

فصلنامه‌ی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی
و خدمات وابسته
شماره‌ی ۵۶ | زمستان ۱۴۰۱

ندای حمل و نقل ریلی

. مصائب خصوصی‌سازی ناقص ...
. کار علمی، حلقه‌ی مفقوده‌ی مدیریت بحران در راه آهن
. زمستانی که شناسد در دولت سرایان را ...



معرفی شرکت بن ریل:

بن ریل نخستین شرکت خصوصی حمل و نقل ریلی کشور است. این شرکت در سال ۱۳۷۳ با خرید ۱۰ دستگاه واگن مسافری و ۱۰۰ دستگاه واگن باری حمل محموله‌های شیمیایی کار خود را آغاز نمود. در یک روند رو به رشد تعداد واگن‌های مسافری شرکت راه آهن شرقی بنیاد از ۱۰ دستگاه در سال ۱۳۷۳ به ۱۵۹ دستگاه رسید. این شرکت با جابجایی نزدیک به ۲ میلیون مسافر در سال حدود ۱۲ درصد از سهم جابه‌جایی سالانه مسافرین ریلی کشور را در اختیار دارد که با برنامه‌ریزی صورت گرفته این تعداد به میزان قابل ملاحظه‌ای افزایش خواهد یافت.

خدمات فنی و مهندسی بن ریل

از نوآوری‌ها و دست‌آوردهای متخصصان فنی این شرکت می‌توان به موارد زیر اشاره کرد.

سیستم سپتیک | فیلتر رگولاتورها | سیستم آب پاش نازل‌ها |
 بلوک شیر برقی | شیر ورودی و خروجی فاضلاب | شیر وکیوم |
 لوله و اتصالات خروجی فاضلاب | سیستم‌ها و یونیت کنترل
 کنترل سرعت | سیستم آلات ناقله

شرکت بن ریل با اتکا به امکانات فنی سایت تهران و مشهد و همچنین با بکارگیری نیروی‌های متخصص صنعت ریلی در راستای افزایش دانش فنی در حوزه حمل و نقل مسافری به یکی از شرکت‌های دانش بنیان تبدیل شده است.

در این راستا واحد فنی شرکت با طراحی و ساخت المان‌های مختلف صنعت ریلی از جمله انواع بردهای سپتیک، WSP، تهویه و ... توانسته است از خروج ارز از کشور جلوگیری و با بومی‌سازی قطعات مذکور گام بزرگی در خودکفایی رقم زند.

همچنین این شرکت مفتخر است با ارائه گارانتی محصولات و خدمات پس از فروش قوی و متمرکز در سرتاسر ایران، آرامش مشتریان را سرلوحه کار خود قرار داده است.

فصلنامه‌ی خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

صاحب امتیاز:

انجمن صنعتی شرکت‌های حمل و نقل ریلی
و خدمات وابسته

مدیرمسئول: حمید صدیق‌پور
زیرنظر شورای سردبیری

مدیر اجرایی: فرهاد خوانساری

دبیر تحریریه: اعظم گلبری
همکاران تحریریه: شهریار خدیو فرد
مجتبی کاوه/ صبا رضایی

طراح و گرافیک: هما پورمحمد
ناظر چاپ: خشایار جعفری

ارتباطات و بازرگانی: الهه زری‌باف

عکاس: مرتضی لطفی

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: آیین چاپ تابان

نشانی انجمن: تهران، خیابان توحید
خیابان غلامرضا طوسی، پلاک ۶۳، واحد ۱۹

کدپستی: ۱۴۱۹۷۹۳۳۱۱
صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

ارتباط با انجمن: ۰۲۱-۶۶۵۶۵۶۱۵
نمابر: ۰۲۱-۶۶۵۹۴۷۴۷

سایت: ir.rtcguild

کانال تلگرام: RTCGuild

اینستاگرام: RTCGuild

ایمیل: rtcguild@info

فصلنامه‌ی «ندای حمل و نقل ریلی»، آماده‌ی انعکاس نظرها، دیدگاه‌ها و مقالات صاحب نظران، کارشناسان، مسؤولان و سایر علاقه‌مندان حوزه‌ی ریلی است.

فصلنامه‌ی «ندای حمل و نقل ریلی» در کوتاه‌کردن و ویرایش مقالات آزاد است.

استفاده از مقالات، مضامین و تصاویر تشریه، یا ذکر منبع آزاد است.

مقالات منتشرشده دیدگاه نویسندگان است.

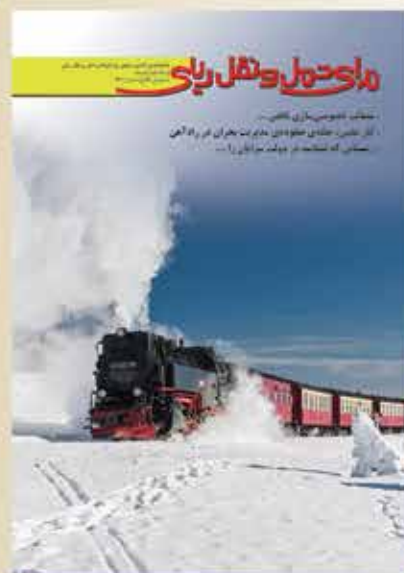


امور فنی، تولید محتوا و تبلیغات: تین نیوز.

سفارش آگهی:

۰۲۱-۴۴۶۲۳۱۲۱-۳

۲	استار
۴	راه‌آهن آمادگی لازم برای مواجهه با سوانح را ندارد
۶	نقش کمرنگ راه‌آهن در مدیریت بحران
۸	کار علمی، حلقه‌ی مفقوده‌ی مدیریت بحران در راه‌آهن
۱۰	زمستانی که شناسد در دولت سربان را
۱۴	گزارشی از مهم‌ترین اقدامات انجمن صنعتی شرکت‌های حمل و نقل ریلی در سال ۱۴۰۱
۱۶	اتحاد بخش خصوصی ریلی، راهگشای چالش‌های سال دشوار ۱۴۰۲
۲۰	آمادگی کامل قطارهای پنج‌ستاره‌ی فدک برای سفرهای نوروزی
۲۲	مصائب خصوصی‌سازی ناقص
۲۴	رفع موانع سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی نیازمند همگرایی بخش خصوصی
۲۶	فرصت‌سوزی به دلیل ناقص بودن کردیدورهای ترانزیتی
۳۰	قفل ترانزیت ریلی با کلید افزایش بهره‌وری باز می‌شود
۳۲	تحقق قطاربرقی تهران- مشهد با فرصت دادن به شرکت‌های داخلی
۳۶	بنیادشهید از پرداخت هزینه‌ی بلیت خانواده‌های شهدا و جانبازان طفره می‌رود
۳۸	راهکارهای رفع گلوگاه‌ها و ارتقای بهره‌وری ریلی با توسعه‌ی مشارکت خصوصی
۴۰	روش تحلیل خرابی و اثرات آن (FMEA)
۴۵	معرفی اعضای انجمن



rtcguild.ir

تصحیح و پوزش

شماره‌ی پیشین سمت آقای دکتر امیر ایزدی به اشتباه مدیرعامل شرکت احداث و توسعه‌ی ریلی مینا درج شده بوده، ضمن پوزش، به اطلاع می‌رساند ایشان مدیرعامل شرکت ریل گردش ایرانیان است.

استار

سبحان نظری

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته



با رسیدن به پایان سال ۱۴۰۱، بیش از یک سال از شروع به کار تیم مدیریت جدید راه‌آهن گذشته است. از نظر بسیاری از کارشناسان، این مدت می‌توانست فرصت کافی برای جبران بخشی از عقب‌ماندگی‌ها و خروج از رکود بخش ریلی فراهم کند که متأسفانه علی‌رغم نقش مهم حمل و نقل ریلی در اقتصاد و نیاز مبرم صنایع کشور به خدمات این بخش، در دوره‌ی زمانی مذکور اوضاع وخیم‌تر شده است. بررسی آمار منتشر شده در ۹ ماهه‌ی سال ۱۴۰۱ شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. نشان می‌دهد متوسط بهره‌وری ماهیانه‌ی واگن‌های باری در این مدت ۱۱,۳ درصد نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۰ افت داشته و به ۸۳ هزار تن-کیلومتر در ماه رسیده است. در همین مدت سرعت بازرگانی واگن‌های باری با کاهش ۱۴,۳ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته به عدد ۳,۴۳ کیلومتر بر ساعت رسیده است. شاخص تن-کیلومتر بار ترانزیتی ریلی حمل شده نیز که در ۹ ماهه‌ی نخست سال ۱۴۰۰ رشد جهشی نسبت به مدت مشابه سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۳۹۸ داشت، در ۹ ماهه‌ی نخست امسال با رسیدن به عدد ۱,۱ میلیون تن-کیلومتر، افت ۴۶ درصدی نسبت به پارسال تجربه کرده است. در بخش جابه‌جایی مسافر ریلی با تسکین محدودیت‌های کرونایی، بهره‌وری واگن‌های مسافری در ۹ ماهه‌ی نخست امسال نسبت به مدت مشابه سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ رشد قابل توجهی داشته است. در این مدت این شاخص با رشد ۵۳ درصدی نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۰، به عدد ۷۲۵ هزار نفر-کیلومتر در ماه رسیده است که البته همچنان از عدد سال ۱۳۹۸ (یعنی قبل از دوران کرونا)، ۹ درصد کمتر است. در نه ماهه‌ی نخست سال ۱۳۹۸ و پیش از شیوع ویروس کرونا، متوسط بهره‌وری ماهیانه‌ی واگن‌های مسافری، برابر با ۷۹۱ هزار نفر-کیلومتر بوده است. در بخش نیروی کشش نیز درصد آماده به‌کاری لکوموتیوها در ۹ ماهه‌ی نخست سال جاری، نسبت به مدت مشابه سال گذشته،

در میان انواع شیوه‌های حمل و نقل، بخش حمل و نقل ریلی در اغلب کشورهای دنیا به دلیل مزایای اقتصادی، اجتماعی، ایمنی و زیست‌محیطی آن در کانون توجه سیاست‌گذاران قرار دارد. در کشورهای توسعه یافته، سهم این شیوه از حمل و نقل در جابه‌جایی بار و مسافر (به‌ویژه جابه‌جایی مسافران درون شهری و حومه‌ای و حمل بارهای انبوه در مسافت‌های طولانی)، با حمایت مستمر و هماهنگ دولت‌ها و نیز مشارکت فعال بخش خصوصی رشد قابل توجهی داشته است.

در ایران با وجود تأکید بر توسعه‌ی حمل و نقل ریلی در اسناد بالادستی، سهم این شیوه از حمل و نقل از جابه‌جایی بار و مسافر بسیار اندک است و فاصله‌ی زیادی با اهداف تعیین شده دارد. به عبارت دیگر، با آن که سیاست‌ها و برنامه‌های ابلاغی بر مبنای حرکت به سمت برون‌سپاری و خصوصی‌سازی اغلب فعالیت‌های ریلی بوده است، اما نتایج حاصله گویای توفیق در این راستا نبوده و حمل و نقل ریلی در ایران همچنان با مسائل و چالش‌های اساسی روبه‌رو است که علت اصلی آن‌ها تداوم تصدی‌گری شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. در امور مربوط به این حوزه و بی‌توجهی به منافع و توانمندی‌های بخش خصوصی بوده است.

سهم تن-کیلومتر حمل ریلی در ایران طی سالیان گذشته حدوداً ۱۲ درصد از مجموع بارهای حمل شده در کشور بوده است. این در حالی است که در کشورهای توسعه یافته‌ای همچون روسیه، استرالیا، کانادا، ایالات متحده و چین به ترتیب ۹۰، ۷۱، ۴۸، ۴۰ و ۲۱ درصد از مجموع بار، از طریق شبکه‌ی ریلی جابه‌جا می‌شود. بررسی آمار حمل بار زمینی کشور نشان می‌دهد متأسفانه این سهم در سه سال گذشته نه تنها بهبود نیافته، بلکه کمتر نیز شده است. به گونه‌ای که سهم حمل ریلی از ۱۳,۵ درصد در سال ۱۳۹۷ طی یک روند نزولی، به ۱۱,۲ درصد در سال ۱۴۰۰ رسیده است.



نهایت نیز شورای رقابت در سال ۱۴۰۰ برای رفع این مشکل، اقدام به ابلاغ «دستورالعمل تعیین تعرفه خدمات لکوموتیو» کرد. اما متأسفانه با وجود گذشت ۲ سال از تدوین این دستورالعمل، هنوز راه‌آهن رسماً در برابر این دستورالعمل نافرمانی و راساً نسبت به تعیین این نرخ اقدام می‌کند. جای تعجب است که این اقدامات و کارشکنی‌ها در دوره‌ای اتفاق می‌افتد که کمبود لکوموتیو اصلی‌ترین گلوگاه صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور محسوب می‌شود.

یکی دیگر از چالش‌های بخش حمل‌ونقل ریلی در سال جاری، رشد سوانح ریلی و تحمیل بخش زیادی از خسارت‌های آن‌ها بر شرکت‌های بخش خصوصی بود. پس از سانحه تلخ قطار مسافری مشهد- یزد در خرداد ماه امسال، شاهد سوانح متعدد ریلی بودیم که خوشبختانه تلفات جانی نداشتند و اغلب آن‌ها برای قطارهای باری اتفاق افتاده است. موضوع مهم اینجاست که آماری از سوانح ریلی منتشر نمی‌شود و حتی بر اساس اطلاعات پراکنده‌ای که از همکاران راه‌آهنی دریافت می‌شود، گردش اطلاعات این سوانح بین نواحی و ستاد مرکزی راه‌آهن نیز به سادگی انجام نمی‌گیرد. در حالی که شفافیت آماری در این زمینه بدون شک لازمی ارزیابی ایمنی حمل‌ونقل ریلی کشور و برنامه‌ریزی برای بهبود آن است تا از سوانح مشابه جلوگیری شود.

چنان که از آمار و شواهد برمی‌آید، صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور به‌ویژه در بخش حمل بار طی سال‌های اخیر روز به روز تضعیف شده و توان رقابتی خود را در برابر سایر شیوه‌های حمل‌ونقلی تا حد زیادی از دست داده است. انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته، که بیش از دو دهه از آغاز فعالیت آن به عنوان بزرگ‌ترین تشکل فعال در این بخش می‌گذرد، بارها کمبودها و نواقص این صنعت را گوشزد کرده است تا از مرگ تدریجی حمل‌ونقل ریلی کشور جلوگیری شود و شرایط برای سرمایه‌گذاری هر چه بیشتر بخش خصوصی در این حوزه فراهم شود. در بسیاری از موارد، این انتقادات شنیده نشده و به راهکارهای ارائه شده از سوی متخصصین بی‌توجهی شده است و حتی طی یک سال اخیر شاهد رفتارهای مقابله‌جویانه‌ی بی‌سابقه‌ای از طرف مسؤولین راه‌آهن ج.ا.ا. بوده‌ایم که معنای آن چیزی جز تلاش برای لطمه زدن به جایگاه این تشکل و حتی حذف آن نبوده است. گویی برخی از مسؤولین بیشتر از آن که به دنبال حل مسائل بحران‌زا و مشکلات روزافزون باشند، با تمام توان برای پاک کردن صورت مسأله و استتار واقعیات تلخ به منظور حفظ وجهه و تقویت برند شخصی خود تلاش می‌کنند.

۱،۸ درصد کاهش داشته است. البته در ۳ ماهه‌ی سوم سال جاری، این شاخص نسبت به سه ماهه‌ی دوم رشد ۲،۳ درصدی را تجربه کرده است. دلیل این بهبود، بازگشت ۸ لکوموتیو نیازمند به تعمیر به چرخه‌ی سیر و همچنین اضافه شدن ۸ لکوموتیو جدید به آمار کشنده‌های ریلی کشور با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی بوده است. در حال حاضر مهم‌ترین گلوگاه حمل‌ونقل ریلی، کمبود ناوگان کشنده‌ی آماده به کار موجود در شبکه است که آسیب آن به صورت کاهش شدید حمل بار ریلی بروز پیدا کرده است. پیشنهاد واگذاری مزایده‌ای لکوموتیوهای سرد و زمین‌گیر تحت مالکیت دولت (در قالب فروش یا ROO) به بخش خصوصی، بارها و بارها برای رفع این گلوگاه مطرح شده است تا در زمان اندکی تعداد بیشتری از لکوموتیوهای نیازمند به تعمیر، به مدار خدمت وارد شوند. ولی متأسفانه این پیشنهاد تا کنون از سوی راه‌آهن نادیده گرفته شده است.

برای گذر از این شرایط بحرانی لازم است شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. با بخش خصوصی تعاملات سازنده‌ای داشته باشد. اما متأسفانه نه تنها در عمل شاهد چنین رویکردی از جانب این شرکت دولتی نبوده‌ایم، بلکه حتی طی یک سال اخیر، پاره‌ای از اقدامات راه‌آهن کاملاً خلاف چنین رویکردی بوده است. تعیین تعرفه‌ی حق بهره‌برداری برای حمل بار داخلی ریلی در تیر ماه سال جاری به صورت یک‌جانبه از سوی راه‌آهن با حذف بخش خصوصی از فرآیند مطالعات و مذاکرات مربوطه و وضع جرائم غیر شرعی و غیر قانونی بر بدهی بخش خصوصی به راه‌آهن، از جمله‌ی این رویکردهای قهرآمیز و مخرب بوده است. همچنین؛ قطع سیستم صدور بارنامه برای آن دسته از شرکت‌های خصوصی مالک واگن باری که بابت پرداخت حق دسترسی به شرکت راه‌آهن بدهی دارند، نمونه‌ی دیگری از این موارد بوده که در ماه‌های اخیر موجب ممنوعیت سیر تعداد زیادی از واگن‌های برخی از شرکت‌های بخش خصوصی شده است و به تبع آن با کاهش حمل ریلی و انتقال بخشی از بار به جاده‌ها، خسارات جبران ناپذیری برای کشور به بار آمده است.

موضوع تعیین نرخ بهره‌برداری لکوموتیوها نیز از جمله مواردی است که در سال‌های اخیر به صورت جدی به منافع بخش خصوصی آسیب وارد کرده است. انحصار شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. به عنوان بزرگ‌ترین مالک لکوموتیو کشور در تعیین نرخ بهره‌برداری لکوموتیوها باعث شد که شرکت‌های خصوصی مالک لکوموتیو از طریق انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته، موضوع را به شورای رقابت به‌عنوان مرجع قانونی ارجاع داده و تقاضای رسیدگی کنند. در



◀ راه آهن آمادگی لازم برای ▶ مواجهه با سوانح را ندارد



محمود حشمتی
رئیس اسبق کمیسیون عالی سوانح



رعایت نظم و انضباط پادگانی در اجرای دستورالعمل‌های پیشگیری از سوانح از سوی کارشناسان، عامل اصلی امنیت مسافران در سفرهای ریلی عنوان شده است. به گفته‌ی فعالان این حوزه، این نظم و انضباط از سوی مدیران ناآزموده و بی تجربه مورد غفلت قرار گرفته است. محمود حشمتی، رئیس اسبق کمیسیون عالی سوانح و هیأت تدوین مقررات عمومی حرکت راه آهن، یکی از پیشکسوتان ریلی کشور است که سوابق طولانی در حوزه‌های مرتبط با سوانح و مدیریت بحران در شرکت راه آهن دارد. در ادامه گفتگو با این پیشکسوت ریلی را می‌خوانید.

