دوره طولانی تر می گردد.

علت عدم دریافت تسهیلات مربوط به موانع ایجاد، بانک ملت است که در قبول تضامین اعلامی شرکت ها از جمله واگن مسافری که حسب ابلاغ بانک مرکزی مجاز به وثیقه می باشد سخت گیری می نماید که امیدواریم با تغییرات ایجاد شده این موضوع سریعاً رفع گردد. برای واکاوی بیشتر مشکلات شرکت های حمل و نقل مسافری گفت و گویی با مهندس ناصر غفاری مدیرعامل محترم شرکت حمل و نقل مسافری ریلی مهتاب سیرجم داشته ایم که به آن می پردازیم:

دلایل نا معلوم مصوبه به راه آهن جهت اجرایی شدن ابلاغ نگردیده است، حال آنکه این کمبود حاصل از عدم افزایش تاکنون برای شرکت های ریلی که متحمل هزینه های گزاف شده اند اصلاً جبران نشده است.

آیا امسال نرخ بلیت قطار افزایش داشته و آیا این افزایش قیمت هزینه های شرکت ها اعم از تعمیرات و نگهداری و همچنین نو سازی ناوگان را پوشش می دهد؟

همان گونه که اشاره شد قیمت بلیت در سال جاری افزایش نیافته است حال آن که قیمت همه اقلام به ویژه قطعات و مواد اولیه افزایش قابل ملاحظه و بعضاً لجام گسیخته ای داشته است به طوریکه طی بررسی بعمل آمده در شرکت مهتاب ۱۵۰ قلم کالا در سال ۱۴۰۰ نسبت به دوره مشابه سال قبل ۲۸۰ درصد افزایش یافته است ولی قیمت بلیت هیچ افزایشی نداشته است. طی بررسی دیگر که ما انجام داده ایم ملاحظه شد که اگر میزان افزایش ۵ قلم کالا و قطعات پر مصرف شامل محور، چرخ، منوبوک، بانداژ، آب معدنی و غذای مصرفی را از سال ۱۳۹۳ به ۱۴۰۰ در قیمت بلیت ها اعمال می شد الان قیمت بلیت ها می بایست ۳ برابر می گردید واقعاً جای سوال اساسی وجود دارد که این تفاوت فاحش چگونه جبران می شود؟

آیا قبل از خرید بلیت، مسافران از نظر سلامت چک می شوند و پروتکل هایی در این خصوص

نداشته و از سال ۹۷ تا ۹۹ نیز به ترتیب ۱۰، ۲۲ و ۲۰ درصد افزایش یافته و در سال ۱۴۰۰ هم که باز دوباره افزایش نداشته است واقعاً قیمت بلیت قطار به شدت پایین است و تعرفه حوزه ریلی در مقایسه با سایر شقوق حمل و نقل یک عقب ماندگی معناداری دارد. سیر واگن ها با قیمت های فعلی اصلاً هم خوانی نداشته و این روند قطعاً منجر به عدم توسعه کیفی و کمی حوزه ریلی خواهد بود این در حالی ست که حوزه ریلی علاوه بر عدم افزایش قیمت بلیت در دوره کرونا مجبور به رعایت فاصله گذاری اجتماعی با ۵۰ درصد ظرفیت بوده است واقعاً دلیل این موضوع یعنی عدم افزایش قیمت با در نظر گرفتن رعایت فاصله گذاری اجتماعی مشخص نیست.

مدیرعامل سابق شرکت راه آهن در مصاحبه ای گفته بودند که با افزایش نرخ بلیت قطار موافق نیستند، آیا با توجه به این صحبت از سوی راه آهن کمبود حاصل از درآمد شرکت های مسافری جبران می شد؟

این موضوع اصلاً صحت ندارد چرا که مدیرعامل وقت راه آهن در ابتدای تیرماه در نامه ای خطاب به وزیر راه و شهرسازی خواستار افزایش قیمت بلیت شد متأسفانه پروسه اخذ افزایش قیمت ریلی بسیار پیچیده شده است که علی رغم طی شدن فرایند آن و طرح موضوع در جلسات فرعی شورای عالی ترابری و سازمان حمایت از مصرف کننده و همچنین در جلسه اصلی شورای عالی ترابری به

چرا ایرلاین ها وام کرونایی دریافت کردند ولی شرکت های ریلی موفق به این امتیاز نشدند؟

به نظر علت در انتخاب بانک بوده است. چرا که ایرلاین ها به دو بانک معرفی شدند ولی شرکت های ریلی به یک بانک که آن هم بانک نیمه خصوصی بوده و علاقهای در پرداخت این تسهیلات نداشته و از طرفی بانک های طرف مذاکره ایرلاین ها هواپیمای را به عنوان وثیقه حسب ابلاغ بانک مرکزی مورد تأیید قرار داد ولی بانک عامل حوزه مسافری واگن ها را قبول نکرد.

در ضمن وضعیت دفاتر و درآمدی شرکت های هوایی به مراتب بهتر از حوزه مسافری است به گونه ای که در دوران شیوع ویروس کرونا شرکت های هوایی نیز افزایش قیمت بلیت قابل ملاحظه ای داشتند، هم پروتکل های ابلاغی را رعایت نکرده اند و طبیعی هست که این موضوع یعنی وضعیت نقدینگی شرکت های هوایی منجر به پذیرش بانک و ایجاد اطمینان خاطر از بازگشت تسهیلات بوده است.

جزئیات افزایش قیمت بلیت قطار طی چهار سال گذشته چه بوده؟ آیا با توجه به شیوع کرونا، کاهش سفرها و کاهش ظرفیت واگن ها در نرخ بلیت تغییری ایجاد شد؟

متأسفانه قیمت بلیت قطار با هزینه های موجود اصلاً هم خوانی ندارد. علت این موضوع در عدم پیگیری شرکت ها در سنوات قبل بوده است، به گونه ای که تعرفه بلیت از سال ۹۵ تا ۹۷ افزایش

رعایت می‌شود؟

واقعاً رعایت پروتکل‌های سلامت مسافران در حوزه ریلی قابل مقایسه با سایر شقوق حمل و نقل نمی‌باشد. طی بررسی‌های انجام شده از سامانه فروش هیچ مسافری خوشبختانه ناشی از مسافرت با قطار دچار ویروس کرونا نشده است، از طرفی با اعلام ستاد ملی کرونا بابت چک شدن مسافران قبل از صدور بلیت از سامانه سلامت حوزه ریلی ظرف ۴۸ ساعت این موضوع را به طور کامل اجرا نمود و از طرفی در هرکوپه ۵۰ درصد ظرفیت مجاز به فروش بلیت بوده‌ایم که این موضوع به نحوه کامل رعایت شد. از نکات قابل تأمل و بعضاً غیر توجیه این است که شاهد بودیم که مسافرین در فرودگاه‌ها و ترمینال‌های اتوبوس باید درصندلی با رعایت فاصله‌گذاری برای مدت کوتاهی می‌نشستند، حال همان مسافرین در اتوبوس و هواپیما در فضای کمتر در کنار هم استقرار پیدا می‌کردند.

نظر جناب‌عالی در خصوص آزاد سازی نرخ بلیت چیست؟ انجام این امر چه پیامدهایی را خواهد داشت؟

اصل تعیین قیمت در اقتصاد که همگان به آن اذعان دارند آزادسازی قیمت‌ها بوده هرجای که دولت و حاکمیت در نرخ‌ها ورود کرده بعد از مدتی منجر به بروز مشکل شده است. اصل تعیین قیمت براساس عرضه و تقاضا در دنیا یک اصل پذیرفته شده است و اگر هم دولت در برخی از اقلام ورود می‌کند هزینه‌های آن یعنی یارانه آن را نیز پرداخت می‌کند. عدم آزادسازی قیمت بلیت یعنی از بین رفتن کمیت و کیفیت صنعت ریلی. ملاحظه کنید از سال ۹۵ تاکنون با افزایش قیمت بلیت مقابله شده است پیامد آن چیست؟ کاهش تعداد ناوگان مسافری، چراکه اصلاً صنعت مسافری توجیه فعالیت برای بخش خصوصی یا حتی شرکت‌های خصوصی هم ندارد. اگر ما به دنبال توسعه صنعت مسافری هستیم باید آزاد سازی قیمت بلیت را قبول کنیم.

شرکت‌های مسافری ریلی از مدیریت جدید شرکت‌راه آهن چه درخواستی دارند؟

مدیریت جدید راه‌آهن با مسائل و مشکلات فراوانی مواجه است که نتیجه انباشت سنوات قبل، ناشی از عدم سرمایه‌گذاری است، از مسائل فوق العاده و با اهمیت وضعیت نیروی کشش است که با کمبود لکوموتیو گرم روبرو است. وضعیت لکوموتیو اصلی‌ترین دغدغه راه‌آهن است. جالب است که در حال حاضر به دلیل

نبود لکوموتیو شاهد حذف دوره‌ای قطارهای مسافری می‌باشیم، یعنی به جای توسعه مسیر با حذف مسیر روبرو هستیم. این مهمترین خواسته شرکت‌های مسافری است. از دیگر خواسته‌های به حق می‌توان به آزادسازی قیمت بلیت‌ها یا موافقت با افزایش قیمت بلیت از ابتدای هر سال به میزان افزایش تورم، بازنگری در قوانین و مقررات به خصوص در آئین‌نامه بارزسی و بازسازی واگن‌های مسافری (کمیت ماده ۴) بخشودگی و کاهش تعرفه لکوموتیو و اجاره اماکن و جذب و تسهیل برای پرداخت تسهیلات کم بهره به حوزه مسافری است.

امروز شرکت‌های مسافری ریلی در خصوص تعمیرات و نگهداری و همچنین نوسازی ناوگان با چه چالش‌هایی رو به رو هستند؟

باید بپذیریم که قوانین و مقررات قبلی و فعلی دیگر جوابگوی صنعت ریلی نیست و رعایت استانداردهای موجود لازم است دچار تحول عظیمی شود چراکه قیمت اقلام، قطعات و خدمات افزایش چشم‌گیری یافته و نمی‌شود که شرکت‌های ریلی استانداردها و مقررات موجود را در بهترین حالت رعایت و هزینه آن را بپردازند حال آنکه محل درآمدی برای آن مشخص نشده باشد. راه‌آهن در سال ۹۴ بنا به مصالح آن روز که ناشی از توافقات برجام بود آئین‌نامه‌ای در قالب کمیته ماده چهار بنام آئین‌نامه بازرسی و مقررات فنی بازسازی واگن‌های مسافری را تدوین و ابلاغ نمود که تنها آثار این آئین‌نامه کاهش ناوگان در سیر بود بطوریکه از حدود ۲۱۰۰ واگن مسافری در سیر امروزه به حدود ۱۵۰۰ واگن مسافری رسیده ایم بدون اینکه راه‌آهن هزینه خروج سرمایه‌گذاری شرکت‌ها را پرداخت یا به نحوی جبران کند و لازم است این مقررات تغییر یابد چراکه برجام به آن فرجامی که لازم بود نرسید. لذا تعدیل و به روز رسانی سیاست‌ها در این زمینه لازم و ضروری است که راه‌آهن در این خصوص اقدام فوری، سریع و انقلابی را انجام دهد تا شرکت ریلی مسافری استراتژی فعلی خود مبنی بر حفظ ناوگان را کنار گذاشته و به دنبال افزایش و توسعه ناوگان باشند.

آیا کمبود لکوموتیو تأثیری در سیر و حرکت قطارهای مسافری داشته است؟

کمبود لکوموتیو به شدت در سیر و حرکت قطارها اثرگذار شده است بنده طی دهه اخیر هیچ وقت حوزه مسافری را با این همه تأخیر ناشی از کمبود لکوموتیو ندیده بودم تأخیر قطارها به شدت زیاد شده و کمبود لکوموتیو باعث کاهش سرعت

حرکت و تأخیرات ناشی از آن شده است و از طرفی منجر به استفاده از مولدهای برق منسوخ شده گردیده است که شاهد هستیم مهمترین چالش و دغدغه اداره کل برنامه ریزی و خدمات مسافری راه‌آهن تامین لکوموتیو گرم و مولد برق شده تا از بروز تأخیرات و ... جلوگیری کند که این موضوع اصلاً زیبنده حوزه مسافری ریلی نمی‌باشد که اقدام عاجل در این خصوص ازجمله ضروری ترین موارد می‌باشد.

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

چشم انداز حمل و نقل مسافری ریلی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

برای حوزه مسافری با توجه به جایگاه مهم آن در توسعه کشور در قوانین بالا دستی مشوق‌های بسیار خوبی برای توسعه و جذب سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی پیش بینی شده است که می‌توان به مواردی چون :

♦ پرداخت تسهیلات کم بهره برای افزایش و توسعه ناوگان از محل تبصره‌های ۱۸ و ۱۹ 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 رتبه بندی قطارها

♦ محاسبه نرخ ارزش افزوده با نرخ صفر به استناد بند ب ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه

♦ پرداخت مابه تفاوت بلیت‌های تخفیف‌دار ارائه شده به خانواده محترم شهدا و ایثارگران در قالب ماده ۴۱ قانون جامع خدمات ایثارگری

این موارد همگی حاکی از چشم انداز و نگاه مثبت دولت و قانون‌گذار به حوزه ریلی به خصوص مسافری است ولی متأسفانه شاید به دلایل ناشی از ضعف ساختاری در راه‌آهن و عدم روحیه مطالبه‌گری و عدم معرفی شایسته صنعت ریلی در جامعه، موارد فوق به طور کامل در حوزه ریلی اجرا نشده است بطوریکه تبصره ۱۸ با عدم همکاری بانک‌ها و معافیت مالیاتی ماده ۱۳۲ و محاسبه مالیات بر 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 چشم انداز مثبت در این خصوص منوط به تحرک بیشتر مدیران ریلی در انتظار است.



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

ضرورت اعطای سوبسید غیرنقدی از سوی دولت به شرکت‌های ریلی و کنترل قیمت‌ها

نگاه بخش دولتی به شرکت‌های هوایی نسبت به شرکت‌های ریلی خیلی متفاوت است. این تفاوت را حتی در نحوه قانون‌گذاری در خصوص فاصله‌گذاری اجتماعی در زمان سفر نیز می‌توان ملاحظه نمود. در حالی که در مسافرت با قطار دسترسی به هوای آزاد (پنجره) وجود داشته ولی در هواپیما چنین دسترسی‌ای وجود ندارد. تمام قوانین ستاد ملی کرونا در شرکت‌های ریلی تمام و کمال اجرا شد ولی در شرکت‌های هوایی، خیلی از قوانین اجرا نگردید. بحث دریافت تسهیلات و یا کمک در شرکت‌های ریلی و هوایی نیز ناشی از این دیدگاه می‌باشد. برای واکاوی بیشتر مشکلات شرکت‌های مسافری ریلی گفت‌وگویی با دکتر محمد کریمی مدیرعامل شرکت حمل و نقل مسافری ریلی جویبار داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

ستادی، جبران هزینه‌های انجام شده از این محل تقریباً غیرممکن است و در سال ۱۴۰۰ مدیرعامل محترم راه‌آهن باید برای جبران خسارت مالکین از گرفتن هزینه دیزل صرف نظر کنند.

آیا قبل از خرید بلیط مسافران از نظر سلامت چک می‌شوند و پروتکل‌هایی در این خصوص رعایت می‌شود؟

مسافران قبل از سوار شدن به قطار در هیچ مرحله‌ای به صورت فیزیکی چک نمی‌شوند اما به صورت سیستمی سلامت مسافران در دو مرحله چک می‌شود.

مرحله اول به هنگام خرید بلیت است. با توجه به اتصال سیستم فروش بلیت قطار به سامانه وزارت بهداشت در صورت انجام آزمایش کرونا و مثبت بودن تست، امکان فروش بلیت به صورت سیستمی برای ایشان میسر نیست.

مرحله دوم در روز حرکت قطار است. چنانچه مسافری به هنگام خرید بلیت تست کرونا مثبت نداشته باشد ولی در فاصله خرید بلیت تا حرکت قطار به کرونا مبتلا و دارای تست مثبت کرونا باشد، مسافران روز قطار توسط سیستم چک شده و با ارسال پیامک به ایشان اطلاع‌رسانی می‌گردد که امکان سوار شدن به قطار را نداشته و نسبت به کنسل کردن بلیت خود اقدام نمایند.

برای مسافرین بدون بلیت نیز سرهمانداران با استعلام کد ملی ایشان از سامانه وزارت بهداشت اقدام و در صورت منفی بودن تست به ایشان اجازه ورود به قطار را می‌دهند.

هم حدود ۲۰٪ هر سال افزایش داشتیم. در زمان کرونا، انتظار شرکت‌های ریلی با توجه به خصوصی بودن شرکت، دریافت کمک از سوی دولت و یا موافقت با طرح‌های افزایش قیمت بلیت است. هر چند افزایش قیمت بلیت بار را بر دوش مصرف‌کننده گذاشته و با توجه به مشکلات اقتصادی عدم استقبال از قطار را در آینده در برخواهد داشت. در این رابطه انتظار ما، کمک به اقتصاد شرکت‌های ریلی حتی به صورت غیر نقدی شامل موارد ذیل است.

- ◆ عدم دریافت هزینه دیزل در سال ۱۴۰۰
- ◆ عدم دریافت هزینه خدمات ایستگاهی
- ◆ حذف تعهدات غیر ضروری در بخش‌های فنی و غیرفنی (غیر از ایمنی) که تعهدات مالی برای شرکت‌ها در بر دارد

مدیرعامل سابق در سال ۹۹ حدود ۳ ماه هزینه دیزل را بخشید ولی با توجه به قولی که داده بود در سال ۱۴۰۰ هم هزینه دیزل‌ها را دریافت نخواهند کرد هنوز علیرغم زیان‌های مالکین این قول عملی نشده است.

آیا امسال نرخ بلیط قطار افزایش داشته و آیا این افزایش قیمت هزینه‌های شرکت‌ها اعم از تعمیرات و نگهداری و همچنین نوسازی ناوگان را پوشش می‌دهد؟

هیچ افزایش قیمت بلیتی در سال ۱۴۰۰ تاکنون برای شرکت‌ها متصور نشده است. حتی در صورت افزایش قیمت بلیت نیز، با توجه به افزایش هزینه‌های نگهداری، آماده‌سازی و

لطفاً از جزئیات افزایش قیمت بلیت قطار در ۴ سال گذشته تا کنون بفرمایید و آیا با توجه به شیوع کرونا و کاهش سفرها و کاهش ظرفیت واگن‌ها در نرخ بلیط تغییری ایجاد شد؟

در سال‌های گذشته قیمت بلیت قطار دستخوش تغییراتی بوده در سال ۹۶ قیمت بلیت حدود ۱۰ درصد افزایش داشته و در اوایل سال ۹۸ قیمت بلیت حدود ۲۲ درصد افزایش قیمت داشت. در سال ۹۹ نیز قیمت بلیت قطار حدود ۲۰ درصد افزایش داشت. در همین رابطه، شایان ذکر است هزینه‌های ستادی، فنی و نگهداری واگن‌ها بیش از ۴۰۰ درصد رشد داشته به طور مثال قیمت یک چرخ منوبلک از سال ۹۷ از قیمت ۳ میلیون تومان به ۴۲ میلیون تومان در سال ۱۴۰۰ رسیده است و افزایش قیمت بلیت قطارها، حتی نتوانسته با توجه به فروش نیمی از ظرفیت و کاهش حجم سفرها، گوشه‌ای از زیان وارده به شرکت‌ها را جبران نماید و در سال ۱۴۰۰ هم افزایش قیمت بلیت با توجه به جابجایی دولت برابر صفر بوده است.

مدیرعامل سابق شرکت راه‌آهن با افزایش نرخ بلیت قطار مخالف بود. آیا با توجه به این صحبت از سوی راه‌آهن کمبود حاصل از درآمد شرکت‌های مسافری جبران شده است؟

مدیرعامل سابق راه‌آهن همیشه از جیب مالکین قطارهای مسافری می‌بخشید و تا پایان مدیریت عاملی ایشان مخصوصاً در سال ۱۴۰۰ افزایش قیمت بلیط صفر و از سال ۹۷ تا ۱۳۹۹

همچنین در صورت مواجهه با موارد مشکوک، پرسنل نسبت به جابجایی مسافر مشکوک در قطار اقدام و با هماهنگی رئیس قطار با ایستگاه پیش رو، در اولین ایستگاه مسافر تحویل عوامل اورژانس خواهد شد و از اول آذر ماه ۱۴۰۰ هم مسافری باید کارت واکسن با تزریق ۲ دز را داشته باشند و یا این که ۷۲ ساعت قبل تست PCR منفی خود را همراه داشته باشند.

نظر جناب عالی در خصوص آزادسازی نرخ بلیت چیست؟ انجام این امر چه پیامدهایی را خواهد داشت؟

به نظر من بایستی نرخ بلیت قطارها از مرحله ۵ ستاره به ۴ ستاره و سپس ۳ ستاره به صورت گام به گام ولی تسریع در آزادسازی انجام گردد. آزادسازی نرخ بلیت شرکت های ریلی هستند که می توانند حداقل هزینه هایی که در این راه متحمل شده اند را جبران و به نقطه سر به سر سرمایه گذاری خود برسند. پیشنهاد من در این مورد، اعطای کمک از سوی دولت به صورت یارانه غیرنقدی به شرکت های ریلی و کنترل قیمت هاست. ولی چون این پیشنهاد برای مدیرعامل راه آهن با توجه به وضعیت اقتصادی خوب نمی باشد، بهتر است که آزادسازی قیمت بلیطها انجام شود و چون مالک به صورت شناور با توجه به ایام پیک و غیر پیک قیمت ها را با نوسان مثبت و منفی به فروش می رسانند پیامد خاصی را به دنبال نخواهد داشت و کیفیت قطارها براساس قیمت آزاد بلیط به مراتب بالاتر خواهند رفت.

آیا تسهیلات کرونایی به شرکت های ریلی تعلق گرفت یا خیر؟ چرا برخی از شرکت ها توانستند این تسهیلات را دریافت کنند و این تسهیلات با چه شرایطی در اختیار قرار می گیرد؟ ماجرای سخت گیری بانک ها برای اعطای تسهیلات کرونایی چیست؟

بله- به علت شرایط سخت ضمانت هایی که بانک ها درخواست کردند تعدادی از شرکت ها موفق به دریافت وام کرونا نشدند. وام کرونا با ضمانت مدیرهدینگ شرکت هایی که دارای چند شرکت زیر مجموعه دارند و یا اینکه شرکت های ریلی که درخواست وام کرده بودند باید برای ضمانت ملک بلا معارض، با ارزش بالا، قابل فروش فوری و در بهترین نقطه شهر باشد و ماجرای سخت گیری بانک ها به علت درآمد پایین شرکت های مالک ناوگان مسافری به علت کرونا

بوده که دغدغه عدم پرداخت اقساط توسط وام گیرنده را به وجود آید را آورده است. ضمن اینکه بحث تسهیلات زمانی معنا دارد که بتوان با آن کار زیربنایی و یا سرمایه گذاری خاصی انجام داد نه اینکه گوشه ای از زیان و آسیب ناخواسته وارده به شرکت را با آن جبران نمود. تسهیلاتی در قالب وام با سود ۱۲٪ درصد در اختیار شرکت قرار گرفت که بتوان بوسیله آن، حقوق و مزایای معوقه پرسنل و پیمانکاران ساخت قطعات را پرداخت نمود. (جریمه عدم پرداخت به موقع هم ۱۲٪ اضافه می شود). اصولا دولت می بایست در این خصوص با توجه به زیان وارده، کمک هایی به اقتصاد و پایداری شرکت ها انجام می داد چرا که بازپرداخت اقساط در سررسید تسهیلات با توجه به قوانین سخت گیرانه ستاد ملی کرونا در رابطه با فروش ۵۰٪ ظرفیت قطار، نیز شرکت ها را خیلی با مشکل مواجه کرده بود.

شرکت های مسافری ریلی از مدیریت جدید شرکت راه آهن چه درخواستی دارند؟

موارد مورد انتظار از مدیریت جدید راه آهن شامل نکات زیر است:

- ♦ افزایش قیمت بلیط قطارها با توجه به شرح افزایش قیمت قطعات و تعدیل دستمزدها
- ♦ رعایت عدالت در تصمیم گیری ها و سیاست گذاری ها با توجه به اقتصاد بخش خصوصی
- ♦ حذف دریافت هزینه دیزل قطارهای مسافری در سال ۱۴۰۰
- ♦ به حداقل رساندن دریافت هزینه دیزل ها از مالکین در سال ۱۴۰۱
- ♦ استفاده از نظرات شرکت ها و انجمن ریلی در تدوین دستورالعمل های فنی و مسافری
- ♦ دریافت یارانه از دولت برای به حداقل رساندن هزینه دیزل های مسافری از مالکین
- ♦ استفاده از متخصصین ریلی شاغل در شرکت های ملکی مسافری و باری و کشتی در کمیته ماده ۴ راه آهن
- ♦ شرکت رئیس انجمن ریلی و خدمات وابسته در جلسات هیات مدیره راه آهن بدون حق رای

امروز شرکت های مسافری ریلی در خصوص تعمیرات و نگهداری و همچنین نوسازی ناوگان با چه چالش هایی رو به رو هستند؟

با توجه به وضعیت نامطلوب اقتصادی مالکین قطارهای مسافری و پایین بودن ظرفیت بازسازی سطح ۱ و ۲ که توسط ۴ شرکت تعمیراتی نوسازی واگن ها با کندی انجام می شود و مشکل اصلی

تحریم است که خود تمام این مسائل و مشکلات را مضاعف کرده است و بحث بعدی نبود وام های بازسازی مانند وام تبصره ۱۸ است که بانک ها راغب به دادن وام با توجه به شرایط اقتصادی ذکر شده مالکین و راه آهن نیستند.

آیا کمبود لکوموتیو تأثیری در سیر و حرکت قطارهای مسافری داشته است؟

کمبود لکوموتیو باعث حذف قطارهای جاری و عدم اخذ مسیر جدید برای واگن های بازسازی شده جدید گشته است و این کمبود دیزل منجر به توقف اجباری حداقل ۲۰ تا ۳۰ درصد واگن های قابل سیر شرکت ها شده است و تأثیر مستقیم و بسیار بالایی در وضعیت بد اقتصادی راه آهن و مالکین قطارهای مسافری گذاشته است.

چشم انداز حمل و نقل مسافری ریلی را چگونه ارزیابی می کنید؟

اگر تحریم ها ادامه پیدا کند مشکلات نیز بیشتر و بیشتر خواهند شد و همان طور که در ابتدا پاسخ داده شد مشکلات اقتصادی شرکت های ملکی مسافری، راه آهن و عدم پرداخت وام برای بازسازی از تبصره ۱۸ به مقدار لازم و کندی اجرای ماده ۱۲ (بند ق) برای واگن های نو و بازسازی شده که جابجایی مسافرین و آمار تعداد قطارها را بالا می برند، تعداد اندک شرکت های بازسازی و تعمیرات اساسی واگن ها در صنعت ریلی، همگی دست به دست هم داده و هنوز مجبورند واگن های بالا عمر حدود ۴۵ سال را بدون بازسازی و با حداقل تعمیرات ویژه در سیر قرار دهند و چشم انداز خوبی را برای شرکت های مسافری متصور نیستیم مگر اینکه تحریم های ظالمانه هر چه زودتر حذف شوند و با آمدن ناوگان جدید و قطارهای سرعت بالا رقابت بین شرکت های حمل و نقل ریلی و هوایی مانند کشورهای پیشرفته آسیایی مثل ژاپن ، چین و کره جنوبی به وجود آید.

امروزه در کشورهای پیشرفته اروپا، آسیا و آمریکا شما شاهد سرعت قطارها حداقل از ۲۵۰ تا ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت هستید و آزمایش سرعت قطارهای ۶۰۰ کیلومتر در چین و ژاپن و اروپا در حال انجام می باشد ناگفته نماند که آمریکا با ساخت قطارهای هایپرلوپ با سرعت ۱۰۲۲ کیلومتر رقابت سخت ریلی با هوایی را در حال آزمایش دارد ولی در ایران متأسفانه میانگین سرعت ناوگان ریلی مسافری و باری در حال حاضر ۶۶/۶ کیلومتر است.



گفت وگو با مهندس قاسم عبدالهی
مدیرعامل شرکت البرز نیرو

نبض نیروی کشش موجود به شماره افتاده

البرز نیرو اولین و بزرگترین شرکت بخش خصوصی در زمینه لکوموتیو است. بخش خصوصی امسال حدود ۳۷ درصد بار در شبکه ریلی را حمل کرده است که از این مقدار ۱۰ درصد به طور مستقیم توسط البرز نیرو حمل شده است. در مجموع با شرکت های وابسته و سهام هایی که در شرکت های مختلف داریم حدود ۱۵ درصد بار شبکه توسط البرز نیرو حمل شده است. ضمن این که بخش بزرگی از شبکه را در بخش خصوصی و کل شبکه پوشش می دهند. در خصوص ظرفیت هایی که شرکت البرز نیرو دارد همچنین چالش هایی همانند کمبود لکوموتیو، مشکلات نوسازی و تعمیرات جاری و اساسی گفت وگویی با مهندس قاسم عبدالهی مدیرعامل شرکت البرز داشته ایم که به آن می پردازیم:

در بخش خصوصی لکوموتیو می گذرد، در مجموع ۹ شرکت است.

در حال حاضر چه تعداد لکوموتیو نیاز به تعمیرات اساسی دارند و چه مدتی از زمان این تعمیرات گذشته است؟

تعداد زیادی لکوموتیو داریم که نیاز به تعمیرات دارند و دلیل عمده برای عدم تعمیرات اساسی این است که زمانی قطعه ای را ۱۰۰ هزار تومان خریداری می کردیم در حالیکه اکنون همان قطعه را ۷۰۰ هزار تومان می خریم، پس امکان این که قطعات نو خریداری شود وجود ندارد. تعرفه ما آن طور که باید و شاید با افزایش نرخ ارز جلو نرفت و وقتی نرخ ارز ۲۰ درصد افزایش پیدا می کند قطعات ۴۰ درصد افزایش پیدا می کنند. تعرفه ریلی نیز در همین حد هم افزایش پیدا نکرده است و جالب است که ۶۷ درصد ناوگان متعلق به راه آهن است. با افزایش تعرفه بیشترین سود نصیب راه آهن می شود. صنعت لکوموتیو، صنعت مظلومی است، چون سر و صدایی ندارد و در سال های اخیر جهت افزایش نرخ ها اتفاقات خوبی افتاد از جمله این که قرار است تعرفه را شورای رقابت تعیین کند، اما هنوز هم بحث هایی وجود دارد. در حال حاضر نرخ شورای رقابت با توجه به پارامترهایی که اعلام کرده خیلی بیشتر از نرخ است که راه آهن اعلام کرده است. نرخ که راه آهن اعلام کرده ۱۱۷۰ ریال است اما نرخ شورای رقابت حداقل بین ۱۲۵۰ تا ۱۴۵۰ ریال است. این تفاوت نرخ باعث شده در

کاوان داشتیم تا ببینیم چه کاری باید انجام دهیم. زمان تعمیرات مقرر دیزل ها فرامی رسد زمانی باید فراخوان صورت بگیرد و بازدید انجام شود. وقتی همزمان تعداد زیادی دیزل آورده می شود، عملاً کارها قفل می شود. همه شرایط فراهم است اما به دلیل کمبود خطوط و فضای تعمیراتی آمار دیزل سرد بالا می رود.

یکی از راهکارها، آماده سازی فضای اختصاصی تعمیراتی است. آماده سازی این فضا نیاز به یکسری همکاری دارد. راه آهن برای شرکت های تجاری که نیاز به ریل گذاری و احداث خطوط آنتنی دارند این کارها را انجام داده است ولی حاضر نیست به بخش خصوصی که می خواهد تعمیرات لکوموتیو انجام دهد کمکی کند. در صورتی که اگر قبول کند این روسازی را در اختیار ما قرار دهد، ما حدود ۲ کیلومتر ریل دو خطه نیاز داریم و این مهم کاملاً باید توسط بخش خصوصی تامین شود. لکوموتیو در راس مجموعه حمل و نقل ریلی است و تمام بخش ها باید با یکدیگر کار کنند تا صنعت حمل و نقل به جلو حرکت کند. اما در حال حاضر لکوموتیو دچار مشکل است و همه فعالان این بخش در خصوص مشکلات لکوموتیو ها اتفاق نظر دارند. تعمیرات لکوموتیو بخش مهمی است و ساده ترین بخش این موضوع همکاری است. اگر کارخانه ای اعلام کند که به یک خط فرعی نیاز دارد، راه آهن به آن کمک می کند. اما به بخش لکوموتیو خیر.