۱۴



هنگام بروز حوادث طبیعی در حوزه‌ی ریلی، چقدر آمادگی برای مواجه شدن با این شرایط در کشور وجود دارد؟ آیا این آمادگی در سال‌های اخیر افزایش داشته است؟

خطوط و اتصالات ریلی در نقاط سیل خیز، آماده سازی قطارهای برف روبه در مسیریایی که با احتمال ریزش سنگین برف یا بهمن مواجهند، زوال ریزی یعنی ایمن سازی بخش‌هایی از خطوط آهن که در خطر ریزش سنگ قرار دارند (با تثبیت یا رها سازی سنگ‌ها)، بررسی سوزن‌ها از نظر سیستم جلوگیری از یخ زدگی و بسیاری موارد دیگر از جمله آیتم‌هایی است که در این

در مورد پیش بینی و پیشگیری از حوادث طبیعی و رویدادهایی مثل بارش برف و طوفان و جاری شدن سیلاب که ممکن است در فصولی مثل پائیز و زمستان و حتی گاهی مواقع در بهار و تابستان به وجود بیاید، راه آهن دستورالعمل فنی کاملی دارد. این دستورالعمل باید به وسیله‌ی عوامل اجرایی که عهده دار ایمنی خطوط و سفرهای ریلی هستند، اجرا شود. بررسی و بازدید منظم

به عهده داشت، به خواست سفارش دهند- یعنی خود ما- حذف شد.

در واقع مدیران ما هنگام خرید این دیزل‌ها یا بعد از خرید احتمالاً برای کاهش قیمت تمام شده و صرفه‌جویی و یا دلایل خاص دیگر که مشخص نیست، یک بخش ضروری از سیستم سوخت‌رسان را حذف کردند و همین موضوع موجب می‌شود در زمستان گازوئیل در سیستم سوخت‌رسانی لکوموتیو به‌صورت ژله‌ای در بیاید و دیزل به مشکل برخورد کند. بد نیست بدانید در سبیری روسیه که زمستان‌های بسیار سختی دارد، مشکل ژله‌ای شدن سوخت را با مخلوط کردن نفت با گازوئیل حل می‌کنند و این تجربه را بنده به دوستان منتقل کردم. اما متأسفانه توجهی نشد. طبعاً وقتی افراد صاحب تجربه و آبدیده در کوران حوادث کنار گذاشته شوند و جایگاه‌های مدیریتی به افرادی سپرده شود که توان تشخیص خطر و برطرف کردن آن را نداشته باشند، این موضوعات به‌صورت مزمن درمی‌آید و حل نمی‌شود.



شبکه‌ی ریلی کشور از حوادث طبیعی و سوانح بزرگ در سالیان گذشته چه درس آموخته‌هایی داشته است؟ آیا مستندسازی از تجربیات پیشین انجام شده است؟

موضوع مستندسازی سوانح و استخراج تجربیات و آموخته‌ها یکی از مباحث مهمی است که متأسفانه به همان دلایلی که عرض کردم، یعنی ضعف‌های مدیریتی و نبود رویکرد صحیح به اهمیت استفاده از تجربیات گذشته برای عبور از سوانح طبیعی و بحران‌های آتی، مورد غفلت قرار گرفته است. در گذشته مجله‌ای به‌صورت ماهنامه در راه‌آهن منتشر می‌شد که ضمن اطلاع‌رسانی سوانح در سراسر شبکه‌ی ریلی کشور، این‌که چه برخوردی با این سوانح انجام شده و آیا دستورالعمل‌های پیشگیری به‌درستی اجرا شده یا نه را مورد بررسی قرار می‌داد.

علاوه بر این؛ اگر کوتاهی انجام شده بود، مقصران هم مورد بازخواست قرار می‌گرفتند و در این مجله منتشر می‌شد و ضمناً راهکارهای جلوگیری از تکرار سوانح هم بیان می‌شد. چنین مجله‌ای می‌تواند یکی از راهکارهای مطلوب مستندسازی سوانح باشد. اما این مجله سال‌هاست منتشر نمی‌شود. کوتاه سخن این‌که مبحث مستندسازی و به‌روزرسانی دستورالعمل‌های پیش‌بینی و پیشگیری از سوانح و درس گرفتن از سوانحی که در شبکه‌ی ریلی روی می‌دهد، آن‌چنان که باید و شاید مورد توجه مدیران راه‌آهن نیست.

ناکارآمد شده است. در یک نگاه کلی‌تر، مدیریت کلان راه‌آهن نیز در ناکارآمد شدن سیستم پیش‌بینی و پیشگیری از سوانح طبیعی سهم عمده‌ای دارد.

همان‌گونه که عرض کردم این سیستم در صورتی درست و منضبط عمل خواهد کرد که مدیران ارشد شرکت راه‌آهن و مدیرعامل این شرکت از دل این مجموعه برآمده باشند و سال‌ها تجربه‌ی میدانی اندوخته باشند و توانمندی مدیریت و ایجاد نظم پادگانی در فرآیند اجرا و نظارت عبور از بحران را داشته باشند.

متأسفانه در عمل چنین چیزی نیست و مدیران ارشد راه‌آهن در یک فرآیند سیاسی منصوب می‌شوند و برای این کار خطیر تجربه‌ی لازم را ندارند. از نظر من که سال‌ها در حوزه‌ی سوانح کار میدانی و مدیریتی انجام داده‌ام، فقط در دوره‌ی مدیریت مرحوم دادمان بر شرکت راه‌آهن تا حدودی به مبحث پیشگیری از سوانح و مدیریت بحران، رویکرد صحیحی وجود داشت و سایر مدیران راه‌آهن در این زمینه نگاه و عملکرد مطلوب نداشته‌اند.



آیا برای مشکلات مزمن و قدیمی مثل یخ‌زدگی سوخت لکوموتیوها و مدار ترمز در زمستان راه حلی پیدا شده است؟ با چه سازوکاری باید این مشکلات را برطرف کرد؟

سیستم سوخت لکوموتیو اگر به آب و لجن آلوده باشد و تصفیه نشده باشد، در هوای سرد یخ‌زدگی سوخت اتفاق می‌افتد. در سانحه‌ی یخ‌زدگی قطار مشهد که اخیراً اتفاق افتاد، شنیده شده است که سوخت موجود در باک قطار با مقدار قابل توجهی لجن و آب آمیخته بوده و به همین دلیل دچار یخ‌زدگی شده بود. در لکوموتیوهای جدیدی که راه‌آهن خریداری کرده، این مشکل تا حد زیادی حل شده است. چون سیستم سوخت‌رسانی دارای تصفیه است و اگر آب و لجن و ناخالصی دیگری در سوخت باشد، آن را از گازوئیل جدا می‌کند.

بنابراین؛ عمده‌ی مشکل یخ‌زدگی سوخت این است که سوخت باید تصفیه شده و سالم وارد سیستم احتراق شود. موضوع دیگری که در مورد یخ‌زدگی سوخت وجود دارد این است که دیزل‌های قدیمی راه‌آهن آمریکایی بود و در دیزل‌های آمریکایی، سوخت اضافی در مدار به باک برمی‌گشت و طی این فرآیند چرخش، سوخت در باک گرم می‌ماند و مشکل یخ‌زدگی نداشتیم. اما در دیزل‌هایی که از ژیمنس و شرکت‌های فرانسوی خریداری شد، بخشی از سیستم که وظیفه‌ی گرم نگه‌داشتن سوخت را

دستورالعمل مدنظر قرار گرفته است.

بحث اصلی این است که آیا این دستورالعمل به‌خوبی اجرا می‌شود یا نه؟ در پاسخ باید گفت؛ راه‌آهن برای مواجهه با عوامل جوی و حوادث ناشی از تغییرات آب‌وهوا نیازمند سازوکاری شبیه آن چیزی است که در پادگان‌ها و سیستم‌های نظامی اجرا می‌شود. شاید تصور کنید این حرف مقداری اغراق‌آمیز است که بخواهیم برای مقابله با برف و یخبندان یا سیل، از نیروی انسانی ارتش با نظم و انضباط شدید الگوبرداری کنیم. اما این عین واقعیت است که موضوع سوانح با جان مسافران سروکار دارد و اگر چنین نظم و انضباطی از سوی نیروی انسانی و عوامل مسؤول پیش‌بینی و پیشگیری سوانح طبیعی در کار نباشد، حتی با بهترین دستورالعمل‌ها و مدرن‌ترین تجهیزات هم نمی‌توان به مقابله با این شرایط رفت و ایمنی و آرامش مسافران را در سفرهای ریلی تضمین کرد.

به باور من چنین انضباطی اکنون در عوامل اجرایی راه‌آهن که مسؤول مقابله با شرایط فوق‌العاده‌ی جوی و بلایای طبیعی هستند، وجود ندارد و به همین دلیل آمادگی حمل‌ونقل ریلی برای پدیده‌هایی مثل برف و یخبندان و سیل سال به سال کمتر شده است.



به نظر شما چرا نیروی انسانی راه‌آهن در حوزه‌ی سوانح طبیعی از انضباطی که به آن معتقدید دور شده است؟

نیروی انسانی که در حوزه‌ی پیش‌بینی و جلوگیری از خسارت و پیامدهای منفی سوانح کار می‌کنند، یک‌شبه ساخته نمی‌شوند. این نیروها باید تحت یک سیستم درست گزینش شوند و آموزش ببینند و سال‌ها تحت نظارت نیروهای ماهر و پیشکسوت کار کنند و شرایط مختلف جوی را به‌صورت میدانی تجربه کنند تا قدرت تشخیص خطر را داشته باشند و به نیروهای قابل اتکا تبدیل شوند.

البته این مختص نیروهای این بخش نیست و تمام نیروهای انسانی شاغل در راه‌آهن باید به همین صورت پرورش پیدا کنند. متأسفانه به‌دلیل اشکالات ساختاری که در مدیریت راه‌آهن وجود دارد و همچنین به‌دلیل خصوصی‌سازی‌های غیر اصولی و بدون مطالعه که در این مجموعه انجام شده، موضوع آموزش نیروی انسانی و آبدیده کردن آن‌ها در شرایط سخت بلایای طبیعی تحت نظارت افراد صاحب تجربه، مورد بی‌توجهی قرار گرفته است.

مبحث اجرای آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های پیش‌بینی و پیشگیری از سوانح و تغییرات جوی نیز به پیمانکارانی واگذار شده که در این فرآیند ثبات و انضباطی که لازمه‌ی کار است را مد نظر قرار نمی‌دهند و به همین دلیل سیستم مذکور

نقش کمرنگ راه آهن در مدیریت بحران



احسان سالاری
کارشناس حوزه‌ی ریلی



سفرهای ریلی جزو امن‌ترین سفرها در ایران و جهان به شمار می‌آیند. با این حال؛ گاهی تغییرات جوی یا پدیده‌هایی طبیعی مثل برف و سیلاب، سفر با قطار را به تجربه‌ای چالش‌برانگیز برای مسافران تبدیل می‌کند. نمونه‌ی این اتفاقات را مدتی قبل در سیر قطارهای مسافری به مقصد مشهد با پرودت هوا و یخ‌زدگی قطار و سرگردانی مسافران شاهد بودیم. به بهانه‌ی این حادثه گفتگویی با احسان سالاری کارشناس حمل‌ونقل ریلی داشتیم که ماحصل آن ریشه‌های ضعف مدیریت بحران در راه‌آهن را به نمایش می‌گذارد



به نظر شما امکان پیش‌بینی و جلوگیری از وقوع حوادثی مثل یخ‌زدن قطار تهران-مشهد، وجود دارد؟

با اطمینان عرض می‌کنم، بله. امکان پیش‌بینی و جلوگیری از وقوع حوادثی از این دست کاملاً وجود دارد. اصل موضوع را هواشناسی از چندین روز قبل اطلاع‌رسانی کرده بود. اما گویا در راه‌آهن هیچ تصویری از سیر قطار و امکان بروز مشکل وجود نداشته است! به نظر می‌رسد به رغم اهمیت فراوان این پیش‌بینی، مدیران ارشد راه‌آهن به فکر مقابله و پیش‌گیری بر نیامده‌اند.



نحوه‌ی مواجهه‌ی راه‌آهن با مشکل پیش‌آمده در سیر قطارهای مسافری را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

به‌طور خاص در خصوص مشکل پیش‌آمده در سیر قطارهای مسیر مشهد در ایستگاه فریمان، بدترین

قطار نجات راه‌آهن است. تا جایی که بنده اطلاع دارم، حدود سه سال است که تاریخ تعمیرات اساسی این واگن‌ها منقضی شده و همچنان راه‌آهن درگیرودار عقد قرارداد و تعمیر اساسی این واگن‌ها است. این موضوع نمونه‌ای از سطح دغدغه و اشراف مسئولان راه‌آهن به موضوعاتی از این دست را نشان می‌دهد. دومین مسأله، دانش و روش‌های مواجهه با مسأله در سطح متخصصان ریلی است. در این زمینه تقریباً کمبودی وجود ندارد. دانش رسوب‌کرده از سالیان گذشته و متخصصان فارغ‌التحصیل از دانشکده‌های ریلی، اشراف کافی به مسائل داشته و امکان مدیریت و برنامه‌ریزی مواجهه با بحران‌ها و حوادث طبیعی را دارند که متأسفانه در دوره‌ی فعلی مدیریت راه‌آهن، کمترین توجه در به‌کارگیری کارشناسان شده است.



به اعتقاد شما در کدام دوره به توانمند شدن حوزه‌ی ریلی در برابر مخاطرات طبیعی بیشتر توجه شد؟

به‌طور کلی در ساختار راه‌آهن، کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح نواحی وظیفه‌ی پیش‌گیری

تصمیمات ممکن اتخاذ شد. اولاً مسافرین ساعت‌ها در ایستگاه فریمان سرگردان بودند. با توجه به این که تنها عامل بروز مشکل پرودت هوا بود، امکان رفع نقص موقت و سیر قطار وجود داشت. در مرحله‌ی بعد، برای دو روز تمامی قطارهای مسافری مسیر مشهد لغو شد. موضوعی که برای بدنه‌ی کارشناسی راه‌آهن قابل‌پذیرش نیست. در دنیا سیر قطارها در بدترین شرایط ادامه می‌یابد تا کمک حال مسافران باشد. اما این‌جا حمل‌ونقل جاده‌ای بدون توقف به کار خود ادامه داد و راه‌آهن سیر قطارهای خود را متوقف کرد!



به نظر شما حوزه‌ی ریلی کشور در مواقع بارش سنگین برف و یا جاری شدن سیل یا وقوع زلزله و سوانح دیگر چقدر آمادگی مقابله و تداوم سرویس‌دهی به‌صورت امن دارد؟

این موضوع در دو سطح قابل بررسی است. اول این که به لحاظ عملیاتی در حال حاضر کمترین آمادگی برای رویارویی با حوادث احتمالی وجود دارد. جالب است بدانید که یکی از ارکان مواجهه با سوانح سازمان،

راه‌آهن در ایران حدود یک‌صد سال سابقه دارد و از قدیم‌الایام در مسیرهایی مثل زنجان به تبریز، فعالیت داشته است. تاکنون به دلیل برودت هوا همگی قطارها به مدت دور روز لغو نشده‌اند. درحالی‌که در بوران‌ها و بسته شدن جاده‌ها، این راه‌آهن است که سوخت و غذا و مسافران ضروری را به مقصد می‌رساند. این‌که این بار چنین اتفاقی افتاده، به هیچ وجه به ناوگان مرتبط نیست. موضوعی اصلی، انقطاع به وجود آمده میان مدیریت ارشد راه‌آهن و متخصصان و صاحب‌نظران است و با دستور و شعار مسائل عملیاتی حل نشده، بلکه تشدید هم می‌شود. چطور سوخت اتوبوس‌ها یخ نمی‌زند، اما سوخت لکوموتیو راه‌آهن یخ می‌زند! مدار ترمز کامیون‌ها با هوای فشرده کار می‌کند. چطور مدار ترمز آن‌ها فعال است، ولی مدار ترمز واگن‌ها دچار یخ‌زدگی می‌شود. هرکسی که اندک دانشی از راه‌آهن داشته باشد، بارها عبور آب از کمپرسور لکوموتیو و نفوذ در سوپاپ ترمز واگن‌ها را دیده و می‌داند در شرایط برودت هوا لکوموتیوی باید سیر کند که خشک‌کن کمپرسورهای آن سالم باشد. یا سوخت لکوموتیو بایستی با ضدیخ گازوئیل ترکیب شود.

در پایان جمع‌بندی خود را از شرایط حال حاضر و افق پیش روی راه‌آهن در مواجهه با حوادثی از این دست بفرمایید.

به نظرم آن‌چه در حال حاضر در جریان است، بیشتر توجیه مشکلات و انداختن تقصیر به گردن دیگران است. شما ببینید راه‌آهن در یک سال گذشته با حداقل چهار مجموعه‌ی خصوصی در مسائل فنی درگیر شده است. اولی در خصوص سانحه‌ی قطار یزد- مشهد، دومی در خصوص مستهلک بودن واگن‌های یک شرکت مسافری و سومی در خصوص مشکلات سیستم کولینگ واگن‌های باری یک شرکت خصوصی دیگر و این آخری در خصوص یخ‌زدن سیستم ترمز واگن‌های مسافری قطارهای مسیر مشهد. در همه‌ی این موارد راه‌آهن بدون ارائه‌ی مستندات کارشناسی، تقصیر را به گردن شرکت‌های خصوصی انداخته و سعی در میرا کردن خود داشته است. از چنین رویکردی هیچ‌گونه اصلاح و بهبود وضعیتی را نباید انتظار داشت. به نظرم بیش از آن‌که در صنعت ریلی بحران داشته باشیم، بحران در مدیریت ارشد راه‌آهن داریم. بحرانی که با سیاسی کردن پست‌های فنی و تخصصی، دامن این صنعت را گرفته است.

چه دستورالعمل‌هایی در راه‌آهن کشور برای مواجهه با حوادث طبیعی و سوانح وجود دارد؟

دستورالعمل ویژه‌ای در این خصوص یا وجود ندارد، یا بنده اطلاع ندارم. اما در دستورالعمل بهره‌برداری لکوموتیو و واگن و سایر تجهیزات، مسائل مربوط به عملکرد آن‌ها در دماهای پایین یا شرایط خاص بررسی و راهکارهای مربوط ارائه شده است.

نقش شرکت‌های خصوصی در مقابله با حوادث طبیعی چیست و این شرکت‌ها باید چه اقدامات و مسؤولیت‌هایی را برای کاهش خسارات و آسیب‌ها به عهده بگیرند؟

شرکت‌های خصوصی به‌صورت ویژه امکان دخالت در این گونه حوادث را ندارند. تنها با بالا بردن سطح کیفیت تعمیرات و نگهداری ناوگان می‌توانند به بهبود وضعیت موجود کمک کنند. اما پیشنهاد جدی ما، دخالت بیشتر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی به نمایندگی از کلیه‌ی شرکت‌های بخش خصوصی در کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح است.