مشکلی که در بخش لکوموتیو وجود دارد این است که فضا و صدای ما محدود است و هر آنچه

در حال حاضر البرز نیرو چه تعداد ناوگان در اختیار دارد و چه تعدادی از لکوموتیو ها فعال هستند و آیا برنامه ای برای نوسازی ناوگان در نظر دارید؟

در حال حاضر تعداد کل ناوگان البرز نیرو ۴۵ دستگاه لکوموتیو است که ۴ دستگاه پارس ۳۳ است. لکوموتیو پارس ۳۳ طی سال گذشته و امسال به مجموعه اضافه شده و در هفته های آینده نیز یک دستگاه دیگر به ناوگان البرز نیرو اضافه خواهد شد. تعداد دستگاه های گرم متغیر است، اما حدود ۷۰ تا ۷۵ درصد لکوموتیو ها را آماده به کار داریم. طی پیش بینی که از ابتدای سال داشتیم راه آهن می خواهد بحث تعمیرات را از شرکت های مالک جدا کند، تقریباً تمام مسائل تعمیراتی را از شرکت مادر جدا کردیم و به شرکت کاوان دیزل موتور که ۷۰ درصد سهام آن متعلق به البرز نیرو است، انتقال دادیم.

شرکت کاوان دیزل موتور نیز مشکلات خاص خود را دارد. این شرکت نیروهای تعمیراتی و امکانات لازم را داراست و البرز نیرو که در حال تاسیس کارخانه تعمیراتی در سیستان بود آن را به شرکت کاوان واگذار کرد. فضایی داشتیم که بتوانیم یک سوله تعمیراتی مستقل داشته باشیم اما فعلاً راه اندازی نشده و اتصال آن به خطوط اصلی راه آهن باقی مانده است. بنابراین شرکت کاوان ناچار است در فضای تعمیراتی که راه آهن در اصفهان فراهم کرده کار کند. در آنجا دو خط موجود است و یک سوله که ظرفیت بسیار محدودی دارد. نشستی هم با مدیریت

تمام زمینه‌ها عقب بمانیم.

زمانی درآمد یک ماه کارکرد لکوموتیو به راحتی جوابگوی تامین قطعات و سود آن بود. اما اکنون چنین شرایطی وجود ندارد و به زور کفاف هزینه‌های خودش را می‌دهد. تعمیرات اساسی بسیاری از لکوموتیوها عقب افتاده است و بیش از ۵۰ درصد لکوموتیوها نیاز به تعمیرات اساسی دارند. لکوموتیوها را برای تعمیرات اساسی متوقف می‌کنیم لیکن راه‌اندازی آن به این آسانی نیست و شاید تا چندین ماه باید منتظر بمانیم. وضعیت نقدینگی شرکت به صورتی است که نمی‌تواند هزینه تعمیرات اساسی را تامین کند. نرخ‌ها درست افزایش پیدا نکرده است و وضعیت مطالبات از راه‌آهن بدین صورت است که ۴۵ درصد افزایش مانده مطالبات داریم. این صنعت اگر به این صورت جلو برود، زمین می‌خورد و باید راه‌آهن به فکر کاهش مانده مطالبات باشد.

راه‌آهن در هر مرحله به بهانه‌ای این طلب‌ها را نگه می‌دارد و متأسفانه فکر می‌کنند اگر امروز مبلغی را به شرکت‌های مالک لکوموتیو اختصاص دادند فردا لکوموتیو راه می‌افتد در حالی که جریان نقدینگی لکوموتیو به این صورت نیست. از دی‌ماه تا اواسط اردیبهشت سال آینده مطمئناً تأثیرات مسائلی را که امسال برای لکوموتیو پیش آورده‌اند را خواهیم دید.

به‌طور دقیق چه میزان از راه‌آهن طلب دارید؟

از ابتدای سال تا کنون کمتر از نیمی از آنچه توافق شده بود به شرکت‌های مالک لکوموتیو پرداخت شده است و این بدان معنی است که مانده مطالبات ما از راه‌آهن سیر صعودی دارد.

سال گذشته راه‌آهن با شرکت‌های لکوموتیوی جلسه داشت و مطالبات مالکان لکوموتیو را قسط‌بندی کرد، آیا به آن وعده عمل شد؟

سال گذشته مقرر شد هر ماهه تا زمان افزایش تعرفه، مطالبات شرکت‌ها از راه‌آهن به میزان ۶۳ میلیارد تومان بین مالکان لکوموتیو توزیع شود، اما میزان پول نقدی که راه‌آهن تا به امروز پرداخت کرده است، ۴ بار بوده. یعنی هر دو ماه یک‌بار. همان ۶۳ میلیارد تومان هم کمتر از کل فاکتورهای شرکت‌های مالک بود و این باعث می‌شد هر ماه مانده مطالبات دیگری داشته باشیم و به مطالبات قبلی افزوده شود.

راه‌آهن قرار بود مطالبات شرکت‌های لکوموتیوی را به‌صورت اوراق پرداخت کند و آن

اوراق جایگزین مانده مطالبات سال‌های قبل شود، اما اتفاقی که افتاد این است که امسال ۴ بار پرداخت داشتند در حالی که باید ۸ بار پرداخت انجام می‌شد. این اوراقی که به ما دادند، راه‌آهن نرخ تنزیل آن را نپذیرفت که بین ۱۰ تا ۱۵ درصد برای ما نرخ تنزیل داشته است و باعث ضرر ما شد.

زمان نرخ‌گذاری چه زمانی است؟ آیا عقب‌ماندگی در تعیین نرخ شرکت‌ها را متضرر می‌کند؟

هر سال قراردادهای از ابتدای ماه چهارم تا انتهای ماه سوم سال آینده تعیین می‌شود. طبق بخشنامه‌ی شورای رقابت، نرخ قرارداد امسال باید در این شورا تعیین می‌شد. این نرخ باید توسط یک گروه پنج نفره که شامل یک نماینده از انجمن صنفی ریلی، یک نماینده از شورای رقابت، یک نماینده از راه‌آهن و دو نماینده از وزارت راه و شهرسازی است، تعیین شود. شورا پارامترهای لازم را تعیین کرده است، اما راه‌آهن خیلی نسبت به آن تمکین ندارد و عملاً آن را قبول ندارد. علت این که شورای رقابت وارد شده این است که این بازار، بازاری انحصاری است و راه‌آهن تنها مشتری آن است و باید مرجعی برای تعیین نرخ باشد. متأسفانه طی سالیان متمادی نتوانستیم به نتیجه مثبتی در جهت تعیین نرخ با راه‌آهن برسیم و مجبور شدیم به شورای رقابت متوسل شویم.

در سال ۹۹ نرخ‌ها دو بار تغییر کرد. بار اول ابتدای ماه چهارم و بار دوم ماه نهم. اگر طی سال افزایش شدید نرخ ارز را داشته باشیم باید حتماً با راه‌آهن توافق انجام دهیم تا نرخ جدید اعلام شود. امسال در ابتدای ماه چهارم نرخ جدیدی ابلاغ نشد و راه‌آهن خودش نرخ را اعلام کرده است و در حال حاضر مجبوریم این نرخ را بپذیریم در حالی که قراردادی هم برای آن امضا نشده است.

تقریباً کار ما در لکوموتیو به جای پرداختن به بحث‌های تخصصی و وضعیت لکوموتیو، زمان زیادی از وقت مدیران بابت پیگیری مطالبات از راه‌آهن هدر می‌رود.

با توجه به عدم اجرای تعهدات توسط راه‌آهن، مالکین لکوموتیو به این نتیجه رسیده‌اند که مستقیم با صاحبان واگن قرارداد منعقد کنند.

پس به این ترتیب دریافتی شما به‌طور مستقیم از واگن‌داران است؟

حق دسترسی که واگن‌ها به راه‌آهن پرداخت

می‌کنند شامل سه بخش است: بخش اول مربوط به تعمیرات است. بخش دوم مربوط به زیرساخت و بخش آخر مربوط به لکوموتیو است. بارها از راه‌آهن خواستیم این مسائل را از یکدیگر تفکیک کند. با وجود این که شرکت‌های واگنی بیش از یک ماه و نیم به راه‌آهن بدهکار نیستند، اما لکوموتیوی‌ها حداقل تا ۹ ماه از راه‌آهن طلب دارند. همین باعث شد تصمیم بگیریم مستقیماً با مالکین واگن قرارداد ببندیم.

قبلاً در سال‌های ۹۳ تا ۹۵ این تجربه را داشتیم که اصلاً تجربه جالبی هم نبود و در دسرهای زیادی برای شرکت‌های لکوموتیوی داشت. اگر راه‌آهن این تفکیک هزینه را از مبدا انجام می‌داد و تا این حد ما را سر تفکیک مطالبات اذیت نمی‌کرد، قطعاً به این سمت حرکت نمی‌کردیم که به جای یک شرکت حداقل با ۳۰ شرکت قرارداد ببندیم.

یکی از مواردی که باعث شد قرارداد ما امضا نشود به آن علت بود که تصمیم داشتیم با واگن‌داران قرارداد ببندیم و مورد دوم این که به نظر می‌رسد راه‌آهن نرخ شورای رقابت را قبول ندارد و حاضر نبود با آن شرایط قرارداد ببندد و در نتیجه تا به امروز ما قراردادی نداریم و از ماه چهارم سال به بعد، همچنان واگن‌های ما در اختیار راه‌آهن است و ما کاملاً در این زمینه به‌تکلیف هستیم.

دلیل این که راه‌آهن مطالبات لکوموتیو داران را نمی‌دهد، چیست؟

بحث اصلی، وضع بودجه راه‌آهن است. شاید آمار ما، آمار درستی نباشد اما امسال حدود ۲۶۰۰ میلیارد مصوب شده بود تا در راه‌آهن تامین بودجه شود، اما وقتی در راه‌آهن مثلاً ۱۸۰۰ میلیارد تامین بودجه شده است این کسری بودجه را باید از جاهای مختلف تامین کند.

این تامین بودجه صرف چه چیزی می‌شود؟

مسئولان راه‌آهن باید به‌طور دقیق این موضوع را عنوان کنند. بحث اصلی این است که مخارجی مانند پرسنل، خدمات و زیرساخت وجود دارد و راه‌آهن زمانی که پول را دریافت می‌کند به جای آن که حق شرکت‌های خصوصی را از این پول جدا کند، آن را صرف امور جاری می‌کند و بعد از آن به فکر بخش خصوصی می‌افتد. ۱۳۰ لکوموتیوران داریم و کاملاً درگیر با بدنه راه‌آهن هستیم. راه‌آهن سر زمان مقرر حقوق کارگزارانش را پرداخت می‌کند، اما زمانی که طلب ما وصول نشود، نمی‌توانیم



حقوق کارمندان خود را بپردازیم. در این شرایط بارها وام گرفته‌ایم تا حقوق کارکنان را پرداخت کنیم.

با توجه به این عقب افتادگی‌هایی که در نقدینگی دارید، در مسائل مالیاتی و بیمه با چه مشکلاتی مواجه هستید؟

مالیات و بیمه هیچ راهی برای شرکت‌ها نگذاشته‌اند. باید طبق قانون، مالیات بر ارزش افزوده را در فاکتورها لحاظ کنیم و راه آهن این مبلغ را به ما پرداخت کند تا بتوانیم آن را به سازمان امور مالیاتی پرداخت کنیم. راه آهن می‌گوید این مبلغ را پرداخت نمی‌کند و مالیات هم عدم دریافت از راه آهن را قبول نمی‌کند و اعلام کرده است فاکتورها باید با ارزش افزوده ارائه شود. عملاً دو ارگان دولتی با یکدیگر نزاع دارند و بخش خصوصی بین این دو مثل توپ فوتبال شده‌است و هر دو به آن فشار وارد می‌کنند. چند وقت پیش، یکی از شرکت‌های بزرگ به‌خاطر همین مساله تمام حساب‌هایش بسته شد و در نهایت مجبور شد مالیات بر ارزش افزوده را پرداخت کند.

در مورد بیمه هم، همین وضع وجود دارد. راه آهن تعهدی نسبت به امور بیمه و مالیات قرارداد اجاره ندارد و تمام آن بر عهده شرکت‌هاست. زمانی که به بیمه مراجعه می‌کنیم، بیمه اجاره بودن این قرارداد را نمی‌پذیرد و بیمه سنگینی برای آن تعیین می‌کند. راه آهن هزینه بیمه قرارداد را قبول نمی‌کند. فشارهای زیادی از طرف بخش‌های مختلف دولتی روی ماست و چون قوه قهریه هم دارند در آخر مجبور به تمکین هستیم.

در رابطه با نوسازی ناوگان برنامه‌ای دارید؟

البرز نیرو از بدو تاسیس، همیشه نگاه توسعه‌ای داشته است و تا به امروز حدود ۶۸ لکوموتیو وارد کشور کرده‌ایم البته این تا زمانی بود که اجازه می‌دادند به‌صورت مستقیم وارد کنیم بعد از آن دیگر اجازه ورود لکوموتیو ندادند و گفتند باید لکوموتیو نو وارد شود، اما به اذعان تمام بدنه راه آهن، با وجود دست دوم بودن این لکوموتیوها، در شبکه کارکرد بسیار خوبی دارند. بعد از آن، قرارداد ۵۰ دستگاه با چین را داشتیم که قرار بود ۵۰ دستگاه لکوموتیو نو از چین گرفته شود. متأسفانه ۴ دستگاه از آن وارد شد و با توجه به این که با طرف خارجی توافق کرده

بودیم، متأسفانه واردات لکوموتیو نو هم کاملاً ممنوع شد و شرکت مینا ادعای ساخت لکوموتیو کرد که در حال حاضر نهایت ظرفیت آنها در سال، حدود ۱۰ تا ۱۲ دستگاه است. در صورتی که طبق برنامه توسعه سال ۱۴۰۴ ما حدود ۵۵۰ دستگاه لکوموتیو تا آن سال کم داریم و با این شرایط به آن چشم‌انداز نخواهیم رسید و همین موضوع باعث توقف کامل واردات لکوموتیو شده است.

البرز نیرو از سال ۱۳۹۷ در بخش فنی کار خود را آغاز کرده و سرمایه‌گذاری سنگینی انجام داده و توانسته انتقال تکنولوژی از کره به ایران انجام دهد. بخش‌های زیادی از لکوموتیو را تحت عنوان پارس ۳۳ در اراک در کارخانه واگن پارس می‌سازیم و در کارگاه‌های مختلف قطعات مختلفی را تولید می‌کنیم و یک خط مونتاژ لکوموتیو هم در اراک داریم. از این لکوموتیوها ۴ دستگاه تولید شده است و ۶ دستگاه دیگر تا اواسط بهار سال آینده تکمیل می‌شود.

بخش انتقال تکنولوژی مربوط به البرز نیرو است و در شرایط تحریم نقشه‌ها با زحمت فراوان توسط البرز نیرو خریداری شده است. بزرگ‌ترین مشکل ما این است که برای واردات قطعه با مشکلات بسیار زیاد داخلی مواجه هستیم. بخشی از تحریم‌ها خارجی است و نمی‌توانیم مراودات

باتوجه به این که واگن پارس را شرکت مینا خریداری کرده، از نظر جنابعالی با وجود ساخت لکوموتیو map ۲۴، لکوموتیو پارس ۳۳ با چه آینده‌ای روبه‌رو خواهد شد؟

توافقی که با شرکت واگن پارس انجام شده این است که این ۱۰ دستگاه را تحویل دهد. امیدواریم در ادامه راه بتوانیم با آن‌ها همکاری داشته باشیم، اما کار ما تنها به واگن پارس منتهی نمی‌شود و قطعاً کارخانه دیگری را هم در نظر داریم. ما می‌خواهیم چالشی که در بحث انحصار وجود دارد، حل شود.

صنعت حمل و نقل ریلی، موتور محرکه توسعه کشور است و نباید به بنابر ادعاهایی که می‌شود تصمیم سازی شود. کدام کمیت فنی به‌طور دقیق

**لکوموتیو پارس ۳۳
تا امروز ۸۷/۶ درصد
آماده بکاری داشته
و اکثر توقف‌ها
به دلیل انجام
سرویس‌های مقرر
بوده است.**



مالک مینا بودید باز هم نظر شما در رابطه با پارس ۳۳ همین بود؟

دوستی به من می‌گفت اگر همیشه می‌خواهی برنده باشی، زمان مذاکره، جایگاهت را عوض کن و خود را در جایگاه طرف مقابل قرار بده. من اگر در جایگاه مینا بودم نگاهی به آمار می‌انداختم تا ببینم اشکال کار در کجاست. هر لکوموتیو پارس ۳۳ که بیرون می‌آید ریز به ریز کارهایش را زیر نظر داریم تا مشکلات لکوموتیوهای تولیدی بعدی را رفع کنیم.

اگر جای مینا بودم حتما از داشتن یک رقیب استقبال می‌کردم.

ما نباید فقط به فکر امروز باشیم و باید به امید آن بود که در آینده چهار لکوموتیوساز دیگر هم آغاز به فعالیت کنند تا به صنعت مملکت کمک شود. اگر شرکت دیگری هم بخواهد تولید انجام دهد قطعاً از او استقبال خواهیم کرد.

سخن آخر.

امیدوارم راه‌آهن به فکر این بخش بی‌سرو صدای بدنه خودش باشد. ما عضوی از این بدنه هستیم و می‌خواهیم راه‌آهن هر روز پیشرفت داشته باشد. از حدود ۱۸۰ میلیون تن بار ریل پسند فقط ۵۰ میلیون تن توسط ریل حمل می‌شود، یعنی چیزی کمتر از یک سوم و متأسفانه بیشتر آن به سمت جاده می‌رود. جاده یعنی تلفات، آلودگی و... راه‌آهن باید به فکر نیروی کشش خود باشد و امیدواریم یک فکر سریع در این باره داشته باشد. در بخش نقدینگی، تعمیرات و نوسازی ناوگان، واردات لکوموتیوهای جدید، نبض این صنعت به شماره افتاده و باید یک فکر اساسی به حالش کرد.

هر آن چیزی که بوده با تلاش مدیرعامل و هیات مدیره و سهامدارانش اتفاق افتاده است و این بزرگ‌ترین افتخار ماست. اگر امروز ۱۰ تا ۱۲ درصد بار ریلی کشور را حمل می‌کنیم، تماماً به علت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است.

تنها خواسته ما این است که اگر کمکی به تولید لکوموتیو پارس ۳۳ که یک تولید ملی است نمی‌کنند، در راه تولید آن سنگ اندازی نکنند.

دیدگاه جنابعالی به عنوان یک کارشناس در رابطه با پارس ۳۳ چیست و چقدر این پروژه را موفق می‌دانید؟

من به‌طور صد درصد این پروژه را موفق می‌دانم. چون بدنه فنی بسیار قوی دارد و سال‌ها روی این پروژه کار شده است. شما به هر تولیدکننده‌ای مراجعه کنید اولین ادعایی که می‌کند این است که جنس من بهتر است و هیچ‌کس مدعی نمی‌شود کارش ضعیف بوده است. پس باید به اعداد و ارقام رجوع کنیم تا ببینیم این اعداد در چه وضعی هستند.

لکوموتیو پارس ۳۳ تا امروز ۸۷/۶ درصد آماده بکاری داشته و اکثر توقف‌ها به دلیل انجام سرویس‌های مقرر بوده است.

شما در مقام مالک لکوموتیوهای البرز نیرو، اگر

این موارد را بررسی می‌کند؟

برای تصویب یک طرح باید نماینده گروه‌های مرتبط حضور داشته باشند. این انحصار در سایر بخش‌ها هم وجود دارد. تفاوت بزرگ ما با مینا در این است که مینا لکوموتیو می‌سازد تا بفروشد و از این راه درآمد حاصل می‌کند، اما البرز نیرو لکوموتیو نمی‌سازد تا آن را بفروشد بلکه برای بهره‌برداری خود آن را تولید می‌کند. این تفاوت بزرگی است. زمانی که واگن پارس را خرید شرکت‌های مالک لکوموتیو به انجمن نامه دادند و نظر منفی خود را اعلام کردند، چون این کار را عملاً نوعی انحصار می‌دانستند. یعنی پروژه‌ای مانند پارس ۳۳ که هم نیروهای واگن پارس و هم نیروهای ما برای آن زحمت کشیدند، زمانی که به نتیجه رسید مجبور شدیم ادامه آن را کنسل کنیم. البته ما از این اتفاق خوشحالیم چون بقیه شرکت‌ها هم ظرفیت آن را دارند.

ما می‌توانیم آن را به جای دیگر انتقال دهیم و مطمئناً البرز نیرو این کار را انجام می‌دهد. هدف ما اعتلای صنعت ریلی کشور است و مدیرانی که در این شرکت کار کردند، شب و روزشان را برای این هدف گذاشتند. البرز نیرو یک ریل از بخش دولتی دریافت نکرده است و حتی یک لکوموتیو آن متعلق به راه‌آهن نیست.



عدم ورود نقدینگی به بخش لکوموتیو

حال لکوموتیوها خوب نیست

با مجتبی لطفی، رئیس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی در خصوص وضعیت لکوموتیو در سال‌های اخیر گفت‌وگویی داشته‌ایم. وی با ابراز نگرانی در خصوص کمبود لکوموتیو بیان کرد: در حال حاضر مشکل اصلی در شبکه ریلی موضوع لکوموتیو است. زیرا در کشور لکوموتیو گرم و آماده به کار کم است و تعداد زیادی از آن‌ها به دلایل مختلف از جمله کمبود قطعات برای تعمیر متوقف شده‌اند. اگر علت آن را ریشه‌یابی کنیم به این خواهیم رسید که در سال‌های ۹۸ و ۹۹ تلاش زیادی کردیم تا مسئولان مربوطه را توجیه کنیم که نرخ لکوموتیو منطقی نیست. به عبارت دیگر اقتصاد لکوموتیو صحیح نبود و تلاش‌هایی که کرده‌ایم اواخر سال ۹۹ تا اندازه‌ای به نتیجه رسید. ادامه گفت‌وگو را بخوانید:

لکوموتیو است و قول‌هایی دادند که به تعهدات راه‌آهن و مطالبات پیمانکاران هر چه زودتر رسیدگی شود. در حال حاضر هم بیش از ۱۰۰ روز است هیچ پولی به مالکان لکوموتیو داده نشده است و ما هم انتظار نداریم راه‌آهن از درآمد خود به مالکان لکوموتیو کمک کند البته این، انتظار دوری نیست زیرا راه‌آهن به نوعی مانند پدر خانواده شبکه ریلی است و شرکت انتفاعی نیست بلکه شرکتی دولتی است با وظایف حاکمیتی ولی هیچ‌کس چنین انتظاری ندارد و انتظار داریم پول خودمان را بدهند. باید تاکید کنم که در این مدت که مطالبات بخش خصوصی به تعویق افتاده لکوموتیوها سیر داشتند و بخشی از درآمدها هم توسط راه‌آهن وصول شده که حداقل انتظار ما این است همان بخشی که وصول شده را پرداخت کنند. مدیرعامل راه‌آهن هم بر این باور هستند که نباید پولی که متعلق به راه‌آهن نیست با پول راه‌آهن مخلوط شود. این یک مشکل خود ساخته است و راه‌آهن نباید پولی که متعلق به خودش نیست را دریافت کند و در جای دیگر هزینه کند و در این میان شرایطی پیش آید که لکوموتیو داران برای نیازهای اولیه خود دچار مشکل شوند. علاوه بر این که در روابط اقتصادی به هر دو طرف ضرر و زیان وارد می‌شود. زمانی راه‌آهن سود می‌برد که این لکوموتیوها سیر کنند. از اواخر سال ۹۹ که این مشکلات پیش آمد، به این نتیجه رسیدیم خودمان مستقیماً با مالکان واگن‌ها قرارداد ببندیم. برای این موضوع هم ابتدا اخذ مجوز از شرکت راه‌آهن مطرح بود که

در حالی که روش خرید و تدارک در کشور تغییر کرده و عمدتاً نقدی شده‌اند. در حال حاضر چون تورم وجود دارد کسی به صورت اعتباری خرید و فروش انجام نمی‌دهد. با ضعف نقدینگی همان مشکلات به شکل دیگری ظهور کرده است و ما در چالهای افتاده‌ایم که نمی‌توانیم لکوموتیوها را به شبکه بازگردانیم و این کمبود لکوموتیو باعث شده است ضرر جمعی کنیم که این ضرر شامل صاحبان واگن، صاحبان بار و حتی خود راه‌آهن که حق دسترسی دریافت می‌کند نیز شده است.

مطالبات شرکت‌ها از راه‌آهن چه مبلغی است؟

مطالبات شرکت‌ها نزدیک به ۷۰۰ میلیارد تومان است. بحث ما همیشه این بوده که بهتر است این مطالبات دو تا سه ماه باشد اما در حال حاضر به حدود ۷ ماه رسیده است و این رقم با در نظر گرفتن اوراقی است که داده شده است و به هیچ عنوان وضع مناسبی نیست. وقتی پول وارد صنعت لکوموتیو نشود باعث مشکلاتی می‌شود که راه‌آهن هم با آن روبه‌رو است و وقتی نرخ لکوموتیو درست نباشد درآمد راه‌آهن هم مناسب نخواهد بود و نمی‌تواند خود را اداره کند. همه پیمانکارانی که در قرارداد با بخش لکوموتیو هستند در شرایط بسیار بدی قرار دارند. در این میان خبر خوبی که وجود دارد، این است که در مذاکراتی که از جانب راه‌آهن با مالکان لکوموتیو انجام شده است چند نکته مثبت وجود دارد و آقای دکتر صالحی مدیرعامل شرکت راه‌آهن ج.ا.ا کاملاً واقف شدند که مشکل اصلی امروز ما

وضعیت لکوموتیو داران و مطالبات آنان با توجه به این که راه‌آهن به آن بی‌توجه است چگونه است؟

در سال‌های ۹۷ و ۹۸ ما با یک شیوه نادرست کار کردیم به طوری که درآمد لکوموتیو از هزینه آن کمتر بود. بنابراین تعداد زیادی از مالکان دولتی و خصوصی هزینه لازم برای نگهداری لکوموتیو را نداشتند و سرویس‌های نگهداری لازم عقب افتاد که نتیجه آن را از اوایل ۱۴۰۰ شاهد هستیم و تعداد زیادی لکوموتیو متوقف شده است. اگر بخواهم آماری در این حوزه ارائه کنم از حدود ۱۵۰ لکوموتیو بخش خصوصی، ۳۵ دستگاه کاملاً متوقف شده‌اند. وضعیت خیلی شدیدتر این اتفاق در بخش لکوموتیوهای دولتی افتاد. زمانی که نقدینگی وارد صنعت نشود نتیجه‌ای جز این نخواهد داشت.

در اواخر سال ۹۹، نظرات بخش خصوصی و دولتی به هم نزدیک‌تر شدند و نرخ لکوموتیو مقداری واقعی‌تر شد. اما در بخش لکوموتیوهای بخش خصوصی با مشکل جدیدی مواجه شدیم که دیگر بحث نرخ، موضوع اصلی در صنعت لکوموتیو نبود. موضوع اصلی مطالبات و کارکرد است. بهمن ۹۹ توافقاتی با راه‌آهن صورت گرفت تا لکوموتیوهای خصوصی نیز متناسب با کارکردشان مانند واگن و خط مطالبات خود را دریافت کنند. فقط ۳ ماه به این موضوع عمل شد و بعد دیگر استمرار نیافت، در نتیجه حجم مطالبات بخش خصوصی مجدداً زیاد شد و این امر باعث کمبود نقدینگی بخش خصوصی شد

که شرکت‌های بزرگی هم ندارند، پرچم ساخت داخل را در دست گرفته‌اند و می‌گویند همه چیز باید ساخت داخل باشد، اما واقعیت این است که آن‌ها توانایی لازم را ندارند. متقابلاً در تولید بعضی محصولات داخلی به‌خوبی عمل شده است، مانند باتری‌های لکوموتیو و انواع فیلترها و... ولی این موضوع عمومیت ندارد و با این کار به جای کمک تیشه به ریشه یکدیگر می‌زنیم. در این شرایط انجمن باید به‌طور موثر عمل کند. در انجمن کار فرمایی یک‌سری تولیدکنندگان وجود دارند که اگر افراط نکنند در صنعت داخل توسعه به وجود می‌آید. ما در نگهداری، بازسازی و تجهیزات در ایران خیلی قوی هستیم و شرکت‌های زیادی از این محل امرار معاش می‌کنند. مشکل دیگری که وجود دارد این است که برخی تولیدکنندگان تجهیزاتی را



که تولید می‌کنند بسیار گران عرضه می‌کنند مانند ذغال تراکشن. تولیدکننده گرافیت آن را از خارج از کشور وارد می‌کند و بعد از فرآیند تولید آن را می‌فروشد و نباید قیمت تمام‌شده از مشابه خارجی فاصله زیادی داشته باشد و بیشتر شود زیرا مصرف‌کننده نمی‌تواند کار را مدیریت کند. از این دست مشکلات زیاد داریم. عموماً تولیدکنندگان ما تولیدکنندگان خوبی هستند، اما این کار در مقیاس بزرگ اقتصادی به‌صرفه است و نمی‌توان به تولید هر چیزی افتخار کرد، زیرا می‌تواند یک تله بزرگ باشد که بخواهند همه چیز را خودشان تولید کنند. در نهایت نباید شعار تولید داخل خودمانع توسعه ناوگان ریلی کشور و توسعه حمل و نقل ریلی شود بلکه باید کمک و همسو با توسعه حمل بار و مسافر در راه‌آهن باشد.

جدیدی اضافه کرده با این حال متأسفانه تعدادی از لکوموتیوهای این بخش نیز متوقف شده است.

مدیریت جدید راه‌آهن درباره این که لکوموتیوها را به بخش خصوصی بسپارند، نظر خاصی داشتند؟

خیر. تا امروز صحبتی در این مورد صورت نگرفته است.

بخش خصوصی در رابطه با نوسازی ناوگان در سال جدید چه اقداماتی انجام داده است؟

متأسفانه فعالیت‌های نوسازی و بازسازی کم شده است. هزینه‌ها در بخش خصوصی اولویت‌بندی دارند و اولین هزینه‌هایی که برداشت می‌شوند، هزینه‌های بهره‌برداری است مانند

خوشبختانه راه‌آهن با صدور این مجوز موافقت کرد، ولی واقعیت این است که اگر با مالکان واگن‌ها قرارداد ببندیم همیشه در این بازی، یک طرف سومی هم وجود دارد که راه‌آهن است، چون لکوموتیو و واگن در اختیار راه‌آهن قرار دارد. در این قرارداد، سرمایه در دست شخص سومی است که بهره‌برداری را انجام می‌دهد. به همین دلیل خواستاریم قرارداد سه‌جانبه‌ای بین ما و صاحب واگن باشد و راه‌آهن نقش نظارتی داشته باشد. وقتی راه‌آهن در انعقاد قراردادها کمکی نکند در نتیجه پیشرفتی هم حاصل نخواهد شد.

کمک راه‌آهن به چه صورتی می‌تواند باشد؟

در سال‌های ۹۴ و ۹۵ با وجود عدم رضایت طرفین، با اعمال اجبار و دستور راه‌آهن، این قراردادها اجرایی شد. راه‌آهن ابزارهای زیادی برای فشار به واگن‌داران و صاحبان لکوموتیو دارد و به‌عنوان شخص سوم بر همه چیز نظارت دارد، اما در حال حاضر راه‌آهن کاملاً از این مسئله شانه خالی می‌کند.

آیا این از وظایف راه‌آهن است که به‌عنوان نهاد حاکمیتی نظارت داشته باشد؟

در این خصوص به صراحت وظایف مکتوبی وجود ندارد، ولی هم وظایف نوشته و هم نانوشته داریم. از طرفی اختیار حرکت لکوموتیو با راه‌آهن است و باید مقررات راه‌آهن را رعایت کرد و نمی‌توان آن را نادیده گرفت. این مذاکرات همچنان ادامه دارد و باید به این سمت برویم چون در نهایت این به نفع همه از جمله راه‌آهن است. هدف ما اصلاح گردش نقدینگی و شفاف‌سازی روابط قراردادی است. خوشبختانه مالکان واگن علاقه بیشتری به این موضوع نشان می‌دهند.