مهم‌ترین مشکلات خطوط و شبکه‌ی ریلی کشور در هنگام وقوع حوادث طبیعی چیست؟ و آیا برای رفع مشکلاتی مثل یخ‌زدگی سوزنها، سقوط بهمن و ریزش کوه و برف‌گیر شدن خطوط، راهکارهای به‌روز و فناوری‌های نوین به کار گرفته شده است؟

هیچ راهکار جادویی وجود ندارد. برای جلوگیری از همه‌ی این مشکلات راهکارهای خیلی طبیعی در دنیا وجود دارد. مثلاً سوزن شما باید مجهز به گرم‌کن باشد و گرم‌کن آن نباید خراب باشد. برای جلوگیری از ریزش کوه یا بهمن بایستی از قبل محل‌هایی که امکان سقوط بهمن یا کوه را دارد، شناسایی کنید و اقدام به احداث ترانشه و در صورت نیاز دیوار حائل کنید.

ناوگان حمل‌ونقل ریلی در هنگام برودت هوا با چه مشکلاتی مواجه می‌شود؟

از وقوع سوانح و تمهید شرایط لازم برای سیر سلامت قطارها را بر عهده دارند. مواجهه با سوانح و حوادث طبیعی نیز از درون همین فرآیند انجام می‌شود. در دوره‌هایی که متخصصان امر بر مسند راه‌آهن بودند، به‌وضوح توجه به این ساختار بیشتر بود. تا جایی که کمیسیون پیشگیری از سوانح نواحی به‌صورت دوره‌ای در حضور معاون یا مدیرعامل راه‌آهن برگزار می‌شد. درحالی‌که در شرایط حاضر، اغلب مدیران کل نواحی نیز در کمیسیون حضور ندارند.

چه اقداماتی باید پیش از وقوع حوادث و مخاطرات طبیعی در بخش ریلی کشور انجام شود که اکنون کمتر به آن توجه می‌شود؟

این موضوع از دو منظر قابل بررسی است. اول در ساختار موجود نیاز به توجه بیشتر و تقویت جایگاه کمیسیون‌های پیشگیری سوانح است. در مرحله‌ی بعد، امکان استفاده از فناوری‌های نوین بابت پیش‌گیری از سوانح است که این امکان کاملاً فراهم است، اما به آن توجه لازم صورت نمی‌گیرد.

حوادث طبیعی و سوانح بزرگی که در شبکه‌ی ریلی طی سال‌های قبل به وقوع پیوسته، چه آموخته‌هایی برای ما داشته و آیا از این تجربیات با مستندسازی و آسیب‌شناسی، استفاده می‌شود؟

مستندسازی‌های صورت گرفته از وقایع و سوانح قبلی به‌صورت سطحی و در حد پر کردن فرم‌های ۲۲۷۷ مربوط به سوانح بوده و غالباً توجهی به تحلیل ریشه‌ی سوانح صورت نگرفته است. در خصوص آموزش از تجربیات قبلی هم آموزش‌ها به‌صورت سینه‌به‌سینه بین افراد بوده و کمترین حد مستندسازی صورت گرفته است. در حالی‌که در همین مدیریت جدید راه‌آهن، پیشنهادهایی به‌منظور تشکیل دفتری در خصوص تحلیل ریشه‌ی سوانح متعدد راه‌آهن داده شده و راه‌آهن به بهانه‌ی هزینه‌بر بودن، از انجام آن شانه خالی کرده و این موضوع را وظیفه‌ی شرکت‌های خصوصی می‌داند. این برخورد از سوی راه‌آهن با شعار «ایمنی اولویت است»، در تناقض اساسی است.

کار علمی، حلقه‌ی مفقوده‌ی مدیریت بحران در راه آهن



مهرداد تقی‌زاده
معاون اسبق وزارت راه و شهرسازی

بی‌توجهی به انجام کارهای علمی و تحقیقی به‌منظور تدوین دستورالعمل‌ها و سناریوهای مدیریت بحران، حلقه‌ی مفقوده‌ی مهمی در مقابله با پدیده‌های جوی و سوانح به شمار می‌رود. این سخنان معاون سابق وزارت راه و شهرسازی و یکی از مدیران باسابقه‌ی حوزه‌ی حمل‌ونقل کشور است که معتقد است آئین‌نامه و یا چارچوب خاصی در مواقع ضروری در راه مدیریت کلان راه آهن وجود ندارد. در این رابطه با ایشان گفتگویی صورت گرفته است که در ادامه می‌خوانید:

و هوایی نه تنها رشد نداشته، بلکه افت داشته است.



مشکل اصلی کجاست که در مواقع اضطراری وقوع حوادث طبیعی، راه آهن کشور بدون آمادگی و برنامه و سناریو و طبعاً با خطاهای فراوان به مقابله با بحران می‌رود؟

وقتی ما در مجموعه‌ی راه آهن کشور برای موضوع مدیریت بحران و مواجهه با مخاطرات طبیعی و سوانح کار عمیق علمی انجام نداده‌ایم، شخص بنده هم که یکی از مدیران ارشد راه آهن بودم، دستورالعمل و نقشه‌ی راه علمی و کارشناسی شده‌ای در اختیار نداشتم که بر اساس آن به مقابله با سوانح بروم و برای مدیریت بحران اقدام کنم. بنابراین؛ وقتی سانحه‌ای پیش می‌آمد، چه من و چه سایر مدیران باید روی این موضوع در همان لحظه بررسی می‌کردیم تا راهکارهایی برای کاهش آسیب‌ها و خسارات و عبور از بحران پیدا می‌کردیم. راه آهن باید برای تدوین چنین دستورالعملی مشاور می‌گرفت و مراکز تحقیقی و پژوهشی و دانشگاه‌ها را به خدمت خود در می‌آورد تا راهکارهای علمی و تخصصی و فناوری‌های نوین برای

سوانح طبیعی و غیرطبیعی را در سناریوهای مختلف پوشش دهد و تیم‌ها و گروه‌های پیشگیری از سوانح بر اساس این دستورالعمل و سناریوها تمرین و اقدام و عمل کنند، چنین سندی در راه آهن نداریم.



در سال‌های اخیر با پدیده‌های جوی بیشتر و شدیدتری مواجه‌ایم. راه آهن آمادگی رویارویی با این پدیده‌ها را دارد؟

تغییرات آب و هوایی در سال‌های اخیر در ایران و سراسر جهان شکل متفاوتی به خود گرفته است و گاه پدیده‌های جوی غافلگیرکننده‌ای روی می‌دهد که باید برای آن برنامه‌ریزی قبلی داشته باشیم. اما باید اذعان کرد که ما آمادگی لازم برای تغییرات آب و هوایی و حوادث طبیعی جوی را نداریم. چون همان‌طور که عرض کردم، دستورالعمل کاملی برای این موارد نداریم. طبعاً چون دستورالعملی نداریم، تمرین و آمادگی خاصی هم نداریم و هر آن‌چه در مواقع بحرانی روی دهد، یا دست‌کم بیشتر آن‌چه در مواقع بحرانی روی دهد، در همان میدان عمل و به‌صورت تمرین نشده و فی‌البداهه انجام می‌شود. ضمناً باید این نکته را اضافه کنم که در سال‌های اخیر آمادگی شبکه‌ی ریلی کشور برای سوانح طبیعی و پدیده‌های آب



به‌عنوان یکی از مدیرانی که سابقه‌ی طولانی مدیریت در شرکت راه آهن و شرکت‌های تابعه‌ی آن دارید، بفرمایید در مواقع بروز بلایای طبیعی مثل بارش سنگین برف یا جاری شدن سیل، این مجموعه بر اساس چه دستورالعملی بحران‌های حادث شده را مدیریت می‌کند؟

با بیش از ۳۰ سال سابقه‌ی فعالیت در راه آهن در مسؤلیت‌ها و سمت‌هایی مثل؛ مشاور و معاون شرکت راه آهن، مدیرعاملی شرکت رجا و عضو هیأت مدیره‌ی راه آهن، آن‌چه مشخص است هیچ دستورالعمل و آئین‌نامه یا چارچوب و روشی که بتواند به‌صورت جامع و اصولی با برف، یخبندان، سیل، زلزله و سوانح خاص مقابله و بحران را مدیریت کند، در راه آهن ندیدم و فکر نمی‌کنم چنین چیزی در این سازمان وجود داشته باشد. شاید آیین‌نامه‌هایی برای پیشگیری از برخی تغییرات جوی داشته باشیم از جمله مقررات عمومی حرکت در راه آهن که برخی از موارد و زمینه‌های پیشگیری در آن لحاظ شده است. اما دستورالعملی که کامل و جامع باشد و تمام

خود را تجهیز کنیم و برای موارد خاص برنامه‌ی علمی و کارشناسی شده داشته باشیم، می‌توان روی یک شبکه‌ی ریلی پایدار که سهم ۸۰ درصدی از حمل بار را جذب کند، حساب کرد. این در حالی است که در کشور ما وقتی دما به منفی ۲۰ درجه برود، مشکلات اساسی در شبکه‌ی ریلی داریم و این معضل دلیلی ندارد جز این که ما برای بحران‌ها به‌صورت روشمند و علمی آماده نمی‌شویم. کشورهای دیگری مثل سوئد هم برای مقابله با پدیده‌های جوی و ایمنی و حفظ سرعت قطارها در شرایط برف و یخبندان کارهای قابل توجهی انجام داده‌اند. این الگوها در جهان وجود دارد و ما هم می‌توانیم از آن‌ها استفاده کنیم. به‌شرط آن که شیوه‌ی مدیریت خود را متحول کنیم.

زمانی که معاون حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی بودم، در سفری که به کشور روسیه داشتم، آنجا شنیدم سهم حمل‌ونقل ریلی در حمل بار این کشور ۸۰ درصد است و این برای من که در کشورم سهم راه‌آهن در جابه‌جایی بار کمتر از ۷ تا ۸ درصد است، بسیار تعجب‌آور بود. وقتی از آن‌ها در این مورد سؤال کردم، جواب دادند؛ چون کشور روسیه یک کشور سردسیر است، با مطالعه و تحقیق به این نتیجه رسیده‌اند که مطمئن‌ترین روش حمل بار از طریق خط راه‌آهن است و به همین دلیل برای گسترش شبکه‌ی ریلی و ایمنی آن مطابق با شرایط اقلیمی، سرمایه‌گذاری کرده‌اند. بنابراین؛ می‌توان دریافت که در شرایط برف و یخبندان‌های منفی ۵۰ درجه هم اگر طبق معیارهای کارشناسی شبکه‌ی

مقابله با سوانح را مورد تحقیق قرار دهند و روی این موارد کار می‌شد و مدل بومی‌سازی شده‌ی آن برای کشور تدوین می‌شد تا به‌عنوان مثال بدانیم در مواقع بارش برف و یخ‌زدگی چه اقداماتی از قبل باید انجام دهیم که قطارهای ما به نحو ایمن به حرکت خود ادامه دهند. در کشورهای دیگر این کار انجام شده است و آن‌ها بر اساس روش‌های علمی دستورالعمل‌ها و سناریوهای پیش‌بینی و مقابله با سوانح خود را تدوین کرده‌اند و به همین دلیل در این کشورها وقتی برف سنگین ببارد، شاهد مختل شدن آمد و شد ناوگان ریلی نیستیم.



از تجارب کشورهای دیگر می‌توان برای ایران الگوبرداری کرد؟



زمستانی که نشناسد در دولت‌سرایان را



فرهاد خوانساری
کارشناس حوزه‌ی رسانه



«تین‌نیوز» به نقل از معاون مسافری شرکت راه‌آهن نوشت: «سرما‌ی بی‌سابقه در کشور خصوصاً در منطقه‌ی ریلی خراسان و کاهش دما تا ۲۵ درجه در برخی مناطق مسیر ریلی مشهد، موجب یخ‌زدگی سوزن ریل، سوخت لکوموتیو و سوپاپ ترمز واگن قطارها شده است و به همین دلیل تردد اغلب قطارهای روز جمعه‌ی مشهد لغو شد». این در حالی است که به گفته‌ی دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، سوابق مرتبط نشان می‌دهد با تکیه بر دانش هواشناسی کمتر در سال‌های دور، راه‌آهن در این شرایط جوی، عملکرد بهتری داشته است.

قابل رصد و پیش‌بینی است، انتظار می‌رود با سیستم‌های نوین هواشناسی که خوشبختانه هم علم و هم کارشناسان آن در دسترس هستند، تمهیدات لازم برای پیش‌گیری از این حوادث صورت می‌پذیرفت. این در حالی است که سرما و یخبندان و دیرینگی حمل‌ونقل ریلی در سیبری و مناطقی از کشور کانادا، به مراتب از کشور ما بیشتر است. لیکن؛ به این میزان دچار بحران و معضل نمی‌شوند.

تا دهه‌ی قبل این شعار به یک اصل انکارناپذیر تبدیل شده بود که؛ ریل وسیله‌ی ارتباطی‌ای است که کولاک و بهمن

از یک سوی؛ چقدر خوب است هر وقت مسؤولان زبان به سخن می‌گشایند و آمار و ارقام ارائه می‌دهند، بر اساس مطالعه و شناخت باشد. استفاده از واژه‌ی «سرما‌ی بی‌سابقه» برای دمای ۲۵ درجه، آن هم در کشوری که برف زمستان و سرما‌ی سال ۱۳۵۰ هجری شمسی آن با رکورد بالای ۸ متر ارتفاع در کتاب گینس ثبت شده است و اغلب مردم از آن مطلع هستند، دور از واقعیت است. علی‌الخصوص در همان سال، دمای استان خراسان به منفی ۳۷ درجه نیز رسیده بود.

و از دیگر سوی؛ وقتی زمستان سخت اروپا برای برخی مسؤولین

بار ریلی شده است!

افزایش نگران‌کننده‌ی خطرپذیری شهرهای جهان (علی‌الخصوص توسعه نیافته) در برابر حوادث و بلایا، ضرورت بازنگری اساسی در برنامه‌های توسعه‌ی ملی و شهرسازی و نیز ارتقا و تقویت برنامه‌ها و ابزارهای کاهش خطرپذیری و آمادگی و پاسخگویی را چندین برابر ساخته است.

شبکه‌ی راه آهن به عنوان یک سیستم حمل و نقل ایمن و کارآمد در اغلب کشورهای جهان شناخته و به کار گرفته شده است. یکی از مسائلی که همواره ایمنی سیستم حمل و نقل ریلی را مورد تهدید قرار می‌دهد، وقوع سوانح ناشی از بلایای طبیعی است. ممانعت از بروز بلایای طبیعی و آسیب به سازه‌های ریلی، خارج از ید قدرت بشر و غیرممکن است. اما با اقدامات مناسب می‌توان آسیب پذیری زیرساخت‌ها را کمتر کرد. برای آن که هر اقدام پیشگیرانه حداکثر تأثیرگذاری را داشته باشد، راه‌آنها همیشه باید از وضعیت خطوط و مجاورت آن‌ها آگاه باشند و هر کجا که خطر چنین فجایع طبیعی وجود دارد، گام‌های مناسبی بردارند.

آمریکا

تاریخ ساخت راه‌آهن در ایالات متحده‌ی آمریکا به ۱۷۴ سال قبل باز می‌گردد و ساخت آن اقتصاد آمریکا را متحول ساخت. در گزارشی که سندیکای راه‌آهن‌های آمریکا منتشر کرده است، در سال ۲۰۱۵، شرکت‌های درجه‌ی یک آمریکا ۳۱/۵ میلیون واگن بار را برای مشتریان این کشور جابه‌جا کرده‌اند و به همه‌ی بخش‌های صنعتی، تجاری، کشاورزی و منابع طبیعی و صنایع وابسته‌ی آمریکا خدمت‌رسانی کرده‌اند. صنعت ریلی حدود ۴۰ درصد از جابه‌جایی بار بین شهرهای آمریکا را در برعهده داشته است. البته دلیل کارآمدی صنعت ریلی با وجود حجم بالای کالاهای جابه‌جا شده، سرمایه‌گذاری‌های زیاد در شبکه‌ی ریلی آمریکا است. در دهه‌های اخیر شرکت‌های ریلی آمریکایی از هر یک دلار درآمد خود، بیش از ۴۰ سنت را صرف سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و تجهیزات می‌کنند و در سال‌های اخیر سطح این هزینه‌ها به حداکثر ممکن رسیده است. پژوهش‌ها نشان می‌دهد بین بهبود و افزایش سطح ایمنی با افزایش سرمایه‌گذاری ارتباط مستقیم وجود دارد. آمار نیز نشان می‌دهد که ایمنی خطوط ریلی آمریکا افزایش یافته است. به عنوان مثال؛ از سال ۲۰۰۰ نرخ تصادفات ریلی ۳ درصد و نرخ جراحت کارکنان ریلی ۴ درصد کاهش داشته است.

اروپا

هر سال بیش از ۲ هزار حادثه‌ی ریلی در سراسر اتحادیه‌ی اروپا رخ می‌دهد. در این حوادث به‌طور میانگین حدود ۱ هزار نفر کشته و به همین میزان دچار جراحت‌های مختلف می‌شوند. طبق برآوردها این سوانح سالانه هزینه‌ای بیش از ۱.۴ میلیارد یورو به‌دنبال دارد.

با توجه به سوانحی که برای قطارها در اتحادیه‌ی اروپا رخ می‌داد، از سال ۲۰۱۴ تصمیم به پیاده‌سازی برنامه‌ای سیستماتیک برای «مدیریت ریسک امنیت» صنعت ریلی گرفته

نمی‌شناسد. اما روش عملکرد برخی مدیران فعلی، این شعار را با اما و اگرهای فراوان مواجه ساخته است.

به‌هرحال؛ سرمای زمستان، سیل، زلزله، آتشفشان و سایر رخدادهای طبیعی، در طی سالیان متمادی در جهان امری معمول بوده و هست. مهم نحوه‌ی مواجهه، عبرت‌آموزی و برنامه‌ریزی برای این حوادث است که در کشورهای مختلف به روش‌های منطقی و علمی با آن مواجه می‌شوند.

طبق نظر کارشناسان، بر اساس یک بدعت غلط در سالیان اخیر، راه‌آهن از ارائه‌ی آمار دقیق و واقعی حوادث و سوانح ممانعت کرده و آماری از تعداد سوانح منتشر نمی‌کند. در حالی که برای بررسی و ارزیابی دلایل وقوع حوادث در مراکز علمی و انجمن‌های تخصصی، انتشار این سوانح ضروری است.

در این بخش، گذری بر تاریخ حوادث و سوانح مهم طبیعی در جهان و کشورمان در حوزه‌ی حمل‌ونقل ریلی و درس‌آموزی‌های این حوادث خواهیم داشت.

حوادث شاخص طبیعی در جهان:

طی ۵۰ سال اخیر در کل جهان، بیش از ۱۱ هزار بلای طبیعی به وقوع پیوسته و دو میلیون تن جانشان را از دست داده و حداقل ۳ الی ۶ تریلیون دلار ضرر اقتصادی به بار آمده است. قاره‌ی آسیا با وقوع ۳ هزار فاجعه‌ی طبیعی، مقام یکم این آمار را دارد. کشورهای چین، آمریکا، هند، فیلیپین و اندونزی از جمله کشورهایی هستند که بیش از همه تحت تأثیر بلایای طبیعی قرار گرفته‌اند. فقط خسارت‌های ناشی از بحران‌های طبیعی در سال ۲۰۱۶، بالغ بر ۱۷۵ میلیارد دلار بوده است. تنها ۳۰ درصد از این اتفاق‌ها (حدود ۵۰ میلیارد دلار) مشمول بیمه بوده است.

در هنگام تنظیم مقاله و سرمای سوزناک زمستان، حادثه‌ای تلخ در ترکیه و سوریه، قلب مردم جهان را به درد آورد. زمین لرزه‌ای به بزرگی ۷٫۸ ریشتر در ساعات اولیه‌ی روز دوشنبه ۱۷ بهمن ۱۴۰۱ (مطابق با ششم فوریه‌ی ۲۰۲۳)، جنوب شرق ترکیه و بخش‌هایی از سوریه را لرزاند و موجب تخریب منازل مسکونی و مراکز عمومی شد. به طوری که تا زمان نگارش این سطور، بالغ بر ۴۳ هزار نفر کشته و ۱۲۰ هزار نفر زخمی برجای گذاشته است و روند جستجو و امدادسانی ادامه دارد.

تعیین میزان خسارت جهانی گزارش بالا در حوزه‌ی ریلی میسر نشد. اما در سال ۲۰۲۰، ایالات متحده‌ی آمریکا و روسیه، بالاترین میزان سوانح ریلی را به خود اختصاص دادند. در این زمینه آمار اتحادیه‌ی بین‌المللی راه‌آنها (UIC) در مورد وضعیت سوانح ریلی در ۱۴ کشور مورد بررسی و مطالعه قرار گرفته است که نتایج این بررسی جالب توجه است. بعد از آمریکا و روسیه، کشورهای آلمان، لهستان، فرانسه و ایتالیا قرار دارند. قدر مسلم این‌که، بخشی از این رتبه‌ها مدیون فراوانی حمل‌ونقل و طول خطوط ریلی این کشورها است. برای درک بهتر این مهم بد نیست بدانیم، در سال ۲۰۲۰، بیش از ۲،۵۰۰ میلیارد تن- کیلومتر بار از طریق شبکه‌ی ریلی روسیه جابه‌جا شده است. در حالی که ایران، فقط موفق به جابه‌جایی ۳۴ میلیارد تن- کیلومتر

قطار تشخیصی (دکتر زرد) باز می‌گردد که بازدیدهای چند باره را بر روی وضعیت زیرساخت آن انجام می‌دهد و بخش دیگر به آموزش پرکیفیت و انضباط شدید راهبران این قطار مربوط است. بخش دیگر از مزیت‌های منسوب به ژاپن، به بهای سرمایه‌گذاری‌های بالا در بخش ایمنی به دست آمده است. به طوری که در حدود ۴۰ درصد سرمایه‌گذاری سالانه‌ی راه‌آهن ژاپن (۱/۷ میلیارد دلار)، صرف اقدامات ایمنی شده است. در نهایت می‌توان گفت: درآمد ثابت، امکان کاهش هزینه‌ها، جریان فزاینده و فراوان نقدینگی بابت پرداخت بدهی‌ها و سرویس پرکیفیت و اطمینان‌پذیری، برخی از علل موفقیت راه‌آهن ژاپن بوده است.

ما در کدام نقطه از ریل دنیا ایستاده‌ایم؟

براساس گزارش مجامع رسمی بین‌المللی، ایران هفتمین کشور آسیب‌پذیر جهان در حوادث طبیعی است. وجود ۳۱ نوع رخداد طبیعی از ۴۰ گونه‌ی حوادث طبیعی شناخته شده در دنیا و بروز زلزله‌های شدید و خفیف در سال‌های گذشته و روزهای اخیر، ضرورت توجه و برنامه‌ریزی و انجام طرح‌ها و پژوهش‌هایی در حوزه‌های مختلف را مورد تأکید قرار می‌دهد. علی‌الخصوص این که جزو نخستین کشورهایی هستیم که در ایستگاه‌های آغازین، از قطار توسعه‌ی ریلی پیاده شدیم!

پیشینه‌ی ساخت و بهره‌برداری موفق نخستین راه‌آهن در ایران، در سال ۱۲۲۷ خورشیدی (۱۸۴۸ میلادی)، به دوره‌ی قاجار و از رشت به بندر پیربازار و بندر انزلی باز می‌گردد. از آن زمان تاکنون، سوانح ریلی یکی از چالش‌های مهم ریلی کشور بوده است. طبق بررسی‌های انجام شده، بیشترین و بزرگ‌ترین سوانح ریلی که در ایران رخ داده، حاصل خطای انسانی بوده و به‌رغم تنوع آب‌وهوایی، دست طبیعت به مراتب کمتر از عامل انسانی به حمل‌ونقل ریلی خسارت وارد کرده است.

با عنایت به پهنه‌ی گسترده‌ی شبکه‌ی ریلی ایران که در غرب، در نواحی برف خیز و در معرض رانش و در نواحی مختلف در معرض سوانح دیگر مانند زلزله و غیره قرار دارد، انتشار مستندات حوادث و سوانح و همچنین؛ مطالعه و بررسی تجربیات سایر کشورها و به کارگیری موثر آن‌ها با توجه به شرایط و ویژگی‌های سیستم هدف، تأثیر بسیاری در رشد و ارتقای ایمنی سیستم خواهد داشت. لیکن؛ همان‌گونه که قبلاً آمد، شرکت راه‌آهن بر خلاف قانون دسترسی آزاد به اطلاعات، از انتشار این گزارش‌ها خودداری می‌کند. متأسفانه در سالنامه‌ها و ماهنامه‌های آماری راه‌آهن هم اطلاعاتی در باره‌ی سوانح وجود ندارد. این در حالی است که در کشورهای توسعه‌یافته، آمار مورد نظر را به آسانی در اختیار عموم قرار می‌دهند. بررسی راه‌آهن‌های موفق دنیا نشان می‌دهد ایمن‌سازی شبکه‌ی ریلی بدون وجود شفافیت آماری و تحلیل و بررسی موشکافانه‌ی آن‌ها امکان‌پذیر نخواهد بود.

به دنبال افزایش تعداد سوانح ریلی در یک سال گذشته، آقای دکتر قربانعلی‌بیگ، کارشناس حمل‌ونقل ریلی با استناد به منابع خارجی می‌گوید؛ در گزارش رولندبرگر، سوانح ایران در سال ۲۰۱۴ (بر قطار-کیلومتر)، بیش از چهار برابر متوسط جهانی و ۲۹ برابر روسیه اعلام شده است. همچنین؛ وضعیت ایران در

شد. با نگاهی به آمارها، صنعت ریلی اروپا یکی از امن‌ترین سیستم‌های حمل‌ونقل زمینی در جهان است. سطح ایمنی در طول دهه‌ی گذشته با سرعت قابل‌توجهی بهبود یافته است. حوادث فاجعه‌بار پتانسیل لازم را برای نابود کردن کسب‌وکار و کاهش خدمات دارند. این همان دلیلی است که آژانس راه‌آهن اروپا (ERA) را به الهام‌بخشی و پیاده‌سازی یک فرهنگ ایمنی برای سیستم ریلی ترغیب کرده است.

یکی از اقدامات انجام شده برای ارتقای ایمنی، تجهیز زیرساخت‌ها و تجهیزات ریلی به سیستم‌های پیشرفته‌ی کنترلی است. اگر چه برای از بین بردن خطر بروز سوانح، سیستم‌های مختلف فنی وجود دارد، شواهد تجربی نشان می‌دهد حتی با تجهیز قطارها به سیستم‌های کنترلی، احتمال خطر وجود دارد. از این رو مدیران و سیاست‌گذاران زیرساختی به این درک رسیده‌اند که حذف تقاطع‌های هم‌سطح، هدف نهایی و اولویت اصلی برای ارتقای ایمنی به شمار می‌رود. با روندی علمی و اساسی، تا سال ۲۰۳۰، نیمی از این تقاطع‌ها در کل اروپا حذف می‌شوند.

صدور گواهی ایمنی در دو سطح و برای مالکان قطارها و نظارت بر ایمنی، گام‌های دیگری در مسیر کاهش حوادث و سوانح بوده است.

ژاپن

وضعیت جغرافیایی و به هم پیوستگی زمین‌شناسی در کشور ژاپن، به طور کلی شرایط ناپایداری را ایجاد کرده است که از آن جمله زمین‌لرزه‌های مکرر در این کشور است. شرایط آب و هوایی نیز باعث گسترش ابرهای ضخیم و بارش برف و باران سنگین در این کشور می‌شود. بنابراین؛ جای تعجب نیست که این تنوع بلایای طبیعی هر سال بخش‌های گوناگونی را مورد تهدید قرار دهد. به همین دلیل راه‌آهن ژاپن از روش‌های مختلف، به‌خصوص به وسیله‌ی تحکیم زیرساخت‌ها، سعی بر کاهش اثرات نیروهای طبیعی و پیش‌گیری از آسیب به خط داشته است. خطوط شینکانسن و سایر خطوطی که اخیراً ریل‌گذاری شده‌اند، عمدتاً به گونه‌ای طراحی شده که در مقابل نیروهای طبیعی مقاومت کنند.

راه‌آهن این کشور با اقداماتی چون محافظت سطوح شیب‌دار، ایجاد نرده‌های بهمن‌گیر، نصب موانع وزش باد و تقویت زیرساخت‌ها در مقابل زلزله و به کارگیری سیستم‌های شناسایی و هشدار بلایا، به‌خوبی توانسته است بلایایی را که در سایر کشورها منجر به بحران می‌شود، کنترل کرده و در سطح حادثه نگه دارد. ژاپن در سال ۲۰۲۰، بیش از ۲۵۰ میلیارد نفر-کیلومتر مسافر از طریق شبکه‌ی ریلی خود جابه‌جا کرده است که این نشان دهنده‌ی جایگاه ویژه و با اهمیت حمل‌ونقل ریلی مسافری در این کشور است. به همین دلیل طبق بررسی مرکز مطالعات ژاپنی دانشگاه کاردیف انگلستان، پرونده‌ی ایمنی راه‌آهن ژاپن، استثنایی و از نظر آماری در حدود ۲۰۰ برابر بهتر از انگلیس است. یعنی یک کشته در هر ۴۰ میلیارد (مسافر/کیلومتر)!

بخشی از دلیل عالی بودن ایمنی در شینکانسن، به وجود

این‌جا هم نقش دولت پررنگ است. همچنین؛ موضوع آینده‌پژوهی در ارتقای ایمنی و پیش‌گیری از مصدومیت‌های ناشی از حوادث طبیعی، از اهمیت فراوانی برخوردار است. نقش آموزش هدفمند، مستمر و مداوم، بعلاوه‌ی ارتباطات و اطلاع‌رسانی درست و کامل، کمتر از سایر موضوعات ذکر شده نیست. لیکن؛ توضیح آن‌ها از حوصله‌ی موضوع این مقاله خارج است.

با توجه به حوادث اخیر، به نظر می‌رسد حمل‌ونقل ریلی می‌تواند مهم‌ترین پدافند غیرعامل در خصوص جابه‌جایی انسان و کالا در شرایط بحرانی باشد. با توجه به ویژگی‌های خاص ریل، لازم است در شرایط بحران، بیشترین سرمایه‌گذاری دولتی در حمل‌ونقل، به حوزه‌ی ریل که در شرایط کولاک نسبت به حوزه‌ی هوایی و در شرایط بهمن و سیل، به حوزه‌ی جاده‌ای ایمنی بیشتری دارد، اختصاص داده شود. طبق نظر کارشناسان، هر یک دلار هزینه برای کاهش بلایای طبیعی، ۷ دلار بازگشت سرمایه خواهد داشت.

در پایان، امید داریم متولیان امر، به‌جای حواله کرد نواقص و کاستی‌ها به ادوار و دولت‌های گذشته، با درایت، همدلی و تعامل بیشتر بین متولیان ریلی کشور و مراکز علمی و انجمن‌های تخصصی، تا ۲۱ مهرماه سال ۱۴۰۲ (مصادف با ۱۳ اکتبر ۲۰۲۳) که روز ملی کاهش اثرات بلایای طبیعی نامگذاری شده است، دیگر شاهد تباهی سرمایه‌های ملی و تیرگی روزگار مسافران ریلی نباشیم. آمین.

میان ۱۴ کشور مورد مطالعه‌ی اتحادیه‌ی بین‌المللی راه‌آهن‌ها که قبلاً اشاره شد، نشان می‌دهد میزان جابه‌جایی مسافر و بار از طریق حمل‌ونقل ریلی در ایران چندان مطلوب نیست. یعنی خطوط راه‌آهن در صنعت حمل‌ونقل جایگاه بالایی ندارد. با وجود آن‌که تعداد سوانح ریلی نسبت به کشوری مانند آمریکا و روسیه به مراتب کمتر است، اما تعداد این حوادث بر مبنای میزان طول خطوط ریلی، حمل‌ونقل مسافر و بار، تکان‌دهنده است.

به عبارتی به نسبت جابه‌جایی بار و مسافر از طریق خطوط ریلی، تعداد سوانح زیادی در کشور رخ داده و همین آمار نسبت به ۱۴ کشور مورد مطالعه، ایران را در رتبه‌ی سوم قرار داده است. طبق این گزارش سال ۲۰۲۰، لهستان و ترکیه به ترتیب در رتبه‌ی یکم و دوم و پیش از ایران قرار دارند و انگلستان از این نظر در جایگاه آخر قرار دارد.



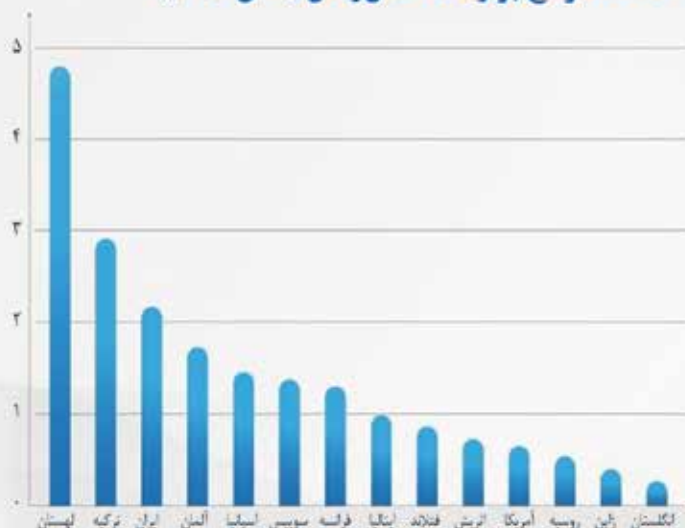
نتیجه‌گیری:

اصل پاسخگویی دولت در برابر ملت در مواجهه با افعال و اقدامات انجام‌شده از حیث حقوق عمومی، می‌طلبد که دولت در خسارات ناشی از حوادث طبیعی، اقدامات لازم را انجام دهد. دولت، مطابق قوانین مختلف اعم از قانون اساسی، قانون مسئولیت مدنی، قانون توزیع عادلانه‌ی آب، قانون تشکیل ستاد مدیریت بحران و آیین‌نامه‌ی اجرایی آن، دارای مسئولیت مدنی در برابر خسارات طبیعی در مراحل پیش‌گیری، زمان وقوع و پس از آن است. مسئولیت مدنی دولت در این رابطه منحصر به قصور و تقصیر نیست و بر اساس اصل ۱۲۹ قانون اساسی، یک تکلیف حاکمیتی است. پس از اعمال مسئولیت دولت، تحقق اهداف برنامه‌های کاهش خطر حوادث و بلایا، به ایجاد و تقویت فرهنگ ایمنی و پیش‌گیری از حوادث در جامعه کاملاً بستگی دارد که در

برنی اقدام‌ناک و روشن‌لیک
روز ما جلد تیره کرد و تابه



تعداد سوانح بر واحد حمل‌ونقل (سال ۲۰۲۰)



گزارشی از مهم‌ترین اقدامات

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته در سال ۱۴۰۱

تا شوم روشکر دل با به آه آتشین
گرم خوبی‌های شمع انجمن باید مرا

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته، به‌عنوان بزرگ‌ترین و معتبرترین تشکل فعال در حوزه‌ی حمل و نقل ریلی، همواره در سال‌های فعالیت خود، در حمایت و صیانت از حقوق اعضا و ایجاد انسجام بین آن‌ها تلاش کرده است. همچنین؛ با بهره‌گیری از ظرفیت‌های علمی، مدیریتی، تجربی و مالی اعضا، به‌کارگیری ظرفیت‌های قانونی کشور و ایجاد تعامل سازنده بین بخش خصوصی ریلی و نهادهای حاکمیتی، حداکثر سعی خود را برای بهبود فضای کسب و کار و توسعه‌ی حمل و نقل ریلی کشور به‌کار بسته است. انجمن در سال ۱۴۰۱ همچون سال‌های گذشته و با همکاری اعضا کوشید، باری از مشکلات این صنف بردارد تا به نحو احسن به‌عنوان نماینده‌ی بخش خصوصی در جهت بهبود وضعیت حمل و نقل ریلی کشور گام بردارد. از جمله مهم‌ترین اقدامات انجمن در سال گذشته می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- پی‌گیری مشکلات شرکت‌های مالک لکوموتیو در جهت وصول بدهی چندین ماهه از راه‌آهن
- پی‌گیری مشکل درخواست حسابرسی صورت‌های مالی شرکت‌های لکوموتیوی، به‌وسیله‌ی راه‌آهن

(۳) اقدامات انجام‌شده در بخش باری

- پی‌گیری موضوع افزایش بی‌رویه‌ی حق دسترسی ریلی، جریمه‌ی تأخیر در پرداخت حق دسترسی و انسداد سیستم صدور بارنامه‌ی ریلی از مراجع دولتی مانند؛ وزارت راه و شهرسازی، شورای رقابت، مجلس شورای اسلامی و ...
- تحلیل، بررسی و استخراج تعرفه‌ی پایه‌ی مالکانه‌ی واگن‌های لیه‌بلند، لیه‌کوتاه و مخزن‌دار و ابلاغ آن به شرکت‌های عضو
- پی‌گیری‌های مکرر از شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، برای اعمال افزایش تعرفه‌ی حمل ریلی واگن‌های مخزن‌دار
- پی‌گیری تمدید مجوز گمرک شرکت‌ها با مکاتبه، مذاکره و برگزاری چندین جلسه با مسؤولین ذی‌ربط در راه‌آهن، دفتر ترانزیت گمرک ایران، معاون حقوقی گمرک و معاون پشتیبانی گمرک ج.ا.
- نهایی کردن فرمت جدید نحوه‌ی محاسبه‌ی فهرست‌بهای تعمیرات ویژه و اساسی سالانه، با همکاری انجمن صنفی کارفرمایی تولیدکنندگان واگن، لکوموتیو، تجهیزات و صنایع ریلی و تعیین نرخ خدمات تعمیرات ویژه و اساسی به‌صورت سالیانه
- تأسیس کارگروه فنی واگن‌های باری متشکل از تیم منتخب کمیته‌ی فنی انجمن و نمایندگان پیمانکاران تعمیراتی، به‌منظور پی‌گیری متمرکز موضوعات و شرکت در جلسات