آیا در حال حاضر به دلیل کمبود لکوموتیو بار روی زمین مانده است؟

میزان حمل و نقل بار راه‌آهن به میزان سال‌های قبل نیست و افت داشته است. لکوموتیوهای بخش خصوصی هم از ۳۲ درصد باری که سال قبل حمل می‌کردند در حال حاضر به ۳۷/۵ درصد رسیده‌اند و با افزایش همراه بوده‌اند چون لکوموتیوهای راه‌آهن بیشتر از لکوموتیوهای بخش خصوصی متوقف شده است. بخش خصوصی لکوموتیوهای کمتری از راه‌آهن دارد، اما مدتی است که تعدادی لکوموتیوهای

ثبت سفارشات به چه صورت است؟ آیا برای وارد کردن قطعات مشکلی دارید؟

هیچ‌یک از شرکت‌ها با تولید داخل مخالفتی ندارند. تهیه قطعات از خارج از کشور بیش از حد دشوار و گران است و اگر مشابه داخلی آن موجود باشد هرگز شرکتی به دنبال خرید خارجی نمی‌رود. ولی متأسفانه در کشور ما عده محدودی



گفت‌وگو با بابک ابدالی
مدیرعامل شرکت اصفهان کفریز

نهنگ است آنکه با دریا ستیزد کز آب خرد ماهی خرد خیزد

بابک ابدالی مدیرعامل شرکت اصفهان کفریز در گفت‌وگو با دوماهنامه حمل‌ونقل ریلی با تأکید بر این نکته که شرکت اصفهان کفریز با بیش از ۳۵ سال سابقه تولید در صنایع مهم کشور در سال ۱۳۹۳ وارد حوزه تولیدات ریلی با تولید بانداز واگن شد بیان کرد: خوشبختانه استقبال بسیار خوبی از تولیدات شرکت در آن زمان صورت گرفت. تا قبل از ورود ما واردات بانداز به صورت گسترده توسط شرکت‌ها صورت می‌پذیرفت ولی به دلیل کیفیت بالای قطعات تولیدی شرکت اصفهان کفریز و همچنین تیراژ بالا به سرعت واردات قطع شد و در طی ۷ سال گذشته خوشبختانه هیچ‌گونه نیازی به واردات نبوده است. ما در این مدت بیش از ۴۰۰۰۰ حلقه بانداز تولید و تحویل داده‌ایم که حدود ۲۰ میلیون دلار صرفه جویی ارزی برای کشور داشته است.

شرکت در سال ۱۳۹۷ وارد فاز تحقیق و توسعه چرخ منوبلوک واگن شده است که پس از ۳ سال تلاش بی‌وقفه موفق به اخذ تاییدیه از راه‌آهن جمهوری اسلامی گردیده و هم‌اکنون مشغول تولید این قطعه استراتژیک برای کشور و صنعت ریلی است. این گفت‌وگو را می‌خوانید:

منوبلوک‌های چینی و سایش بسیار زیاد آن تنها نمونه کوچکی از آن است.

ما انتظار داریم از واردات این کالاهای بی‌کیفیت جلوگیری شود تا حداقل شرکت ایرانی نوپا در زمینه چرخ منوبلوک بتواند با اجناس اروپایی رقابت منصفانه کند نه با اجناس دست سوم چینی.

در شرکت بر روی انواع چرخ‌های خارجی اعم از چینی و اروپایی تست‌های استاندارد را انجام دادیم و حاضری تمام این تست‌ها را در مجامع عمومی منتشر کنیم و همگان ببینند که چه چرخ‌هایی از چین واردات می‌شود و با چه کیفیت نامرغوبی.

تقاضای ما از واگن‌سازهای بخش خصوصی استفاده از چرخ‌های منوبلوک مرغوب در زیر واگن‌های خود است.

در خصوص چرخ منوبلوک با چه شرکت‌هایی قرارداد دارید و چه تعداد تولید می‌کنید؟

ما تاکنون با بیش از ۱۰ شرکت داخلی قرارداد چرخ منوبلوک بسته‌ایم. قراردادهای بسیار دیگری در حال مذاکره می‌باشد. این حرکت در کشور ما شروع شده و به سرعت در حال افزایش می‌باشد تا به نقطه مطلوب برسیم.

به‌تازگی پروانه بهره‌برداری تولید چرخ منوبلوک شرکت اصفهان کفریز به تعداد سالانه

خداوند را شاکریم که هر روز به توان داخلی کشور در این زمینه افزوده می‌شود.

این مدل چرخ مسافری نیز بعد از اخذ تاییدیه وارد فاز تولید انبوه خواهد شد و انشا... مشکل بخش مسافری در تامین این مدل چرخ نیز به زودی مرتفع خواهد شد.

با توجه به اینکه تولیدکننده‌ها نیاز به حمایت دارند درخواست شما از دولت و بخش خصوصی چیست؟

در خواست ما یک درخواست واقعی با توجه به واقعیات کشور عزیزمان است. واقعا بیشتر از اینها از دولت و وزارت صنعت معدن تجارت انتظار داشتیم. متأسفانه این وزارتخانه کمکی به تولید ایرانی و صنعت کشور نمی‌کند و فقط قسمت تجارت آن با قدرت مشغول واردات و ضربه زدن به تولید ملی است. یک قطعه استراتژیک در زمان بحران‌ها به داد کشور می‌رسد.

متأسفانه دید مدیران وزارت صمت بسته و محدود و کوتاه‌مدت است و به صورت کلان به مسایل کشور نگاه نمی‌کنند به همین دلیل الان با این حجم از نابسامانی در کشور روبرو هستیم. واردکنندگان در این چند سال اخیر با واردات چرخ‌های بی‌کیفیت چینی در حق صنعت ریلی جفای بزرگی نمودند که خبرهای شکسته شدن

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

خوشبختانه حرکت بزرگی با تولید چرخ منوبلوک در صنعت ریلی انجام شد. هم‌اکنون کشور در زمینه تولید ۲ محصول مهم و راهبردی ریل و چرخ قطار خودکفا شده است. ما به صنعت کشور و علی‌الخصوص صنعت ریلی تبریک می‌گوییم که با متخصصان خبره و داخلی توانسته‌اند این حرکت بزرگ را به سرانجام برسانند. هم‌اکنون تولید ۲ مدل چرخ منوبلوک ۹۲۰ و ۹۵۷ با استانداردهای کاملاً متفاوت به تولید انبوه رسیده است که همین ۲ مدل حدود بیش از ۹۰ درصد نیاز کشور به چرخ منوبلوک باری است.

چرخ منوبلوک مسافری نیز در شرکت اصفهان کفریز تولید شده است و در حال گذراندن تست‌های نهایی است.

از جمله مهم‌ترین تست‌های چرخ منوبلوک مسافری تست خستگی است. این شرکت از حدود ۲ سال پیش اقدام به تهیه دستگاه تست خستگی ویژه چرخ منوبلوک نموده که هم‌اکنون در شرکت نصب شده و در حال انجام تست بر روی چرخ می‌باشد. درکل خاورمیانه این دستگاه تنها دستگاه تست خستگی چرخ است و در دنیا نیز تعداد معدودی از آن موجود است. ما در شرکت دانش بنیان اصفهان کفریز

**اگر بخواهیم منصف باشیم
باید قیمت چرخ منوبلوک
اصفهان کفریز را با قیمت
یک چرخ منوبلوک که
خواص استاندارد EN13۲۶۲
را دارا است و در داخل ایران
موجود است مقایسه کرد نه
با یک چرخ چینی بی کیفیت
دست سوم که هیچ یک از
خواص معمولی استاندارد
را نیز ندارد**

قطعات مختلف تجربه کرده ایم و تخصص تولید انبوه را دارا می باشیم. بله. اگر تعداد سفارشات زیادی در زمینه چرخ منوبلوک وجود داشته باشد قطعاً تولید آن به صرفه خواهد بود هم برای تولید کننده و هم مصرف کننده.

دقیقا بفرمایید از نظر فنی چرخ منوبلوک ساخته شده توسط شرکت کفریز برای چه واگن هایی مورد استفاده قرار می گیرد؟ آیا برای واگن های باری و مسافری و همچنین دیزل تولید چرخ دارید؟ لطفا در این خصوص توضیحات کامل بفرمایید.

ما برای انواع مختلف واگن های باری و مسافری و لوکوموتیو چرخ تولید کرده ایم. حتی برای بزرگترین مدل چرخ لوکوموتیو ایران مدل زمینس نیز ما تولید داشته ایم. ولی هم اکنون فقط تاییدیه انواع چرخ باری را از راه آهن جمهوری اسلامی دارا می باشیم. چرخ مسافری نیز در حال انجام مراحل اخذ تاییدیه است که ان شاء الله به زودی این کار انجام خواهد شد.

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

فرایند تولید انبوه با فرایند تولید آزمایشی کاملاً متفاوت است. ما در شرکت دانش تولید انبوه قطعه را دارا هستیم. برای تولید انبوه یک شرکت باید علاوه بر تجهیزات تولیدی، سیستم مدیریتی، سیستم کیفیتی و سیستم نظارتی قوی و مدونی داشته باشد. در این مدت برای تولید انبوه یک کوره

استفاده شده یا از دانش مهندسان خارجی و آیا این دانش صادر می شود؟

از سابقه ۳۵ ساله تولید در شرکت اصفهان کفریز دستکم ۳۰ سال آن مربوط به تولید قطعات فورج در صنایع مختلف بوده است و همواره در این شرکت به استفاده از دانش روز تاکید شده است.

ما حدود ۳ سال قبل از اخذ تاییدیه بر روی چرخ منوبلوک پروسه تحقیق و توسعه و بومی سازی دانش تولید این محصول را داشته ایم. این تکنولوژی توسط شرکت های خارجی یا اصلاً به کشور دیگری فروخته نمی شود یا به بهای بسیار بالا این امر صورت می گیرد. الحمدالله... این اتفاق در شرکت ما هم اکنون به صورت پیوسته و هر روزه در حال ادامه می باشد و متخصصان زبده شرکت به صورت مداوم در حال افزایش این دانش می باشند که باعث افزایش سطح آگاهی کل صنعت ریلی در زمینه چرخ منوبلوک می باشد.

آیا در برنامه های آینده شرکت قصد صادرات این چرخ را دارید و آیا برای شرکت های خارجی معرفی شده است؟

قطعاً یکی از اهداف مدیران شرکت صادرات این محصول است. ما هم اکنون به عنوان اولین شرکت ایرانی به عضویت اتحادیه بین المللی راه آهن ها UIC درآمده ایم. عضویت در این سازمان شرایط پیچیده ای دارد که خوشبختانه شرکت دانش بنیان اصفهان کفریز به این افتخار نایل آمده است.

به دلیل کیفیت بالای محصول تولیدی شرکت اصفهان کفریز، به راحتی قابلیت صادرات به کشورهای اروپایی را دارا است. خوشبختانه چند کشور پیشرفته تقاضای استفاده از چرخ منوبلوک ایرانی را داده اند و هم اکنون در حال مذاکره و معرفی محصول می باشیم که به زودی خبرهای خوشی برای کل صنعت ریلی ایران خواهیم داشت. ان شاء الله...

آیا ساخت این چرخ در داخل صرفه اقتصادی دارد؟

کسانی که در امر تولید هستند می دانند که در صورت تولید انبوه یک قطعه، هزینه های تولید پایین آمده و قطعه به صرفه اقتصادی می رسد. ما سال های بسیاری در زمینه تولید انبوه

۵۵۰۰۰ حلقه از وزارت صمت اخذ گردیده است که در فاز اول آن در سال ۱۴۰۰ تولید ۱۰۰۰۰ حلقه منوبلوک هدف گذاری شده است. با برنامه ریزی های صورت گرفته در سال ۱۴۰۱ افزایش خوبی را در تولید منوبلوک شاهد خواهیم بود.

روزانه چه تعداد چرخ منوبلوک تولید می کنید و با توجه به اینکه این چرخ ملی شده آیا می توانید جوابگوی شرکت های متقاضی باشید؟

در همه دنیا، کشورهای با راه آهن نسبتاً بزرگ، نیاز چرخ منوبلوک خود را از شرکت سازنده داخلی همان کشور تامین می کنند. همان طور که در سوال قبل اشاره شد ظرفیت سالیانه ما هم اکنون ۱۰۰۰۰ حلقه چرخ است که به سرعت در حال افزایش است. باید توجه داشت که نیاز واقعی کشور چقدر می باشد. با آمارهای غیر واقعی و بالا نشان دادن نیاز کشور متأسفانه برخی در حال سوء استفاده هستند. نیاز واقعی کشور پایین تر از اعداد و ارقام اعلامی می باشد و ما کاملاً به این امر واقفیم. در قسمت باری کاملاً جوابگوی تقاضای داخلی هستیم و افزایش ظرفیت تولید نیز در راستای اضافه شدن سبد مسافری به این تولیدات می باشد که هم زمان با اخذ تاییدیه مسافری هیچ مشکلی در زمینه تولید انبوه چرخ مسافری نیز نداریم.

آیا شرکتی رقیب در تولید این چرخ دارید در این باره توضیح بفرمایید؟

در داخل ایران هیچ شرکتی چنین ریسک بزرگی را برای سرمایه گذاری در زمینه تولید چرخ نپذیرفته است. این خط تولید نیاز به حجم سرمایه گذاری بسیار بالا و تیم تحقیق و توسعه و متخصصان خبره مخصوص به خود دارد. این شرکت سال ها در زمینه تولیدات قطعات خاص صنعت نفت و گاز فعالیت داشته است و بسیاری از قطعات خاص این صنایع و صنعت انرژی های نو برای بار اول در شرکت دانش بنیان اصفهان کفریز تولید و عرضه شده است.

بحمدالله... مجموع این موارد هم اکنون به کمک مدیریت شرکت اصفهان کفریز آمده است تا ان شاء الله... این بار سنگین را به سر منزل مقصود برسانند.

آیا در خصوص تولید چرخ منوبلوک از دانش بومی

بسیار پیشرفته و اتوماتیک عملیات حرارتی به مجموعه اضافه کرده‌ایم که کاملاً مشابه سیستم های اروپایی کار عملیات حرارتی را انجام می‌دهد.

ما حدود ۸ دستگاه تراش کاملاً سی ان سی به مجموعه اضافه کرده‌ایم.

هم اکنون در حال تدارک یک سیستم کاملاً اتوماتیک برای کنترل کیفیت هستیم.

شرکت با سرعت و جدیت در حال پیشرفت و ارتقا به نسل جدید تکنولوژی تولید می‌باشد.

برخی از متقاضیان خرید چرخ منوبلوک به قیمت بالای چرخ معترضند و درخواست کاهش قیمت را دارند. اساساً قیمت‌گذاری چه مبنایی دارد و دلیل بالا بودن قیمت چیست؟

اگر بخواهیم منصف باشیم باید قیمت چرخ

منوبلوک اصفهان کفریز را با قیمت یک چرخ منوبلوک که خواص استاندارد EN۱۳۲۶۲ را دارا است و در داخل ایران موجود است مقایسه کرد نه با یک چرخ چینی بی‌کیفیت دست سوم که هیچ یک از خواص معمولی استاندارد را نیز ندارد. در ثانی چرخ باید در ایران موجود باشد و هزینه‌های حمل و نقل و گمرکی را هم به آن اضافه کرد که معمولاً حدود ۳۰ درصد به قیمت هر محصول وارداتی می‌افزاید.

متأسفانه برخی افراد قیمت محصول ما را با قیمت درب کارخانه در کشور چین مقایسه می‌کنند که کاملاً مغرضانه و به جهت ضربه زدن به تولید ملی است.

نکته مهم دیگر تعداد تیراژ تولیدی شرکت‌های بزرگ خارجی است. مسلم است که یک شرکت تازه وارد در ایران در تولید منوبلوک

را نمی‌توان با شرکتی که سال‌هاست هر روزه تولید منوبلوک داشته مقایسه کرد. هزینه‌های تولیدی به مرور زمان و بر اثر تجربه‌های جدید تولیدی هر روز کاسته می‌شود.

ما نیز طی چند سال آینده باید قیمت خود را به قیمت‌های جهانی تطبیق دهیم تا بتوانیم صادرات خوبی داشته باشیم ولی در روز اول و سال اول این امر امکان پذیر نیست و هر عقل سلیمی این را می‌پذیرد.

نکته مهم دیگر خدمات پس از فروش و نحوه خرید مشتریان عزیز است.

هیچ یک از شرکت‌های خارجی در ایران خدمات پس از فروش ندارند و احیاناً اگر مشکلی در چرخ بوجود بیاید هیچ مسئولیتی در قبال آن ندارند ولی شرکت اصفهان کفریز خود را متعهد به پاسخگویی می‌داند و به سرعت

پس از بازدید از کارخانه کفریز اصفهان:

تولیدات داخل را حمایت می‌کنیم اما نباید واردات متوقف شود

باشد باز هم هیچ موقع نخواهد توانست به بالای ۵۰٪ مصرف چرخ منوبلوک باری و مسافری برسد.

مهندس سلطان احمدی: میزان تولید کارخانه به مراتب پایین‌تر از نیاز مصرف شرکت‌های دارای واگن باری بوده و این امر باعث توقف ناوگان باری شرکت‌ها و تحمیل ضرر و زیان به آن‌ها می‌شود. همچنین قیمت بسیار بالای این چرخ نسبت به نمونه‌های خارجی و عدم توان رقابت در این عرصه، صنعت را دچار بحران نبود چرخ منوبلوک کافی نموده است.

از طرفی وزارت محترم صمت نیز بدون بررسی کافی اقدام به ممنوعیت ورود چرخ یاد شده برای تعمیر و نگهداری واگن‌های در حال سیر نموده که این اقدام نیز جز توقف ناوگان باری ثمری را در پیش نخواهد داشت.

آقای کریمی شما در نشست با مدیران کارخانه به قیمت فروش چرخ منوبلوک معترض بودید آیا قیمت با خرید خارجی خیلی تفاوت دارد؟

دکتر کریمی: بلی - تفاوت قیمت خیلی متفاوت است یک عدد چرخ منوبلوک با قطر ۹۲۰ میلیمتر که بیشترین مصرف روی واگن‌های اکسپرس مسافری و باری و چرخ منوبلوک با قطر ۹۵۷ میلیمتر که بیشترین مصرف را روی واگن‌های باری دارند آخرین قیمت حدود ۷۵۰ تا ۸۰۰ یورو در کارخانه‌های تولیدی خارجی است و حداکثر حدود ۲۰٪ هم تشریفات گمرکی و کرایه حمل، حداکثر قیمت ۲۸ تا ۳۰ میلیون تومان می‌شود در حالی که قیمت شرکت کفریز ۴۲ میلیون تومان بوده و فاصله قیمتی حدود ۱۲ تا ۱۴ میلیون تومان برای هر چرخ منوبلوک در روز جاری را دارد.

با توجه به اینکه حمایت از تولید داخلی شعار امسال بوده آیا کیفیت محصول اهداف حمایت از داخل را برآورده می‌کند؟

دکتر کریمی: در بحث تولید و تحویل چرخ منوبلوک باتوجه به تولید چرخ منوبلوک در دو نوبت می‌تواند سالی ۷۰۰ عدد چرخ منوبلوک تولید کند

پس از بازدید از کارخانه کفریز اصفهان که در تولید بانداز و چرخ منوبلوک فعالیت می‌کنند دو تن از کارشناسان ریلی در گفت‌وگو با خبرنگار ما دیدگاه‌های خود را درباره این محصول بیان کردند. نظرات دکتر محمد کریمی، مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی مسافری جوبار و مهندس سلطان احمدی معاون اجرایی ریل سیرکوثر را می‌خوانید:

به گفته دکتر کریمی، تولید داخلی برای اکثر قطعات لازم واگن در داخل کشور و برابر استاندارد هنوز حدود ۷۰٪ مصرف عقب هستیم. قطعاتی مثل سوپاپ‌های ترمز واگن‌ها و چرخ و ... با توجه به تحریم‌ها فکر نمی‌کنم به این زودی بتوانیم بیشتر از ۳۰٪ قطعات خاص واگن‌ها را در ایران تولید کنیم. ادامه گفت‌وگو را بخوانید:

نظر جناب‌عالی در خصوص بازدید از روند تولید چرخ منوبلوک در کارخانه کفریز اصفهان چیست؟ آیا به نظر جناب‌عالی روند تولید با استانداردهای تولید چرخ در شرکت‌های تولیدی معتبر خارجی مطابقت دارد یا خیر؟

دکتر کریمی: از اینکه این شرکت توانسته در سال ۱۴۰۰ به عنوان اولین کارخانه تولید چرخ منوبلوک اعلام موجودیت بکند خوشحالم و در بازدید مشاهده شد، تعداد چرخ تولید شده خروجی در حال حاضر ۱۰ عدد چرخ منوبلوک آماده را با یک نوبت کاری تولید می‌کند و چنانچه زمان تولید را به دو نوبت کاری صبح و بعدازظهر ادامه دهد می‌تواند این ظرفیت را با توجه به امکانات تولید و تراش حداکثر به ۲۰ عدد چرخ منوبلوک برساند. این شرکت تا روز جاری توانسته فقط برای تولید چرخ‌های منوبلوک واگن‌های باری موافقت و تأییدیه معاونت ناوگان راه‌آهن را بگیرد و زمانی برای واگن‌های مسافری می‌تواند چرخ منوبلوک تولید کند که نمونه‌سازی کرده و دفتر مهندسی و پژوهش راه آهن آن را بررسی و تمام آزمایشات لازم استاندارد برابر EN۱۳۲۶۲ انجام و پس از تأیید، تولید و به فروش برساند و چون ظرفیت خروجی چرخ برای باری و مسافری باز هم می‌تواند حداکثر در دو شیفت ۲۰ عدد چرخ منوبلوک

اقدامات لازم را جهت رفع هر مشکل احتمالی انجام می‌دهد.

برای خرید از خارج هیچ کشوری به شرکت‌های ایرانی ضمانتنامه پیش پرداخت و حسن انجام کار نمی‌دهد ولی محصول ایرانی متعهد به دادن ضمانت نامه‌های لازم است. شرکت‌ها برای خرید از ایران هر موقع که نیاز دارند سفارش گذاری می‌کنند و حداکثر یک ماه بعد محصول خود را دریافت می‌کنند ولی برای خرید خارجی باید سفارش گذاری بزرگ نمود که این امر برای شرکت‌ها نقدینگی زیادی لازم دارد.

اگر تمامی این پارامترها را در کنار هم قرار دهیم خواهیم دید که محصول ما قیمت آنچنان بالایی نسبت به محصول با کیفیت اروپایی ندارد. هر چند که مدیران شرکت از هر فرصتی

برای کاهش هزینه‌ها و کاهش قیمت محصول استفاده می‌کنند و آن را مغتنم می‌شمارند.

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

بله. شرکت ما در صنایع مختلفی مشغول به کار است که صنعت ریلی یکی از آن‌ها است. هم اکنون در صنایع دیگر به خوبی مشغول فعالیت هستیم و خدا را شکر قطعات استراتژیک دیگری هم به شرکت سفارش داده شده است که مشغول مذاکره در مورد آنها هستیم.

چشم‌انداز تولیدات شرکت کفریز را چگونه ارزیابی می‌کنید و چه اهدافی را برای آینده در نظر دارید؟
ما به سرعت رو به جلو حرکت می‌کنیم

و چشم‌انداز روشنی از آینده داریم. هر چند کشور عزیزمان درگیر مسایل عدیده اقتصادی و سیاسی است ولی نگاه مدیران شرکت نگاه چالشی و حل مسایل و مشکلات تولیدی کشور می‌باشد و با قدرت به آن ادامه خواهیم داد و از مشکلات هراسی نداریم.

**نهنگ است ان‌که با دریا ستیزد
ز آب خرد ماهی خرد خیزد**

به عنوان سخن آخر اگر صحبتی برای گفتن دارید بفرمایید؟

از همه دست اندرکاران صنعت ریلی کمال تشکر را داریم و تا با یاری همدیگر گام‌هایی استوارتر و بلندتر در جهت عزت کشور عزیزمان برداریم.

شرکت‌ها را دارد یا خیر؟

دکتر کریمی: در مورد چرخ واگن‌های مسافری بله با اعلام تعداد چرخ منوبلوک مورد نیاز هر شرکت براساس ناوگان ملکی خود به معاونت ناوگان راه آهن، و ارسال نامه از سوی معاون ناوگان به وزارت صمت این امکان وجود دارد ولی با توجه به اینکه شرکت کفریز مدعی تولید و تحویل چرخ‌های مورد نیاز شرکت‌ها را دارند در حال حاضر در بحث ثبت سفارش چرخ منوبلوک واگن‌های باری به علت اعتراض به واردات چرخ منوبلوک باری با مشکلاتی مواجه شده‌اند چنانچه چرخ منوبلوک به علت تولید پائین شرکت کفریز وارد نشود و با توجه به یک شیف‌ت کار تولید در هر روز ۱۰ عدد و دو شیف‌ت کار در سال ۷۰۰۰ عدد خواهد بود ۵۰٪ نیاز کشور را فقط می‌تواند در سال ۱۴۰۱ جوابگو باشد و به همین علت چنانچه چرخ منوبلوک باری و خصوصاً مسافری وارد نشود واگن‌های مسافری توقف و رسوب اجباری خواهند داشت. ضمناً چون شرکت کفریز فقط مجوز تولید چرخ منوبلوک واگن‌ها را دارد و برای تولید چرخ منوبلوک مسافری در هر سایز را ندارد برای آماده به سیر بودن و سرویس دهی می‌بایست با نامه نگاری ذکر شده چرخ منوبلوک را حداقل برای سال ۱۴۰۰ و شش ماهه اول سال ۱۴۰۱ وارد کرد.

سخن آخر:

با توجه به بالا بودن قیمت قطعات واگن شامل چرخ و بانداز، المان‌های ترمز و ... و عدم افزایش قیمت بلیت قطارهای مسافری در سال ۱۴۰۰، مدیرعامل محترم راه‌آهن باید تلاش کنند از دولت یارانه به تعداد مسافرین جابجا شده در هر سال را بگیرند و در عوض هزینه اعلام شده برای واگذاری دیزل به قطارهای مسافری را به حداقل برسانند و اگر بحران کرونا خدای نکرده ادامه یابد هزینه دیزل در سال ۱۴۰۰ حذف شود تا مالکین قطارهای مسافری بتوانند با مشکلات زیاد که مواجه بوده و هستند هزینه‌ها را به نقطه سر به سر می‌رسانند و از مشکل بیکار شدن چند هزار پرسنل فعال در صنعت ریلی جلوگیری به عمل آورند.

و با توجه به مصرف حدود ۱۵۰۰۰ عدد چرخ منوبلوک برای واگن‌های باری و مسافری حدود ۵۰٪ نیاز می‌تواند از کشورهای خارجی وارد شود آن‌هم از سال ۱۴۰۲ چون با تولید مشاهده شده و نیاز در سال ۱۴۰۰ حداقل ۵۰۰۰ عدد چرخ منوبلوک می‌باید وارد شود تا از توقف و رسوب واگن‌های باری و مسافری مخصوصاً با توجه به نزدیک شدن به عید نوروز ۱۴۰۱ جلوگیری به عمل آید. ضمن اینکه در حال حاضر شرکت کفریز یک شیف‌ت فعال خروجی روزی ۱۰ عدد چرخ آماده تحویل را دارد.

مهندس سلطان احمدی: از مشکلات موجود در تولید چرخ منوبلوک که رابطه مستقیم با هزینه تمام شده چرخ دارد، ضایعات زیاد مواد اولیه به دلیل شکل و ابعاد شفت‌های فولادی است که جهت تولید چرخ مورد استفاده قرار می‌گیرد. این مشکل با اصلاح فرآیند قابل رفع خواهد بود. از دیگر مشکلات عدم انجام فرآیند پانچینگ (panching) سوراخ هاب بوده که به مراتب هزینه‌های ماشین‌کاری و نیروی انسانی را افزایش داده و به تبع آن هزینه تمام شده چرخ یاد شده نیز افزایش می‌یابد. از دیگر مواردی که باعث افزایش هزینه تمام شده چرخ و کاهش سرعت تولید می‌شود می‌توان به انجام تست‌های غیر مخرب MT و UT که بصورت دستی است و علاوه بر موارد فوق امکان خطای انسانی نیز افزایش می‌یابد.

ضمناً مراحل آماده‌سازی قطعه برای ورود به کوره قبل از مرحله ویل رولینگ نیز مورد بازدید قرار نگرفت و در مرحله ماشین‌کاری نیز مرحله ایجاد شیار روغن که برای جلوگیری از تخریب محور (در هنگام دمونتاژ چرخ) و افزایش طول عمر آن هست نیز صورت نمی‌پذیرفت. لازم به ذکر است وجود شیار روغن روی چرخ باعث جلوگیری از کندگی و اسقاط محور در محل نصب چرخ در زمان دمونتاژ چرخ خواهد شد.

آیا در خصوص خرید چرخ خارجی امکان ثبت سفارش وجود دارد و از نظر جنابعالی آیا شرکت کفریز اصفهان ظرفیت تولید چرخ برای تامین نیاز



سید منصور محمودی کارشناس حمل و نقل ریلی

بررسی اختیارات و مسئولیت‌های زیرساخت در قانون دسترسی آزاد به شبکه

بررسی قانون دسترسی آزاد به شبکه‌ی ریلی نشان می‌دهد که در همین قانون، امکان و ظرفیت خوبی برای بهره‌گیری از نوعی اختیارات حاکمیتی زیرساخت در زمینه‌ی تنظیم‌گری ترابری ریلی وجود دارد. لذا از همین اختیارات می‌توان تا حدودی به شرح زیر برای تداوم تغییرات ساختاری راه‌آهن استفاده به عمل آورد.

الف اختیارات حاکمیتی زیرساخت

۱. تبصره یک ماده یک: امور تدوین آیین‌نامه و نظارت بر تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل و نقل ریلی و همچنین تعیین مشخصات فنی ناوگان مجاز به سیر در شبکه ریلی به وسیله‌ی راه‌آهن و تصویب آن توسط وزیر وزارتخانه‌ی متبوع. با توجه به مفهوم «آزاد بودن دسترسی به شبکه‌ی ریلی» در قانون، قاعدتاً نظارت بر تأسیس شرکت‌ها نمی‌بایستی به جز موارد قانونی، دارای پیش‌شرط‌های محدودکننده‌ی ورود شرکت‌های حمل و نقلی جدید به عرصه‌ی حمل ریلی باشد. بنابراین شرط داشتن تعداد معینی ناوگان از جمله‌ی محدودیت‌های غیر قانونی است. در نتیجه، آزادی مصرح در این قسمت از متن قانون با آیین‌نامه‌ی مصوب مربوطه که بر اساس آن شرکت‌های حمل و نقل ریلی به داشتن حداقل تعداد معینی از ناوگان محدود شده‌اند، مغایرت دارد. لذا باید آیین‌نامه‌ی مزبور اصلاح یا لااقل با بعضی از شرکت‌های حمل و نقل ریلی مدارا شود. ضمن این‌که در تدوین آیین‌نامه‌ی مزبور همان‌طور که متعاقباً ملاحظه خواهد شد، امر نظارت بر فعالیت شرکت‌ها نیز نمی‌بایستی به جز امور ایمنی، ظرفیت شبکه و روابط مالی، هیچ‌یک از فعالیت‌های دیگر را دربرگیرد. اعمال هرگونه تبعیض و استثناء به جز در چارچوب مقررات مزبور ممنوع است.

۲. ماده دو: امر تهیه و ابلاغ شرایط و دستورالعمل‌های فنی و ایمنی مرتبط با سیر و حرکت وسایل نقلیه ریلی توسط هیأت مدیره راه‌آهن و مکلف شدن شرکت‌های بهره‌بردار

خطوط به رعایت آنها به منظور حفظ ایمنی تردد ناوگان ریلی. علاوه بر آن موظف شدن راه‌آهن به نظارت بر اجرای کامل ضوابط و مقررات و دستورالعمل‌های فنی و ایمنی حرکت.