(۱) ارتباط با نهادهای حاکمیتی

- دفاع از حقوق صنف در مجامع عالی دولتی از قبیل؛ مجلس شورای اسلامی، سازمان برنامه‌بودجه، شورای رقابت و ...
- اعلام نظر و پیگیری در خصوص تغییر ساختار حمل و نقل ریلی در ایران و الزام وجود نهاد تنظیم‌گر مستقل از شرکت راه‌آهن ج.ا.
- در زمینه‌های اقتصادی، ایمنی و ...
- مشارکت و اعلام نظر در تدوین و تنظیم آیین‌نامه‌های اجرایی از جمله؛ قرارداد بهره‌برداری ریلی، آیین‌نامه‌ی حدود مسئولیت شرکت‌ها، آیین‌نامه‌ی بیمه‌ی عمر واگن‌ها و ...
- همکاری با مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در برگزاری سلسله جلسات نشست با فعالین بخش‌های مختلف ریلی و دریافت فهرست مشکلات و راهکارهای حل آن
- دفاع از حقوق شرکت‌های عضو در کمیسیون عالی سوانح توسط نماینده‌ی انجمن
- اعلام نظر برای تدوین قانون برنامه‌ی هفتم توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، در بخش حمل و نقل ریلی

(۲) اقدامات انجام شده در بخش نیروی کشش

- تشکیل شرکت مشترک حق‌العمل‌کاری لکوموتیوی، به‌منظور انعقاد مستقیم قرارداد حمل ریلی فی‌مابین شرکت‌های مالک واگن باری و لکوموتیو
- پی‌گیری موضوع تعرفه‌گذاری خدمات نیروی کشش از شورای رقابت، بابت تدوین چهارچوب منطقی و جلوگیری از قیمت‌گذاری یک‌جانبه‌ی راه‌آهن

مستقیم با پیمانکاران با واسطه با راه آهن
 ■ رایزنی و پی گیری در خصوص دریافت موافقت راه آهن و وزارت
 راه و شهرسازی، برای امکان سیر واگن های بالای ۳۰ سال به
 مدت محدود
 ■ پی گیری از راه آهن بابت موافقت بخشودگی اجاره بهای
 فضا های تعمیراتی در اختیار شرکت ها، به مدت ۳ الی ۵ ماه
 ■ اقدام برای تأمین و نصب دستگاه نوبت دهی در مراکز
 پر جمعیت فروش بلیت
 ■ اقدام برای دریافت یارانه های بخش مسافری از دولت و
 سازمان های ذی ربط، نظیر سازمان حمایت از تولیدکنندگان و
 مصرف کنندگان



۵) روابط عمومی و مطبوعات

■ استفاده از پایگاه های خبری و رسانه های مختلف در اعلام انتقادات و
 مشکلات صنعت حمل و نقل ریلی
 ■ تغییر محتوا و فرم فعالیت های رسانه ای انجمن در نشریه ی ندای
 حمل و نقل ریلی و سایر پایگاه های اطلاع رسانی
 ■ ارائه ی گزارش های فصلی بخش حمل و نقل ریلی کشور
 ■ برگزاری نمایشگاه بین المللی حمل و نقل ریلی، صنایع، تجهیزات و
 خدمات وابسته و میزگردهای تخصصی ریلی در حاشیه ی نمایشگاه
 ■ ایجاد همکاری بیشتر با شرکت های عضو انجمن در امر جذب
 نیروی متخصص و استفاده از راه های رسانه ای انجمن در اطلاع رسانی
 اخبار شرکت ها
 ■ تقویت روابط عمومی انجمن.

■ پی گیری تشکیل شرکت مدیریت و نظارت بر تعمیرات
 واگن های باری
 ■ پی گیری در مورد افزایش بی رویه ی قیمت برخی قطعات و
 انحصار ایجاد شده، با برگزاری جلسات هماهنگی و بازدیدهای
 کارشناسی، بابت ایجاد تفاهیم مابین شرکت های مالک ناوگان
 و سازنده ی قطعه و نهایتاً ایجاد توافق روی قیمت گذاری و
 سفارش گذاری مقدار مابه التفاوت ظرفیت تولید و مقدار نیاز
 کشور
 ■ تأسیس کارگروه سرمایه گذاری و اقتصاد حمل و نقل انجمن،
 به منظور بررسی تخصصی تر موضوعات مربوطه
 ■ ایجاد سازوکار نظام مند برای بررسی عضویت شرکت های
 فورواردری در انجمن، با کمک کارگروه حمل و نقل بین المللی
 انجمن



۴) اقدامات انجام شده در بخش مسافری

■ پی گیری مستمر و مؤثر، برای افزایش تعرفه ی بلیت مسافری
 از کلیه ی مقامات راه آهن و سازمان حمایت، از تولیدکنندگان و
 مصرف کنندگان
 ■ دریافت موافقت راه آهن بابت امکان تغییر فهرست بهای اغذیه ی
 تأمیننی در داخل قطارها
 ■ انجام پی گیری های مکرر در خصوص دریافت نکردن موقت
 حق لکوموتیو از شرکت های مسافری در راستای تقویت نقدینگی
 ■ انجام پی گیری های مکرر برای تعیین فهرست بهای هزینه ی
 تعمیرات ناوگان مسافری، به وسیله ی بخش خصوصی و به صورت



اتحاد بخش خصوصی ریلی، راهگشای چالش‌های سال دشوار ۱۴۰۲



در نشست پایان سال ۱۴۰۱ شورای سیاست‌گذاری انجمن حمل و نقل ریلی مورد تأکید قرار گرفت:

سه شنبه ۹ اسفندماه ۱۴۰۱، دفتر مرکزی انجمن حمل و نقل ریلی میزبان رؤسای کارگروه‌های فنی، حمل و نقل بین‌المللی، اقتصاد حمل و نقل، لکوموتیو، واگن‌های مخزن‌دار و واگن‌های لبه کوتاه انجمن بود. دبیر و مشاوران انجمن نیز به عنوان متولیان برگزاری جلسات شورای سیاست‌گذاری انجمن حمل و نقل ریلی، دستور این جلسه و مباحث اولویت‌دار را با توجه به راینی‌های قبلی انجام شده با رؤسای کارگروه‌ها به سمع و نظر حاضران رساندند.

حاضران این نشست نیز متشکل از اشخاص زیر بودند:

- سبحان نظری؛ دبیر انجمن حمل و نقل ریلی
 - حمید صدیق‌پور؛ مشاور انجمن حمل و نقل ریلی
 - مجتبی لطفی؛ رئیس کارگروه لکوموتیو
 - حامد نوروزی؛ رئیس کارگروه واگن‌های مخزن‌دار
 - مرتضی رجبی؛ رئیس کارگروه اقتصاد حمل و نقل ریلی
 - سجاد اسلامی؛ رئیس کارگروه واگن‌های لبه کوتاه
 - حسین پورجعفر؛ رئیس کارگروه فنی
 - عباس مهرائی؛ رئیس کارگروه حمل و نقل بین‌الملل ریلی
- فصل مشترک اظهارات اعضای شورای سیاست‌گذاری انجمن حمل و نقل ریلی در این جلسه، تأکید بر ضرورت اتحاد بخش خصوصی برای مواجه شدن با چالش‌های پیش روی این بخش در سال ۱۴۰۲ بود. سالی که بنا به عقیده اعضای نشست و بر اساس شواهد امر، دشواری‌ها و چالش‌های آن بیش از سال‌های گذشته خواهد بود.

اهم موضوعاتی که در این جلسه مطرح شد عبارت بودند از:

- تعیین تعرفه‌ی مالکانه
 - تأسیس شرکت مشترک تعمیراتی
 - چالش‌های شرکت مشترک لکوموتیو
 - نمایشگاه حمل و نقل ریلی ۱۴۰۲
 - آخرین تحولات ماده‌ی ۱۲ قانون رفع موانع تولید
 - مالیات بر ارزش افزوده
 - و تأمین مالی
- این نشست، آخرین جلسه‌ی شورای سیاست‌گذاری فراگیرترین تشکل بخش خصوصی ریلی کشور در سال ۱۴۰۱ محسوب می‌شد و مسؤولان کارگروه‌ها نقطه نظرات خود را درباره‌ی مشکلات و اقدامات هر کارگروه در این سال و چالش‌های پیش‌رو در سال آینده مطرح کردند.



رفتارهای غیر اصولی راه آهن با انجمن

سیمان، قیمت حمل و نقل جاده‌ای به عنوان رقیب بخش ریلی، تأثیر نرخ‌نامه‌ی مصوب انجمن بر قراردادهای حمل بار و پیش‌بینی نوسانات نرخ ارز و وضعیت تورمی توافق کردند علاوه بر ارسال نامه از سوی شرکت‌های حمل و نقل ریلی به صاحبان بارهای عمده، مبنی بر ضرورت اصلاح تعرفه، تعدیل و تعیین تعرفه‌های جدید مالکانه تا پایان سه ماهه‌ی بهار سال آینده و قبل از پایان سال جاری انجام و به‌وسیله‌ی انجمن به شرکت‌های ریلی اعلام شود. همچنین؛ نوروزی بر رعایت منافع مشترک، پرهیز از تشتت در نرخ گذاری تعرفه‌ی مالکانه و نرخ شکنی و زیر سؤال بردن نرخ نامه‌ی انجمن به‌واسطه‌ی برخی شرکت‌های ریلی تأکید کرد.



تأسیس شرکت مشترک تعمیراتی در سال ۱۴۰۲

تأسیس شرکت مشترک تعمیراتی به‌وسیله‌ی بخش خصوصی در حوزه‌ی ریلی، بحث بعدی مطرح شده در نشست شورای سیاست گذاری انجمن ریلی بود. پورجعفر در توضیحاتی با اشاره به افزایش هزینه‌های تعمیرات در بخش ریلی و ضرورت تأسیس شرکتی با محوریت بخش خصوصی به بحث تعمیرات پرداخت و اظهار کرد؛ با تأسیس شرکت مشترک تعمیراتی به‌وسیله‌ی شرکت‌های ریلی، نظارت بر عملکرد این شرکت به‌واسطه‌ی شرکت‌ها به‌عنوان کارفرمایان شرکت انجام خواهد شد و افزایش کیفیت تعمیرات و کاهش هزینه‌ها و پاسخگویی اتفاق خواهد افتاد که در حال حاضر بدون وجود این شرکت، این موارد کاملاً زیر سؤال است. به گفته‌ی پورجعفر، در سال جاری امور تأسیس این شرکت با تهیه‌ی اساسنامه و تعیین هیأت مؤسس پی‌گیری شد و بحث‌هایی در زمینه‌ی مدل مالکیت شرکت بر اساس تعداد واگن یا تعیین سهم نیز مطرح شده که در حال جمع بندی و نهایی شدن است و امیدواریم سال ۱۴۰۲ شاهد تأسیس شرکت باشیم. در ادامه، اسلامی خواستار شفاف‌سازی هزینه‌های این شرکت (به‌ویژه هزینه‌ی راه‌اندازی و حقوق و دستمزد) شد که پورجعفر با ارائه‌ی توضیحاتی گفت: این شرکت عهده‌دار خدمات تعمیرات جاری و ویژه‌ی کل کشور خواهد بود و بر این اساس، برآوردهایی درباره‌ی هزینه‌های اولیه‌ی راه‌اندازی شرکت و حقوق و دستمزد پرسنل انجام شده است که بعد از آن که مراحل تأسیس در سال ۱۴۰۲ نهایی شد، این برآوردها نیز به اعداد و ارقام دقیق‌تری خواهد رسید و در مورد آن‌ها به شرکت‌های ریلی اطلاع‌رسانی لازم انجام خواهد شد.

اولین مبحث مطرح شده در این نشست، تعیین تعرفه‌ی مالکانه بود. دکتر نظری دبیر انجمن با یادآوری تنش‌های پیش آمده با شرکت راه آهن، بعد از انجام مصاحبه‌هایی از سوی وی و رؤسای کارگروه‌ها در سال جاری مبنی بر غیرکارشناسی بودن تعرفه‌ی مالکانه و دخالت ندادن بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌های مرتبط با این موضوع از سوی شرکت راه آهن، بیان داشت: متأسفانه شرکت راه آهن به جای توجه به نقطه نظرات کارشناسی و حرفه‌ای و صنفی مطرح شده در این مصاحبه‌ها، که استدلال‌های محکمی هم برای آن وجود داشت، علیه مصاحبه‌کنندگان موضع‌گیری شدیدی انجام داد و فشارهایی برای انجام مصاحبه‌های ندامت‌آمیز توسط همان افراد و همچنین؛ برکناری و حذف این افراد از مسؤولیت‌های خود به انجمن و شرکت‌ها به کار بست. تهدیداتی هم مبنی بر قطع دسترسی شرکت‌ها به سیستم صدور بارنامه به‌وسیله‌ی راه آهن برای وادار کردن مصاحبه‌کنندگان به مصاحبه‌ی معکوس و یا انتشار ندامت‌نامه شاهد بودیم.

بر این اساس (آن مقطع) تصمیم بر این شد؛ این‌گونه اظهارنظرها به دبیرخانه‌ی انجمن محول شود تا به‌جای اشخاص، انجمن به‌عنوان یک شخصیت صنفی و حقوقی، به نحو شایسته‌تری از حقوق اعضای انجمن دفاع کند و پیامدهای منفی این اقدامات نیز متوجه اعضا نشود.

نظری همچنین با اشاره به نامه‌نگاری انجام شده‌ی انجمن با وزیر راه و شهرسازی، مبنی بر مقایسه‌ی عملکرد شرکت راه آهن در دوره‌ی مدیریت جدید نسبت به دوره‌های زمانی مشابه قبل، افزود؛ این نامه‌نگاری منتهی به دعوت از هیأت مدیره‌ی انجمن برای برگزاری جلسه‌ی مشترک با مسؤولان راه آهن شد و در این جلسه نیز راه آهن به صراحت تلاش کرد برخلاف وظایف خود در امور داخلی انجمن دخالت کند و همکاری‌های خود با بخش خصوصی را منوط به تغییر رویکردهای انجمن بداند.



تعدیل تعرفه‌ی مالکانه تا پایان بهار ۱۴۰۲

در ادامه رؤسای کارگروه‌ها پس از بحث و بررسی در باره‌ی افزایش هزینه‌ها، کشش بازار خصوصاً سطح قیمت مورد قبول صاحبان بارهای عمده، از جمله؛ صنایع فولاد، سنگ آهن و



پرداخت نشدن مطالبات، بحران بزرگ شرکت‌های لکوموتیو

است، در اختیار دارد و از این پول به مثابه یک وام بدون سود برای حل مشکلات و چالش‌های داخل این مجموعه استفاده می‌کند. پرداخت نکردن این پول به شرکت‌های لکوموتیوی در موعد مناسب و تعلل و تأخیر شرکت راه‌آهن در این زمینه، با توجه به شرایط تورمی کنونی کشور، ارزش این مطالبات را به شدت کاهش می‌دهد و وقتی که شرکت‌ها مطالبات خود را با هزاران دشواری و چالش از راه‌آهن دریافت کنند، ارزش پول آن‌ها چنان از بین رفته که گره‌ای از مشکلاتشان باز نخواهد کرد. به گفته‌ی لطفی، چالش دیگر حوزه‌ی لکوموتیو، موضوع نرخ‌گذاری است که در این زمینه نیز متأسفانه شرکت راه‌آهن مصوبات شورای رقابت را اجرا نکرده است. در آخرین جلسه‌ی مشترک این شورا با راه‌آهن و شرکت‌های لکوموتیوی، رئیس شورای رقابت ضمن مهلت دادن به شرکت راه‌آهن برای اجرای مصوبات این شورا اظهار کرد؛ اگر راه‌آهن مصوبات شورای رقابت را اجرا نکند، با جرمه‌ی سنگین مواجه می‌شود.



تأکید بر محوریت بخش خصوصی در اجرای نمایشگاه ریلی

نمایشگاه حمل‌ونقل ریلی و مسائل و چالش‌های مرتبط با آن موضوع بعدی مطرح شده در جلسه‌ی شورای سیاست‌گذاری انجمن حمل‌ونقل ریلی بود. نظری دبیر انجمن حمل‌ونقل ریلی با اشاره به حواشی و چالش‌های برگزاری نمایشگاه ریلی در سال ۱۴۰۱ بیان کرد؛ به باور ما برگزاری نمایشگاه در حوزه‌ی اختیارات بخش خصوصی است. اما شرکت راه‌آهن به ورود و مداخله‌ی غیراصولی در این حوزه اصرار دارد. مستحضرد که زمان برگزاری نمایشگاه امسال در خردادماه بود و با وجود آن که از قبل در مورد آن هماهنگی‌های لازم به‌واسطه‌ی انجمن با شرکت‌ها انجام شده و در تقویم نمایشگاهی نیز درج شده بود، راه‌آهن اعلام کرد تصمیم دارد این نمایشگاه را در مهرماه یا آبان‌ماه برگزار کند. این مداخله‌ی نامناسب، چالش‌هایی در پی داشت. اما با ایستادگی انجمن نهایتاً نمایشگاه در موعد مقرر برگزار شد. متأسفانه شرکت راه‌آهن برای نمایشگاه سال آینده از چند ماه قبل مداخله‌ی نامناسب دیگری را آغاز کرده و درصدد کم‌رنگ کردن نقش محوری انجمن و بخش خصوصی در برگزاری نمایشگاه و تغییر مجری نمایشگاه برآمده است. جلساتی نیز تحت عنوان شورای سیاست‌گذاری نمایشگاه حمل‌ونقل ریلی به‌وسیله‌ی شرکت راه‌آهن برگزار شده و برای آن که به ظاهر اعلام شود بخش خصوصی هم در تصمیمات این نمایشگاه حضور دارد، از نمایندگان انجمن نیز دعوت به عمل می‌آید. اما متأسفانه در عمل اکثریت حاضر در این جلسات، مدیران