شرکت زیرساخت دارای اختیار تعیین ضوابط روشن و دقیق فنی و نظارت قوی برای حفظ ایمنی حمل می‌باشد. با این وجود در تدوین آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها، به کار بردن معیارها و ضوابط کلی و مبهم نظیر طول عمر تجهیزات زیربنایی و ناوگان به عنوان معیار ایمنی، و تعیین یک عدد غیرمستند علمی مجاز نمی‌باشد.

۳. تبصره ۱ ماده ۲: تهیه و نظارت بر آیین‌نامه‌ی تعیین انواع تخلفات و جرایم مربوط به سیر و حرکت ناوگان در شبکه حمل و نقل ریلی و نحوه‌ی رسیدگی به آنها توسط هیأت مدیره راه‌آهن و تصویب هیأت وزیران. تعیین میزان جرائم مربوط به این تخلفات از یک میلیون تا بیست میلیون ریال.

این آیین‌نامه به شرط تصویب هیأت وزیران، اختیارات حاکمیتی وسیعی به شرکت زیرساخت اعطاء کرده است. اما ذکر محدودده‌ی دقیق مبالغ جرائم در این ماده‌ی قانونی موجب شده تا بر اثر تورم قیمت‌ها، ارزش این اختیارات به صفر تنزل پیدا کند. باید بر مبنای اصلاحیه‌ی قانون، محدودده‌ی مبالغ جرائم را به یک آیین‌نامه‌ی ذی‌ربط احاله داد تا بتوان مبالغ مربوطه را مرتباً به‌روز رسانی نمود.

بدیهی است که در این قانون موضوع تخلفات زیرساخت ناشی از قصور و اهمال کارکنان راه‌آهن در برابر شرکت‌های حمل و نقل ریلی نمی‌تواند

مورد توجه قرار گیرد. زیرا اولاً معلوم نیست که برای نظارت بر اجرای دقیق آن و رسیدگی به تخلفات مربوطه چه نوع تنظیم‌گر مافوق راه‌آهن باید ایجاد شود و ثانیاً برای تحقق این کار چه آیین‌نامه‌ای باید تدوین گردد.

تبصره‌ی ۲ ماده ۲: تعیین میزان مسئولیت‌های کیفری و مدنی سوانح ریلی ناشی از اجرای این قانون و سوانح ریلی ناشی از فعالیت‌های راه‌آهن توسط کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح راه‌آهن مستقر در نواحی. در صورت اعتراض اصحاب دعوی به نظریه کمیسیون‌های فوق، ارجاع آن به کمیسیون عالی رسیدگی به سوانح راه‌آهن با عضویت نماینده انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی.

در زمینه‌ی بروز سوانح، مسئولیت‌های راه‌آهن نسبت به اشخاص ثالث مورد توجه قرار گرفته شده است. ولی در قبال شرکت‌های حمل و نقل ریلی مطلب به روشنی ذکر نشده است. ضمن این‌که تعیین میزان مسئولیت‌های کیفری و مدنی سوانح ریلی ناشی از اجرای این قانون و سوانح ریلی ناشی از فعالیت‌های راه‌آهن توسط کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح راه‌آهن مستقر در نواحی صورت می‌پذیرد. مدیران مناطق که اغلب خود در زمره‌ی مقصرین هستند، معمولاً به دلیل تضاد منافع سعی می‌کنند که اصولاً سانحه را لایوشانی کنند و یا با اعمال نفوذ مقصر یا مقصرین را بنا به مصالح خود یا راه‌آهن تغییر دهند.

علاوه بر آن غیرقابل اعتراض بودن نظریه کمیسیون عالی سوانح و ملاک عمل قرار گرفتن آن در صدور آرای قضایی به‌عنوان نظر



تبصره‌های دو و سه ماده‌ی یک قانون دسترسی به‌طور جداگانه محاسبه و فقط از استفاده‌کنندگان ذی‌ربط اخذ شود. این موارد شامل بهره‌گیری از خطوط (پارکینگ، تعمیرگاه، انبار و...)، اماکن (انبار و بارانداز، تعمیرگاه‌ها، فضاها و امکانات ایستگاهی و...)، خدمات جانبی (جراثیل، ماشین‌آلات، درزین و...)، انجام مانور، بهره‌برداری از ارتباطات و غیره است.

۵. ماده ۴: برعهده‌ی راه‌آهن بودن تعیین مقررات و استانداردهای مربوط به تولید، واردات و تعمیر و نگهداری ناوگان ریلی و مکلف بودن دستگاه‌های نظارت‌کننده و کلیه تولیدکنندگان و واردکنندگان مربوطه به رعایت آن.

در این ماده، ضمن واگذاری اختیارات حاکمیتی مربوط به تعیین مقررات و استانداردها و همچنین نظارت کلی برای اعمال دقیق آنها، هیچ نقش تصدی‌گری برای راه‌آهن در امر ناوگان پیش‌بینی نشده است. بنابراین دخالت در امر تعمیرات ناوگان بخش خصوصی خارج از اصول معین شده در اسناد بالادستی است.

هدایت و کنترل تردد ریلی به‌گونه‌ای که سیر و حرکت ناوگان متعلق به کلیه شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در شرایط یکسان از نظر تعرفه دسترسی و استفاده از شبکه امکان‌پذیر گردد.

واگذاری امور برنامه‌ریزی، هدایت و کنترل سیر و حرکت ناوگان در شبکه به شرکت زیرساخت، عملاً یک اختیار حاکمیتی است که به سه عامل: کنترل ترافیک بر حسب ظرفیت شبکه، رفتار با شرکت‌های حمل و نقل ریلی بر حسب مقررات یکسان و توافق با آنها طبق قراردادهای حمل منوط شده است. متأسفانه برای این ماده‌ی مهم، تدوین آیین‌نامه پیش‌بینی نشده است و لذا اجرای دقیق مفاد آن نه برای راه‌آهن اجباری است و نه ممکن.

نکته‌ی مهم دیگر در متن ماده سه قانون دسترسی، شرایط یکسان تعرفه است. بدین معنی که هزینه‌ی کلیه‌ی وسائط، تجهیزات و امکاناتی که برای همه‌ی شرکت‌های حمل‌ونقلی مورد استفاده قرار نمی‌گیرد، نباید بر تعرفه‌ی همگانی سرشکن شود، بلکه باید خدمات جانبی (موضوع

کارشناسی برای دعاوی «بین» شرکت‌های خصوصی حمل‌ونقل ریلی درست است. ولی این سازوکار برای دعاوی بین شرکت زیرساخت از یک طرف و شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی از طرف دیگر که در آن تضاد منافع وجود دارد، کارساز نیست و داوری باید به مراجع بالاتر از راه‌آهن تنظیم‌گر حمل‌ونقل ارجاع داده شود. زیرا در صورت محرز بودن تقصیر راه‌آهن، این موضوع باعث عدم گزارش بسیاری از سوانح به مراجع ذی‌ربط، یک‌جانبه شدن بسیاری از آرای صادره به نفع راه‌آهن، یا تعیین مبالغ خسارات وارده بسیار کمتر از مقادیر واقعی می‌شود. در این صورت نیز به یک تنظیم‌گر مافوق راه‌آهن نیاز است.

موضوع مهم دیگر، عدم وجود نماینده‌ی انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح راه‌آهن مستقر در مناطق و اندک بودن تعداد نمایندگان آن در کمیسیون عالی سوانح است که مشکل‌آفرین می‌باشد.

۳. ماده ۳: موظف بودن راه‌آهن به برنامه‌ریزی،

۶. تبصره ۱ ماده ۶: نرخ بهره‌برداری از شبکه

ریلی بایستی به‌گونه‌ای تعیین شود که ضمن تأمین هزینه‌های بهره‌برداری از شبکه در بخش ریلی برای صاحبان کالا و سرمایه‌گذاران نسبت به دیگر شقوق حمل‌ونقل دارای مزیت باشد.

شرکت راه‌آهن متولی تعیین نرخ تعرفه‌ی بهره‌برداری (حق دسترسی به شبکه‌ی زیرساخت) است. اما در این رابطه دو متغیر کلیدی وجود دارد: مبلغ کف یعنی «هزینه‌های بهره‌برداری از شبکه» و مبلغ سقف یعنی «قیمت بازار حمل زمینی در هر مسیر». اگر در بعضی مواقع فاصله‌ی بین مبالغ کف و سقف مزبور به‌گونه‌ای کم شود که درآمدهای حاصله به سختی هزینه‌های جاری و استهلاک و سود معقول شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی را برآورده کند، بنا بر اصل «تضمین مزیت اقتصادی شرکت‌های ریلی نسبت به حمل جاده‌ای» در این ماده، لازم است که راه‌آهن به‌عنوان حاکمیت، از بخشی از درآمد خود بگذرد. زیرا سطح تعرفه‌های حق بهره‌برداری از شبکه باید به‌گونه‌ای تنظیم شود که فاصله‌ی کافی با مبالغ تعرفه‌های بازار رقابتی حمل‌ونقل زمینی وجود داشته باشد تا بدین وسیله سرمایه‌گذارانی که شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی را تأسیس کرده‌اند، اولاً همواره قادر باشند مقدار کافی سفارش حمل بار به‌دست آورند و ثانیاً حمل بار برایشان به صرفه باشد و به تعبیر کلی نباید زیانده شوند.

لازم به ذکر است که شرط اول یعنی هزینه‌های بهره‌برداری، به قیمت تمام‌شده‌ی نگهداری و عرضه‌ی زیرساخت به تفکیک مسیرهای حمل وابسته است (که فعلاً در راه‌آهن قابل محاسبه‌ی دقیق نیست).

۷. تبصره ۲ ماده ۶: با توجه به مزیت‌های

حمل‌ونقل ریلی و در صورت عدم تکافوی نرخ بهره‌برداری برای تأمین هزینه‌های نگهداری شبکه، دولت می‌تواند از سال ۱۳۸۵ اعتبارات مورد نیاز این شیوه از حمل‌ونقل را همانند هزینه‌های نگهداری تأسیسات زیربنایی سایر شقوق حمل‌ونقل، در بودجه‌های سنواتی از محل صرفه‌جویی مصرف سوخت منظور نماید.

اگر طبق قانون، شرکت زیرساخت مجبور شود که تعرفه‌ی بهره‌برداری را زیر قیمت تمام‌شده‌ی نگهداری زیربنا تعیین کند تا بدین وسیله تعرفه‌ی حمل در سطح میانگین قیمت بازار تنظیم شود، قطعاً راه‌آهن زیانده می‌گردد. در این حالت دولت «می‌تواند» مابه‌التفاوت هزینه‌های بهره‌برداری از شبکه با درآمدهای حاصله‌ی شرکت زیرساخت را

از محل بودجه‌های سنواتی به‌گونه‌ای جبران کند که بر سطح کیفی نگهداری از خطوط لطمه‌ای وارد نشود.

در هر حال راه‌آهن که متولی تعیین تعرفه‌ی بهره‌برداری و مسئول تأمین بودجه مزبور می‌باشد، تاکنون این ضوابط را کم و بیش به‌گونه‌ای رعایت کرده تا شرکت‌های ریلی اگر چه اکثراً در شرایط چندان مناسبی فعالیت نمی‌کنند، ولی در هر حال ورشکسته هم نشده‌اند.

۸. تبصره ۷ ماده ۷: بلامانع بودن امر

اجاره دادن نیروی کشش به‌وسیله راه‌آهن با رعایت مقررات و شرایط یکسان به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با اخذ هزینه‌های عملیاتی یکی از ضعف‌های این قانون، تفاوت قائل شدن بین امر خصوصی‌سازی لکوموتیو با واگن است که تبعات ناگواری را برای راه‌آهن دربرداشته است. به همین سبب نیز در حال حاضر راه‌آهن با استفاده از لکوموتیوهای ملکی (و حتی خصوصی) تحت کنترل و بهره‌برداری کامل خود، واگن‌های بخش خصوصی را جابه‌جا می‌کند. باید به این نکته توجه نمود که امر «اجاره دادن»، ذکر شده در این ماده، به معنی یک دارایی را به‌طور کامل در اختیار مستأجر قرار دادن است که این امر در مورد لکوموتیوها اجرا نمی‌شود. راه‌آهن با تخطی از مفهوم دقیق قانون، به ظاهر آنها را به‌صورت «ساعتی و روزانه اجاره» می‌دهد. ولی در واقعیت امر، با تحت کنترل خود قرار دادن امر بهره‌برداری از کلیه‌ی لکوموتیوها، از شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی «حق ارائه‌ی خدمات حمل» دریافت می‌نماید. البته «بلامانع بودن» امر اجاره به معنی اختیاری بودن است. با این وجود چنانچه راه‌آهن لکوموتیوهای ملکی را در قالب همین متن قانونی به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی واقعاً اجاره دهد (یعنی لکوموتیوها طبق قراردادی بلندمدت در اختیار شرکت‌های خصوصی مالک واگن قرار داده شوند)، می‌توان از این ظرفیت برای واگذاری امور تصدی‌گری و همچنین برای راه‌اندازی قطارهای برنامه‌ای و کامل، بهره‌گیری به عمل آورد.

۹. ماده ۹: تعیین بهای بلیت مسافران توسط

شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در هر مسیر و بر حسب نوع و درجه واگن، قطار و خدمات ارائه شده و به مرحله اجرا درآمدن آن پس از «تأیید هیأت مدیره راه‌آهن».

اولاً نکته‌ی بسیار مهم این است که «تأیید بهای بلیت مسافری، یک امر حاکمیتی است که به هیأت مدیره‌ی راه‌آهن تفویض شده است و نه

مقامات بالاتر از آن».

ثانیاً متغیر مسیر عمدتاً مربوط به حق بهره‌برداری از زیرساخت ریلی (رابطه‌ی بین راه‌آهن و شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی) و متغیرهای نوع و درجه‌ی واگن و خدمات ذی‌ربط، عمدتاً مربوط به ترابری ریلی (رابطه‌ی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با مسافران) است. درجه‌بندی مسیرهای حمل مسافری حسب میزان استهلاک زیربنا، سرعت مجاز حرکت قطارها، ظرفیت قابل حمل هر قطار و میزان تقاضا در هر دوره‌ی زمانی تعیین می‌شود. درجه‌بندی حسب نوع و درجه واگن، قطار و خدمات نیز بر مبنای میزان استهلاک واگن‌ها، وضعیت کیفی، فنی و رفاهی انواع سالن‌ها و بالاخره سطح خدمات ارائه شده به مسافران قابل تعیین می‌باشد. فرض بر این است که عامل قیمت تمام‌شده در این متغیرها مستتر باشد.

در این ماده‌ی بسیار مهم، متأسفانه موضوع تدوین آیین‌نامه پیش‌بینی نشده است، لذا معیارهای مصوب قانونی وجود ندارد. این موضوع یک نقص بزرگ قانون مزبور محسوب می‌شود. ضمن این‌که نظام‌نامه‌ی جامع و دقیق «تعیین بهای بلیت» بر حسب متغیرهای مزبور و نحوه‌ی پیشنهاد دادن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی برای انجام توافق درباره‌ی مفاد آن با هیأت مدیره راه‌آهن، حتی هنوز تدوین نشده است. به همین دلیل، بعضی از مواقع وزیر یا مقامات بالاتر برخلاف متن این قانون و بدون لحاظ سود و زیان شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و شرکت‌های وابسته، و صرفاً بر مبنای انگیزه‌های سیاسی، در امر تعیین تعرفه‌های مسافری دخالت می‌کنند.

۱۰. ماده ۱۰: مکلف بودن شرکت‌های

حمل‌ونقل ریلی به رعایت کلیه‌ی مقررات، ضوابط و دستورالعمل‌های تهیه و ابلاغ شده توسط هیأت مدیره راه‌آهن در چارچوب قوانین کشور.

اعمال حاکمیت راه‌آهن توسط تدوین آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها محرز است، به شرط آن‌که در چارچوب قوانین تدوین و تصویب شده باشند. متأسفانه برخی از آیین‌نامه‌ها و خصوصاً دستورالعمل‌های صادره از سوی راه‌آهن بدون ارجاع آنها به قانون مورد نظر، تدوین و به تصویب می‌رسند. سپس بر مبنای متن این آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها، مسئولین راه‌آهن خود را محق به اعمال سیاست‌های مندرج در آنها می‌دانند. تفهیم این نکته‌ی مهم که «حاکمیت ریلی باید در چارچوب قانون باشد»، به همان مسئولین حائز اهمیت بسیار است. حتی گاهی

ملاحظه می‌شود که دستورالعملی برخلاف قوانین مصرح کشور عطف به ماسبق می‌گردد.

۱۱. ماده ۱۱: دارا بودن هر واگن و لکوموتیو (موضوع ماده ۱) به یک سند رسمی و شماره مخصوص که توسط هیأت مدیره راه‌آهن به نام مالک صادر می‌شود.

این اختیار حاکمیتی در راستای اعمال ضوابط و استانداردهای موضوع ماده ۴ است. ولی برای صدور سند مالکیت هیچ شرطی تعیین نشده است.

ب. وظایف حاکمیتی زیرساخت

در کنار اختیارات حاکمیتی زیرساخت به شرح مواد یاد شده بالا، وظایفی نیز به شرح زیر برعهده راه‌آهن قرار داده شده است:

۱. تبصره ۲ ماده ۲: موظف بودن راه‌آهن و شرکت‌های موضوع این قانون به جبران خسارت و پرداخت دیه به افراد سانحه‌دیده در صورت بروز سوانح ریلی مطابق قانون مسئولیت مدنی.

با برداشت موسع از مفاد این بند، می‌توان علاوه بر اشخاص حقیقی و حقوقی ثالث، رابطه‌ی متقابل بین راه‌آهن و شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی را هم از آن مستفاد کرد. بدین معنی که هر یک از آنها (راه‌آهن یا شرکت حمل‌ونقل ریلی) بنا بر میزانی که مقصر شناخته شوند، موظف می‌باشند که علاوه بر خسارات وارده بر شخص حقوقی یا حقیقی ثالث، زیان‌های وارده برطرف دیگر (راه‌آهن یا شرکت حمل‌ونقل ریلی) را هم جبران کند.

متأسفانه این بند قانونی به دلیل: نبود نهاد حاکمیتی تنظیم‌گر حمل‌ونقلی مافوق زیرساخت مشکل تعیین مقصر (ین) مربوطه دشواری مشخص شدن میزان و مبالغ دقیق خسارت وارده به هر طرف و نبود اجبار قانونی برای پرداخت آنها تاکنون توسط راه‌آهن رعایت نشده است.

۱۲. ماده ۳: تخلف محسوب شدن ایجاد محدودیت عبور واگن هر یک از شرکت‌ها توسط راه‌آهن به جز موارد تعیین شده در مقررات ایمنی حرکت و ظرفیت خطوط. مکلف شدن راه‌آهن به جبران خسارت ناشی از این محدودیت برای شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در صورت تأیید آن توسط مراجع ذی‌صلاح.

بر اساس این ماده‌ی قانونی، ایجاد هرگونه محدودیت برای عبور قطارها و واگن‌ها خلاف است، مگر در چارچوب «ایمنی حمل» و «ظرفیت شبکه». بنابراین عدم صدور جواز حرکت قطارها به سبب مسائل «مالی» یا «تبعیت نکردن» از یک

آیین‌نامه یا دستورالعمل (که ربطی به موضوعات ایمنی و ظرفیت نداشته باشد)، عملاً منع قانونی دارد. متأسفانه هم‌اکنون این نوع اقدامات کنترلی غیرقانونی بسیار رایج شده است.

امر «محدودیت ظرفیت خطوط» نیز یک موضوع کشدار است و راه‌آهن می‌تواند بسیاری از امور را با مرتبط ساختن به آن، اعمال حاکمیت کند. احتمالاً منظور قانونگذار این بوده طبق دو معیار: برنامه‌ی عملیاتی از پیش تعیین شده و ظرفیت‌های واگذار شده‌ی شبکه به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بر مبنای قراردادهای حمل‌ونقل راه‌آهن می‌تواند به دلیل نبود ظرفیت مازاد، درخواست متقاضیان جدید را رد کند. البته این نوع مستندسازی که در راه‌آهن‌های کشورهای پیشرفته برقرار است، در ایران به دلیل عدم راه‌اندازی قطارهای کامل و برنامه‌ای و همچنین برقرار نشدن نظام واگذاری ظرفیت شبکه به متقاضیان طبق قراردادهای کوتاه و میان مدت، فعلاً قابل اجرا نیست. اما بر اساس این ماده‌ی قانونی، راه‌آهن موظف است که تمهیدات لازم برای اجرایی کردن آن را فراهم سازد. به شرط تأیید مراجع قانونی ذی‌صلاح، راه‌آهن مجبور به پرداخت خسارت بابت هرگونه محدودیت غیرقانونی شده است، ولی این مراجع تعیین نشده‌اند. در اینجا لزوم ایجاد تنظیم‌گر حمل‌ونقل در وزارتخانه‌ی متبوع به‌خوبی روشن می‌شود.

۲. ماده ۵: موظف شدن راه‌آهن نسبت به ارائه سرویس‌های ارتباطی با سیم و بی‌سیم، انتقال داده‌ها به شرکت‌های خصوصی به منظور استفاده از ظرفیت مازاد ارتباطی موجود از شبکه ریلی اختصاصی خود.

اجرای این ماده تاکنون به مشکلی برنخورده است.

۳. تبصره ۳ ماده ۸: راه‌آهن با پذیرش ناوگان شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، مسئول حفظ و نگهداری ناوگان و تأمین سلامت سیر آنان می‌باشد. این تبصره یکی از بحث‌برانگیزترین مطالب قانونی است که راه‌آهن به انحای مختلف از اجرای آن سر باز می‌زند. طبق این تبصره راه‌آهن مختار است که یکی از دو راه را برگزیند:

خود «با پذیرش ناوگان بخش خصوصی» تصدی‌گری عملیاتی را بر عهده بگیرد. اما در این صورت مسئولیت حفظ و نگهداری ناوگان و تأمین سلامت آن بر عهده‌ی راه‌آهن قرار می‌گیرد. در نتیجه می‌بایست تمامی خسارات وارده اعم از سرقت و سانحه را بپردازد.

یا این‌که سیر و حرکت منطقه‌ای (و نه شبکه‌ی سراسری) را به شرکت‌های حمل‌ونقل باری و مسافری بسپارد. سیر و حرکت محلی شامل امور مانور، تشکیل و تنظیم قطارها در محدوده‌ی ایستگاه‌ها است. سیر و حرکت سراسری شامل قبول و اعزام قطارها می‌باشد. در این حالت امر حفظ و نگهداری ناوگان و محمولات در ایستگاه‌ها به بخش خصوصی مالک سپرده می‌شود. چنانچه قطارهای برنامه‌ای و کامل هم راه‌اندازی گردد، امر خطیر «تأمین سلامت سیر» در طول بلاک‌ها نیز به عهده‌ی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی واگذار می‌شود.

در هر حال بر اساس این تبصره، اگر راه‌آهن رسماً خود جابه‌جایی ناوگان بخش خصوصی در کلیه مسیرها و در ایستگاه‌های شبکه را بر عهده می‌گیرد، آن‌گاه مسئول تأمین سلامت سیر و ایمنی حمل (جلوگیری از هرگونه سانحه) و جلوگیری از سرقت (شامل محمولات و قطعات واگن‌ها) است. و اگر به هر دلیل چنین اتفاقاتی در فاصله‌ی

بین مبدأ و مقصد حمل یا حین توقف واگن‌ها در ایستگاه‌ها (به‌ویژه در حالت پارکینگ یا انتظار برای انجام تعمیرات) رخ دهد، بر اساس تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۲، راه‌آهن موظف است خسارات شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی را به‌طور کامل تأدیه کند. مگر آن‌که با برقراری قطارهای کامل و برنامه‌ای و واگذاری امور عملیاتی منطقه‌ای به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، از حفظ ناوگان و محمولات در مناطق و ایستگاه‌ها، از خود سلب مسئولیت کند.

ج. نبود قوانین و آیین‌نامه‌ها

به‌منظور تشکیل تنظیم‌گر حمل‌ونقل در وزارتخانه‌ی متبوع، باید در یکی از قوانین وزارت راه و شهرسازی، موضوع تنظیم‌گری حمل‌ونقل در دو بخش فنی حرفه‌ای و مالی اقتصادی اداری درج شود. و سپس در تعدادی از آیین‌نامه‌های مربوطه نحوه‌ی تشکیل، تنظیم مقررات، بررسی دعاوی و صدور رأی تدوین گردد.

متأسفانه در قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، برای مواد ۳ و ۹ آن، تدوین آیین‌نامه یا دستورالعملی پیش‌بینی نشده است. حتی اگر درباره‌ی اختیارات حاکمیتی شرکت زیرساخت، در سایر مواد قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، آیین‌نامه‌های دقیق و مناسبی نیز نگاشته شده و به تصویب برسد، باز هم بخش بزرگی از اختیارات و وظایف حاکمیتی راه‌آهن مسکوت باقی می‌ماند.



گفت و گو با سید مجتبی مرعشی، معاون لجستیک و بهره برداری شرکت حمل و نقل ترکیبی سمندرل حق دسترسی: روند صدور پروانه فعالیت شرکت های حمل و نقل ریلی باری

معطوف به پیگیریهای متراکم راه آهن جمهوری اسلامی ایران در فواصل سال های ۱۳۹۸ تا کنون (پاییز ۱۴۰۰) و ضرورت اجرایی شدن صدور پروانه فعالیت برای شرکت های حمل و نقل ریلی باری و ارسال پیش نویس قرارداد بهره برداری شرکت های حمل و نقل ریلی باری از شبکه ریلی در تابستان ۱۴۰۰، ذکر مواردی به منظور اصلاح و تکمیل این اقدام و مفاد قرارداد مفید و ضروری به نظر می رسد.

پیگیری اجرایی شدن آیین نامه تاسیس و فعالیت شرکت های حمل و نقل ریلی که در راستای تبصره ۱ ماده ۱ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی صورت می پذیرد، در واقع بخشی از ضرورت اجرای قانون مصوبه نهاد حاکمیتی از سال ۱۳۸۴ تا کنون است که بنا به اقتضای شرایط مسکوت مانده، اما اجرای آن الزامی می باشد.

نظر نمی رسد. شرایطی مانند فصول بارگیری کالاهای اساسی در بنادر (که بارگیری و انتقال به داخل کالاهای اساسی، اولویت اصلی بنادر می شود)، تغییر شرایط اقتصاد جهانی (مانند تغییر برخی نهادهای از قبیل سنگ آهن، سولفور، مشتقات نفتی صادراتی و ... که منجر به توقف ناوگان منتظر بار - درعین داشتن قرارداد جاری - در مبادی یا مقاصد می شود)، تهدید و تحدید زیرساخت های سامانه های حمل و نقلی (چه بندری و چه ریلی) و ... مواردی است که باید به عنوان معافیت این سرفصل در نظر گرفته شود.

در مورد تضامین مورد نظر راه آهن که بصورت ضمانت نامه بانکی یا ضمانت نامه صادره از سوی موسسات بیمه گر پیشنهاد شده است، با توجه به اینکه سیستم بانکی کشور دارای پیچیدگی ها و بوروکراسی می باشد و همچنین تهیه ضمانت نامه از این مسیر در بدترین حالت نیازمند رسوب نقدینگی کامل و هم ارز با ضمانت نامه صادره در سیستم بانکی و در بهترین حالت نیازمند تامین سپرده بعلاوه ارایه اسناد ملکی اموال غیرمنقول می باشد، قابلیت تبدیل به ترهین ناوگان را دارد. همچنین ضمانت نامه های قابل تامین از شرکتهای بیمه ای نیز دارای همین قابلیت تبدیل می باشد. چه اینکه وفق ماده ۱۱ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی، هر واگن یا لکوموتیو دارای یک سند رسمی صادره بنام مالک و قابل ترهین یا انتقال نام می باشد. لیکن پذیرش اموال منقول شرکتهای ریلی، منوط به پذیرش راه آهن، تبدیل به اصلی ترین گلوگاه برای اجرایی سازی فرایند صدور پروانه خواهد شد.

در مسیر تبدیل ضمانت نامه بانکی و بیمه ای به ترهین دارایی های منقول مانند ناوگان یا مشابه آن، نکته ای حائز اهمیت این است که با فرض اینکه قرار باشد هر یک از شرکت های ریلی میزان تقریبی ۲۰۰ میلیارد ریال از ناوگان را در ترهین راه آهن قرار دهد، با فرض فعال بودن حدود سی شرکت ریلی، این شرکت ها بصورت سرجمع و بر اساس تعرفه ابلاغی و

ذیل ماده ۶ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی تدوین و بصورت ادواری توسط راه آهن جمهوری اسلامی ایران به روزرسانی و ابلاغ می شود، بررسی ساز و کار و تبعات و نیازمندی های آن می تواند برای تداوم و توسعه مستمر صنعت حمل و نقل ریلی مفید واقع گردد.

در شرایط کنونی علاوه بر اینکه پرداخت حق دسترسی جاری در زمره الزامات فعالین بخش خصوصی ریلی می باشد، تعیین تکلیف سنواتی این سرفصل تبدیل به گلوگاهی برای اجرای آیین نامه تاسیس و فعالیت شرکت های حمل و نقل ریلی شده است و بررسی و آسیب شناسی آن و پیشنهاد راهکارهایی که مبتنی بر قانون موضوعه باشد، می تواند راهگشا باشد.

بررسی مصداقی

وی در ادامه بیان کرد: با در نظر گرفتن مجال و محدودیت های موجود، بصورت خاص، شرایط اجرایی آیین نامه تاسیس و فعالیت شرکت های حمل و نقل ریلی را، آنجا که می تواند محل ابهام برای شرکت های ریلی به منظور تکمیل این فرایند تلقی شود، مورد مذاقه قرار می دهیم.

با توجه به اینکه پذیرش حق پارکینگ به شرکت های خصوصی ریلی، الزام می شود باید، علاوه بر ضرورت تدوین تعرفه منطقی در این سرفصل، در نظر گرفت که بخش قابل توجهی از توقفات ناوگان، بدلیل غیرقابل پیش بینی بودن زمان سیر و نرسیدن به هنگام ناوگان باردار به موعده بارگیری نوبت بعد می باشد. در همین شرایط است که اصولاً شرکت های ریلی در بازاریابی و مذاکراتشان با صاحبان کالا، از ارائه تعهد زمانی عاجز می مانند و نتیجتاً حدود ۴۰ درصد از سیر ناوگان باری در شبکه ریلی بصورت خالی و بهره وری پایین در حال رخ دادن است. از سویی، پاره ای از این توقفات ناشی از شرایط کلی اقتصادی کشور می باشد و اصولاً اخذ این تعرفه از بخش خصوصی عادلانه به

آنچه در قانون دسترسی و آیین نامه تاسیس و فعالیت شرکت ها جامانده به وضوح قابل مشاهده است که ارکانی از این قانون مغفول مانده که در صورت توجه به آنها، ضمن حصول توافق و رضایت طرفین، اجرای آن اصولی تر، عادلانه تر و دارای ثبات بیشتری خواهد بود.

به نظر می رسد موادی از قانون دسترسی آزاد، مانند ماده ۳ و تبصره ۳ ماده ۸ که بیانگر وظایف قانونی راه آهن به عنوان نهاد حاکمیتی بوده، در حد همان مواد کیفی مندرج در قانون باقی مانده و در کانون توجه (برای بازتعریف شاخص یا عددی که ملاک و سنج در اختیار قرار دهد) قرار نگرفته است.

بطور خلاصه ماده ۳ بیان می نماید که راه آهن موظف است با برنامه ریزی و هدایت و ایجاد زمینه مناسب برای سیر و حرکت ناوگان ریلی از حیث تعرفه و عملیات، شرایط محدودکننده سیر و حرکت را صرفاً در وضعیت تهدید ایمی اعمال نماید و در غیر اینصورت تخلف رخ داده است و راه آهن مکلف به جبران خسارت شرکت های ریلی خواهد بود.

همچنین بطور خلاصه تبصره ۳ ماده ۸ بیان می کند راه آهن با پذیرش ناوگان بخش خصوصی، موظف به حفظ و نگهداری ناوگان و سلامت سیر آنها می باشد. به طریق اولی، برخی مواد تعهدآور و الزام آور دیگر برای راه آهن مندرج در آیین نامه تاسیس و فعالیت شرکت های حمل و نقل ریلی نیز مورد توجه قرار نگرفته است که می توان به بندک ماده ۱ این آیین نامه، اشاره نمود (که کمیسیون نظارت را بازتعریف می نماید و نماینده انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته را یکی از اعضای این کمیسیون بر می شمارد).