در ادامه‌ی این نشست، چالش‌های شرکت مشترک لکوموتیو توسط حاضران در جلسه مورد بحث قرار گرفت و مجتبی لطفی ضمن ارائه‌ی توضیحاتی در این باره گفت: مستحضر هستم که حدود ۴۰ درصد حمل بار در حوزه‌ی ریلی به‌وسیله‌ی لکوموتیوهای بخش خصوصی صورت می‌گیرد و پیش‌بینی می‌شود این سهم در سال ۱۴۰۲ به ۵۰ درصد برسد. شرکت مشترک لکوموتیوی بخش خصوصی، بعد از فراز و نشیب‌های فراوان با نام رایان تأسیس شد و چند شرکت فعال در این بخش نیز لکوموتیوهایشان را به این شرکت دادند و قراردادی با شرکت راه‌آهن نیز تا اول خرداد ۱۴۰۲ منعقد شد. متأسفانه در عمل قرارداد این شرکت با راه‌آهن قرارداد خوبی نشد. در حال حاضر چالش ما این است که راه‌آهن حدود ۹ ماه پول شرکت‌ها را نداده و شرکت‌های لکوموتیو را با بحران جدی مواجه کرده است. تأمل برانگیزتر این که برخی شرکت‌های واگنی خودشان لکوموتیو خریده‌اند و پول خدمات لکوموتیوی خود را به راه‌آهن پرداخت می‌کنند و راه‌آهن پول آن‌ها را هم به خودشان نمی‌دهد! گرایش کنونی در بین شرکت‌های لکوموتیوی این است که از خرداد ۱۴۰۲، قراردادها را مستقیماً با شرکت‌های مالک واگن منعقد کنیم. پیش‌بینی می‌شود اگر تمام شرکت‌ها قراردادهای خود را به جای راه‌آهن با واگنی‌ها منعقد نکنند، تعدادی از آن‌ها به این سمت و سو سوق پیدا کنند. مسأله‌ی مهمی که باید برای آن راهکار بیابیم این است که این قراردادها با تضامینی همراه باشد که شرکت‌های واگنی پول شرکت‌های لکوموتیو را پرداخت کنند. ما در حال کار کردن روی مدل قراردادها هستیم که یا مانند سال ۹۴-۹۵، مستقیماً از سوی شرکت‌های لکوموتیوی با شرکت‌های واگنی بسته شود، یا شرکت مشترک لکوموتیوی عهده دار این امر شده و قراردادها از سوی این شرکت با واگنی‌ها منعقد شود. اجرایی شدن این تصمیم، برای شرکت‌های واگنی این مزیت را دارد که بخش مهمی از فشارهای شرکت راه‌آهن برای پرداخت هزینه‌ها از دوش آن‌ها برداشته می‌شود. چرا که هزینه‌ی لکوموتیو سهم مهمی در این هزینه‌ها دارد و راه‌آهن با فشار و جرمه، این هزینه را از شرکت‌های واگنی دریافت می‌کند. اما پول شرکت‌های لکوموتیو را نمی‌دهد. مزیت این کار برای شرکت‌های لکوموتیوی هم این است که می‌توانند مطالبات خود را از شرکت‌های واگنی به‌صورت بهتری پی‌گیری و دریافت کنند. برآورد می‌شود راه‌آهن منابعی در حدود ۴۰۰ میلیارد تومان از محل پولی که متعلق به شرکت‌های لکوموتیوی

این است که علی‌الحساب این مورد - سپردن ضمانت - را قبول کنیم تا بتوانیم منابعی که از محل ماده‌ی ۱۲ به شرکت‌های ریلی تعلق می‌گیرد را دریافت کنیم که بر اثر تورم ارزش این منابع از بین نرود و بعداً علیه آن بخش از این فرآیند که مورد تأیید ما نیست، یعنی سپردن ضمانت نامه، در مراجع مربوطه شکایت کنیم. معضل دیگر در مورد برخورداری شرکت‌های ریلی از منابع ماده‌ی ۱۲ افزایش خط مبنا است. به این معنی که به دلیل عملکرد ضعیف حمل‌ونقل ریلی و افزایش نیافتن سهم بار حمل شده به‌وسیله‌ی این بخش، بر اساس فرمول در نظر گرفته شده، در سال جاری، منابع ماده‌ی ۱۲ کاهش می‌یابد. از طرفی با توجه به تورم و افزایش ناگزیر مبلغ سرمایه‌گذاری‌ها، دیگر منابع ماده‌ی ۱۲ جذابیت لازم را برای شرکت‌ها نخواهد داشت. بر این اساس، شرکت راه‌آهن باید به‌صورت جدی‌تری اصلاح شیوه‌نامه بر اساس اقتضات شرکت‌های ریلی واگنی و شرایط جدید اقتصادی در راستای افزایش منابع ماده‌ی ۱۲ را از شورای اقتصاد پی‌گیری کند و انجمن نیز این مطالبه را از مسیر راه‌آهن و هر روش دیگر پی‌گیری کند.



توصیه‌ی مهم به شرکت‌های ریلی در مورد معافیت‌های مالیاتی

مبحث معافیت مالیاتی ماده‌ی ۵۲ - معافیت ۱۰ ساله‌ی شرکت‌های ریلی تا سه برابر درآمدهای حاصل از محل سرمایه‌گذاری جدید - نیز در این نشست مطرح و مورد بررسی قرار گرفت. رجبی خواستار توصیه و تأکید از سوی انجمن به شرکت‌های ریلی شد که اگر سرمایه‌گذاری جدیدی داشته‌اند، این معافیت را حتماً در صورت‌های مالی خود لحاظ کنند و با در نظر گرفتن نرخ استهلاک مناسب و شناسایی درآمد عملیاتی از محل سرمایه‌گذاری، از این معافیت بهره‌مند شوند. در ادامه توضیحاتی نیز در مورد چالش مالیات بر ارزش افزوده و گره‌های حقوقی بهره‌مندی شرکت‌های ریلی از معافیت این نوع مالیات مطرح شد. بر اساس توضیحات رئیس کارگروه اقتصاد حمل‌ونقل، سه راهکار برطرف شدن این چالش، شامل؛ درخواست استفساریه از قانون مالیات بر ارزش افزوده از مجلس، مراجعه به دیوان عدالت اداری و مطالبه‌ی تغییر این قانون است که کارگروه، هر سه راهکار را با نامه‌نگاری به مراجع مرتبط پی‌گیری کرده است. بر این اساس و با توجه به حساسیت این موضوع، مقرر شد موضوع معافیت از مالیات بر ارزش افزوده، همچنان به‌واسطه‌ی این کارگروه تا رسیدن به نتیجه‌ای که منافع شرکت‌های ریلی در آن لحاظ شود، مورد پی‌گیری قرار گیرد. رجبی همچنین به موضوع فقدان تسهیلات ارزان قیمت برای بخش ریلی و نیاز مبرم شرکت‌ها به این تسهیلات اشاره کرد و خواستار رایزنی انجمن با نظام بانکی، مجلس و سایر ارگان‌های تصمیم‌گیر و تصمیم‌ساز در حوزه‌ی تسهیلات بانکی برای تقویت بنیه‌ی مالی شرکت‌های ریلی در شرایط سخت اقتصادی سال آتی شد.

در پایان این نشست، رؤسای کارگروه‌ها، دبیر و مشاوران انجمن، ضمن تبریک سال نو به کلیه‌ی دست‌اندرکاران و زحمت‌کشان صنف ریلی، بر ادامه‌ی برگزاری مرتب جلسات شورای سیاست‌گذاری انجمن حمل‌ونقل ریلی و پی‌گیری مجدانه‌ی حقوق و منافع اعضای انجمن در سال جدید تأکید کردند.

راه‌آهن هستند و رأی و نظر بخش خصوصی و انجمن در این جلسات مورد اعتنا قرار نمی‌گیرد و حتی شاهد برخوردهای توهین‌آمیز با نمایندگان بخش خصوصی نیز بوده‌ایم. آن‌چه در این جلسات می‌گذرد نیز در نوع خود قابل تأمل است. به‌عنوان مثال؛ در این جلسات مدیران راه‌آهن بدون آن‌که در مورد محتوای نمایشگاه و ارتقاء آن سخنی مطرح کنند، صرفاً به صراحت اصرار بر تغییر مجری نمایشگاه نه به دلیل ضعف عملکرد، بلکه به دلیل ادعای نپذیرفتن زعامت شرکت راه‌آهن بر حوزه‌ی ریلی توسط مجری نمایشگاه! دارند و مجریانی را برای این منظور دعوت و معرفی می‌کنند که بعضاً حتی سابقه‌ی برگزاری یک نمایشگاه در رزومه‌ی خود ندارند. نظری در ادامه با بیان این‌که خط مشی انجمن در این زمینه کاملاً روشن و مبتنی بر ایستادگی بر نقش محوری بخش خصوصی ریلی در برگزاری نمایشگاه است، تصریح کرد: با توجه به این‌که اخباری که از سازمان توسعه‌ی تجارت و شرکت نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران به ما خبر رسیده برگزاری نمایشگاه در خردادماه میسر نخواهد بود و گزینه‌های جایگزین آن‌ها برگزاری در زمان‌هایی است که مطلوب شرکت‌های ریلی نیست، یکی از گزینه‌هایی که در حال بررسی آن هستیم، برگزاری نمایشگاه حمل‌ونقل ریلی از سوی انجمن در خردادماه و در مجموعه‌ی نمایشگاهی شهر آفتاب است. نامه‌نگاری به‌منظور نظرخواهی از شرکت‌های ریلی از سوی انجمن با شرکت‌ها انجام شده و مخالفتی با این پیشنهاد نشده است. در عین حال شرکت‌ها موافقت جدی نیز با این گزینه نکرده‌اند و این بحث به جمع بندی و تصمیم نهایی نرسیده است. شاید بی‌میلی شرکت‌ها برای اظهارنظر درباره‌ی نمایشگاه، به دلیل شرایط سخت اقتصادی شرکت‌ها و هزینه‌های سنگین برگزاری نمایشگاه است و شرکت‌ها در این شرایط، چندان به حضور در نمایشگاه تمایل ندارند. در ادامه، پیشنهاد برگزاری نمایشگاه در شهر آفتاب و نقاط ضعف و قوت آن مورد بحث و بررسی حاضران جلسه قرار گرفت و پیشنهادهایی در مورد برگزار نشدن نمایشگاه ریلی به دلیل شرایط سخت اقتصادی شرکت‌های بخش خصوصی مطرح شد. با توجه به حساسیت موضوع و ضرورت در نظر گرفتن ابعاد و جوانب امر، تصمیم‌گیری در خصوص تغییر محل برگزاری نمایشگاه و یا برگزار نشدن نمایشگاه به دلیل شرایط اقتصادی شرکت‌ها، به بررسی و رایزنی بیشتر و جلسات بعدی موکول شد.



ضرورت پی‌گیری اصلاح شیوه‌نامه‌ی ماده‌ی ۱۲

بحث تحولات ماده‌ی ۱۲ قانون رفع موانع تولید، مالیات بر ارزش افزوده و تأمین مالی، موضوعات دیگر مطرح شده در این نشست بود. رجبی درباره‌ی ماده‌ی ۱۲ بیان کرد؛ جلسات کارگروه به‌منظور پی‌گیری در مورد شیوه‌نامه‌ی جدید ماده‌ی ۱۲ انجام شده و این شیوه‌نامه، نقاط مثبت فراوانی دارد. از جمله این‌که قراردادهای سال ۱۴۰۰ با اولین بازنامه حساب شده و هر سه ماه یک بار محاسبه و پرداخت می‌شود. مسأله‌ی مورد مناقشه در مورد اجرای این شیوه‌نامه این است که سازمان بهینه‌سازی اصرار بر دریافت ۱۰ درصد ضمانت‌نامه دارد. در حالی که وقتی سرمایه‌گذار بخش ریلی، سرمایه‌گذاری خود را انجام داده و به‌عنوان مثال واگن را خریداری کرده، سپردن ضمانت‌نامه معنایی ندارد. پیشنهاد ما

آمادگی کامل قطارهای پنج ستاره‌ی فدک برای سفرهای نوروزی

محمدرضا عطارزاده
مدیرعامل قطارهای پنج ستاره‌ی فدک

به رغم شرایط نه چندان مطلوب اقتصادی و تورم روبه رشد، شرکت‌های مسافری ریلی انتظار دارند نوروز ۱۴۰۲ برای آن‌ها پررونق‌تر از سال‌های قبل باشد. چرا که کرونا عقب‌نشینی کرده و با افزایش سفرها، متقاضیان سفر با قطار هم افزایش خواهند داشت. «محمدرضا عطارزاده» مدیرعامل قطارهای پنج ستاره‌ی فدک، در گفتگو با ندای حمل‌ونقل ریلی تمهیدات این شرکت را برای استقبال از مسافران نوروزی بازگو کرده و برخی چالش‌ها همچون اصرار بر سقف قیمت بلیت از سوی شرکت راه‌آهن، بدون در نظر گرفتن افزایش هزینه‌ها را مورد اشاره قرار داده است.



چه برنامه‌ریزی‌هایی برای قطارهای نوروز ۱۴۰۲ انجام شده و چالش‌ها و مشکلات پیش‌رو چیست؟

بر اساس زمان‌بندی حرکت قطارهای پنج ستاره‌ی فدک، تمامی هماهنگی‌های لازم در بخش‌های بهره‌برداری صورت گرفته و بر اساس تجرب سال‌های گذشته در ایام نوروز، اقدامات و پیش‌بینی‌های لازم انجام شده است. با توجه به شروع ماه مبارک رمضان از ابتدای سال جدید، سرویس مدل پذیرایی برای این ایام طراحی شده و مهمانداران قطارهای فدک، آمادگی لازم برای ارائه‌ی خدمات به مهمانان محترم را خواهند داشت. چالش اصلی شرکت، افزایش بهای تمام‌شده‌ی خدمات، به‌ویژه در بخش پذیرایی است و تعیین سقف قیمت به‌وسیله‌ی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، منجر به زبان عملیاتی برای شرکت شده است و محدودیت‌های بسیاری برای بهبود و ارتقای خدمات برای قطارهای پنج ستاره‌ی فدک ایجاد کرده است.



استقبال از قطارهای نوروزی امسال را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ بیشترین تقاضا برای سفر ریلی به کدام مقاصد خواهد بود؟

استقبال از سفرهای نوروزی با قطار، به دلیل امنیت و آسایش مهمانان در قطارهای پنج ستاره‌ی فدک همواره بالا بوده و با توجه به افزایش بی‌رویه‌ی قیمت بلیت هواپیما و خطرات سفر با خودروهای شخصی، نوروز ۱۴۰۲ استقبال بسیار بیشتر خواهد بود.

بدون شک بیشترین تقاضا برای مقصد مشهد خواهد بود و برای پاسخگویی به این تقاضا، قطارهای فدک با اعزام ۷ قطار رفت‌وبرگشت، آمادگی کامل را برای ارائه‌ی خدمات از شهرهای تهران، قم، رشت، کرج و قزوین به مقصد مشهد مقدس را دارند. همچنین؛ استقبال از مسیر جنوب (اندیمشک، اهواز و خرمشهر) و سفر راهیان نور، همواره در ایام نوروز وجود دارد. قطارهای فدک با آمادگی کامل

به استقبال نوروز می‌رود و آماده‌ی ارائه‌ی خدمات در مسیرهای فوق‌الذکر به مهمانان نوروزی است.



آیا ناوگان فدک از نظر کمی و کیفی در وضعیت مناسب پاسخگویی به نیاز سفرهای ریلی نوروزی قرار دارد؟

ناوگان قطارهای پنج ستاره‌ی فدک شامل ۹۰ واگن مسافری پنج ستاره، با بهره‌مندی از استانداردهای قطارهای پنج ستاره، از نظر کیفی آمادگی کامل ارائه‌ی خدمات به مهمانان محترم را دارد. از طرفی، بر اساس سرویس مدل طراحی‌شده در قطارهای پنج ستاره‌ی فدک، پذیرایی‌های اصلی، میان وعده و نوشیدنی‌های گرم و سرد با همکاری یک کترینگ بین‌المللی و توسط مهمانداران آموزش دیده و مجرب فدک به مهمانان ارائه خواهد شد. خدمات سرگرمی شامل؛ اینترنت رایگان در قطار، سیستم اختصاصی نمایش فیلم، موسیقی، کتاب صوتی و سرگرمی (IPTV)، سیستم آنلاین تعیین موقعیت، سرعت و زمان رسیدن قطار به مقصد (GPS)، نشریه‌ی اختصاصی قطارهای فدک، تخفیفات ویژه‌ی فیلم و کتاب‌های صوتی طاقچه و ... به تمامی مهمانان گرامی ارائه می‌شود.



به نظر شما قیمت‌گذاری بلیت سفرهای نوروزی مبنای کارشناسی دارد؟ این شیوه‌ی قیمت‌گذاری چه تأثیری بر کیفیت سفرها خواهد داشت؟

اصولاً رابطه‌ی مستقیمی بین سطح و کیفیت خدمات و قیمت بلیت قطار وجود دارد. به دلیل الزام راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در خصوص تعیین سقف قیمت برای قطارهای پنج ستاره و افزایش نیافتن نرخ بلیت از ابتدای سال ۱۴۰۱ و همچنین با توجه به افزایش بی‌سابقه‌ی نرخ اقلام پذیرایی، بهداشتی، نظافتی که موجب بالا رفتن بهای تمام‌شده‌ی خدمات می‌شود،

شرکت‌های مسافری ریلی قادر به حفظ سطح فعلی خدمات و یا ارتقاء خدمات خود مطابق انتظار مسافران نبوده و ثابت نگه‌داشتن سقف قیمت در عمل منجر به ضرر و زیان شرکت‌های ریلی شده است و نهایتاً افزایش نیافتن نرخ بلیت متناسب با هزینه‌ی تمام‌شده‌ی خدمات، کاهش سطح خدمات در قطارهای پنج ستاره و در نتیجه، کاهش میزان رضایت مشتریان و رویگردانی از صنعت ریلی خواهد شد.



انتقادی به سیاست‌گذاری‌ها در حوزه‌ی سفرهای نوروزی ریلی دارید؟

اصلی‌ترین مسأله‌ی قطارهای پنج ستاره، سقف تعیین‌شده‌ی قیمت برای این قطارها است که این امر منجر به کاهش خدمات و ناراضی‌ی مسافران شده است. از طرفی، تعیین ساعت حرکت قطارهای مسافری و تخصیص ساعت مناسب و مسیر مناسب، می‌بایست بر اساس عملکرد شرکت‌های ریلی و میزان رضایت مسافران از خدمات این شرکت‌ها صورت گیرد. که متأسفانه در حال حاضر، این موضوع رویه‌ی مشخص و مدونی ندارد.



پیشنهادی برای بهبود کیفیت سفرهای ریلی نوروزی دارید؟

پیشنهاد ما برای تمام شرکت‌های ریلی مسافری این است که بهبود کیفیت خدمات در حوزه‌های خدمات پذیرایی، مهمانداری و سرگرمی برای مهمانان نوروزی در نظر گرفته شود و از طرفی، با توجه به در پیش بودن ایام ماه مبارک رمضان در نوروز ۱۴۰۲، شرکت‌های ریلی باید ملاحظات لازم در خصوص وعده‌های پذیرایی بابت افطار و سحر مهمانان را داشته باشند.

علاوه بر این؛ ایجاد تمهیدات جذاب و آرامش‌بخش و همچنین معرفی جاذبه‌های گردشگری در ایستگاه‌های راه‌آهن مبدأ و مقصد قطارهای مسافری، می‌تواند بهبود تجربه‌ی مشتری از سفر با قطار و جلب رضایت بیشتر آنان را به دنبال داشته باشد.