تعرفه حق دسترسی

سید مجتبی مرعشی در خصوص موضوع حق دسترسی گفت: با توجه به اینکه تعرفه حق دسترسی

جاری فعلی نظام قضایی (دفتر خانه های اسناد رسمی)، مجبور خواهد بود مبلغی حدود ۵۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال بعنوان حق الثبت و حق التحریر به دفترخانه ها پرداخت نمایند. به نظر می رسد دفتر حقوقی راه آهن می تواند با اتخاذ رویکردی خلاقانه و تدوین قراردادی جامع از حیث حقوقی شرایط تسریع در فرایندی مشابه ترهین را با هزینه ای به مراتب کمتر برای شرکتهای ریلی بعنوان راه آهن فراهم آورد.

موضوع وصول جریمه تاخیر و تادیه از ابتدای فعالیت شرکت، موضوعی بلاوجه و کاملاً یک طرفه ارزیابی می شود. اصولاً در مباحث حقوقی، بسیاری از اختیارات و تعهدات، طرفینی است و نمی توان بدون در نظر گرفتن جمیع شرایط، بار مالی سنگین، غیرقابل پیش بینی و غیرقابل محاسبه از پیش را به یکی از طرفین قرارداد، الزام نمود. چه بسا می توان به جرایم و غرامت های سنگینی که شرکت های فعال در حوزه ریلی باری ناشی از زمان سیر بالای ناوگان پرداخته اند و همچنان خواهند پرداخت، اشاره نمود.

فرایند خاتمه قرارداد و فرایند فسخ قرارداد نیز، شرکت ریلی را مجاز به ارایه ادله نموده است و راه آهن را مخیر کامل به پذیرش یا عدم پذیرش آن نموده است، در حالیکه طبیعی و بدیهی است، در چنین شرایطی که صحبت از فسخ یا خاتمه یک قرارداد با این وسعت و دامنه به میان می آید، نیاز است رویکردی بی طرفانه و عادلانه برای اتخاذ تصمیم نهایی یا بررسی ادله طرفین حاکم گردد و یا دست کم، این موارد در کمیسیون نظارت که نماینده انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی در آن عضویت و حق رای دارد، طرح و اتخاذ تصمیم گردد.

تمرکز بر موضوع تعرفه (حق دسترسی)

معاون لجستیک و بهره برداری شرکت حمل و نقل ترکیبی سمند ریل در این خصوص که موضوع حق دسترسی از ارکان بدیهی در حمل و نقل ریلی گفت: چه در رسته محمولات داخلی (تحت بارنامه با تعرفه داخلی) و چه در محمولات ترانزیت و بین المللی (تحت بارنامه با تعرفه بین المللی) به حساب می آید. به روزرسانی آن نیز متناسب و متأثر از شرایط اقتصادی مملکت، دارای منطق اقتصادی است. اصولاً رشد جهشی نهادهای هزینه ای در سال های ۹۲ تا ۹۹ در تمامی حوزه ها بصورت اعم و در حوزه حمل و نقل بصورت اخص، افزایش حق دسترسی را گریزناپذیر می نمود و می نماید.

لیکن مواردی بعنوان عوامل تاثیرگذار بر حق دسترسی و مواردی بعنوان عوامل تاثیر پذیر از حق دسترسی قابل بررسی است که می توان آنها را به عنوان

المان های بالادستی و پایین دستی در کانون بررسی و توجه قرار داد.

در حوزه محمولات تحت بارنامه های داخلی موارد زیر قابل طرح است:

♦ اگر بپذیریم که بخشی از محمولات جابجاشده توسط راه آهن ایران، صرفاً ریل پسند است (مانند برخی محمولات نفتی خوراک نیروگاه ها و برخی محمولات معدنی خوراک فولادی ها)، در واقع شایسته است تلاش راه آهن متمرکز بر بخشی از بازار محمولات باشد که در هر دو مود جاده ای و ریلی قابلیت حمل پیدا می کنند و با دستکاری متغیرهای تحت کنترل راه آهن، امکان جذب آنها به سمت حمل ریلی بوجود می آید.

♦ در این وضعیت موضوع پراهمیتی که در زمان محاسبه و تبیین و ابلاغ حق دسترسی جدید می تواند و یا می باید مد نظر نهاد تصمیم گیر قرار گیرد، بهای تمام شده حمل در محور معین یا تاثیر حق دسترسی بر بهای تمام شده حمل می باشد. بعنوان مثال می توان اشاره کرد به محمولاتی که در وضعیت حمل جاده ای، محموله یا کالا، در مبدا با یک حرکت فیزیکی روی وسیله حمل جاده ای بارگیری و توزین می شود و در مقصد نیز با یک حرکت فیزیکی توزین و تخلیه می شود، اما در صورتیکه همین محموله به حمل ریلی منتقل شود، در مبدا برای انتقال از محوطه غیراختصاصی به محوطه اختصاصی ریلی نیاز به دو نوبت مازاد خدمات لجستیکی با تعرفه های بندری را ایجاب می نماید و به همین ترتیب اگر انبار مقصد متصل به شبکه ریلی نباشد، جابجایی به وسیله حمل جاده ای و حمل ترکیبی را اجباری می نماید و این پارامترها، بهای تمام شده حمل را در بخش ریلی نسبت به بخش صرفاً جاده ای افزایش می دهد.

در حوزه محمولات تحت بارنامه های بین المللی موارد زیر قابل طرح است:

♦ راه آهن با شناسایی مسیرهایی که محور مواصلاتی ریلی که مبدا و مقصد آنها به گمرک خانه های ورودی و خروجی متصل است، و با اعمال تعرفه (حق دسترسی) با مقیاس بین المللی تلاش برای افزایش درآمد از این محل را صورت داده است، لیکن گاهی شاهد هستیم که کرایه حمل ریلی این مسیر بین ۲/۵ تا ۳ برابر کرایه حمل جاده ای ایجاد شده است و این رقابت ناعادلانه امکان بازاریابی را مختل می نماید. در حوزه خدمات تعهد شده راه آهن نیز با مواردی مواجه هستیم که نیاز است راه آهن رفتار تجاری و عملیاتی خود را در این زمینه شفاف نماید:

♦ علیرغم تبدیل هزینه خدمات تعمیرات جاری بر مبنای هر واگن به جای تن کیلومتر، هنوز شاهد هستیم که در برخی نواحی تعداد توقفات ناوگان ناشی

از نقص فنی منجر به تعمیرات جاری و ویژه، نامتعارف و افزایشی به نظر می رسد.

♦ یک نیاز ضروری است که متناسب با به روزرسانی حق دسترسی، تعهد متقابل راه آهن در باب میانگین مسافت پیمایش روزانه نیز به روز شود و زمان سفر (زمان سیر) قابل انتظار از راه آهن، قابل پیش بینی، منطقی، تکرار پذیر و قابل اعتماد باشد.

♦ توجه راه آهن به مقوله سیر و حرکت بازرگانی (توقف در مبادی و مقاصد) به ویژه در ایستگاه های پر ترافیک و داشتن و اعلان برنامه برای کاهش و تعدیل آنها نیز پیشنهادی است که نیازمند توجه جدی راه آهن می باشد؛ خیلی واضح است و بسیار برای شاغلین این صنف اتفاق می افتد که واگن از تهران تا بندر عباس را در زمان تقریبی ۶ روز سیر می نماید، لیکن تا رسیدن به اسکله گاه ها ۴ تا ۵ روز منتظر می ماند و این باعث دلزدگی مشتریان از اقبال به حمل ریلی می شود.

سید مجتبی مرعشی، معاون لجستیک و بهره برداری شرکت حمل و نقل ترکیبی سمند ریل در پایان اینگونه نتیجه گیری کرد:

راه آهن می تواند با اصلاح متغیرهای مشوق مانند اعمال تخفیف در حق دسترسی برای ناوگان با بهره بردی بالاتر که در پایان هر سال مورد محاسبه قرار می گیرد و محاسبه بخش تشویقی بعنوان اعتبار در سال آینده، زمینه های بهبود عملکرد عملیاتی برای شرکت های فعال در حوزه حمل و نقل ریلی را فراهم آورد.

راه آهن می تواند با پیگیری و رصد شرایط جدید کسب و کار در سطح بین المللی و داخلی و اعمال تخفیف منطقی در حق دسترسی برای شرکت های نوپا، زمینه تولد و رشد و توسعه بازیگران جدید در صنعت ریلی را فراهم نماید.

راه آهن می تواند با شناسایی، احیا و فعال سازی مصوباتی که گاهی دارای موانع اجرایی بوده اند و رفع موانع آنها، شرکت های دارای پتانسیل اقتصادی را به اجرایی شدن آنها تشویق نماید و میزان سرمایه گذاری انجام شده را در قالب ارایه تخفیفات در حق دسترسی، جبران و مستهلک نماید.

پیشنهاد آخر اینکه راه آهن با توجه به قدمت و گستردگی شبکه ریلی، به عنوان یک نهاد تاثیرگذار در حمل و نقل می تواند پیشرو در اعلان افزایش حق دسترسی باشد و ابلاغ ادواری آن را منوط به افزایش کرایه در حمل جاده ای ننماید. در این وضعیت با پیش اعلان زمانی (مثلاً یک ماه زودتر)، امکان مذاکره و تعدیل یا ترقی کرایه حمل و انعکاس آن به مشتریان را برای مالکین و بهره برداران ناوگان فراهم نماید و زمینه تنش های احتمالی را کاهش دهد.



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

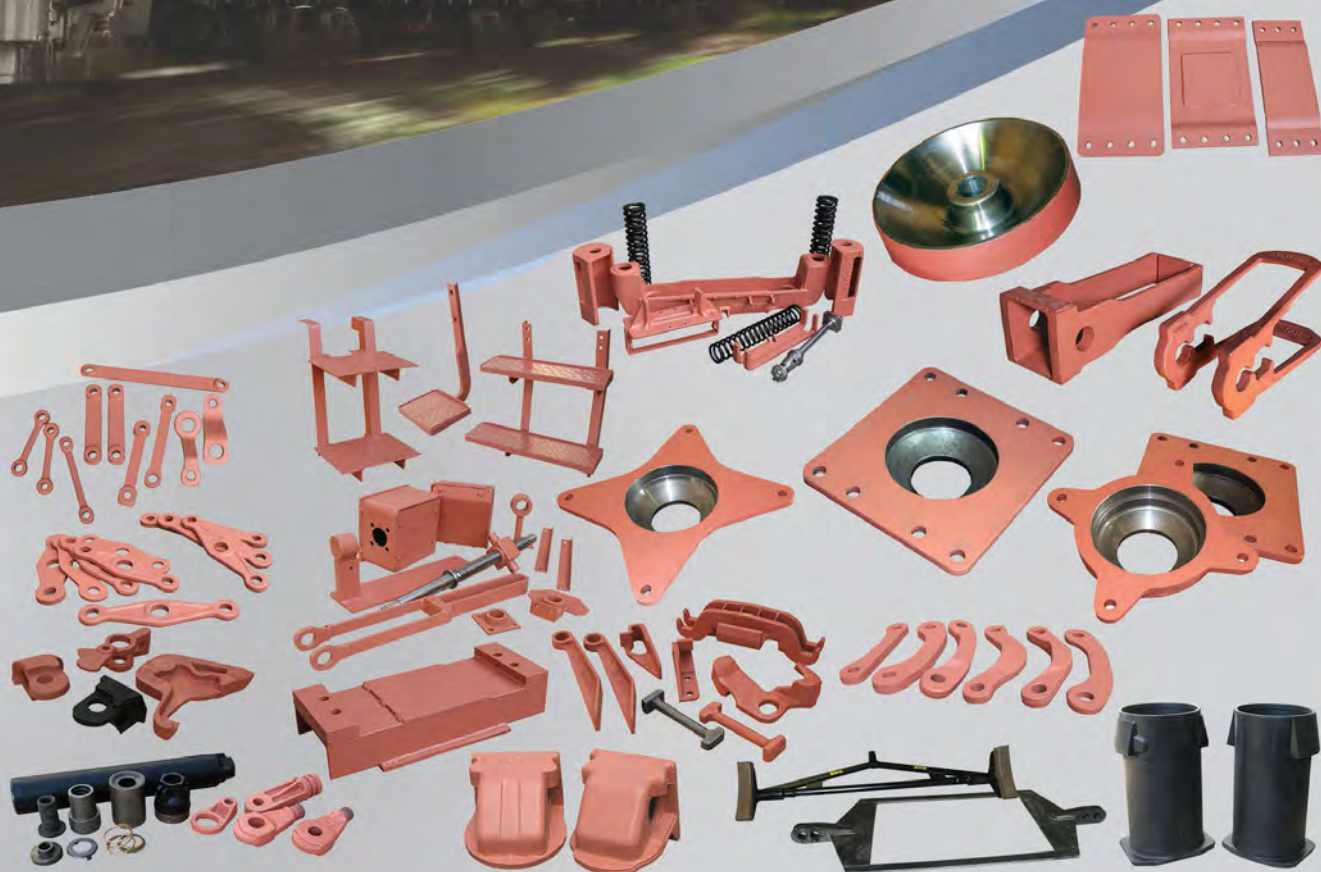
۰۳۱-۳۵۷۲۰۵۰۱,۲

www.SahandRail.com

۰۳۱-۳۵۷۲۲۶۰۵,۶

info@SahandRail.com

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



شرکت سهند ریل سپاهان

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





مهندس سعید قصابیان کارشناس حمل و نقل

ساختار فعلی راه آهن ظرفیت اجرای پروژه های ریلی را ندارد

در ابلاغ اخیر وزیر راه و شهر سازی به راه آهن جمهوری اسلامی مقرر شده انتخاب، برنامه ریزی، اولویت بندی، اجرا و بهره‌برداری از پروژه های ریلی در راه آهن متمرکز شوند. ابلاغی که عکس العمل های موافق و مخالف زیادی را برانگیخته. در این یادداشت از تمرکز مغز افزار و تصمیم سازی استقبال شده اما واگذاری اجرا و بهره‌برداری به راه آهن از آنجا که به افزایش تصدی گری در این شرکت منجر می‌شود به صلاح دانسته نشده و راه کارهای جایگزین پیشنهاد شده است.

شرکت دیگر نباید تعصب داشت. مهم، ترکیب این جمع خبرگی ست. این ابلاغ ابزار لازم برای ایجاد تمرکز را فراهم کرده است.

سوم (لازم است که این جمع کارشناسی در اولویت بندی پروژه ها:

خط کش و معیار داشته باشد. یکی از این معیارهای اصلی می‌تواند ترانزیت باشد به دلیل اقتصادی بودن و ایجاد درآمد ارزی برای کشور.

مهمترین خط کش و معیار در اولویت بندی پروژه ها اما اقتصادی بودن آن ها ست. اگر اقتصادی بودن ملاک نباشد هر پروژه ای را می‌توان با لابی توجیه و تفسیر و تصویب کرد. اما اگر در پی جلب مشارکت بخش خصوصی در انجام پروژه های ریلی هستیم باید پروژه هایی تعریف کنیم که برگشت سرمایه گذاری جذابی داشته باشند. بخش خصوصی بر خلاف دولت، سرمایه اش را در پروژه های بی بازده به خطر نمی‌اندازد.

آنقدر بر محیط حمل و نقل کشور اشراف داشته باشد که علاوه بر توجه به بازار ریلی و مبادی و مقاصد بار و مسافر (که تخصص و تجربه اش در راه آهن پیدا می‌شود)

و علاوه بر توجه به محاسبات و ریزه کاری های فنی در احداث خطوط (که تخصص و تجربه اش در شرکت ساخت موجود است)

در مورد منابع تامین مالی پروژه ها و تخصیص بودجه هم تکلیف را مشخص کند (در این مورد

نکته ۳) در اینکه راه حل مشکل تمرکز است هم نباید مخالفتی زیادی وجود داشته باشد. عمده مخالفت اینست که چرا این تمرکز در راه آهن؟ در رابطه با این ابلاغ که عکس العمل های موافق و مخالف زیادی را برانگیخته خاطر نشان می‌کنم:

اول (عدم تمرکز در تصمیم گیری ناشی از این نیست که این تصمیم گیری در این شرکت انجام می‌شود یا در آن شرکت. علت عدم تمرکز، اعمال نفوذ های مراجع با ربط و بی ربط در انتخاب پروژه ها ست. علت، تعریف پروژه های غیر اقتصادی ست. فشار های غیر کارشناسی ست حین و پس از تصویب پروژه. پروژه هایی تعریف می‌شوند که نه توجیه اقتصادی دارند نه بار و مسافر زیادی را می‌توانند جذب کنند. یک ساز و کار لازم ست که از تعریف پروژه های بدون توجیه مانع شود و جلوی اعمال نفوذ ها را بگیرد.

دوم (یکی از دلایل اصرار بر تمرکز اینست که بلکه بشود خبرگان را یکجا جمع کرد و طرح های پخته و قابل دفاع از این جمع بیرون آورد. هیچ اشکالی ندارد که افرادی در دولت و مجلس و استان ها پروژه های ریلی را معرفی و از آنها دفاع کنند. مهم اینست که مرجعی وجود داشته باشد که فصل الخطاب باشد و بتواند پروژه های فاقد توجیه و غیر اقتصادی را بررسی و دور بریزد. اینکه محل تمرکز مغز افزار شرکت راه آهن باشد یا

در ابلاغ وزیر راه به مدیرعامل راه آهن (مورخ ۹ آبان ماه سال جاری)

الف) ریشه مشکل و انگیزه های این ابلاغ، تعدد مراجع دخیل در برنامه ریزی و انتخاب و بهره‌برداری از پروژه ها شناسایی شده.

نکته ۱) این حرفی بوده که کارشناسان بارها تذکر داده اند و جای خوشحالی ست که بالاخره این تذکرات برای یکبار هم که شده شنیده شد.

ب) به عوارض ناشی از این مشکلات اشاره شده. از جمله عدم تکمیل کریدور های بین المللی (اشاره به ترانزیت) و انتخاب مسیر خطوط ریلی بدون توجه به مراکز بار و مسافر (اشاره به فقدان توجیه اقتصادی). گمان نکنم کسی با تشخیص مشکل و عوارض آن مخالفتی داشته باشد.

پ) راه حل در این دانسته شده که:

۱ - انتخاب

۲ - برنامه ریزی

۳ - اولویت بندی

۴ - اجرا

۵ - بهره برداری

پروژه های ریلی در راه آهن متمرکز شود.

نکته ۲) انتخاب، برنامه ریزی و اولویت بندی پروژه ها از جنس مغز افزار هستند و کارشناس می‌طلبند. دو بند آخر (اجرا و بهره‌برداری) اما از جنس سخت افزار هستند و مدیر اجرایی و تیم اجرایی می‌طلبند و بودجه.



نا مرغوب استفاده می‌شود) و در صورتی که خطی که تحویل می‌دهد هم ناقص باشد (که هست و چند سالی است که خطوط را بدون علائم و بعضاً قبل از تکمیل ایستگاه‌ها تحویل می‌دهد بدون آنکه راه‌آهن بتواند اعتراضی داشته باشد). علاج این کاستی‌ها اما واگذاری اجرای خطوط ریلی به راه‌آهن نیست. از کجا معلوم که راه‌آهن بهتر از شرکت ساخت از پس این کار بر آید؟ از کجا معلوم که بتواند عده و غده کافی برای آن فراهم کند؟

علاج کار تقویت نظارت فنی است. علاج کار تعریف مجدد جایگاه شرکت ساخت و شرکت راه‌آهن و باز تعریف ارتباط این دو می‌باشد. باید شرکت ساخت را در جایگاه مجری نشانند و راه‌آهن را در جایگاه مشتری و این امتیاز را به آن داد که خط ناقص را تحویل نگیرد.

کاری که در حال حاضر بر عکس اتفاق می‌افتد. یعنی شرکت ساخت هر چه را تحویل می‌دهد راه‌آهن باید بپذیرد. شرکت ساخت را باید از برج عاج پایین کشید و آن را مسئولیت پذیر و متعهد به تامین الزامات مشتری (راه‌آهن) کرد.

اگر قرار است راه‌آهن آنقدر توانایی داشته باشد که پروژه‌های ریلی را اجرا کند به طریق اولی از پس نظارت موثر هم بر خواهد آمد.

این ابلاغ، ابزار لازم برای تقویت نظارت، باز تعریف نقش شرکت ساخت و تحقق این مسئولیت پذیری را فراهم کرده است.

و آخر اینکه اگر قرار است اجرای پروژه‌های ریلی به راه‌آهن واگذار شود ساختار فعلی راه‌آهن ظرفیت انجام این مأموریت را ندارد و تجدید ساختار این شرکت الزامی است.

کارشناسی ست در اولویت بندی و تخصیص بودجه.

ششم) از مصادیق کاهش تصدی‌گری این ست که راه‌آهن کار سخت افزاری انجام ندهد و در بهره‌برداری دخالت نکند بلکه آن را مدیریت کند. راه‌آهن باید بهره‌برداری را به شرکت‌های خصوصی بسپرد و به نوشتن مقررات (اعم از فنی، حقوقی و مالی) بپردازد و داوری کند در مواقع تضاد منافع بین فعالان ریلی.

راه‌آهن باید از فعالیت تجاری در حمل و بار و مسافر و رقابت با دیگر شرکت‌های حمل و نقل ریلی کنار بکشد و به جایگاه حاکمیتی خودش برگردد. راه‌آهن صالح‌ترین مرجع در تشخیص بازار ریلی و مراکز بار و مسافر است و لذا درست‌ترین مأموریت برای راه‌آهن این است که خدمات زیر ساخت و اطلاعات فنی و بازرگانی بفروشد و در آمد خودش را از حق دسترسی تامین کند.

هفتم) بنظر من راه‌آهن نباید در احداث و اجرای خطوط ریلی دخالت کند. اجرا با کاهش تصدی‌گری منافات دارد. احداث خطوط، کار تخصصی شرکت ساخت و (توسعه زیر بنای حمل و نقل کشور) است. حتی توسعه خطوط (مثل دو خطه کردن‌ها و برقی کردن‌ها) هم می‌تواند از راه‌آهن منفک و به شرکت ساخت منتقل شود.

گیرم که شرکت ساخت در محاسبات و طراحی هندسی خطوط و مسیرها ضعیف عمل کند (که مصادیق آن وجود دارد) و حساسیت‌های بهره‌برداری را درک نکند (که معمولاً نمی‌کند) و اگرچه کیفیت خطوط ساخته شده توسط شرکت ساخت پایین باشد (که هست و بعضاً از مصالح

باید سازمان برنامه تعامل نزدیک داشته باشد). غیرمنطقی است که خط‌آهن از فلان مبدا به بهمان مقصد را تصویب کنیم اما فکری به حال تامین منابع آن نکرده باشیم و یا بعد از چند سال معلوم شود که آن خط بار و مسافر کافی ندارد. منشاء اینکه هزاران پروژه عمرانی نیمه کاره روی دست دولت می‌ماند همین است.

این تیم اگر در هر یک از موارد بالا ناتوانی داشته باشد و انتخاب‌هایش بر دلائل محکم فنی و اقتصادی استوار نباشد رای مسموع نخواهد بود و برکسی اجماع و تصویب و اقدام نخواهد نشست و حربه می‌افتد بدست مخالفان که پروژه را از برنامه خارج کنند. اعمال نفوذ همیشه از تمرکز بر نقاط ضعف طرح شکل می‌گیرد.

چهارم) هیچ اشکالی ندارد که در بخش مغز افزار، در تشخیص اولویت یا ساختارها یا نحوه تامین مالی یا مشخصات فنی، به کم سوادی خودمون اعتراف کنیم و از مشاورین خارجی هم کمک بگیریم. همه چیز را همگان دانند و شرکت‌های مشاور خارجی هم جزء آن همگان هستند.

پنجم) یکی از مأموریت‌های اصلی راه‌آهن نگهداری از زیر ساخت است. به عنوان یک اصل باید بپذیریم که هیچ‌گاه نباید نگهداری از زیر ساخت موجود را فدای احداث خطوط جدید کرد. امری که در سال‌های اخیر بی‌توجهی زیادی به آن شده و در حالی که راه‌آهن برای تجهیزات نگهداری از زیرساخت در مضیقه شدید بوده بودجه‌ها در احداث خطوط جدید صرف شده. این یکی دیگر از معیارها و خط‌کش‌های اصلی در دست تیم



گفت و گو با مهندس فرشاد خرازی، کارشناس حمل و نقل " طرح راه اندازی شهر لجستیک آپرین برای ایجاد انواع پایانه های تخلیه و بارگیری کالا به روش مشارکت عمومی و خصوصی "

بالا بودن بهره‌وری در یک ترمینال کانتینری منوط به ورود و خروج کانتینر با سرعت مناسب به منظور استفاده بهینه از فضای موجود است. امروزه دیگر بنادر نقش انبار را بازی نمی‌کنند. اگر قرار باشد کانتینرهایی با مدت زمان بالا درون بنادر دیو گردند، بعد از مدت کمی تمام ظرفیت بندر به کانتینرهای قدیمی اختصاص داده خواهد شد به همین منظور بنداری که عمده فعالیت آنها در خصوص کالاهای وارداتی به کشور است باید به فکر پسکرانه‌ای جهت انتقال کانتینرها باشند این محوطه را می‌توان بندر خشک تعبیر کرد.

مراکز لجستیک که به عنوان پشتیبان بنادر ساحلی مطرح می‌گردد با انتقال سریع و حجیم توسط راه‌آهن و نگهداری کالا و سپس انجام عملیات گمرکی در آن، فضای کافی را جهت ورود مجدد کالا به پایانه دریایی به وجود می‌آورد. در حال حاضر در ایران بندر خشک به مفهوم واقعی و اصولی وجود ندارد. اما می‌توان از بندر خشک آپرین در جنوب غربی تهران به عنوان یک نمونه بالقوه نام برد. کیفیت مسیرهای مواصلاتی و شبکه ریلی بین بنادر ساحلی و بندر خشک و نحوه عملکرد ناوگان جاده‌ای و ریلی بر میزان عملکرد بندر خشک تاثیرگذار است. به گونه‌ای که وجود سیستم حمل و نقل سریع، قابل اطمینان و برنامه‌ریزی شده بین بنادر ساحلی و بندر خشک از جمله عوامل موفقیت و بقای بندر خشک است. در همین خصوص گفت‌وگویی با مهندس فرشاد خرازی کارشناس حمل و نقل داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

استقرار سامانه الکترونیکی گمرکی
۱۰ - کاهش مشکلات ترافیکی و زیست محیطی

با توجه به ظرفیتی که شرکت راه‌آهن در سایت ایستگاه راه‌آهن آپرین دارد چه برنامه جامعی در راستای توسعه حمل و نقل ریلی دارد؟
شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران قصد دارد از ظرفیت در اختیار

از مهم‌ترین اهداف و مزایای راه اندازی مراکز لجستیک چه مواردی است؟
از مهم ترین اهداف می توان گفت:

۱ - افزایش راندمان عمیات بندری بنادر ساحلی از طریق کاهش ازدحام و تراکم محوطه‌های آنها
۲ - صیانت از منافع و امنیت ملی و تحقق پدافند غیر عامل با توجه به آسیب پذیری بنادر در جهت توسعه پوشش خدمات بندری به داخل قلمرو کشورها

۳ - شکل‌گیری راه حل‌های ترکیبی برای حمل و نقل کالا و کانتینر
۴ - کاهش نیاز به استفاده از اراضی حاشیه سواحل که معمولا نیازمند سرمایه گذاری‌های گسترده هستند.

۵ - افزایش کارایی و بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل کشورها ، کاهش قیمت تمام شده و تقلیل کلی هزینه‌های حمل و نقل کالا و کانتینر با محوریت راه‌آهن

۶ - تسریع در توسعه پایدار اقتصادی و یکپارچه سازی لجستیکی مناطق داخلی کشورها

۷ - فراهم ساختن زمینه‌های سرمایه‌گذاری خارجی و توسعه اشتغال و کاهش قیمت تمام شده محصولات

۸ - ترغیب صاحبان کالا به استفاده از راه‌آهن در جهت بهره‌مندی از مزایای اقتصادی ناشی از آن، حفظ محیط زیست و تقلیل آثار ناشی از ضایعات جانی و مالی حمل و نقل جاده‌ای

۹ - افزایش سرعت انجام و کاهش هزینه مراحل گمرکی با بهره‌گیری و

تاریخ: ۱۳۹۷/۰۲/۲۶
شماره: ۸۲۶۶۶/۱۰۰/۲

جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و ترابری

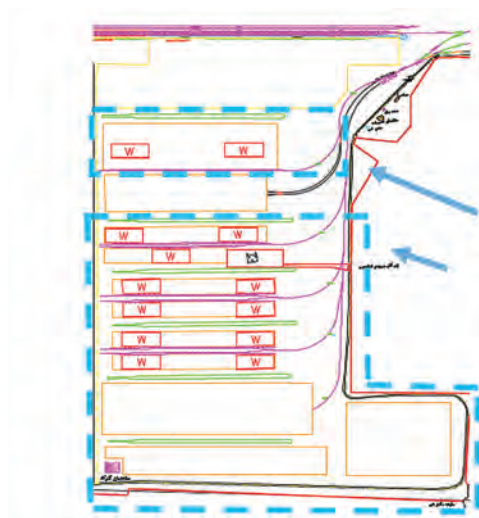
بسمه تعالی

جناب آقای دکتر محمدزاده
مدیرعامل محترم شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

با سلام

مخالف به محضیه مومنین شصت ستاد مراکز لجستیک کشوره سورخ ۱۳۹۷/۰۲/۲۶
یه موجب این ابلاغ شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به عنوان سازمان مسئول ایجاد مراکز لجستیک ذیل تعیین می‌گردد:

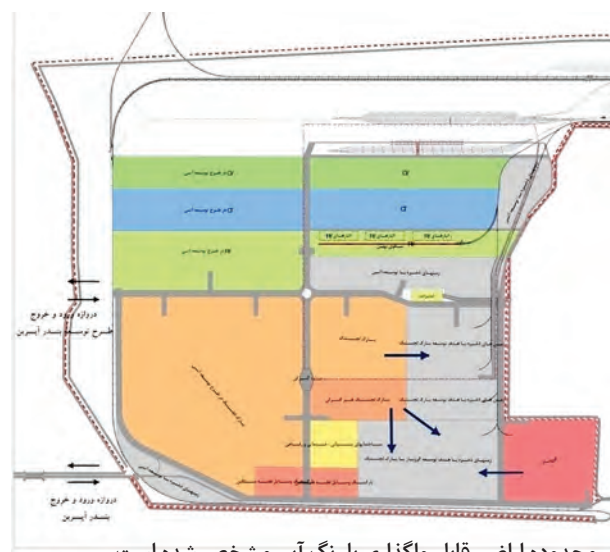
مراکز لجستیک مرزی	پارک لجستیک	نقدهای لجستیک
۱- شمشیر	۱- خواف	۱- اسفهان
۲- آستارا		۲- قزوین
۳- سرخس		۳- یزد
۴- مهرچاره		۴- مشهد
۵- آینه‌پور		۵- تبریز
		۶- سیمرجان
		۷- شیراز
		۸- قم
		۹- زاهدان
		۱۰- تلمشک
		۱۱- کرمانشاه



- ◆ افزایش سهم راه‌آهن از حمل و نقل کالا در کشور
- ◆ افزایش اثربخشی و بهره‌وری طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای شرکت
- ◆ تقویت جایگاه حمل و نقلی سایت آپرین در منطقه
- ◆ حفظ، نگهداری و توسعه فضاها و امکانات موجود در اراضی سایت ایستگاه راه‌آهن آپرین

ویژگی‌ها

شرکت راه‌آهن در راستای توسعه حمل و نقل ریلی، امتیاز بهره‌برداری از بخشی از سایت را به شرکت‌های متقاضی در قالب سرمایه‌گذاری جهت احداث پایانه‌های تخلیه و بارگیری کالا واگذار می‌نماید. جهت تسهیل شرایط سرمایه‌گذاری، ایجاد زیرساخت‌های ریلی به عهده راه‌آهن خواهد بود. مطابق برنامه‌ریزی به عمل آمده این پروژه به روش اجاره به شرط تجهیز مبادله خواهد شد. بخشی از اسکلت فلزی انبارهای کالا از طرف راه‌آهن در اختیار مستاجر قرار خواهد گرفت. (تعداد دقیق قبل از قرارداد مشخص می‌گردد) کلیه ساختمان‌ها و فضاهای ایجاد شده در دوران بهره‌برداری پروژه توسط سرمایه‌گذار بهره‌برداری خواهد شد.