قطارهای فدک FADAK TRAINS

اولین قطار پنج ستاره ایران



فدک را دنبال کنید
fadak_trains



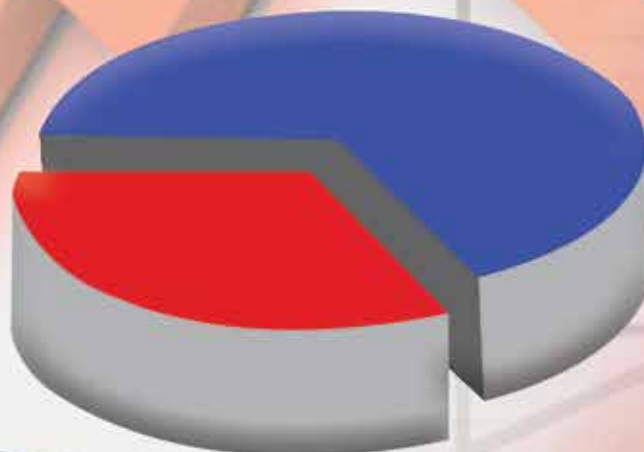
خرید اینترنتی بلیت
fadaktrains.com



خرید تلفنی بلیت
021(54824)



مصائب خصوصی سازی ناقص



خشایار حسینی
مدیرعامل شرکت الوندنیرو



ندای حمل و نقل ریلی در گفتگو با مدیرعامل شرکت الوند نیرو بررسی کرد:

خصوصی سازی ناقص و ناکارآمدی که در بخش ریلی کشور انجام شده، مشکلاتی برای فعالان بخش خصوصی در این حوزه ایجاد کرده است که حتی ورود شورای رقابت نیز نمی تواند گره ای از این مشکلات به شکل جدی باز کند. خشایار حسینی مدیرعامل شرکت الوندنیرو، بخشی از چالش های این مدل خصوصی سازی را در این گفتگو تشریح کرده و معتقد است تا زمانی که فرآیند خصوصی سازی به درستی انجام نشود، ورود نهادهایی مثل شورای رقابت هم چندان کارساز نخواهد بود.

۲۲

مصوبات آن فرا قوه ای است، به مرحله ای اجرا برسد. همان طور که می دانیم شورای رقابت تنها مرجع رسیدگی به رویه های ضد رقابتی در کشور است و این شورا طبق یکی از محوری ترین وظایف خود، تصویب تعرفه های تنظیم قیمت بازار کالاها و خدمات انحصاری را به عهده دارد. در موضوع مورد بحث نیز

تعرفه ای که شورای رقابت برای نرخ خدمات لکوموتیو در نظر گرفته است، از دیدگاه ما که جزو شرکت های ارائه دهنده ای این خدمات هستیم، تا حدود قابل قبولی با قواعد و موازین کارشناسی هماهنگی دارد و ما موافق این تعرفه هستیم. ما تمایل داریم مصوبه ای شورای رقابت به عنوان یک نهاد قانونی که



آیا تعرفه ی شورای رقابت برای خدمات نیروی کشش (لکوموتیو)، منطبق بر موازین کارشناسی تدوین شده است؟

شورای رقابت زمانی تشکیل شد که بحث اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی و خصوصی سازی بخش هایی از بدنه ی دولت شکل جدی تری پیدا کرد. شرکت راه آهن هم قرار بود مطابق قانون حق دسترسی مصوب سال ۱۳۸۴، وارد فرایند خصوصی سازی شود. این خصوصی سازی باید شامل کلیه ی ناوگان، دیوهای تعمیر و نگهداری و حتی مدیریت و سیر و حرکت می شد. اگر خصوصی سازی به صورت کامل انجام شده بود، احتمالاً اکنون دیگر ورود شورای رقابت به مبحث نرخ خدمات لکوموتیو، هیچ محملی نداشت و این کار به واسطه ی بخش خصوصی و به صورت رقابتی انجام می شد.

در سال های ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵، شرکت راه آهن اراده ای برای اجرای خصوصی سازی داشت و قدم هایی برداشته شد و به عنوان مثال ناوگان باری به بخش خصوصی واگذار شد. در ادامه اما این خصوصی سازی پیگیری نشد و واگذاری لکوموتیو و دیوهای خدماتی و مدیریت سیر و حرکت اتفاق نیفتاد. درواقع با خصوصی سازی معیوب و ناقصی که صورت گرفت، ملغمه ای ایجاد شد که بخش خصوصی و بخش دولتی به صورت ناهمگون و ناهماهنگ در کنار هم قرار گرفتند. در حوزه ی خدمات لکوموتیو که ما مستقیماً در آن دخیل هستیم و مشکلات این بخش را می بینیم، به دلیل همین خصوصی سازی ناکارآمد، تضاد منافع شدید بین شرکت های خصوصی و راه آهن وجود دارد که باعث می شود معنای رقابت مصداق پیدا نکند. به عنوان نمونه، تمام دیوهای خدماتی اولویت را به تعمیر و نگهداری لکوموتیوهای راه آهن می دهند که هزینه ی آن از محل بودجه ی عمومی کشور تأمین می شود. از طرفی شرکت های خصوصی برای تأمین نقدینگی، دسترسی مستقیم به منابع ندارند و شرکت راه آهن به عنوان واسطه بین آن ها و صاحبان بار عمل می کند. راه آهن هم به دلیل این که شرکت بزرگی است و حجم بالای هزینه هایی که دارد، پول هایی است که از صاحبان بار و مالکان واگن دریافت می کند، ابتدا هزینه های خود را پوشش می دهد و بعد اگر چیزی باقی ماند به شرکت های خصوصی پرداخت می کند.

نتیجه ی نهایی این وضعیت این است که در زمینه ی تعیین نرخ هم با وجود اقدامات و رایزنی هایی که شده ما نتوانستیم به ادبیات مشترک و تفاهم مناسبی با شرکت راه آهن برسیم و مشکلات و مصائب فراوانی هم متحمل می شویم. بنابراین؛ تا زمانی که راه آهن دست از تصدی گری بر ندارد، مناسبات و تعاملات شرکت های خصوصی با این شرکت هم روال درستی پیدا نخواهد کرد.

شده به وسیله ی این نهادها، سمت و سوی بهتری پیدا خواهد کرد و برآیند این تصمیمات به شکل مؤثرتری به شرکت راه آهن منتقل خواهد شد و این شرکت نیز رویه های خود را در جهت شکل دادن به یک بازار خدمات رقابتی با سازوکار قیمت گذاری اصولی، تغییر خواهد داد.



به اعتقاد شما شورای رقابت باید چه سازوکاری برای تعیین تعرفه ی خدمات کشش داشته باشد و چه بخش هایی را در فرایند تصمیم گیری دخالت دهد که تعرفه گذاری منطقی و منصفانه صورت گیرد و به رشد حمل و نقل ریلی منتهی شود؟

وقتی صحبت از ورود شورای رقابت به یک مبحث اقتصادی می شود، هر فردی که با وظایف این شورا آشنا باشد متوجه می شود که موضوع رقابت در بازار مطرح است و وقتی موضوع بازار مطرح باشد، یکی از ارکان مهم بازار، شرکت های بخش خصوصی هستند. مبحث تعیین تعرفه خدمات کشش هم یکی از مباحثی است که شورای رقابت به آن ورود کرده و این ورود باید با در نظر گرفتن نظر و حقوق و منافع شرکت های بخش خصوصی به عنوان رکن مهم بازار این خدمات باشد. شرکت های بخش خصوصی سرمایه گذاری های کلانی در این حوزه انجام داده اند و اگر شورای رقابت بخواهد مداخله ی صحیحی در این بخش انجام دهد، بدون در نظر گرفتن نقطه نظرات بخش خصوصی قطعاً راه به جایی نخواهد برد. شرکت راه آهن هم باید در فرایند تصمیم گیری قیمت گذاری حضور داشته باشد. اما این حضور نباید به تحمیل یک جانبه ی نظر راه آهن منتهی شود. سیاست های وزارت راه و شهرسازی و وزارت اقتصاد هم در این فرایند باید مد نظر قرار گیرد.



آیا اصولاً ورود شورای رقابت به تصمیم گیری درباره ی تعرفه ی خدمات ریلی را برای رشد پایدار این بخش مفید می دانید یا معتقدید این تصمیمات باید به وسیله ی بخش خصوصی و تشکلهای آنها انجام شود و رقابت بین شرکت ها تعیین کننده ی نرخ خدمات باشد؟

شرکت هایی که خدمات نیروی کشش را به راه آهن ارائه می دهند، درواقع خدمات خود را به تنها متقاضی این خدمات که شرکت راه آهن است عرضه می کنند و در یک بازار انحصاری قرار دارند.

به همین دلیل شورای رقابت برای جلوگیری از تضییع حق و حقوق آن ها، تعرفه ای را بر اساس موازین کارشناسی مورد تصویب قرار داده که مورد پذیرش ما است. مصوبه ی شورای رقابت عددی را برای تعرفه ی خدمات در نظر گرفته که از عددی که شرکت راه آهن به ما تحمیل می کند، به مراتب جذاب تر و منطقی تر است.



آیا راه آهن با این تعرفه موافق است؟

راه آهن این تعرفه را نمی پذیرد و با آن موافق نیست. دلیل این مخالفت هم از نظر ما روشن است. راه آهن ترجیح می دهد نرخ را برای خدمات نیروی کشش برای شرکت ها در نظر بگیرد که یک نرخ حداقلی و غیرمنطقی است و هزینه های راه آهن با این نرخ کاهش می یابد. اما راه آهن توجهی به این نکته نمی کند که تحمیل نرخ غیرمنطقی به شرکت های ارائه دهنده ی خدمات لکوموتیو، این شرکت ها را به حاشیه ی زیان می راند و آن ها قادر نخواهند بود خدمات بهینه ارائه کنند. از دیدگاه ما، مخالفت راه آهن با نرخ مصوب شورای رقابت، پایه و اساس منطقی ندارد و ضمناً مبنای قانونی هم ندارد. چون همان طور که عرض کردم شورای رقابت یک نهاد قانونی به شمار می آید که در این حوزه به دلیل ماهیت انحصاری بازار خدمات لکوموتیو، صاحب صلاحیت است.



به نظر شما انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی در این زمینه می تواند رایزنی و فعالیت مثر ثمری با شورای رقابت داشته باشد؟

قطعاً انجمن می تواند در این موضوع فعالیت بیشتری کند و به عنوان تشکلی که به مسائل و چالش های حوزه ی حمل و نقل ریلی اشراف کامل دارد، در راستای حمایت از حقوق شرکت های فعال در بخش خدمات لکوموتیو، اقدامات و رایزنی هایی با شورای رقابت و سایر نهادها و سازمان های قانونی انجام دهد. اگر نهادهای قانونی اطلاعات صحیحی از موضوعات و چالش های مطرح در بخش ریلی داشته باشند، تصمیمات اتخاذ

رفع موانع سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی نیازمند همگرایی بخش خصوصی



مرتضی رجبی؛

مدیرعامل شرکت احیا ریل ایرانیان



فعالان بخش خصوصی برای حضور مثمر ثمر در صنعت ریلی نیازمند حمایت‌هایی همچون مشوق‌های تسهیلاتی تبصره‌ی ماده‌ی (۱۸) قانون بودجه هستند. کارگروهی نیز به‌وسیله‌ی انجمن حمل و نقل ریلی برای هم‌صدا کردن شرکت‌ها در حوزه‌ی سرمایه‌گذاری تشکیل شده است. مرتضی رجبی، مدیرعامل شرکت احیا ریل ایرانیان در گفتگو با ندای حمل و نقل ریلی، رفع موانع سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی را در گرو فعالیت‌های جمعی تحت لوای کارگروه مذکور و همگرایی هر چه بیشتر بخش خصوصی دانسته است.



تبصره‌ی ۱۸ قوانین بودجه‌ی سنواتی چیست و این بخش از قانون برای شرکت‌های فعال در حوزه‌ی ریلی چه ظرفیت‌ها و مزیت‌هایی ایجاد می‌کند؟

که صنعت ریلی یکی از زیربناهای مهم برای توسعه‌ی کشور است و باید مورد حمایت قرار گیرد. اما در عمل حمایتی که از محل این قانون به صنعت ریلی انجام می‌شود، بسیار ناچیز بوده است. این حمایت به این صورت است که

اصولاً ماهیت تبصره‌ی (۱۸) بودجه‌ی سنواتی، حمایت از سرمایه‌گذاری در بخش‌های زیربنایی و استراتژیک صنعت و خدمات کشور است که صنعت ریلی هم یکی از این بخش‌ها به شمار می‌رود. قانون‌گذار به‌درستی تشخیص داده است



موانع و مشکلات بهره‌مندی شرکت‌های بخش خصوصی فعال در بخش ریلی از تبصره‌ی (۱۸) چیست؟

عمران مجلس و واحدهای دیگر مؤثر و تصمیم‌گیر و تصمیم‌ساز در حوزه‌ی ریل (مثل؛ سازمان امور مالیاتی، سازمان بورس، سیستم بانکی، شرکت راه‌آهن و دیگر نهادها و سازمان‌های ذی‌ربط) پیشنهاد کنند. مشوق‌ها و منابعی که دولت به بخش ریلی تخصیص می‌دهد باید تقویت شده و موانعی مثل ماده‌ی (۱۲) باید برطرف شود. نهایتاً این‌که تسهیلات و منابع باید متناسب با نیازهای بخش ریلی افزایش پیدا کند و کارگروه پیشنهادهایی در این مسیر را به نهادهای تصمیم‌ساز کشور ارائه و پی‌گیری می‌کند.



آیا این کارگروه می‌تواند به رفع موانع کمک کند؟ شرکت راه‌آهن در این زمینه چه نقشی می‌تواند ایفا کند؟

رفع موانع سرمایه‌گذاری در صنعت ریل نیازمند همگرایی و هم‌صدایی بخش خصوصی است. کارگروه سرمایه‌گذاری انجمن حمل‌ونقل ریلی به‌عنوان صدای واحد فعالان صنعت ریل در حوزه‌های اقتصادی، به رفع موانع و رشد و شکوفایی این صنعت کمک می‌کند. شرکت‌های بخش خصوصی که در این حوزه فعالیت می‌کنند، سرمایه‌گذاری‌های سنگینی انجام داده‌اند و ما باید صدای این شرکت‌ها را همسو کنیم که این سرمایه‌گذاری‌ها به رشد بیشتر و راندمان افزون‌تر برای شرکت‌ها منتهی شود. بخش خصوصی اگر بخواهد مطالبات خود را به‌صورت منفرد پی‌گیری کند، تلاش و پی‌گیری آن‌ها در سیستم دولتی اثربخشی لازم را نخواهد داشت. اما وقتی به‌صورت صنفی و جمعی عمل کنیم، قطعاً اثربخشی بیشتری را شاهد خواهیم بود. ضمناً این کارگروه می‌تواند نقشه‌ی راه روشنی برای سرمایه‌گذاران جدیدی که می‌خواهند به صنعت ریلی ورود کنند، ایجاد کند. یکی از اقدامات خوبی که در این کارگروه با همکاری شرکت راه‌آهن انجام شده، در حوزه‌ی رفع موانع ماده‌ی (۱۲) بوده است که راه‌آهن این‌جا در کنار بخش خصوصی قرار گرفته و برای رفع موانع تلاش کرده است. هم‌افزایی بخش خصوصی و شرکت راه‌آهن در این زمینه بسیار خوب بوده و جای تقدیر دارد. این مدل همکاری‌ها می‌تواند تکرار شود تا شاهد افزایش سرمایه‌گذاری و شکوفایی هر چه بیشتر سرمایه‌گذاری‌ها در صنعت ریلی باشیم.

یکی از بزرگ‌ترین موانع شرکت‌ها در مسیر دستیابی به این تسهیلات، کمبود منابع است. تسهیلاتی که از محل این تبصره به شرکت‌ها تعلق می‌گیرد، محدود است و این امر فرآیند دریافت تسهیلات را مشکل می‌کند. فرآیندها و قوانینی که برای دریافت تسهیلات وضع شده، بسیار پیچیده و مشکل‌ساز است. به‌نحوی که گاه از آغاز فرآیند تشکیل پرونده تا دریافت وام، دو سال طول می‌کشد. با نرخ تورمی که اکنون وجود دارد، طولانی شدن فرآیند موجب می‌شود وقتی شرکت به تسهیلات دسترسی پیدا می‌کند، پولی که دریافت کرده، ارزش و قدرت خود را ازدست داده باشد. شرکت‌ها وقتی طرح توجیهی و FS را ارائه می‌کنند، پیش‌بینی می‌کنند ۸۰ درصد بودجه‌ی طرح را از محل تسهیلات پوشش دهند. اما فرآیند دریافت تسهیلات آن‌قدر پیچیده و طولانی است که وقتی وام را دریافت می‌کنند، ۲۰ درصد بودجه‌ی مورد نیازشان را تأمین می‌کند.

معضل دیگر این است که وقتی یک شرکت ریلی می‌خواهد تسهیلات دریافت کند و FS به بانک ارائه کند، این FS از نظر بانک در صورتی توجیه‌پذیری خواهد داشت که تمام شرایط مثبت و منفی آن سنجیده شود و یکی از شرایط مثبت، پاس کردن شروط ماده‌ی (۱۲) قانون رفع موانع تولید است. متأسفانه فقط با این مصوبه طرح توجیه‌پذیر می‌شود و موانع و شروط و تنگناهای فراوانی در این ماده‌ی قانونی وجود دارد که کار شرکت‌ها را برای دریافت تسهیلات بسیار دشوار می‌کند.



برنامه‌ی کارگروه سرمایه‌گذاری انجمن که در سال جاری شروع به فعالیت کرده است، برای رفع مشکلات شرکت‌های بخش خصوصی در این حوزه چیست؟

این کارگروه در رابطه با اقتصادی شدن حمل‌ونقل ریلی و تغییر و تحولاتی که باید در قوانین و مقررات و مصوبات ایجاد شود، فعالیت خود را آغاز کرده است. کارگروه در صدد است آن‌چه مورد نیاز این صنعت برای رشد و شکوفایی است را به‌صورت یک بسته‌ی جامع به کمیسیون

شرکت‌های خصوصی فعال در بخش ریلی از طرف راه‌آهن به بانک عامل طرف قرارداد با راه‌آهن معرفی می‌شوند و تسهیلات بانکی با سود نرخ پایین‌تر از نرخ مصوب برای این شرکت‌ها از سوی بانک در نظر گرفته می‌شود. دولت بخشی از سود تسهیلات را به عهده می‌گیرد تا این شرکت‌ها بتوانند با این تسهیلات ارزان، سرمایه‌گذاری خود را افزایش دهند و به بازدهی بالاتری برسند. در واقع به این شکل، بخش خصوصی تشویق می‌شود با توجه به این‌که بخشی از هزینه‌ی سرمایه‌گذاری به‌واسطه‌ی دولت پوشش داده شده است، سرمایه‌ی خود را وارد بخش ریلی کند و رشد و بازدهی بیشتری را در این بخش‌ها شاهد باشیم. این قانون نفع دولت را هم در پی دارد. چراکه به این طریق بخش خصوصی را وارد عرصه‌ی سرمایه‌گذاری در بخش‌های عمرانی و زیربنایی می‌کند و هزینه‌های عمرانی دولت کاهش می‌یابد.