توضیحاتی در خصوص موقعیت مکانی شهر لجستیک آپرین بدهید؟ و چرا از نظر موقعیت مکانی دارای اهمیت است؟

اراضی شهر لجستیک آپرین در محدوده (بیست) ۲۰ کیلومتری جنوب غربی تهران بزرگ و در محدوده شهرستان اسلام شهر قرار دارد و به دلیل قرار گرفتن در تقاطع کریدور ریلی ترانزیتی شمال - جنوب و شرق - غرب و همچنین دسترسی به جاده‌های نقاط ۴ گانه کشور و نزدیکی به مراکز بزرگ صنعتی و مصرفی کشور و پایتخت مکان مناسبی جهت ایجاد پایانه حمل بار از طریق حمل و نقل ریلی و ترکیبی است که باستناد ماده ۱۶۴ قانون برنامه پنجم توسعه و بند ۱۵ (پانزده) مصوبه شماره ۵۷۴۶۶/۱۴۸۶۴۹/۴۵۳۴۶ به تاریخ ۸۹/۰۷/۰۴ هیئت محترم وزیران و مقرر شماره ۵۷۴۶۶ به تاریخ ۸۹/۰۶/۱۷ هیئت محترم وزیران و مصوبه شماره ۱۷۷۲۴۷/۱۰۰/۱۰۰/۱۳۹۴/۱۱/۰۴ هیئت مدیره شرکت راه‌آهن ج.ا.ا مجوز سرمایه‌گذاری و فعال نمودن منطقه آپرین جهت احداث بندر خشک برای آن تصویب شده است. در ادامه مطابق مصوبه سال



خود در سایت ایستگاه راه‌آهن آپرین و در اراضی شهر لجستیک آپرین در راستای توسعه حمل و نقل ریلی و منطقه‌ای بهره‌گیری نماید. از اهداف کلان پیش رو در این برنامه می‌توان به نکات ذیل اشاره نمود:



برخوردار خواهد شد.

چه موانع و مشکلاتی در راه اندازی شهر لجستیک آپرین وجود دارد؟

در خصوص موانع موارد زیر قابل ذکر است:

♦ تشریفات طولانی حضور گمرک بدلیل دیوان سالاری اداری

♦ مجاور اراضی شهر آپرین در محدوده گمرک جاده‌ای شهریار و ... که این امر باعث طولانی شدن اخذ مجوز از گمرک شده است (مافیای جاده ای)

♦ اولویت اعطای مجوز گمرک به جاده‌ای بجای ریلی

♦ نداشتن طرح جامع مصوب که لازم اجرا بوده و به‌عنوان پیوست قانون به دستگاه اجرایی (شرکت راه‌آهن) ابلاغ می‌گردد.

♦ تغییرات مدیریتی و عدم ثبات

♦ محدودیت‌های ناشی از اجازه قانونی برای انجام مذاکره

مستقیم با متقاضیان جذب مشارکت و سرمایه‌گذاری که این امر سبب کاهش

متقاضیان بواسطه شرکت در فراخوان می‌گردد.

♦ دسترسی ریلی با توجه به گلوگاه‌های ظرفیت ریلی منتهی به شهر آپرین مرتفع نشده و انتقال بار و قطار برنامه‌ای با مشکلات زیرساختی مواجه است.

♦ نزدیکی منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان و

فرودگاه حضرت امام (ره) در محدوده شهر آپرین

♦ بیش از سی سال از شعار راه اندازی بندر خشک آپرین می‌گذرد و طولانی شدن

موضوع تبلیغات معکوس و منفی برای متقاضیان

سرمایه‌گذاری مبنی بر اینکه اقدامی انجام نخواهد

شد متوجه می‌باشد.

♦ سهم خواهی شهرداری و مراکز مجاورت

شهر لجستیکی مبنی بر مشارکت در اراضی

♦ حضور شرکت‌هایی در قالب تفاهم‌نامه

سرمایه‌گذاری و عدم اقدام عملی که این امر باعث

شده فرصت زمانی از سایر شرکت‌ها سلب شود.

۹۶ ستاد مراکز لجستیک کشور سازمان مسئول راه اندازی ۱۷ پهنه لجستیکی کشور به شرکت راه آهن واگذار گردید.

محدوده شهر لجستیک آپرین چه ویژگی‌هایی دارد؟

ایستگاه راه آهن آپرین در ۲۱ کیلومتری ایستگاه راه‌آهن تهران قرار دارد این ایستگاه در شمال شهر اسلامشهر در استان تهران جای گرفته است.

این ایستگاه در مرکز تقاطع کریدورهای ریلی شرق - غرب و شمال - جنوب قرار گرفته و به عنوان کمر بند اتصال محورهای مذکور به یکدیگر ایفای نقش می‌نماید به گونه‌ای که از طریق ایستگاه اسلامشهر به محور جنوب، از طریق ایستگاه بهرام به محور شرق و از طریق ایستگاه ملکی به محور غرب متصل است. سایت ایستگاه آپرین در حدود ۷۰۰ هکتار مساحت داشته و برنامه توسعه‌ای جهت ایجاد شهر لجستیک به وسعت ۴۲۰ هکتار در نظر گرفته شده است. لذا مقرر است در فاز اول در ۲۰۰ هکتار

شرقی شهر لجستیکی تخصیص اراضی، نسبت به تخصیص اراضی در قطعات مجزا جهت احداث پایانه‌های تخلیه و بارگیری ریلی کالا در دستور کار است.

در موضوع جانمایی کلی لازم به ذکر است با توجه به ظرفیت‌های موجود مقرر است زمین، خطوط ریلی، راه‌های دسترسی به اراضی، اسکلت‌های فلزی موجود در سایت آپرین و برخی از سازه‌های بتنی بعنوان آورده راه‌آهن و تکمیل سوله‌ها، ساخت سکوها و شبکه راه‌های داخلی و تاسیسات مورد نیاز به عنوان آورده سرمایه‌گذار لحاظ شده و با توجه به مدل مالی مورد توافق حجم و مدت سرمایه‌گذاری تعیین گردد.

هدف از اجرای طرح، ایجاد و بهره‌برداری از زیرساخت‌های ساختمانی و تاسیساتی و احداث پایانه ریلی کالا و کانتینر، ترمینال‌ها، پارک لجستیک کالا، انبارهای روباز و سرپوشیده کالا و کانتینر، تعمیرگاه‌های تجهیزات و تاسیسات شستشو و

ضد عفونی کانتینرها و هرگونه فعالیت مرتبط دیگر توسط طرف قرارداد می‌باشد. همچنین طرف قرارداد باید موضوع حضور گمرک و بندر خشک شدن اراضی مجتمع آپرین را مد نظر داشته باشد طرف قرارداد متعهد می‌گردد در فاز اول ۲۰۰ برای ظرفیت تخلیه و بارگیری حدودا یک میلیون TEU کانتینر با در نظر گرفتن استانداردهای طرح تفصیلی از جمله، کدهای ارتفاعی و دفع آبهای سطحی و توسعه آینده ظرف مدت حداقل ۳ سال به انجام برساند.

دوره مشارکت برآورد ۳۰ ساله در نظر گرفته شده است.

مدل سرمایه‌گذاری پروژه به چه صورت بوده است؟

روش سرمایه‌گذاری پروژه فوق بصورت قرارداد blt است که در چهار چوب مدل مالی و اقتصادی قابل سرمایه‌گذار و با توجه به آورده خود و تا زمان بازگشت سرمایه از منافع پروژه (اجاره)

شماره تلفن و آدرس نمایندگی ها :

اراک: ۰۸۶۳۳۱۲۰۰۳۶ اصفهان: ۰۳۱۳۶۹۱۲۷۲۶
 اهواز: ۰۶۱۳۵۷۱۹۰۱۱ سیرجان: ۰۳۴۴۲۲۰۶۰۳۵
 بهشهر: ۰۱۱۳۴۷۳۱۵۱۹ تبریز: ۰۴۱۳۴۴۴۷۰۴۸
 بندر عباس: ۰۲۰۷۶۳۳۷۵۶۸۲۱ و ۰۷۶۳۳۷۵۲۲۰
 سرخس: ۰۵۱۳۴۵۲۳۳۳۴ و ۰۵۱۳۴۵۲۹۱۰۱
 مشهد(شهید مطهری، طبس، سنگان): ۰۵۱۳۷۳۱۴۷۸۶
 یزد و بافق: ۰۳۵۳۷۲۴۲۷۷۶ کرمان و زرنده: ۰۳۴۳۳۴۳۴۸۹۰
 کرمانشاه: ۰۸۳۳۴۲۱۸۵۵۹ زنجان: ۰۲۴۳۳۷۴۰۹۱۱
 شاهرود: ۰۲۳۳۲۳۶۰۶۹۰ 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 فله :
 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 ۱۲۴ کد پستی: ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴ وب سایت: info@rwt.ir ایمیل

مهدی عبدالملکی و عرفان قربانعلی، کارشناسان حمل و نقل

پل های ترانزیتی اوراسیا؛ از چین تا مراکز لجستیکی آلمان

آمار ترانزیت ریلی در منطقه اوراسیا

سال	TEU (واحد حمل کانتینری)	تعداد قطار	تناژ بار
۲۰۱۴	۲۵ / ۰۰۰	۳۰۸	۱۱۰۷۸۰
۲۰۱۵	۶۵ / ۰۰۰	۸۱۵	۲۸۸۰۳۰
۲۰۱۶	۱۴۵ / ۰۰۰	۱۷۷۷	۶۴۲۵۲۰
۲۰۱۷	۱۷۵ / ۰۰۰	۲۱۳۵	۷۷۵۴۶۰
۲۰۱۸	۲۸۹ / ۰۰۰	۳۵۲۲	۲۲۶۳۵۸۰
۲۰۱۹	۳۰۳ / ۰۰۰	۳۶۹۰	۱۴۱۹۸۲۰
۲۰۲۰	۴۹۰ / ۰۰۰	۵۹۷۸	۲۶۱۳۷۱۰

با نگاهی به روند توسعه اقتصادی کشورهای اروپایی و آسیایی می توان دریافت که حجم مبادلات تجاری بین کشورهای منطقه اوراسیا طی دو دهه اخیر همواره رو به افزایش بوده است و انتظار می رود که این روند ادامه پیدا کند. حدود ۹۰ درصد از این مبادلات از طریق حمل و نقل دریایی صورت می پذیرد و هر چند که سهم حمل و نقل ریلی از مبادلات تجاری این منطقه به دلایلی همچون تفاوت عرض خط و نبود زیرساخت های لازم اندک است، لیکن مبادلات در سال های اخیر این سهم رو به افزایش بوده است.

برای افزایش رقابت پذیری حمل و نقل ریلی در منطقه آسیا سرمایه گذاری هایی صورت گرفته که غالب این سرمایه گذاری ها روی کریدورهای

استانداردهایی درباره راه آهن باری خود به جهت تسهیل در همکاری شبکه ریلی کشورهای مختلف

شمالی متصل کننده چین به اروپا انجام شده است. اتحادیه اروپا نیز در همین راستا روی ایجاد





**تغییر و تحولاتی که در
کریدورهای ریلی متصل
کننده اوراسیا رخ می‌دهد
تحت تأثیر طرح‌های
توسعه‌ای زیرساخت‌ها و نیز
شرایط سیاسی خواهد بود**

یک کمربند، یک جاده (OBOR) را ارائه نمود. البته چین مطالعات مورد نیاز این طرح را پیش از آن و در اواسط دهه ۹۰ میلادی آغاز کرده بود. این طرح که از چندین کریدور ریلی، جاده‌ای و دریایی تشکیل شده به عنوان بخشی از برنامه ژئوپلیتیک چین شناخته می‌شود.

در دومین کنفرانس بین‌المللی اوراسیا که در سال ۲۰۰۰ میلادی در شهر سن‌پترزبورگ برگزار شد چهارکریدور به عنوان مسیرهای ریلی متصل‌کننده دو قاره معرفی شدند. این کریدورها به شرح زیر می‌باشند:

عمده قطارهای کانتینری بین چین و اروپا از سه کریدور شمالی زیر عبور می‌کنند:

۱- کریدوری که از مرز متلی چین وارد خاک روسیه شده و به اروپای شمال شرقی می‌رسد. طول این کریدور ۱۱ هزار کیلومتر است و پیمایش آن ۱۷ الی ۱۸ روز طول می‌کشد. از جمله

- ♦ روان‌تر شدن عملیات گمرکی و عبور محموله‌ها از مرز کشورهای مختلف
- ♦ هدف‌گذاری مناسب در انتخاب مشتریان و همچنین مبادی و مقاصد (به عنوان مثال غرب کشور چین)
- ♦ کاهش سرقت و یا آسیب رسیدن به بارها
- ♦ حین جابجایی و توقف نسبت به حمل دریایی

کریدورهای آسیایی

چین در سال ۲۰۱۳ به منظور یکپارچه سازی در اتصال بین بخش‌های مختلف آسیا و اروپا طرح

- اروپایی، سرمایه‌گذاری نموده است. عمده دلایلی که سبب توسعه کریدورهای ریلی در منطقه اوراسیا شده‌اند عبارتند از:
- ♦ کاهش زمان حمل بار نسبت به حمل دریایی
- ♦ کمتر بودن نرخ حمل ریلی به خصوص با افزایش اخیر صورت گرفته در نرخ حمل دریایی به دلیل افزایش مبادلات پسا کرونا
- ♦ بهبود زیرساخت‌های ریلی مورد نیاز (به عنوان مثال در کشور قزاقستان)
- ♦ افزایش تعداد نقاط مبدا و مقصد (۱۵ نقطه در اروپا و ۱۶ نقطه در چین)

ردیف	نام کریدور	شرح کریدور
۱	کریدور شمالی (ترانس سیرری)	اروپا، روسیه، کره جنوبی، ژاپن این کریدور خود به دو شاخه به شرح زیر تقسیم می‌شود: - روسیه، قزاقستان، چین - روسیه، مغولستان، چین
۲	تراسیکا	اروپای شرقی - دریای سیاه - قفقاز - دریای خزر - آسیای مرکزی
۳	کریدور جنوبی	اروپای جنوب شرقی، ترکیه، ایران و بعد از آن این کریدور به دو مسیر تقسیم می‌شود: - آسیای مرکزی، چین - آسیای جنوبی، آسیای جنوب شرقی، جنوب چین
۴	کریدور شمال به جنوب	اروپای شمالی، روسیه و بعد از آن این کریدور به دو مسیر تقسیم می‌شود: - قفقاز، خلیج فارس - آسیای مرکزی، خلیج فارس



۳- کريدورى كه از مرز آلمانكو چين وارد قزاقستان شده و سپس به روسيه و اروپاي شرقى

**اتحادیه اروپا به منظور
سود بردن از ترانزیت
منطقه‌ای آسیا روی ایجاد
استانداردهایی درباره راه آهن
باری خود به جهت تسهیل
در همکاری شبکه ریلی
کشورهای مختلف اروپایی،
سرمایه‌گذاری نهوده است**

و به صورت همه جانبه در راستای رسیدن به این هدف تلاش کنند. در همین راستا ایران می‌تواند با استفاده از مسیر در حال ساخت چابهار- زاهدان و تجهیز کامل بندر شهید بهشتی واقع در چابهار علاوه بر افزایش ظرفیت خطوط، دور زدن تحریم‌ها (به دلیل معاف بودن این بندر از تحریم‌ها)، دور بودن از منطقه هرمز و نزدیکی به اقیانوس هند از پتانسیل بی‌شمار این مسیر در راستای افزایش ترانزیت خود بهره‌بردار.

تغییر و تحولاتی که در کریدورهای ریلی متصل کننده اوراسیا رخ می‌دهد تحت تأثیر طرح‌های توسعه‌ای زیرساخت‌ها و نیز شرایط سیاسی خواهد بود. همان‌طور که پیش‌تر نیز اشاره شد، کریدور شماره ۸ پرتراфик‌ترین کریدور ریلی اروپاست که بیش از ۵۰ درصد بارهای ریلی منطقه اوراسیا از آنجا عبور می‌کند.

از همین روی لازم است تا پایانه‌های مرزی موجود در این کریدور گسترش یابند تا تبدیل به گلوگاهی برای حمل‌ونقل ریلی بار نشود. کریدورهای شماره ۶ و ۹ نیز هم‌اکنون به علت شرایط سیاسی اوکراین فعالیت محدودی دارد. با تغییر شرایط سیاسی و توسعه زیرساخت‌های ریلی این کریدورها پتانسیل جابه‌جایی یک سوم از بار منطقه اوراسیا را دارند.

کریدور شماره ۷ برای حمل بار از/به ترکیه مورد استفاده قرار می‌گیرد. اگر نواقص موجود در زیرساخت‌های ریلی خاورمیانه تکمیل شوند این کریدور، پتانسیل به‌دست آوردن سهم ۸ درصدی از کل بار اوراسیا را خواهد داشت. کشورهایی که در مسیر جنوبی راه ابریشم قرار دارند می‌بایست پیوسته به دنبال توسعه زیرساخت‌های ریلی خود و ارتقا کیفیت خدمات باشند.

در واقع فعالان اقتصادی به ویژه در کشوری همچون چین، در مرحله اول به دنبال صرف زمان و هزینه کمتر برای عبور کالای خود در این مسیر هستند. هم‌زمان موضوعات ارتباطات و تعاملات سیاسی، امنیت، قابلیت رهگیری بار در مسیرهای مختلف از اهمیت بالایی برای سرمایه‌گذاران برخوردار است.

سرمایه‌گذاری روی زیرساخت‌ها، همکاری قوی با کشورهای همسایه و تجدید نظر در قوانین گمرکی برای روان‌تر شدن عملیات ترانزیتی برای باقی ماندن این کشورها در پارادایم رقابتی بسیار ضروری است.

مراجع در دفتر انجمن موجود است.

مورد توجه بود. شایان ذکر است دو ورودی دیگر نقش بسیار اندکی را در ترانزیت بین آسیا و اروپا دارند که متأسفانه یکی از آنها، نقطه ۳ که شهر اسویلنگراد واقع در بلغارستان است، در مسیر راه ابریشم جنوبی قرار دارد که ایران هم جزئی از این کریدور می‌باشد.

پیش‌بینی‌های انجام شده نشان می‌دهد تا سال ۲۰۲۷ میلادی بار افزون‌تری از طریق ریل بین اروپا و آسیا جا به جا خواهد شد. دلیل این امر روند افزایشی سالیانه بار ترانزیتی بین این دو قاره، منتقل شدن بخشی از بار دریا به روی ریل و همچنین منتقل شدن سهم اندکی از بار هوایی به روی ریل می‌باشد.

همچنین این پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد، در سال ۲۰۲۷ حجم بار ترانزیتی منتقل شده از طریق کریدورهای جنوبی متصل کننده اروپا و آسیا به ۱۹ هزار تی‌ای یو (TEU) و برای کریدورهای شمالی به ۶۱۷ هزار تی‌ای یو خواهد رسید. به عبارت دیگر سهم کریدورهای جنوبی فقط ۳ درصد از مجموع بار ترانزیتی منطقه اوراسیا خواهد بود. لازم به ذکر است که اکثر کشورهای اروپایی به جز بلغارستان، یونان و رومانی بنا به شرایط جغرافیایی، اقتصادی و زمان کمتر ترجیح می‌دهند بارهایشان از کریدورهای شمالی عبور کند.

اما مسیرهای جنوبی علاوه بر پتانسیل جا به جایی بار بین چین و اروپا، پتانسیل جا به جایی بار در کریدورهای دیگر از قبیل اروپا به ایران / ترکیه و اروپا به پاکستان / هند / بنگلادش را نیز دارند. در این حالت پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۲۷ حجم بار جابه‌جا شده از طریق کریدورهای جنوبی به ۳۸۹ هزار تی‌ای یو برسد. البته این به شرطی است که کشورهای منطقه بتوانند به نحو مناسبی روی زیرساخت‌های ریلی خود سرمایه‌گذاری کرده

بالای قطارهای مسافری در مسیر تهران - مشهد، مدیریت ترافیک بدون نرم افزارهای بهینه ساز، مبتنی بر تجربه و نامطلوب و همچنین مشکلات مربوط به نیروی کشش بسیار کند بوده و علی‌رغم اولویت سیر بارهای ترانزیتی در ایران گاهی ۶ روز، در صورت عدم رسوب واگن‌ها در طول مسیر به دلیل کمبود لکوموتیو گرم، به طول می‌انجامد. علاوه بر این، عملیات تعویض بوژی (در مرز سرخس به دلیل هم عرض نبودن خطوط) و همچنین گلوگاه عبور از دریاچه وان ضمن افزایش هزینه حمل، منجر به افزایش زمان سیر واگن در این مسیر می‌شود. ناگفته نماند وجود تحریم‌های بانکی ایران، گمرک و مشکلات LC نیز منجر به کاهش جذابیت این کریدور شده است. علاوه بر این مشکلاتی از جمله مشکل سیر واگن‌های مسطح‌طویل در مسیر تبریز و محدودیت ظرفیت محور ۲۰ تنی در کشور ترکیه از مزایای بالقوه این کریدور کاسته است اما از طرفی با افتتاح مسیر میانه-تبریز و اضافه شدن ظرفیت این کریدور در بخش ایران، افزایش سرعت سیر در این بخش را شاهد خواهیم بود.

کریدورهای اروپایی

آلمان بزرگ‌ترین شریک تجاری چین در میان کشورهای اروپایی محسوب می‌شود. در سال ۱۹۷۳ اولین قطار کانتینری آلمان از طریق کریدور ترانس سیربی به چین رفت و از سال ۲۰۱۱ قطارهای برنامه‌ای به صورت منظم میان چین و مراکز لجستیکی هامبورگ در حال سیر هستند. همچنین حدود ۳۰ قطار کانتینری در سال‌های اخیر به صورت هفتگی بین نقاط مختلف چین و دویسبورگ آلمان، به عنوان بزرگترین بندر خشک در سراسر دنیا، در حال سیر هستند.

چهار نقطه در شرق اروپا به عنوان دروازه‌های ورودی کریدورهای ریلی از آسیا به اروپا محسوب می‌شوند که مهم‌ترین آنها نقطه ۱ یعنی روستای مالدوئیچ در کشور لهستان و مرز کشور بلاروس است چرا که راه ورودی به کریدور شماره ۸ یعنی پرتراфик‌ترین کریدور باری ریلی اروپاست. این کریدور مسکو را به قلب اروپا و مراکز لجستیکی هامبورگ و دویسبورگ متصل می‌کند.

محل تلاقی کریدورهای ۶ و ۹، نقطه ۲ که روستای شیرنا در کشور اسلواکی است، در گذشته و پیش از تغییر مناسبات سیاسی در اوکراین بیشتر



گفت‌وگو با دکتر محمد تمنایی، دانشیار دانشکده
مهندسی حمل و نقل، دانشگاه صنعتی اصفهان

شبکه‌ی یکپارچه‌ی فرآوری و ترابری (شیفت): یک راهبرد بنیادی برای شکوفایی اقتصادی عدالت‌محور و پایدار ایران

در سالیان اخیر، موضوع افزایش مشارکت در زنجیره‌ی ارزش جهانی، توجه بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه را به خود جلب نموده‌است. افزایش مشارکت کشورها در زنجیره‌ی ارزش جهانی، سبب ارتقای درآمد سرانه، صرفه‌های ناشی از مقیاس، نفوذ و پیشرفت فناوریانه و فرصت‌های اشتغال می‌گردد و در نتیجه تولید ثروت و افزایش درآمد ناخالص داخلی را برای کشورها به ارمغان می‌آورد. از جمله راه‌کارهای موفق مورد استفاده کشورهای توسعه‌یافته جهت ایجاد ارزش افزوده و ارتقای جایگاه خود در زنجیره‌ی ارزش جهانی، می‌توان به توسعه‌ی صنایع پایین‌دستی در حوزه‌ی معدن و فولاد، گسترش صنایع تکمیلی پایین‌دستی در حوزه‌ی پتروشیمی و نیز توسعه‌ی صنایع تبدیلی، بسته‌بندی و رده‌بندی در حوزه‌ی کشاورزی، اشاره نمود. در حال حاضر، علیرغم وجود ظرفیت‌های ارزشمند ملی و مزیت‌های نسبی سرزمینی، ایران با جایگاه شایسته‌ی خود در زنجیره‌ی ارزش جهانی فاصله دارد و ارتقای مشارکت کشور در این زنجیره با چالش‌های مهمی مواجه است. در ادامه در گفت‌وگویی که با دکتر محمد تمنایی، عضو هیئت علمی دانشکده مهندسی حمل و نقل، دانشگاه صنعتی اصفهان، داشته‌ایم به برخی از این چالش‌ها به اختصار اشاره می‌کنند:

چه عواملی را از دلایل عدم توسعه‌ی متناسب صنایع پایین‌دستی در ارتباط با صنایع بالادستی می‌دانید؟

در حال حاضر در بسیاری از حوزه‌های صنعتی، معدنی و کشاورزی در کشور، مواد اولیه و خام یا کالاهای و خدمات با ارزش افزوده‌ی پایین تولید می‌گردد و بخش مهمی از آن، بدون طی عملیات فرآوری تکمیلی و ایجاد ارزش افزوده‌ی بالا، به بازارهای داخلی و خارجی تحویل داده می‌شود. بر اساس داده‌های سازمان تجارت جهانی بین سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۶، سهم محصولات صنعتی نهایی با ارزش افزوده بالا از صادرات ایران، کمتر از ۵٪ بوده‌است (این سهم در متوسط جهانی به حدود ۵۰٪ می‌رسد)؛ در حالی که سهم مواد خام و اولیه در صادرات صنعتی ایران، در یک روند صعودی، به بیش از ۹۰٪ بالغ شده‌است.

در واقع، بخش قابل توجهی از انرژی ارزان (که یکی از مزیت‌های نسبی ایران است)، عملاً در جهت رشد صنایع بالادستی و مادر استفاده گردیده‌است. عدم توسعه‌ی متناسب صنایع پایین‌دستی در ارتباط با صنایع مادر، نه تنها کشور را از فرصت‌های فراوان اشتغال ناشی از توسعه‌ی صنایع خرد و کوچک و متوسط بی‌نصیب نموده است، بلکه سبب تشدید خام‌فروشی و بی‌نصیب ماندن کشور از درآمد بالای حاصل از فرآوری

صنعتی گردیده‌است.

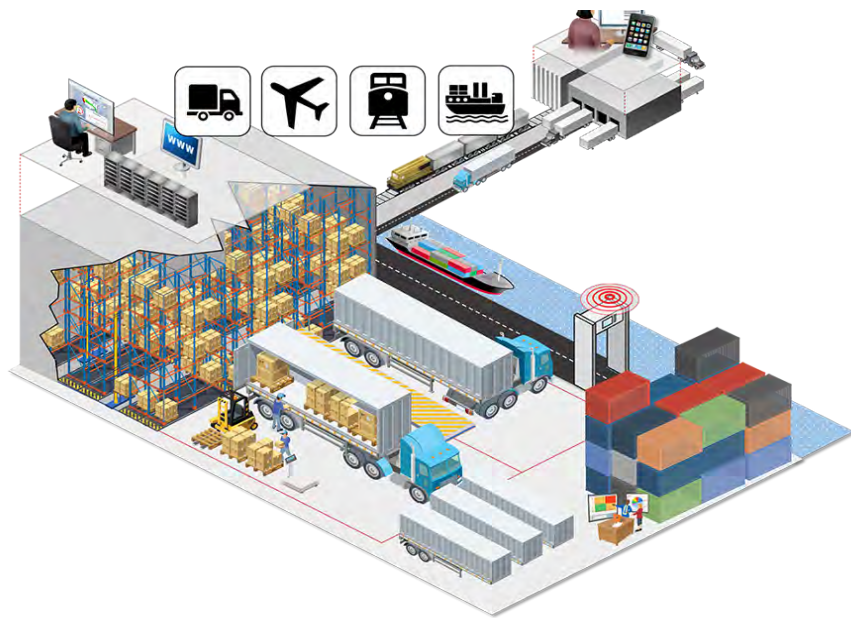
تداوم سیاست صادرات مواد خام و اولیه و واردات کالاهای مصرفی، تبعاتی همچون رشد اقتصادی پایین، کاهش درآمد ارزی و کاهش مستمر اشتغال مولد و توزیع ناعادلانه درآمدها را در پی دارد و عملاً ایران را به سکوی رشد صنایع پایین‌دستی و تبدیلی سایر کشورها مبدل می‌سازد. بر این اساس، برقراری توافقات راهبردی با کشورهای توسعه‌یافته‌ی صنعتی در صورتی می‌تواند به شکوفایی اقتصادی ایران منجر شود که سیاست صادرات مواد اولیه و کالاهای خام و نیمه‌خام، به صادرات محصولات دارای ارزش افزوده متکی بر نوآوری، فناوری و نیروی کار ایرانی تغییر یابد.

منظور از پدیده‌ی خام‌فروشی حمل و نقل چیست؟

علیرغم وجود شبکه‌های گسترده‌ی توزیع و حمل و نقل (به ویژه در حوزه‌های جاده‌ای و ریلی) در ایران، از این شبکه‌ها در راستای سرویس‌دهی بهینه به زنجیره‌های تأمین برخوردار از ارزش افزوده‌ی بالا بهره‌برداری به عمل نمی‌آید؛ بلکه بخش مهمی از ظرفیت این شبکه‌ها، عملاً در خدمت تشدید خام‌فروشی کالاهای و صادرات مواد اولیه‌ی خام و نیمه‌خام قرار دارد. از طرف

دیگر، تعرفه‌ی حمل و نقل کالا در شبکه‌های حمل و نقل در ایران با نیازمندی‌های توسعه‌ی این شبکه‌ها و هزینه‌های پنهان تحمیل‌شده توسط استفاده‌کنندگان هم‌خوانی ندارد. در حال حاضر، شبکه‌های حمل و نقل ریلی و جاده‌ای کشور، در ازای دریافت قیمت‌های پایین خدمات، متحمل استهلاک بالایی هستند که در صورت تداوم این رویه‌ی غلط، شبکه‌های مذکور در آینده‌ی نه‌چندان دور با چالش‌های اساسی مواجه خواهند شد. چنین الگوی بهره‌برداری از شبکه‌های حمل و نقل را می‌توان تحت عنوان «خام‌فروشی حمل و نقل» نام‌گذاری نمود. خام‌فروشی حمل و نقل، مستقل از میزان بهره‌وری زیرساخت و ناوگان است؛ چه اینکه خام‌فروشی حمل و نقل می‌تواند حتی در شرایط بهره‌وری حداکثری زیرساخت و ناوگان، یا در چارچوب یک برنامه‌ی سیروحرکت دقیق و زمان‌بندی‌شده‌ی ناوگان انجام گیرد. دو معضل خام‌فروشی کالاهای و خام‌فروشی حمل و نقل، ارتباط معناداری با یکدیگر دارند و به سان دو روی سکه‌ی خام‌فروشی در ایران محسوب می‌شوند. مقابله با معضل خام‌فروشی حمل و نقل، مستلزم سیاست‌گذاری یکپارچه‌ی شبکه‌های تولید و توزیع با بازتعریف الگوی بهینه جهت تخصیص ظرفیت شبکه‌های حمل و نقل است؛ به نحوی که به این ظرفیت محدود، از دیدگاه اقتصادی

هدف اصلی «شبکه‌ی یکپارچه‌ی فرآوری و ترابری» یا «شبکه‌ی IFTP» عبارتست از: استفاده‌ی بهینه از مزیت‌های نسبی سرزمینی با رویکرد ارتقای عدالت منطقه‌ای به منظور افزایش مشارکت در زنجیره‌ی ارزش جهانی. این شبکه، سامانه‌ای نظام‌مند متشکل از «زنجیره‌های آزاد فرآوری- ترابری» می‌باشد



خاص و در نتیجه ایجاد روبه‌های ناعادلانه در کشور بدل گردیده‌اند. یکی از ریشه‌های اساسی چالش‌های مذکور، فقدان سیاست‌گذاری منسجم و یکپارچه‌ی نرم‌افزاری و سخت‌افزاری در حوزه‌های مرتبط با مدیریت زنجیره‌ی ارزش در ایران است. این عدم یکپارچگی و بخشی‌نگری، در ابعاد مختلف هم‌چون ناهماهنگی در تصمیمات ذی‌نفعان، عدم تقارن اطلاعاتی و ناهماهنگی در تخصیص منابع عینیت می‌یابد. اتخاذ نگرش جامع‌نگر سیستمی و رویکرد سیاست‌گذاری یکپارچه در حوزه‌های تولید و توزیع از طریق ایجاد هماهنگی در تصمیمات، اشتراک‌گذاری اطلاعات و اشتراک‌گذاری منابع، می‌تواند به رفع چالش‌های مذکور و در نتیجه، افزایش مشارکت عادلانه‌ی مناطق مختلف کشور در زنجیره‌ی ارزش جهانی کمک شایانی نماید. از این رو، ایده‌ی «شبکه‌ی یکپارچه‌ی فرآوری و ترابری»، به عنوان یک راهبرد بنیادی برای شکوفایی اقتصادی عدالت‌محور و پایدار ایران، پیشنهاد می‌گردد.

شبکه‌ی یکپارچه‌ی فرآوری و ترابری (شیفت): هدف اصلی «شبکه‌ی یکپارچه‌ی فرآوری و ترابری» یا «شبکه‌ی IFTP»، عبارتست از: استفاده‌ی بهینه از مزیت‌های نسبی سرزمینی با رویکرد ارتقای عدالت منطقه‌ای به منظور افزایش مشارکت در زنجیره‌ی ارزش جهانی. این شبکه، سامانه‌ای نظام‌مند متشکل از «زنجیره‌های آزاد فرآوری- ترابری» می‌باشد. هر زنجیره‌ی آزاد فرآوری-ترابری، شامل کلیه‌ی فعالیت‌هایی است که از تامین کالای خام در مبدأ تا فروش محصول فرآوری‌شده در

بر آن (همچون تولید ثروت و اشتغال پایدار) منجر نخواهد شد. در مقابل، رویکرد بهره‌برداری حداکثری از فرصت‌های ژئواستراتژیک کشور، با هدف ایجاد شبکه‌ای یکپارچه بین بخش‌های مختلف فرآوری و توزیع، و با تأکید بر ایجاد ارزش افزوده در کالا و خدمات در طول مسیری می‌تواند به عنوان یک رویکرد مطلوب، جایگزین گردد. در رویکرد حداکثری، از فرصت‌های ایجادشده توسط کریدورهای بین‌المللی عبوری از ایران، به منظور بازاریابی و جابجایی کالاهای داخلی فرآوری‌شده در مناطق مختلف کشور و به ویژه در مناطق مجاور این کریدورها بهره‌برداری به عمل می‌آید. عمده‌ی فرصت‌سوزی ایران در حوزه‌ی تجارت و حمل‌ونقل بین‌الملل، به دلیل عدم توجه به رویکرد بهره‌برداری حداکثری از فرصت‌های ژئواستراتژیک روی می‌دهد.

علاوه بر چالش‌های فوق‌الذکر چه موارد دیگری را می‌توان به عنوان موانع ارتقای مشارکت ایران در زنجیره‌ی ارزش جهانی نام برد؟

نبود ارتباط نظام‌مند بین بازیگران سطوح مختلف شبکه‌های تولید و توزیع، نبود ارتباط نظام‌مند بین اولویت‌های توسعه صنایع پایین‌دستی و اولویت‌های توسعه شبکه‌های حمل‌ونقل، و بی‌عدالتی منطقه‌ای در بهره‌مندی از منافع اقتصادی شبکه‌های تولید و توزیع. چالش‌های مذکور، در شرایط نبود شفافیت، به عواملی جهت شکل‌گیری انحصار و انواع رانت (شامل انرژی ارزان، مواد خام، مالیات، بازارهای انحصاری صادراتی و وارداتی و...) برای گروه‌های

نگریسته شود (مفهومی تحت عنوان «ظرفیت اقتصادی» در شبکه‌های حمل‌ونقل قابل توسعه است) و این ظرفیت عمدتاً در خدمت زنجیره‌های دارای ارزش افزوده و فرآوری شده در مناطق مختلف کشور و تحت نظام قیمت‌گذاری متناسب حمل‌ونقل قرار گیرد.

آیا ایران توانسته از فرصت‌های ژئواستراتژیک کشور در حوزه تجارت و حمل‌ونقل بین‌الملل استفاده‌کافی را ببرد؟

کشور ایران به دلیل موقعیت ویژه‌ی ژئواستراتژیک و عبور کریدورهای مهم شرقی-غربی و شمالی-جنوبی، به عنوان یکی از شاهراه‌های تجارت بین‌المللی محسوب می‌شود. علیرغم وجود کریدورهای ترانزیت بین‌المللی عبوری، ایران نتوانسته‌است از فرصت‌های ترانزیت عبوری به نحو شایسته در جهت تولید ثروت و درآمدزایی استفاده نماید. وجود رقابت شدید کریدورهای موازی بین‌المللی دریایی و زمینی، در کنار فقدان سیاست‌گذاری مناسب سخت‌افزاری و نرم‌افزاری، از دلایل این عدم توفیق محسوب می‌شوند. با این حال، نکته‌ی مهم‌تری که معمولاً مغفول واقع می‌شود آن است که سیاست‌گذاری مبتنی بر جذب تقاضای ترانزیت عبوری، یک رویکرد بهره‌برداری حداقلی از فرصت‌های ژئواستراتژیک کشور در حوزه تجارت و حمل‌ونقل بین‌الملل است؛ زیرا عبور ترانزیت بدون خلق ارزش افزوده در کالا و خدمات، حاشیه‌ی سود بالایی برای اقتصاد ملی فراهم نمی‌آورد و به رشد قابل توجه مشارکت کشور در زنجیره‌ی ارزش جهانی و فواید مترتب

**زنجیره‌های آزاد فرآوری-
ترابری، بسته به نوع کالای
اولیه، محصول فرآوری شده
و نوع فرآوری مربوطه،
می‌توانند در حوزه‌های
معدنی، فلزی، پتروپالایشی،
ساختمانی، کشاورزی،
غذایی، دارویی و... و نیز
ترکیبی از این حوزه‌ها تعریف
گردند**

شبکه‌ی یکپارچه‌ی فرآوری-ترابری تعامل دارند. کلیه روابط بین اجزای زنجیره‌های آزاد فرآوری-ترابری، لازم است در بستری مناسب تعریف گردد و مبتنی بر آن بستر، سیاست‌های تشویقی و تنبیهی طراحی شده، بر زنجیره‌های آزاد اعمال گردند. این سامانه تحت عنوان «سامانه‌ی جامع امتیازدهی» در شبکه‌ی یکپارچه‌ی فرآوری و ترابری نام‌گذاری می‌گردد. سیاست‌های تشویقی و تنبیهی از جمله تخفیفات، معافیت‌ها، بخشودگی‌ها، مالیات‌ها و یارانه‌های مستقیم و غیرمستقیم مربوط به اجزای مختلف زنجیره‌های آزاد، در بستر این سامانه تعریف می‌گردند و از قابلیت تسویه حساب با یکدیگر در بازه‌های زمانی منقطع برخوردار هستند. طراحی سامانه‌ی جامع امتیازدهی، مستلزم استفاده از ابزار نظریه بازی‌ها و تحلیل انواع بازی‌های قابل اجرا بین اجزای مختلف زنجیره‌های آزاد و نیز استفاده حداکثری از فناوری اطلاعات و یکپارچه‌سازی پایگاه‌های مختلف داده، همراه با به‌کارگیری علم داده‌کاوی و تحلیل داده‌های بزرگ است.

**در دریافت امتیاز در سامانه‌ی جامع امتیازدهی
«شیفت» چه مواردی موثر هستند؟**

میزان درجه‌ی فرآوری و خلق ارزش افزوده توسط زنجیره‌های آزاد، همکاری زنجیره‌های آزاد با یکدیگر در تقویت بازاریابی و حمل‌ونقل اشتراکی جهت ارتقای بهره‌وری، ایجاد تعاونی‌ها در زنجیره‌های آزاد جهت استفاده از ظرفیت‌های مردمی و تقویت جمع‌سپاری، هم‌افزایی و همکاری زنجیره‌های آزاد با کریدورهای بین‌المللی ترانزیت عبوری از سرزمین، انطباق عملکرد حمل‌ونقل زنجیره‌های آزاد با نظام سلسله‌مراتبی حمل‌ونقل و استفاده از گونه‌های حمل‌ونقل سبز، توجه به اولویت عدالت منطقه‌ای در فعال‌سازی

مقصد انجام می‌گردد. در هریک از زنجیره‌ها، ابتدا کالای خام در نقطه یا نقاط مبدا، تحت عنوان «بنگاه‌های تولیدی بالادستی»، تولید می‌شود. سپس، کالای خام تولید یا استخراج شده در این بنگاه‌ها، به مکان‌هایی جهت فرآوری و خلق ارزش افزوده، تحت عنوان «قطب‌های فرآوری»، ارسال می‌شود. این قطب‌ها، صنایع پایین‌دستی زنجیره‌های آزاد محسوب می‌شوند و در آن‌ها، ضمن استقرار کارخانجات و کارگاه‌های تولیدی، عملیات مورد نظر فرآوری (همچون تبدیل، بسته‌بندی، رده‌بندی و...) صورت می‌پذیرد. در قطب‌های فرآوری، مفهوم «درجه‌ی فرآوری» بر اساس میزان ارزش افزوده‌ی خلق شده، قابل تعریف است. محصول فرآوری شده با استفاده از سیستم حمل‌ونقل تک‌گونه‌ای یا سیستم حمل‌ونقل چندگونه‌ای ترکیبی به نقطه یا نقاط مقصد جابجا می‌گردد.

زنجیره‌های آزاد فرآوری-ترابری، بسته به نوع کالای اولیه، محصول فرآوری شده و نوع فرآوری مربوطه، می‌توانند در حوزه‌های معدنی، فلزی، پتروپالایشی، ساختمانی، کشاورزی، غذایی، دارویی و... و نیز ترکیبی از این حوزه‌ها تعریف گردند. قطب‌های فرآوری می‌توانند نقش مکمل را برای یکدیگر ایفا نمایند، به نحوی که با توجه به پتانسیل‌های مناطق مختلف سرزمین، به جایی تولید کامل یک محصول در یک قطب، بر رویکرد «فرآوری متوالی» در قطب‌های مختلف تمرکز صورت پذیرد. فرآوری متوالی، ممکن است از نقطه‌نظر کمینه‌سازی هزینه‌های کل حمل‌ونقل، انتخاب مطلوبی محسوب نشود، اما از نقطه‌نظر بیشینه‌سازی عدالت اقتصادی و اجتماعی بین مناطق مختلف، گزینه‌ای مطلوب به حساب آید. از این رو، یافتن نقطه‌ی تعادل مناسب میان این دو هدف و تعیین تعداد و مکان بهینه‌ی نقاط فرآوری متوالی، موضوعی دارای اهمیت خواهد بود.

**بازی‌گران یک زنجیره‌ی آزاد فرآوری-ترابری چه
سازمان‌ها یا شرکت‌هایی هستند؟**

دولت، متولی مدیریت زنجیره‌ی آزاد، مدیریت بنگاه‌های تولیدی بالادستی (تأمین‌کننده‌ی کالای خام)، مدیریت قطب(های) فرآوری موردنظر در طول زنجیره‌ی آزاد، مدیریت حمل‌ونقل شبکه‌های ریلی و جاده‌ای، و شرکت‌های بازاریابی بین‌المللی. هریک از بازی‌گران یک زنجیره‌ی آزاد، در یک ساختار سلسله‌مراتبی، با سایر بازی‌گران آن زنجیره و نیز بازیگران سایر زنجیره‌های آزاد در

قطب‌های فرآوری، و میزان مشارکت بنگاه‌های تولیدی بالادستی در تأمین کالای خام مورد نیاز زنجیره‌های آزاد.

برخی تسهیلات اعطایی نیازمند امتیاز در سامانه‌ی جامع امتیازدهی «شیفت» عبارتند از: تخفیف عوارض گمرکی، معافیت مالیاتی، تسهیلات تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای، مشارکت دولت در تأمین هزینه‌های سرمایه‌گذاری جهت توسعه‌ی قلمرو فعالیت زنجیره‌های آزاد، اعمال محدودیت‌ها و عوارض گمرکی و مالیاتی برای رقبای زنجیره‌های آزاد، تسهیلات مربوط به اعمال قوانین، تشریفات و بروکراسی اداری، تخفیف بارنامه‌های ریلی، جاده‌ای و ترکیبی ویژه‌ی زنجیره‌های آزاد فرآوری-ترابری، تخفیف حق دسترسی قطارهای باری برنامه‌ای، کشتی‌های باری برنامه‌ای و مراکز لجستیکی ترکیبی، قیمت‌گذاری و تخصیص یارانه‌ی مشروط انرژی به بنگاه‌های تولیدی بالادستی.

بر اساس عملکرد موردانتظار گونه‌های مختلف حمل‌ونقل در «شیفت»، نظام سلسله‌مراتبی حمل‌ونقل در شیفت قابل تعریف است. در این نظام سلسله‌مراتبی، قطارهای باری برنامه‌ای (برخوردار از زمان‌بندی قابل اطمینان) می‌توانند به عنوان پیکره‌ی اصلی جهت پوشش حمل‌ونقل زنجیره‌های آزاد مورد بهره‌برداری قرار گیرند. برنامه‌ریزی حرکت این ناوگان ریلی، در سطح بالا، به صورت یکپارچه با گونه‌ی حمل‌ونقل دریایی (به عنوان یک گونه با ظرفیت بالاتر جهت حمل انبوه کالا در مسافت‌های طولانی) در ابعاد زمانی و مکانی، و در سطح پایین، به صورت یکپارچه با سیستم حمل بار جاده‌ای به عنوان تغذیه‌کننده‌ی قطارهای برنامه‌ای سرویس‌دهنده به زنجیره‌های آزاد، انجام می‌گردد. گسترش ایده‌ی شبکه‌ی یکپارچه‌ی فرآوری و ترابری (شیفت) در یک کشور، نه تنها در تضاد با توسعه‌ی ترانزیت بین‌المللی عبوری از آن کشور نیست، بلکه در صورت سیاست‌گذاری صحیح، می‌تواند به تقویت جایگاه کریدورهای ترانزیت منطقه‌ای و افزایش قدرت رقابت‌پذیری آن‌ها منجر شود. در واقع، «شیفت» می‌تواند با تنوع‌بخشی به محصولات با کیفیت ارائه‌شده به ذی‌نفعان مسیرهای ترانزیتی، قدرت رقابتی مسیرهای ترانزیتی عبوری از یک کشور نسبت به مسیرهای رقیب موازی را افزایش دهد و به ارتقای جایگاه کریدورهای بین‌المللی عبوری از آن کشور کمک نماید (فرصت‌سازی شیفت برای ترانزیت). درمقابل، کریدورهای ترانزیت بین‌المللی

می‌توانند تسهیلات مناسبی را برای بازاریابی و حمل‌ونقل زنجیره‌های آزاد فراهم نمایند. قوانین بین‌المللی لازم‌الاجرا جهت تسهیل‌گری استفاده از کریدورهای ترانزیتی، به علاوه وجود رقابت شدید بین این کریدورها در جذب تقاضای ترانزیت، سیاست‌گذاران را به سمت ایجاد تسهیلات ویژه جهت عبور اولویت‌دار کالاهای ترانزیتی سوق داده‌است که همین امر، می‌تواند منتج به فراهم‌آوری ظرفیت‌های مناسبی برای حمل‌ونقل سریع و باکیفیت این کالاها می‌گردد (به عنوان نمونه، می‌توان به قطارهای اولویت‌دار برنامه‌ای ویژه‌ی حمل‌ونقل ترانزیتی اشاره نمود). این ظرفیت‌ها، بسترهای مناسبی هستند که می‌توانند به طور مشترک بین ترانزیت و زنجیره‌های آزاد فرآوری-ترابری مورد استفاده قرار گیرند. قطب‌های فرآوری می‌توانند در مجاورت کریدورهای ترانزیتی طراحی شوند و عملاً حمل‌ونقل و بازاریابی را برای زنجیره‌ها تسهیل نمایند. به عبارت دیگر، «شیفت» می‌تواند از وجود رقابت بین کریدورهای موازی ترانزیتی، حسن استفاده را جهت بیشینه‌سازی منافع خود داشته باشد (فرصت‌سازی ترانزیت برای شیفت). در صورت تحقق چنین فرصت‌سازی دوسویه، می‌توان موقعیت ژئواستراتژیک ایران را در خدمت ارتقای جایگاه کشور در زنجیره‌ی ارزش جهانی دانست.

از چه منظرهایی شبکه‌ی یکپارچه‌ی فرآوری و ترابری (شیفت) با زنجیره‌های تامین متداول متمایز و متفاوت است؟

الف) کلیه‌ی سیاست‌گذاری‌های مربوط به «شیفت»، در بستر سامانه‌ی جامع امتیازدهی صورت می‌پذیرد. این سامانه، با برقراری اتصال بین اجزای مختلف زنجیره‌های آزاد فرآوری-ترابری، ابزاری مناسب جهت شفاف‌سازی فعالیت‌های زنجیره‌ها و تعامل آن‌ها با یکدیگر و نیز اعمال عادلانه‌ی سیاست‌های تشویقی و تنبیهی فراهم می‌نماید.

ب) در صورت سیاست‌گذاری صحیح، تعامل و هم‌افزایی متقابلی بین زنجیره‌های آزاد فرآوری-ترابری و کریدورهای ترانزیت بین‌المللی کالا قابل تعریف است. این تعامل دوسویه از طریق فراهم‌آوری ظرفیت‌های اشتراکی نرم‌افزاری و سخت‌افزاری برای حمل‌ونقل سریع و باکیفیت کالا و نیز بازاریابی اشتراکی با تنوع‌بخشی به محصولات ارائه‌شده در بازارهای مقصد می‌تواند صورت پذیرد.

ج) سازوکار امتیازدهی طراحی‌شده در «شیفت» در جهت ارتقای عدالت منطقه‌ای از طریق اولویت‌دهی به توسعه‌ی قطب‌های فرآوری در مناطق محروم و کم‌برخوردار و نیز اولویت‌دهی به افزایش کارایی سیستم حمل‌ونقل یکپارچه با تولید در این مناطق است. این امر در راستای اجرای اصل ۴۸ قانون اساسی، مورد توجه می‌باشد. مطابق با این اصل، «در بهره‌برداری از منابع طبیعی و استفاده از درآمدهای ملی در سطح استان‌ها و توزیع فعالیت‌های اقتصادی میان استان‌ها و مناطق مختلف کشور، باید تبعیض در کار نباشد؛ به طوری که هر منطقه فراخور نیازها و استعداد رشد خود، سرمایه و امکانات لازم را در دسترس داشته باشد».

د) در «شیفت»، تسهیلات اعطایی سیاست‌گذار به عملکرد راستی‌آزمایی‌شده‌ی زنجیره‌های آزاد فرآوری-ترابری در خلق ارزش افزوده تعلق گیرد. سیستم امتیازدهی زنجیره‌های آزاد، به نحوی طراحی می‌گردد که امتیاز مستقیماً به میزان «نقش در ارتقای زنجیره ارزش» (نوع فرآوری در قطب‌های فرآوری و میزان ارزش افزوده‌ی خلق‌شده) تعلق می‌گیرد. از این رو، اعطای تسهیلات سیاست‌گذار، شمولی به وسعت کل سرزمین (و نه نقاطی خاصی مانند مناطق آزاد تجاری) می‌یابد و از وابستگی این تسهیلات به محدوده‌های جغرافیایی خاص و شکل‌گیری نقطه‌ی تعادلی غیر همسو با هدف اصلی «شیفت» جلوگیری می‌شود. به عبارت دیگر، زنجیره‌های آزاد فرآوری-ترابری، محدودیت الزام فعالیت در مکان‌های جغرافیایی خاص را برطرف می‌کنند و انعطاف‌پذیری بالایی جهت راه‌اندازی زنجیره‌های آزاد جدید و نیز انحلال زنجیره‌های آزاد موجود را فراهم می‌نمایند. زنجیره‌های آزاد فرآوری-ترابری می‌توانند در تعامل مثبت با مناطق آزاد تجاری، نقشی مکمل و تسهیل‌گرانه جهت توانمندسازی تولید داخلی و جذب بازارهای صادراتی را ایفا نمایند.

کشور ایران با دارا بودن مزیت‌های نسبی سرزمینی، همچون موقعیت ژئواستراتژیک در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی، دسترسی به نیروی کار ارزان، زیرساخت گسترده ریلی و جاده‌ای، صنایع مادر بالادستی، منابع عظیم و ارزان انرژی و توانمندی‌های دانش‌بنیان، از قابلیت بالایی جهت راه‌اندازی شبکه‌ی یکپارچه‌ی فرآوری و ترابری (شیفت) برخوردار می‌باشد. پیاده‌سازی این شبکه‌ی یکپارچه با لحاظ کلیه‌ی ملزومات آن، قابلیت آن را دارد که ظرفیت ایران جهت تبدیل

شدن به هاب قدرتمند منطقه‌ای و بین‌المللی را به فعلیت برساند و با ارتقای مشارکت ایران در زنجیره‌ی ارزش جهانی، منبعی پایدار برای تولید ثروت ملی فراهم آورد و درآمدزایی بالایی برای کشور به همراه داشته باشد.

پیاده‌سازی «شیفت» در ایران چه منافع اصلی در بر دارد؟

- ۱- تبدیل ایران از کشور صادرکننده‌ی کالاها و مواد اولیه خام و نیمه‌خام به کشور صادرکننده‌ی محصولات فرآوری‌شده و با ارزش افزوده‌ی بالا و حتی واردکننده‌ی مواد اولیه و انرژی
 - ۲- ایجاد بستر مناسب جهت اجرای صحیح هدفمندی یارانه‌ها و سیاست قیمت‌گذاری انرژی
 - ۲- محرومیت‌زدایی و بهبود عدالت منطقه‌ای در کشور از طریق بازتوزیع حاشیه سود فرآوری کالاها به ویژه در مناطق تحت تأثیر کریدورهای حمل‌ونقل ملی و بین‌المللی
 - ۳- افزایش صرفه‌جویی ناشی از مقیاس (مزیت مقیاس) از طریق فعال‌سازی ظرفیت بلااستفاده‌ی کارخانجات و کارگاه‌های موجود تولید و فرآوری
 - ۴- مقابله با خام‌فروشی حمل‌ونقل و ارتقای بهره‌وری ناوگان ریلی و جاده‌ای کشور
 - ۵- تقویت وابستگی و هم‌بستگی اقتصادی بین استان‌های داخلی کشور (و به تبع آن، رفع بحران‌های اجتماعی و امنیتی)
 - ۶- ایجاد و تقویت چسبندگی اقتصادی بین ایران و کشورهای همسایه
 - ۷- فراهم‌آوری یک ابزار عملیاتی برای افزایش قدرت چانه‌زنی کشور، امتیازگیری فعال از کشورهای ذی‌نفع و اعمال سیاست «موازنه‌ی مشروط در سرمایه‌گذاری»
- منظور از موازنه‌ی مشروط در سرمایه‌گذاری، مدیریت رقابت بین سرمایه‌گذاران در پروژه‌های مختلف سخت‌افزاری و نرم‌افزاری در کشور است؛ به نحوی که تعیین اولویت پروژه‌های نیازمند سرمایه‌گذاری، در یک فرآیند بازی همکارانه بین دولت ایران و سرمایه‌گذار و با در نظر گرفتن لحاظ منافع ملی کشور انجام پذیرد و امتیاز سرمایه‌گذاری در پروژه‌های خاص دارای اولویت برای یک سرمایه‌گذار و نحوه‌ی بهره‌برداری از آن‌ها، به سرمایه‌گذاری در سایر پروژه‌های منطبق بر اولویت‌های سرزمینی ایران مشروط گردد. میزان مشارکت شرکت‌های سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در پیش‌برد اهداف «شیفت»، می‌تواند به عنوان یکی از شاخص‌های مهم در موازنه‌ی



سنگین تر شدن بار قطار مدیریت راه آهن و نگرانی بریدن قلاب

دکتر عباس قربانعلی بیک، کارشناس حمل و نقل

لکوموتیوهای قطار موجود و قطار جدید. وزیر محترم راه و شهرسازی در ۹ آبان ماه طی نامه‌ای به مدیرعامل راه آهن، علت عدم تحقق بندهای ۲۴ و ۲۵ سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه ابلاغی مقام معظم رهبری را تعدد مراجع دخیل در برنامه ریزی (انتخاب پروژه)، ساخت و بهره‌برداری پروژه‌های خطوط ریلی وعدم توجه به ملاحظات بهره‌برداری در مراحل انتخاب و ساخت پروژه‌ها اعلام نمودند.

این رویکرد وزیر بحث‌های فراوانی را بین کارشناسان، خبرگان و دوستداران بخش ریلی برانگیخت و نظرات مخالف و موافق عزیزان مطرح و مورد بحث قرار گرفت و اتفاقی نیز برای گفتگوی متخصصان با حضور مدیران اسبق راه آهن در روز یکشنبه ۱۶ آبان ماه تشکیل که با استقبال فراوان مواجه گردید و دیدگاه‌های خوبی از هر دو سوی موافق و مخالف مطرح شد.

در اتاق مذکور ابتداء به سوابق این تصمیم و دلایل اقدام مشابه در نیمه اول دهه نود در جابجایی مدیریت پروژه پرسرعت اصفهان (از شرکت ساخت به راه آهن) پرداخته شد و همچنین تاریخچه ساختار احداث راه آهن در پیش از انقلاب تا تشکیل شرکت ساخت و نیز ساختار احداث در سازمان بنادر، سیاست‌های کلی بخش حمل و نقل، تجربه بافق مشهد و ... بیان گردید.

همچنین به نتایج بررسی‌های مشاور معروف جهانی (شرکت رولند برگر) نیز اشاره گردید که با ذکر تجربه کشورهای پیشرفته اروپایی پیشنهاد تمرکز (بهره‌برداری و ساخت راه آهن)، ساختار جدید راه آهن، ضرورت رگولاتور و ... را مطرح نموده بودند.

افزایش تخصیص بودجه شرکت ساخت تا چند برابر بودجه ابلاغی اول سال هم موضوع دیگری بود که بیان شد و مشکلات ناشی از فشارهای سیاسی در تغییر اولویت پروژه‌ها نیز یکی دیگر از واقعیت‌های پروژه‌های ساخت بود (شاید مرتبط باشند).

اوایل دهه هفتاد پس از ورود لکوموتیوهای سری دوم از شرکت جنرال الکتریک با قابلیت کشش ۲۹۰۰ تن بار (در فراز ۱۰ در هزار) و اتخاذ تصمیمات جدید برای خرید لکوموتیوهای مشابه نمونه‌های بومی راه آهن در آمریکا مانند لکوموتیوهای SD۷۰ و ۸-۴۰، در یکی از سفرها به اتفاق استاد و پیشکسوت ارجمند جناب آقای مهندس عالیوند تقاضایی برای سفر با قطارهای سنگین را مطرح نمودیم که مورد موافقت قرار گرفت، قطاری با بیش از ۱۱۰ واگن و حدود ۱۴ هزار تن وزن که با سه لکوموتیو ۴۰۰۰ اسب SD۷۰ با تراکشن موتور AC که جایگزین پنج لکوموتیو SD۴۰ با تراکشن DC شده بود کشیده می‌شد.

در میانه مسیر برای اطمینان از این قابلیت لکوموتیوهای جدید خواهش کردیم یک لکوموتیو را از مدار خارج و فقط با دو لکوموتیو قطار کشیده شود که پذیرفته و انجام شد ولی با کاهش سرعت قطار و رسیدن سرعت به کمتر از ۱۵ کیلومتر بر ساعت لکوموتیوران برای جلوگیری از توقف قطار، لکوموتیو سوم را هم در حالت کشش قرار داد و این اقدام سبب بریده شدن قلاب یکی از واگن‌ها در وسط قطار شد که با خونسردی و بدون دغدغه به مرکز کنترل اعلام و سریعاً قطعه شکسته با وانت ارسال شد و قلاب ظرف مدت کوتاهی مرمت و اتصال قطار برقرار گردید و قطار به حرکت خود ادامه داد.

در این تجربه یک دستگاه لکوموتیو به صورت مدیریت شده کاسته و افزوده شد در حالی که لکوموتیوران تسلط کامل بر قطار و مسیر داشته اما تصور نمایید که قطار مذکور بجای ۱۱۰ واگن ناگهان به ۲۲۰ واگن افزایش یابد که البته قابل حمل است ولی موقعیت لکوموتیوها باید تغییر کند (توزیع لکوموتیوها در ابتدا و وسط قطار با هدایت از جلو) و در غیر اینصورت نگرانی و احتمال بریدن قلاب و خطرات آن افزایش می‌یابد به ویژه با مشکلات فراوان در واگن‌ها و

مشروط در سرمایه‌گذاری و مدیریت رقابت بین سرمایه‌گذاران (ایجاد بازی موازنه‌ی عدمی) در نظر گرفته شود. توافق‌نامه‌ی راهبردی ۲۵ ساله‌ی ایران و چین (که در سال ۲۰۲۱ بین دو کشور امضا گردید)، می‌تواند در این راستا و با رویکرد ارتقای مشارکت ایران در زنجیره‌ی ارزش جهانی تعریف گردد. اجرای صحیح «شیفت» قابلیت آن را دارد که استراتژی بازی بین دو کشور ایران و چین در توافق‌نامه‌ی راهبردی ۲۵ ساله‌ی ایران و چین را به تعامل فعالانه و هم‌سطح (تعادل نش) به جای تعامل منفعلانه و غیرهم‌سطح (تعادل رهبر-پیرو یا استکلیبگ به رهبری چین) سوق دهد. به عنوان نمونه، صادرات مواد خام و انرژی ایران به چین، می‌تواند در یک بستر یکپارچه با جریان حمل‌ونقل بین‌المللی صورت پذیرد؛ به نحوی که صادرات این کالاها، در کنار سرمایه‌گذاری چین در توسعه صنایع تبدیلی و ایجاد ارزش افزوده جهت فرآوری کالاهای صادراتی واسطه‌ای و نیمه‌ساخته‌ی چین به اروپا، و یا مشروط به سرمایه‌گذاری چین در توسعه و تکمیل زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای ایران که واجد اولویت در کردورهای بین‌المللی هستند، انجام شود.

از ملزومات اصلی راه‌اندازی شیفت در ایران چیست؟

لزوم طراحی و پیاده‌سازی سامانه‌ی جامع امتیازدهی شیفت، لزوم طراحی و اعطای مشوق‌های دولتی جهت حمایت از راه‌اندازی زنجیره‌های فرآوری-ترابری و نظارت بر حسن اجرای آن، لزوم واگذاری مدیریت زنجیره‌های فرآوری-ترابری به بخش خصوصی، لزوم هماهنگی سیستماتیک بین اجزای مختلف زنجیره‌های فرآوری-ترابری، لزوم سرمایه‌گذاری در مبادی (اعم از مبادی داخل و خارج کشور) به منظور درونی‌سازی زنجیره‌ها، لزوم مکان‌یابی بهینه‌ی قطب‌های فرآوری با رویکرد عدالت منطقه‌ای و نیز لحاظ مجاورت با کردورهای ترانزیت بین‌المللی عبوری از ایران. برخی از چالش‌های اصلی پیش روی شیفت در ایران عبارتند از: دشوار بودن طراحی سازوکارهای انگیزشی و رقابتی جهت توزیع عادلانه منافع ذی‌نفعان زنجیره‌های فرآوری-ترابری، نیاز به کسب اطمینان کافی از تداوم عرضه‌ی کالای خام در مبادی زنجیره‌ها، وجود رقابتی جدی برای محصولات نهایی زنجیره‌ها در بازارهای جهانی با رقابت از نظر قیمت و کیفیت، و ضعف زیرساخت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری شبکه‌های حمل‌ونقل کشور.

پانویس:

Integrated Freight Transportation and Processing (IFTTP)

**فقط در بخش بدهی باید
توجه داشت که اکنون
در بخش ناوگان راه آهن
بیش از ۱۵۰۰ میلیارد تومان
به پیمانکاران نگهداری و
مالکین ناوگان و حدود ۵۰۰
میلیارد تومان به پیمانکاران
زیربنایی بدهی دارد**



از سوی دیگر موضوع کمبود منابع مالی کشور و ضرورت استفاده از روش‌های تامین مالی مشارکتی PPP مانند BOT، ROT مطرح و بدلیل الزام به تعهدات بهره برداری در قراردادهای مربوطه ضرورت انتقال پروژه‌های ساخت به راه آهن تاکید گردید.

اما موضوعی که اینجانب و برخی از دوستان بر آن تکیه داشتیم ضرورت سبک کردن بار پرواز بخش ریلی است تا این هواپیما به سلامت از زمین برخیزد و خدای ناکرده با سقوط آن مواجه نشویم. پروازی که بدون بار سنگین جدید هم اضافه بار دارد و که در نوشته‌های مختلف بدان اشاره شده است، از جمله مشکلات ناشی از تکالیف عقب افتاده سهم ریلی (سهم ۳۰ و ۱۸ درصد در بار و مسافر که اکنون بنا به گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس ۱۳ و ۲٪ است)، بهره وری پایین، هزینه و بدهی بالای راه آهن.

فقط در بخش بدهی باید توجه داشت که اکنون در بخش ناوگان راه آهن بیش از ۱۵۰۰ میلیارد تومان به پیمانکاران نگهداری و مالکین ناوگان و حدود ۵۰۰ میلیارد تومان به پیمانکاران زیربنایی بدهی دارد که غالباً از سال‌های قبل انباشته شده و افزایش یافته و این شرایط رغبت پیمانکاران را به ادامه کار کاهش داده و سبب کاهش آمادگی بکاری لکوموتیو و کاهش سیر واگن‌های باری و مسافری شده و به بیان دیگر مالکین واگن را با وجود تقاضای بار و مسافر بالا دچار چالش نموده است. بالا بودن هزینه نگهداری ناوگان و زیربنا نیز ضرورت بازنگری در مقررات و مصوبات داخلی

راه آهن و قوانین را افزوده و نیاز فراوانی به تدابیر و تلاش زیاد مدیرعامل جدید و هیئت مدیره با حمایت وزیر و حتی هیات دولت و نمایندگان مجلس دارد.

وضعیت بهره‌وری راه آهن هم بسیار پایین تر از متوسط جهانی است و چنانچه با نمونه های برتر جهانی مقایسه شود بحرانی بودن آن بهتر آشکار می‌گردد که به عنوان نمونه بهره‌وری واگن باری در ایران در سال ۲۰۲۰ با احتساب تاثیر واگن‌های ۶ محوره حدود ۴۰٪ متوسط جهانی و حدود ۱۰٪ راه آهن‌های برتر در استرالیا و برزیل است و بهره‌وری شبکه خطوط ریلی در ایران اندکی بیش از ۵ میلیون واحد حمل و متوسط جهانی بیش از ۱۵ میلیون واحد حمل بر کیلومتر شبکه است. اما در انتقادات وارد شده به شرکت ساخت، اگر تاثیر نمایندگان در تغییر اولویت و طولانی شدن پروژه‌ها (و نه مشخصات فنی) را بخواهیم اینگونه کاهش دهیم، در واقع، تنش بیشتری را به بیمار نیازمند مراقبت‌های ویژه (راه آهن) تحمیل کرده‌ایم.

در کیفیت طراحی و ساخت خطوط که با سرعت متوسط و ظرفیت پایین (حتی خطوط جدید مانند میانه بستان آباد با سرعت پایین و یا قزوین رشت با تک خطه بودن انبیه مهم مانند پل و تونل و فقدان علائم)، کاهش مطلوبیت قطار را سبب می‌گردد هم باید برای راه آهن (که پروژه‌ها را تحویل می‌گیرد) سهمی منظور کنیم و اینکه در ساختار کنونی نیز رویکرد مناسب و اثربخشی برای بهبود خدمات به مسافر و بار وجود ندارد و

راه آهن همچنان در گذشته دور بسر میبرد. در خصوص مشارکت بخش خصوصی در پروژه‌های سرمایه گذاری زیرساخت جدید بصورت BOT با این استدلال که بخش بهره برداری این نوع قراردادها به راه آهن مرتبط است و ... نیز که برخی عزیزان در اتاق گفتگو مطرح نمودند باید گفت که ماده ۱۶۴ قانون برنامه پنجم با هدف افزایش ظرفیت شبکه موجود با پروژه‌های برقی، دو خطه و علائمی پیش بینی شده بود اما منعی برای پروژه‌های ساخت نیز وجود ندارد اما سوال اینجاست که در شرایطی که یکی از مشکلات فعلی ظرفیت خطوط است و می‌تواند با هزینه و زمان بسیار کم و بدون ریسک رفع شود آیا رفتن به سوی احداث خطوط جدید با زمان متوسط چند برابر آنهم در مناطق کوهستانی و بدتر از اتوبان تهران شمال (چالوس) عقلایی است بویژه اینکه تاکنون هیچ پروژه BOT در راه آهن اجرا نشده و این به معنی نبود آمادگی این صنعت است در حالی که در وزارت نیرو این روش دو دهه سابقه دارد. دلیل دیگر گفته شده موافقان در اتاق گفتگو، مطالعات شرکت مشاور رولند برگر بوده که با استناد به تجربه کشورهای اروپایی و ... یکپارچگی ساختار احداث و بهره برداری را مطرح نموده که کاملاً صحیح و منطقی است اما در کشورهای اروپایی و پیشرفته که با بحران زدگی در راه آهن مواجه نیستند و منابع مالی سرشار و فراوان دارند و پروژه‌های احداث طبق برنامه و زمانبندی پیش می‌رود نه برای شرایطی مانند ما که پروژه ها حدود چهار برابر برآورد به طول می‌انجامد.

لزوم تغییر نگرش در احداث مراکز لجستیک

عرفان قربانعلی و مهدی عبدالملکی، کارشناسان حمل و نقل

لجستیک در واقع شامل برنامه‌ریزی و کنترل مواد و اطلاعات مرتبط با آنهاست. این مفهوم تصمیم‌گیری صحیح در رابطه با چگونگی و زمان مورد نیاز، حمل و نقل و انبارداری و بخشی از عملیات زنجیره تأمین را شامل می‌شود.

نتایج بانک جهانی در سال ۲۰۰۷، ۲۰۱۰ و ۲۰۱۲ حکایت از این دارد که از میان کشورهای با درآمد سرانه هم سطح، کشورهایی که عملکرد لجستیک بهتری داشته‌اند، از یک درصد بیشتر در تولید ناخالص داخلی و دو درصد بیشتر در تجارت برخوردار شده‌اند.

♦ سهولت دسترسی به حمل و نقل بین‌المللی با قیمت رقابتی (هزینه‌ها)

♦ شایستگی و کیفیت خدمات لجستیکی (عملکرد متصدیان حمل و نقل، کارگزاران یا واسطه‌های گمرک)

♦ توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی

♦ مناسب بودن زمان تحویل محموله‌ها به

مشتری در زمان برنامه‌ریزی شده یا زمان مورد نظر جدول زیر به همراه شمای کلی تصویر نشان‌دهنده وضعیت شاخص LPI در کشورهای مختلف می‌باشد.

هاب / مراکز لجستیک

به مراکز یکپارچه‌ای گفته می‌شود که در آن، جمع‌آوری کالا از مبادی مختلف، ذخیره‌سازی

می‌توان نتیجه‌گیری کرد که بین ۹/۷ تا ۱۱/۳ درصد از قیمت تمام شده محصولات، ناشی از هزینه‌های لجستیک است این در حالی است که این عدد در ایران حدود ۱۹/۴ درصد از قیمت تمام شده محصولات است.

شاخص عملکرد لجستیک

این شاخص یکی از مهم‌ترین شاخص‌ها به جهت ارزیابی عملکرد لجستیکی یک کشور می‌باشد که بر ۶ اصل استوار است:

♦ کارایی فرآیندهای ترخیص کالا (سرعت،

سادگی و قابل پیش‌بینی بودن تشریفات گمرکی)

♦ کیفیت زیرساخت‌های تجاری و جابجایی

(مثل مبادی ورودی، راه‌آهن، جاده‌ها و فناوری اطلاعات)

موضوع مهم در بحث اهمیت لجستیک و مراکز لجستیک این است که با تقویت لجستیک در سطح کشور، هزینه‌های تولیدکننده به دلیل افزایش کارایی حمل و نقل و انبارداری کاهش می‌یابد که این موضوع به کاهش هزینه‌های تولیدکننده خواهد انجامید که منجر به افزایش مزیت رقابتی‌تر شدن قیمت کالاهای تولید شده توسط کشور خواهد شد و برای بازرگانان ارزش افزوده بیشتر تولید خواهد نمود. به عنوان مثال بنا بر محاسبات اتاق بازرگانی در حال حاضر ۶ تا ۷ درصد قیمت کالاها در کشورهای مختلف ناشی از هزینه‌های حمل و نقل می‌باشد که این عدد در ایران حدود ۱۲ درصد برآورد گردیده است. با توجه به اینکه هزینه‌های حمل و نقل حدود ۶۲ درصد از کل هزینه‌های لجستیکی را تشکیل می‌دهد

کشور	LPI	مدت زمان صادرات (۲۰۱۸) بر حسب روز	مدت زمان واردات (۲۰۱۸) بر حسب روز	هزینه‌های صادرات (۲۰۱۹) بر حسب دلار	هزینه‌های واردات (۲۰۱۹) بر حسب دلار
جهان	۲/۸۷	۵	۱۰	۱۷۰	۱۵۰
منا	۲/۷۸	۳/۲	۳/۵	۱۰۷/۸	۱۳۱/۳
ایران	۲/۸۵	۳	۵	۶۰	۹۰
افغانستان	۱/۹۵	۱۰	۱۴	۳۴۴/۴	۹۰۰
امارات	۳/۹۶	۲	۲	۱۴۰	۲۸۳
آذربایجان	-	۳	۲	۲۵۰	۲۰۰
عراق	۲/۱۸	۳۹	۷	۱۸۰۰	۵۰۰
ازبکستان	۲/۵۸	۱۶	۳	۲۹۲	۲۴۲
ترکیه	۳/۱۵	۳	۳	۵۵	۵۵
سوریه	۲/۳۰	۱	۵	۷۲۵	۷۴۱
عربستان سعودی	۳/۰۱	۴	۵	۷۳	۲۶۷
پاکستان	۲/۴۲	۴	۸	۱۱۸	۱۳۰
قطر	۳/۴۷	۱۰	۷	۱۵۰	۲۹۰
روسیه	۲/۷۶	۳	۵	۹۲	۱۵۲

از بعد زمانی:

عملکردهای اضافی	عملکردهای پشتیبانی	عملکرد لجستیک
خدمات فنی وسائط حمل و نقل	حمل دریایی	حمل و نقل
فروش سوخت و روغن	ترخیص از گمرک	انبارداری
تعمیرات واحدهای بارگیری	بیمه	ترانشیپ
هتل	گردش واحدهای بارگیری	مدیریت موجودی
خدمات پارکینگ	اجاره کانتینر و پالت	بسته بندی
خدمات کترینگ	سرویس های فناوری اطلاعات	انتخاب سفارش
خدمات بانکی	بازاریابی	مدیریت سفارش ها
خدمات حسابداری		
خدمات مخابراتی		



از بعد از هزینه ای:



آنها یا انتقال بین روش های حمل و توزیع کالا در مقاصد مختلف انجام می گیرد.

کارکرد مراکز لجستیک

♦ تسهیل فعالیت های لجستیک از طریق تأمین فضا، شبکه های تجاری استراتژیک و خدمات حمل و نقل
♦ ایجاد امکان ادغام و ترکیب جریان های کالا از طریق توسعه خدمات حمل و نقل

برخی از مزایای لجستیکی ایران

تعداد زیاد کشورهای همسایه (مرز مشترک زمینی و دریایی با ۱۳ کشور و دسترسی غیر مستقیم به بیش از ۱۲ کشور در فاصله تقریبی ۲۰۰۰ کیلومتری از اطراف کشور)
♦ دسترسی به آب های آزاد
♦ قرار گرفتن در مسیر پنج کریدور بین المللی ترانزیت و تجارت کالا و حجم بالای تجارت بین کشورهای همسایه شمالی و جنوبی ایران
♦ بازار وسیع و پرمصرف داخلی کشور و شبکه توزیع گسترده
♦ همسایگی با برخی کشورهای محصور در خشکی
♦ قیمت سوخت و نیروی کار ارزان در کشور
♦ شبکه نسبتاً مناسب جاده ای و ریلی
♦ تولید و صادرات بسیاری از محصولات (به خصوص کشاورزی) به سایر کشورها
سال ۱۳۹۷، سند آمایش مراکز لجستیک کشور در وزارت راه و شهرسازی تدوین شد. در این سند

ردیف	شهر لجستیک	دهکده لجستیک	پارک لجستیک عمومی
۱	چابهار	اصفهان	اهواز
۲	تهران	یزد	همدان
۳	بندر عباس	مشهد	رشت
۴	بندر امام خمینی	تبریز	کرمان
۵	-	بندر امیرآباد	سمنان
۶	-	سیرجان	اراک
۷	-	شیراز	مبارکه
۸	-	قم	تربت حیدریه
۹	-	زاهدان	مراغه
۱۰	-	قزوین	مرودشت
۱۱	-	کرمانشاه	اردکان
۱۲	-	اندیمشک	خواف
۱۳	-	بوشهر	-
۱۴	-	جاسک	-

نام مرکز لجستیک / دهکده لجستیک / مرکز مرزی	موقعیت	توضیحات
مرکز لجستیک آپرین	۲۵ کیلومتری راه آهن تهران و در مجاورت شهر اسلامشهر	تخصیص ۴۰۰ هکتار به فعالیت‌های لجستیکی و ۴۰ هکتار پایانه کانتینری
دهکده لجستیک کرمانشاه	۱۵ کیلومتری شهر کرمانشاه و در اراضی مجاور ایستگاه باری راه آهن کرمانشاه و شهرک صنعتی زاگرس	وسعت ۲۸۰ هکتار و پیش‌بینی به عنوان مهم‌ترین مرکز لجستیکی غرب کشور
دهکده لجستیک زاهدان	مجاورت ایستگاه باری زاهدان و در فاصله ۵ کیلومتری شهر زاهدان	نقطه اتصال خط ریلی چابهار - مشهد و خط موجود بافق - زاهدان در آینده‌ای نزدیک
دهکده لجستیک اندیمشک	۳ کیلومتری غرب شهرستان اندیمشک و در مجاورت مسیر ریلی اندیمشک - اهواز	رفع محدودیت‌های ظرفیتی موجود در انتقال بار توسط شبکه ریلی با انجام فرآیندهای لجستیکی در این منطقه
دهکده لجستیک اصفهان	در فاصله ۳۵ کیلومتری شرق اصفهان و در کنار جاده ترانزیتی اصفهان - نایین	قابلیت فعالیت عمده در حوزه معدن و فولاد
مرکز مرزی آستارا	در مجاورت شهر آستارا و دارای ارتباط ریلی با ایستگاه آستارا در کشور آذربایجان	قابلیت فعالیت به عنوان دروازه صادرات و واردات کشور پس از تکمیل خط ریلی رشت - آستارا
مرکز مرزی سرخس	در فاصله ۱۸۵ کیلومتری از ایستگاه راه آهن مشهد قرار داشته	دروازه صادرات، واردات و ترانزیت در منطقه
مرکز مرزی اینچه برون	در فاصله ۹۰ کیلومتر از ایستگاه راه آهن گرگان و در مجاورت مرز ترکمنستان	بیش از ۶۵۰ هکتار وسعت و قرار گرفتن مسیر ارتباط کشورهای آسیای میانه، چین و روسیه با خاورمیانه

دیگر که می‌بایست بر آن تأکید کرد این است که رویکرد تأسیس مراکز لجستیک که توسط این وزارتخانه جدید برنامه‌ریزی می‌گردد، می‌بایست شیوه‌های مختلف حمل و نقل را دربرگیرد و این مراکز به صورت جزیره‌ای برای هر شیوه حمل‌ونقل تأسیس نگردد و پیش از آن نسبت به ایجاد سند جامع لجستیک اقدام شود. سیاست‌گذاری به منظور افزایش شرکت‌های لجستیکی طرف سوم می‌بایست در رأس اولویت اقدامات این وزارتخانه قرار گیرد. بر اساس آمار منتشره در سال ۲۰۱۷ درآمد شرکت‌های لجستیکی طرف سوم، در کشورهای CIS و روسیه، عددی بالغ بر ۲۵/۵ میلیارد دلار بوده و همین عدد در بخش خاورمیانه ۴۲/۲ میلیارد دلار بوده است. این اعداد نشان‌دهنده ظرفیت بالای شرکت‌های لجستیکی طرف سوم می‌باشد که می‌بایست مورد حمایت سیاست‌گذاران در بخش‌های مختلف مالیات، بیمه و ... قرار بگیرند.

Logistics Performance Index -۱

3LP -۲

مراجع در دفتر انجمن موجود است.

بازیگران فعلی لجستیک در ایران

حمل‌کنندگان، پایانه‌داران و مراکز جابه‌جایی، انبارداران، خدمات دهندگان ارزش افزوده لجستیکی، خدمات وابسته لجستیکی، سازمان‌ها و نهادهای حاکمیتی (شامل وزارت راه و شهرسازی، وزارت صمت، وزارت ارتباطات، وزارت اقتصاد و تشکلات و انجمن‌های مرتبط)

نتیجه‌گیری:

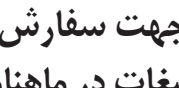
جهت بهبود وضعیت کشور در شاخص لجستیک نیاز به تغییراتی بنیادین از سیاست‌گذاری تا اجرا وجود دارد؛ یکی از این مشکلات فعلی لجستیک در کشور، فقدان متولی خاص لجستیک است. در ابتدای امر می‌بایست لجستیک در کشور نهادینه گردد. در همین راستا پیشنهاد تفکیک وزارت راه و ترابری از مسکن و شهرسازی و تغییر نام وزارت راه و ترابری به وزارت حمل و نقل و لجستیک با تأکید بر لجستیک تأسیس گردد. لازم است در این وزارتخانه نماینده تام‌الاختیار وزارت صمت، وزارت ارتباطات، وزارت امور خارجه، وزارت اقتصاد و گمرک جمهوری اسلامی ایران در شورای عالی لجستیک حضور داشته باشند. موضوع مهم

مراکز لجستیک به ۳ دسته کلی پارک لجستیک، دهکده لجستیک و شهر لجستیک تقسیم بندی شده است. پیشنهاد لیست پهنه‌های منتخب به منظور احداث مراکز لجستیک بر اساس دسته‌بندی بالا به صورت زیر است:

متأسفانه با وجود مزیت‌های فراوان، هنوز مرکز لجستیک به مفهوم واقعی در کشور ایجاد نشده است و مراکز ایجاد شده در حال حاضر به صورت جزیره‌ای در حال فعالیت هستند و عملکرد یکپارچه ندارند. در حال حاضر در کشور ما، شیوه‌های حمل و نقل به صورت جداگانه در حال فعالیت هستند و مراکز لجستیک به مفهوم واقعی در ایران فعال نشده‌اند.

ناگفته نماند برخی از مراکز لجستیک در حال حاضر فعالیت دارند اما به صورت کامل و به مفهوم واقعی لجستیکی خیر! سایر مراکز تحت مسئولیت راه آهن نیز عبارتند از:

- ♦ دهکده لجستیک شامل یزد، مشهد، تبریز، سیرجان، شیراز، قم، قزوین، اراک، جهرم
- ♦ مراکز لجستیک مرزی شامل میرجاوه، شمشیر، سرخس، شلمچه، پارس آباد
- ♦ پارک لجستیک شامل خواف، رشت

 آهن ریل کاران مدیرعامل: حسن منجزی پور تلفن: ۰۶۱-۳۲۲۷۴۵۱۵ نمابر: ۰۶۱-۳۲۲۷۴۵۱۵	 شرکت ترکیب حمل و نقل سرپرست: علی ادیسی تلفن: ۵-۶۶۹۱۵۱۸۳ نمابر: ۶۶۹۱۵۱۸۷	 ریل سیر کوثر مدیرعامل: سید حسین هاشمی تلفن: ۵۷۸۵۱ نمابر: ۵۷۸۵۱ داخلی ۸	 قطارهای مسافری و باری جوبار مدیرعامل: محمد کریمی تلفن: ۴۴۲۸۱۶۱۰-۲ نمابر: ۴۴۲۸۱۶۱۳	 راه آهن حمل و نقل مدیرعامل: عباداله فروزش تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰-۱۲ نمابر: ۶۶۴۲۱۲۱۶
 شرکت خدمات توکا کشش مدیرعامل: مهرداد روشن تلفن: ۰۳۱-۳۶۷۳۴۴۰۱-۲ فکس: ۰۳۱-۳۶۷۳۴۴۰۳	 راهوار نیرو آریا مدیرعامل: مسعود استاد عظیم تلفن: ۴۴۸۸۱۷۷۰ نمابر: ۸۸۱۹۸۶۹۰	 آسیا سیرارس مدیرعامل: سجاد 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
 QESHM ULTIMATE Container & Logistics Services Co. (L.L.C.) 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.ا. مدیرعامل: علیرضا ابراهیمی زاده تلفن: ۲۶۷۵۸۳۹۴ نمابر: ۲۶۷۵۸۱۳۰	 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 نمای حمل و نقل ریلی با ما تماس بگیرید ۲۲۶۶۸۶۵۶	 ریل کاران ورسک مدیرعامل: ابراهیم نصیری دهقان تلفن: ۷۷۶۲۴۷۷۰ نمابر: ۷۷۶۴۵۶۸۹	 ریل پرداز سیر مدیرعامل: فرهنگ طلوعی تلفن: ۸۸۷۲۷۲۵۳-۸ نمابر: ۸۸۷۲۷۰۳۳	 ریل ترابر فجر مدیرعامل: احمد هراتی تلفن: ۸۸۷۹۷۸۹۹ نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹
 شرکت حمل و نقل ریلی رجا RAJA RAIL TRANSPORTATION CO. 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: ۰۵۱-۳۸۱۱۲۲۲۷- نمابر: ۰۵۱-۳۸۱۱۲۲۲۶	 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 عبداللهی

تلفن: ۸۸۲۲۵۵۷۳-۴
نمابر: ۸۸۲۲۵۵۷۶



نورالرضا

مدیرعامل:
سید فضل الدین
جمالیان زاده

تلفن: ۸۸۸۰۰۹۳۵
نمابر: ۸۸۹۰۹۷۷۵



مهتاب سیرجم
مدیرعامل:
ناصر غفاری

تلفن: ۸۸۸۱۳۹۷۸-۸۰
نمابر: ۸۸۳۲۲۲۶



ریل ترابر سبا
مدیرعامل:
سید جواد ساداتی

تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴
نمابر: ۸۸۷۲۴۹۸۹



راه آهن شرقی بنیاد
مدیرعامل:
علی اصغر وفاجو

تلفن: ۴۱۴۶۸۰۰۰
نمابر: ۸۸۵۳۱۵۶۹



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

تلفن: ۲۳۱۵۴۱۸۲
نمابر: ۲۳۱۵۴۱۸۲



رهپویان سایناتجارت
ابریشم (رستا)
مدیرعامل: سیدجلیل
سیدحسینی

تلفن: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱
نمابر: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱



پارسیان ریل شرق
مدیرعامل:
محمد رضا احمدی بهروز

تلفن: ۴۰۲۲۴۹۴۶
نمابر: ۴۰۲۲۴۹۸۱



ناوگان ریل
الوند نیرو
مدیرعامل:
خشایار حسینی

تلفن: ۸۸۷۶۰۸۷۷
نمابر: ۸۸۷۶۹۵۷۳



پرسی ایران گاز
مدیرعامل:
حمیدرضا حدادی

تلفن: ۸۸۹۰۰۱۴۱-۷
نمابر: ۸۸۹۰۵۹۵۱



سیمرغ آهنین
مدیرعامل:
محمود قیام

تلفن: ۵۵۴۶۴۶۰۱
نمابر: ۵۵۶۶۸۵۴۱



راهبر سیر سمندگان
مدیرعامل:
محمد اسلامی

تلفن: ۰۵۱-۳۲۲۵۳۰۰۶
نمابر: ۰۵۱-۳۲۲۵۳۰۰۶



چرخ ریل راهبر
مدیرعامل:
حمید محمد ظاهری

تلفن: ۵۵۳۹۹۳۵۰
نمابر: ۵۵۳۹۹۳۵۰



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



سپاهان
مدیرعامل:
شکراه شفیع زاده

تلفن: ۰۳۱-۳۶۷۰۱۱۶۱
نمابر: ۰۳۱-۳۶۶۹۴۹۹۴



لکوموتیو ریل ارونند
مدیرعامل:
نادر زاتری

تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۱-۲
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



سفیر ریل آسیا
مدیرعامل:
محمد خان احمدی

تلفن: ۴۳۴۵۷
نمابر: ۸۶۰۷۱۷۳۱



مهندسی و بازرگانی
راهیان عصر دایا
مدیرعامل:
مرجان عالیوند

تلفن: ۶۶۱۲۱۱۷۴
نمابر: ۶۶۱۲۱۱۸۲



ماربین (قطار سبز)
مدیرعامل:
محمود امامی

تلفن: ۸۸۸۴۰۵۲۰
نمابر: ۸۸۸۲۹۴۲۴



صدرکارکیا
مدیرعامل:
داوود فولادی

تلفن: ۰۸۶-۳۳۶۲۴۵۹۵
نمابر: ۰۸۶-۳۴۱۲۰۳۰۱



میتالورژی ایندکیمیستری
پرودکت پارس
مدیرعامل:
کابلاندی ایتیکونف

تلفن: ۸۸۶۶۰۳۴۹
نمابر: ۸۸۶۶۷۹۵۳
نمابر: ۸۸۱۰۱۲۰۴



گهر ترابر سیرجان
مدیرعامل:
امیرعلی نجمی نوری

تلفن: ۸۸۹۸۴۱۸۲
نمابر: ۸۸۹۸۴۱۸۲



راه آهن کشش
مدیرعامل:
جواد طاهر افشار

تلفن: ۶۶۹۳۹۴۴۰
فکس: ۶۶۹۱۶۱۸۸



بهین لجستیکا ایرانیان
مدیرعامل:
جواد گاردان پور

تلفن: ۲۲۹۱۲۲۹۵
نمابر: ۲۲۹۱۲۳۵۷



تعمیرات و توسعه بهره
بردارری ریلی مینا
مدیرعامل:
سینا عباسی

تلفن: ۲۳۱۵۲۲۳۹
نمابر: ۵۵۶۵۰۶۵۲

 آلتین ریل گلستان مدیرعامل: رجب قزاق 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 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 شرفی تلفن: ۵۵۱۲۵۸۲۳ نمابر: ۵۵۱۲۶۰۲۴
 احیاء ریل ایرانیان احیاء ریل ایرانیان مدیرعامل: مرتضی رجبی تلفن: ۲۲۷۷۸۲۰۰ نمابر: ۲۲۷۷۸۳۰۰	 پرتو بار فرابر فارس پرتو بار فرابر خلیج فارس مدیرعامل: مهرداد نجاتی محرمی تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶ نمابر: ۸۸۸۷۹۱۷۸	 ستاره ریل زر ستاره ریل زر مدیرعامل: احمد ثوری طهرامند تلفن: ۸۸۷۳۰۹۰۱ نمابر: ۸۸۷۳۲۰۰۹	 نیروی کشش ریلی پرس مدیرعامل: بهیار صنوبری تلفن: ۸۶۰۸۳۷۸۳ نمابر: ۸۸۸۵۰۶۲۹	 سپهر زاوه طوس مدیرعامل: محمی الدین 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
 شرکت آسیا ریل عمران آرو نیرو صنعت روزبه مدیرعامل: فرزاد عدوبند تلفن: ۵۵۱۲۵۹۵۰ نمابر: ۸۹۷۷۶۱۰۸	 رسان ریل پارس 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	 بهین ایرانیان مدیرعامل: ایوب خزایی تلفن: ۲۲۹۷۶۳۱۰ فکس: ۲۲۹۷۶۳۴۰	 صدرا گستر رایکا مدیرعامل: حسن معصوم وند هل آباد تلفن: ۵۵۳۸۲۲۸۶ فکس: ۵۵۱۲۵۸۱۱	 پیشتانز راه و شهر مدیرعامل: مجید فغانی تلفن: ۵۵۱۲۵۰۸۴



توسعه ناوگان ریلی
مپنا

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 :
میرنیما قاضی

تلفن: ۲۴۵۸۰۰۰۰
فکس: ۲۴۵۸۰۹۹۹



سپهران ریل راسا
(سهامی خاص)

سپهران ریل راسا

مدیرعامل :
مهدی جمشیدیان

تلفن: ۴۱۹۸۹۰۰۰
(داخلی ۹۶۵۰)
فکس: ۸۸۷۲۸۵۶۴



شرکت نگین رز
خراسان

مدیرعامل :
محمد رضا تفقیدی

تلفن: ۰۵۱-۳۳۰۱۱
فکس: ۰۵۱-۳۳۰۱۱



گروه صنعت آذرکیا
تجارت

مدیرعامل :
یوسف رحیمی

تلفن: ۵-۸۸۸۱۲۷۰۵
فکس: ۸۸۸۱۲۷۱۱



خط و ابنیه فلق

مدیرعامل :
مرتضی علیزاده گرائی

تلفن: ۶۶۱۲۲۵۹۲
فکس: ۶۶۱۲۳۱۱۴



دلیجان طلایی
شکوه پارس

مدیرعامل :
هاتف مظفری

تلفن: ۸۸۶۵۶۹۷۴
فکس: ۸۸۶۵۷۵۳۶



فرازسازان
راه و ساختمان

مدیرعامل :
اسماعیل جلالی

تلفن: ۰۵۱-۳۸۸۴۰۹۰۰
فکس: ۰۵۱-۳۸۸۲۷۸۲۱



اسپاد تراپر ویرا

مدیرعامل :
صابر ثانوی

تلفن:
۰۴۱-۳۴۳۹۳۳۶۰-۱

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 اعضا 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 مقابل 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

کارخانجات نگهداری تعمیرات لکوموتیو ایستگاه سیستان (اصفهان)



کاوان ریل صنعت



**مجهزترین و بزرگترین مجموعه خصوصی نگهداری و تعمیرات لکوموتیو در کشور
با ظرفیت بیش از یکصد دستگاه لکوموتیو در حال احداث می باشد.**

Monobloc Railway Wheels

Isfahan Kafriz co.

نخستین شرکت ایرانی
عضو اتحادیه بین المللی
راه آهن ها - **UIC**

راه اندازی مرکز
تحقیقات و آزمایشگاه
تخصصی صنعت
ریلی

دارنده گواهینامه
تایید صلاحیت
ISO/IEC 17025:2017
از مرکز ملی تأیید
صلاحیت ایران
(NACI)

**اولین تولیدکننده ملی
چرخ مونوبلوک در ایران**

راه اندازی دستگاه
تست خستگی چرخ
مونوبلوک قطار
برای اولین بار
در خاورمیانه

راه اندازی خط کاملاً
اتوماتیک و پیشرفته
عملیات حرارتی چرخ
مونوبلوک برای اولین بار
در خاورمیانه

دارنده گواهینامه
سیستم مدیریت
کیفیت (QMS) از
شرکت **DQS** آلمان

info@kafriz.com

کارخانه: اصفهان | شهرک صنعتی منتظریه

دفتر اصفهان: خیابان حکیم نظامی | کوچه شهید ریحانی |

پلاک ۱۲ | تلفن: ۰۳۱-۳۶۶۵۰۰۶۱ | فاکس: ۰۳۱-۳۶۶۵۰۰۶۴

آدرس پستی: اصفهان | صندوق پستی: ۸۱۶۵۵-۳۶۴

دفتر تهران: بلوار آفریقا (جردن) | پائین تر از جهان کودک | کوچه ژوبین | پلاک ۱۴
واحد ۵۱ | تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۷۰۷۲۸ | و ۰۲۱-۸۸۷۷۰۷۸۵ | فاکس: ۰۲۱-۸۸۷۷۱۷۰۲