فرآیند دریافت این تسهیلات ارزان به چه صورت است؟

متولی اجرای این تبصره در بخش ریلی، شرکت راه‌آهن است. این شرکت، بخش‌هایی که سرمایه‌گذاری در آن‌ها اولویت بیشتری دارد را اعلام می‌کند و گزینش و سهمیه‌بندی‌های شرکت‌های خصوصی برای دریافت تسهیلات تبصره‌ی (۱۸)، بر اساس این اولویت‌ها صورت می‌گیرد. مثلاً در سال‌های اخیر به دلیل اپیدمی کرونا و کمبود واگن مسافری، این بخش جزو اولویت‌ها قرار گرفت و در سال‌های قبل هم واگن باری و لکوموتیو اولویت داشت. روال تشکیل پرونده و فرآیند هم به این شکل است که شرکت‌ها بر اساس اولویت‌ها و سرفصل‌های اعلام شده، درخواست خود را همراه با طرح‌های توجیهی و FS برای دریافت تسهیلات را اعلام می‌کنند و این درخواست‌ها در دفتر اقتصاد حمل‌ونقل و سرمایه‌گذاری شرکت راه‌آهن مورد بررسی قرار می‌گیرد. شرکت‌ها باید صورت‌های مالی و مجوزها و پروانه‌های فعالیت و بهره‌برداری و سایر اطلاعات موردنیاز را نیز به دفتر اقتصاد حمل‌ونقل سرمایه‌گذاری ارائه کنند و بعد از تأیید این دفتر، نامه‌ی معرفی به بانک برای دریافت تسهیلات به شرکت داده می‌شود.



فرصت‌سوزی به دلیل ناقص بودن کردورهای ترانزیتی

حسن صدیقی
مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی شنل



۲۶

جایگاه و موقعیت استراتژیک ایران، ترانزیت را به عنوان فرصتی مناسب برای خلق ثروت و ارزش افزوده مطرح می‌کند. اما این فرصت بالقوه تاکنون است و برای به فعل درآمدن آن پیش‌نیازهایی لازم است. حسن صدیقی مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی شنل در این گفتگو چشم‌انداز ترانزیت ریلی را تشریح و مشکلات و موانع این مسیر را مورد بررسی قرار داده است.

در عمل چنین اتفاقی نمی‌افتد و اقدامات مؤثر و شایانی در حوزه‌ی ترانزیت ریلی انجام نشده است. نبود توازن بین جاده و ریل را می‌توان از این‌جا دریافت که خطوط آهن کشور بعد از انقلاب ۳ برابر شده، اما شبکه‌ی جاده‌ای و بزرگراهی و آزادراهی ما بیش از ۲۰ برابر رشد کرده است.

طبق آمارهای موجود حدود ۹۰ درصد بار ترانزیتی کشور به وسیله‌ی جاده حمل می‌شود و سهم بخش ریلی از ترانزیت صرفاً ۱۰ درصد است. این آمار علی‌رغم تأکیدات مکرر سیاست‌گذاران اقتصادی و مسؤولان حمل و نقل کشور، مبنی بر اولویت‌بخشی حمل ریلی بر حمل جاده‌ای است. اما متأسفانه

توسعه‌ی زیرساخت‌های ریلی چه تأثیری بر افزایش سهم بخش ریلی از مجموع بارهای ترانزیتی کشور خواهد داشت؟



آن‌ها می‌توان شاهد جهش در ترانزیت کشور بود. در بعد سخت‌افزاری نیز توسعه‌ی ترانزیت را نمی‌توان صرفاً محدود به توسعه‌ی خطوط ریلی دانست. موضوعات زیرساختی دیگری که اتفاقاً سهل‌الوصول‌تر و اقتصادی‌تر هستند نیز باید مورد توجه قرار گیرند. زیرساخت‌هایی همچون امکانات بارگیری و تخلیه، ترانشیپ، انبارش، بسته‌بندی، استریپ، استافینگ و خدمات لجستیکی که مکمل زنجیره‌ی حمل‌ونقل ریلی هستند، می‌تواند نقش مهمی در توسعه‌ی ترانزیت ایفا کنند.

در بعد توسعه‌ی خطوط ریلی نیز بایستی به این نکته توجه کنیم که باوجود مضیق‌ی بودجه‌ای طی سال‌های اخیر، شاهد ایجاد خطوط ریلی جدید در کشور بوده‌ایم، اما متأسفانه برخی از این خطوط فاقد توجیه اقتصادی بوده و حمل‌ونقل بار و مسافر در آن‌ها در حداقل مقدار ممکن اتفاق افتاده است. فلذا؛ اولویت‌بندی سرمایه‌گذاری در ایجاد خطوط مبتنی بر بازدهی اقتصادی، از دیگر راهکارهایی است که می‌تواند بر توسعه‌ی ترانزیت اثرگذار باشد.



پتانسیل حمل‌ونقل ریلی کشور را برای ترانزیت در کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب، چگونه ارزیابی می‌کنید؟

ترددی وجود ندارد که پتانسیل ترانزیتی کشور در حوزه‌ی ریلی، به‌شدت بالا است. ایران به لحاظ جغرافیایی جایگاه استراتژیکی در منطقه داشته و با قرار گرفتن در غرب قاره‌ی آسیا، نقطه‌ی اتصال شرق به غرب شده است. همچنین؛ کشور ما با کشورهای زیادی هم‌جوار است و به‌دلیل دسترسی به آب‌های آزاد، می‌تواند مسیر ارتباطی کشورهای محصور در خشکی به آب‌های آزاد باشد. این موقعیت و فرصت ممتاز، به‌خودی‌خود نمی‌تواند موجب مزیت ما باشد و ضمناً تا ابد باقی نمی‌ماند. چرا که می‌بینیم کشورهای رقیب در حال تعریف کریدورهای جایگزین هستند و اگر در زمینه‌ی ترانزیت اقدامات و سرمایه‌گذاری‌های ما به‌سرعت عملیاتی نشوند، ما از مسیرهای ترانزیتی کنار گذاشته می‌شویم.

وقوع جنگ بین روسیه و اوکراین، توجه روسیه را به کریدورهای عبوری از ایران افزایش داده و فرصت مناسبی برای ما ایجاد کرده است که بخشی از ترانزیت بار بین روسیه و جنوب شرق آسیا را به کریدورهای ترانزیتی کشورمان سوق دهیم. اما همان‌طور که پیش‌تر متذکر شدم، یکی از مهم‌ترین کریدورهای ما یعنی کریدور شمال - جنوب نواقصی دارد که نمی‌توانیم از این فرصت به نحو احسن استفاده کنیم.

شرقی می‌تواند دارای توجیه بیشتر شود که مسیر زاهدان به تربت حیدریه متصل شده و از این طریق فاصله‌ی ریلی به میزان معناداری در مسیر چابهار به کشورهای افغانستان و حوزه‌ی CIS کاهش می‌یابد.

کریدورهای شرقی - غربی کشور هم نواقصی دارد. شبکه‌ی ریلی ما از سرخس به رازی فعال است. اما نباید فراموش کنیم که ما بیشترین صادرات را به کشور عراق با حدود ۲۰ میلیون تن در سال دارا هستیم. اما سهم بخش ریلی از این صادرات صفر است. همچنین؛ درآینده، چه از کشور پاکستان و چه از سوی کشورهای CIS، کالاهای زیادی می‌تواند به عراق و سوریه ترانزیت شود. اما تکمیل نشدن این کریدور اثر منفی بر ترانزیت کالا در کشور به جا گذاشته است. اتصال ریلی شلمچه - بصره که مسافتی حدود ۳۲ کیلومتر است، می‌تواند کریدور ترانزیتی شرقی - غربی کشور را فعال کند که در این زمینه علی‌رغم اعلام آمادگی بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری و اجرای پروژه، اقدام مؤثری از سوی متولیان صورت نپذیرفته است. اتصال خط آهن از کرمانشاه به پایانه‌ی مرزی خسروی نیز جزو اقداماتی است که برای تکمیل کریدورهای ترانزیتی شرقی - غربی کشور می‌تواند حائز اهمیت بوده و ترانزیت و صادرات به کردستان عراق و منطقه‌ی شمالی عراق را تسهیل کند.

همچنین؛ در کریدور شرقی - غربی، اتصال ریلی به افغانستان و شهرهای مهم هرات و کابل و فراهم آوردن شرایط بهره‌برداری کامل از آن به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مقاصد صادراتی و ترانزیتی کشور، بایستی مورد توجه قرار گیرد. لازم به ذکر است پروژه‌ی خط ریلی از مرز «شمتیخ» تا ایستگاه «روزنک»، علی‌رغم افتتاح صورت گرفته، در حال حاضر به دلیل تخریب ناشی از جنگ داخلی افغانستان، غیرقابل بهره‌برداری است.



توسعه‌ی ترانزیت ریلی فقط با توسعه‌ی شبکه و خطوط ریلی امکان‌پذیر است، یا مباحث دیگری هم در این موضوع باید مورد توجه قرار گیرد؟

بدون شک علاوه بر مباحث سخت‌افزاری، موضوعات نرم‌افزاری نیز در توسعه‌ی ترانزیت می‌تواند تأثیرات قابل توجه و در برخی موارد حتی بیشتر از موضوعات سخت‌افزاری اثر داشته باشند. مشکلات نرم‌افزاری چون؛ ضعف دیپلماسی حمل‌ونقل، نبود پایبندی کامل به توافقنامه‌های دو یا چند جانبه از سوی کشورهای متعاقد، تعدد نهادهای دخیل در حوزه‌ی ترانزیت، اجرا نشدن کامل سیاست پنجره‌ی واحد تجارت فرامرزی، چابک نبودن فرآیندها (به‌ویژه در پایانه‌های مرزی و...)، ازجمله موضوعاتی هستند که در صورت رفع یا کاهش

بنابراین؛ در یک نگاه کلی می‌توان دریافت توسعه‌ی زیرساخت‌های جاده‌ای به‌شدت از زیرساخت‌های ریلی پیشی گرفته است. این اتفاقی است که در عموم کشورهای کمتر توسعه یافته شاهد آن هستیم. به این معنی که در این کشورها توجه و سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی سهم کمتری در مقایسه با حمل‌جاده‌ای داشته و متأسفانه کشور ما نیز از این موضوع مستثنی نبوده است.

طبیعتاً ما هر چه زیرساخت‌های ریلی خود را تقویت کنیم و سرمایه‌گذاری‌های لازم را در این حوزه بر اساس مطالعات فنی و اقتصادی و نیازهای واقعی صورت دهیم، سهم بیشتری از ترانزیت بار را به‌سوی خطوط ریلی سوق خواهیم داد. در حال حاضر وجود برخی نواقص زیرساختی در کریدورهای ریلی ترانزیتی مشکل‌ساز و فرصت - سوز و باعث کاهش سهم ریلی در قیاس با جاده‌ای در حوزه‌ی ترانزیت شده است.

به‌عبارت دیگر، مشتریان و صاحبان بار برای انتخاب بین شیوه‌ی حمل، عموماً سه موضوع مهم نرخ حمل بار، ترانزیت تایم و ایمنی محموله را بررسی کرده و تصمیم به انتخاب شیوه‌ی مناسب حمل برای محموله‌های خود می‌کنند. بدیهی است ضعف و یا نقصان زیرساخت ریلی، می‌تواند منجر به افزایش هزینه و زمان حمل به دلیل ضرورت استفاده از خدمات حمل ترکیبی، ترانشیپمنت، تخلیه و بارگیری در برخی از کریدورهای ریلی شود. خدمات مذکور در برخی موارد حتی می‌تواند منجر به خسارت کیفی و بعضاً کمی به بار شود. لذا؛ ضعف در زیرساخت‌های ریلی صاحبان کالا را به سمت حمل جاده‌ای سوق داده و این مشکلات باعث می‌شود بخش خصوصی ریلی در برخی مسیرها در برابر جاده‌ای امکان رقابت نداشته باشد.



کریدورهای ترانزیتی ما در حال حاضر چه وضعیتی دارند؟

کریدور شمال - جنوب (INSTC) به طول ۷ هزار ۴۰۰ کیلومتر که از هلسینکی فنلاند شروع و به دهلی‌نو در هند متصل می‌شود، حد فاصل رشت - آستارا به‌طور حدودی ۱۶۴ کیلومتر هنوز تکمیل نشده و این موضوع سبب شده است این کریدور در بسیاری از پروژه‌های حمل ریلی در مسیر ایران، از نظر اقتصادی و عملیاتی توجیه نداشته باشد و صاحبان کالا ترجیح می‌دهند به‌جای استفاده از حمل ترکیبی در حد فاصل مذکور، مسیر ترانزیتی ایران را با جاده طی کنند.

این کریدور در شاخه‌ی غربی از رشت تا بندرعباس تکمیل شده است. لیکن؛ در شاخه‌ی شرقی این کریدور (از زاهدان تا چابهار)، هنوز اتصال ریلی برقرار نشده است. همچنین؛ در صورتی شاخه‌ی



تعرفه‌ی حمل بارهای ترانزیتی چه تأثیری بر سهم حمل‌ونقل ریلی در این حوزه دارد؟ آیا تعرفه‌گذاری‌ها اصولی و در راستای توسعه‌ی ترانزیت ریلی بوده است؟

تعرفه یکی از مهم‌ترین مباحث در توسعه‌ی ترانزیت است. چراکه قیمت حمل بار برای مشتریان در انتخاب مد حمل‌ونقل بسیار مورد توجه قرار می‌گیرد. تعرفه‌گذاری‌هایی که برای ترانزیت در کشور ما انجام شده در برخی مسیرها و کالاها بسیار مناسب بوده است. اداره‌ی کل بازرگانی خارجی راه‌آهن اقدامات خوبی در این زمینه انجام داده و به‌عنوان مثال پروتکل خوبی با کشور ترکیه امضا و قیمت‌ها در سمت ایران عموماً دارای توجیه اقتصادی شده است. اما ترکیه در برخی موارد برخلاف این پروتکل هزینه‌هایی را به شرکت‌های ریلی تحمیل می‌کند که عملاً موجب از بین رفتن توجیه اقتصادی حمل بار برای شرکت‌های ریلی می‌شود. متأسفانه کشور ترکمنستان نیز در حوزه‌ی تعیین تعرفه‌ها مناسب و هماهنگ با راه‌آهن ج.ا.ا عمل نکرده و این موضوع بر فعالیت ترانزیتی و بین‌المللی شرکت‌های ریلی تأثیر منفی می‌گذارد. در خصوص تعرفه، بهتر آن است با توجه به

متغیرهای محیطی زیاد و اثرگذار بر تصمیم صاحبان کالا، مکانیسمی برای تعرفه‌گذاری تعریف کنیم که منعطف و چابک بوده و با رصد مستمر متغیرهای مؤثر بر تصمیمات متقاضیان خدمات حمل‌ونقل ریلی، از جمله؛ وضعیت بازار حمل بار، شرایط کشورهای همسایه، نرخ حمل بار در جاده و ... بتواند با تعرفه‌گذاری مناسب ضمن حفظ منافع شرکت‌های ریلی، مزیت حمل بار به‌وسیله‌ی ریل را به همراه داشته باشد.



چه موانع بیمه‌ای و گمرکی بر سر راه ترانزیت ریلی وجود دارد؟

مهم‌ترین موضوعی که در بحث‌های بیمه‌ای بر ترانزیت اثرگذار است، موضوع بن بیمه است. این اواخر ما معضلی را شاهد بودیم که شرکت‌های بیمه‌ای که با گمرک قرارداد داشتند و بیمه‌ی ترانزیت را انجام می‌دادند، توافقاتشان با گمرک دچار مشکل شده بود و این مشکلات به شرکت‌های ریلی هم تسری پیدا کرد و این شرکت‌ها هم نمی‌توانستند بن‌گذاری را انجام دهند. امیدواریم گمرک و شورای عالی بیمه با افزایش شرکت‌های بیمه‌ای فعال در حوزه‌ی ترانزیت، انحصار کنونی چند شرکت بیمه‌ای که در حال حاضر در این بازار فعالیت می‌کنند را از بین ببرند و فضا را برای شرکت‌های ریلی

مساعدتر کنند. موانع گمرکی همواره جزو دغدغه‌های شرکت‌های حمل از جمله شرکت‌های ریلی در حوزه‌ی ترانزیت محسوب می‌شود و تعدد دستورالعمل‌های گمرکی، همواره موجب سردرگمی شرکت‌ها است. ناهماهنگی بین واحدهای مختلف در پایانه‌ی مرزی هم مشکلات شرکت‌ها را مضاعف می‌کند. چنانچه پنجره‌ی واحد تجارت فرامرزی که گمرک متولی آن است به شکل جدی‌تری اجرایی شود، رویه‌های گمرکی با سرعت و سهولت بیشتری انجام می‌شود و جریان حمل‌ونقل هم سریع‌تر و بهتر می‌شود و بازرگانان و ذی‌نفعان از آن منتفع خواهند شد.

نکته‌ی پایانی این‌که، شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی طبق تبصره‌ی (۲) ماده‌ی (۹۸) آیین‌نامه‌ی اجرایی قانون امور گمرکی، نیاز به تضمین و بن‌گذاری ندارند. به عبارت دیگر، طبق قانون در رویه‌ی ترانزیت خارجی، کلیه‌ی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی که مجوز از وزارت راه و شهرسازی دارند، بایستی سپرده‌ی تضمین در حد تعرفه‌ی کالای مجاز بگذارند. اما شرکت‌های ریلی که کالای خود را با راه‌آهن حمل می‌کنند، از این رویه مستثنی شده و می‌توانند به‌جای این تضمین تعهد بدهند. اما متأسفانه با وجود این که سال‌هاست این موضوع تصویب شده و قانونی است، از سوی گمرک ج.ا.ا به مرحله‌ی اجرا در نمی‌آید.





به نام خدا باسینا ریل پارس، فراتر از پهنه پارس

مشتریان مادر بخش حمل و نقل شریکی قابل اعتماد می خواهند.
هدف ما ارائه خدمات حمل و نقل ریلی توأم با اطمینان و
آسودگی خاطر، برای شرکای تجاری است و با تحویل به موقع و
مطمئن امروز ضمانت توفیقات فردای آنها خواهیم بود.
موفقیت شریک تجاری ما، موفقیت ماست.

انواع واگن

- ۱- واگن لیه بلند.
- ۲- واگن مخزن دار حمل مواد نفتی و روغنی.
- ۳- واگن مخزن دار حمل مواد شیمیایی.
- ۴- واگن مسقف.



سینا ریل پارس
SINA RAIL PARS

سینا ریل پارس
SINA RAIL PARS

معرفی:

شرکت حمل و نقل سینا ریل پارس با در اختیار داشتن بیش از ۱۵۰۰ دستگاه واگن در زمینه خدمات حمل ریلی داخلی و بین المللی (ترانزیتی، صادراتی و وارداتی) محصولات زیر فعالیت دارد:

- ۱- انواع مواد معدنی و قله شامل سنگ آهن، گندله، ککسستره، آهن و...
- ۲- انواع محمولات نفت، پتروشیمی، مازوت، نفت گاز و...
- ۳- انواع محمولات شیمیایی، اسید سولفوریک و سود مایع و...
- ۴- انواع روغن صنعتی و خوراکی.
- ۵- انواع محمولات قله ای ملند گندم و سیمان کیسهای.

ایران، تهران، بزرگراه شهید ستاری شمال،
نیش بلوار فردوس شرق، پلاک ۴۰، ساختمان
سینا، طبقه سوم، واحد ۱۰

☎ ۰۲۱-۴۶۱۰۰۹۸۰-۹

☎ ۱۴۸۱۹۴۳۹۴۱

🌐 WWW.SRPT.IR

✉ INFO@SRPT.IR

📧 MARKETING@SRPT.IR

حمل داخلی

۱- واگن لیه بلند

۲- واگن مخزن دار
نفتی و روغنی

۳- واگن مخزن دار
حمل شیمیایی

۴- واگن مسقف

حمل بین المللی

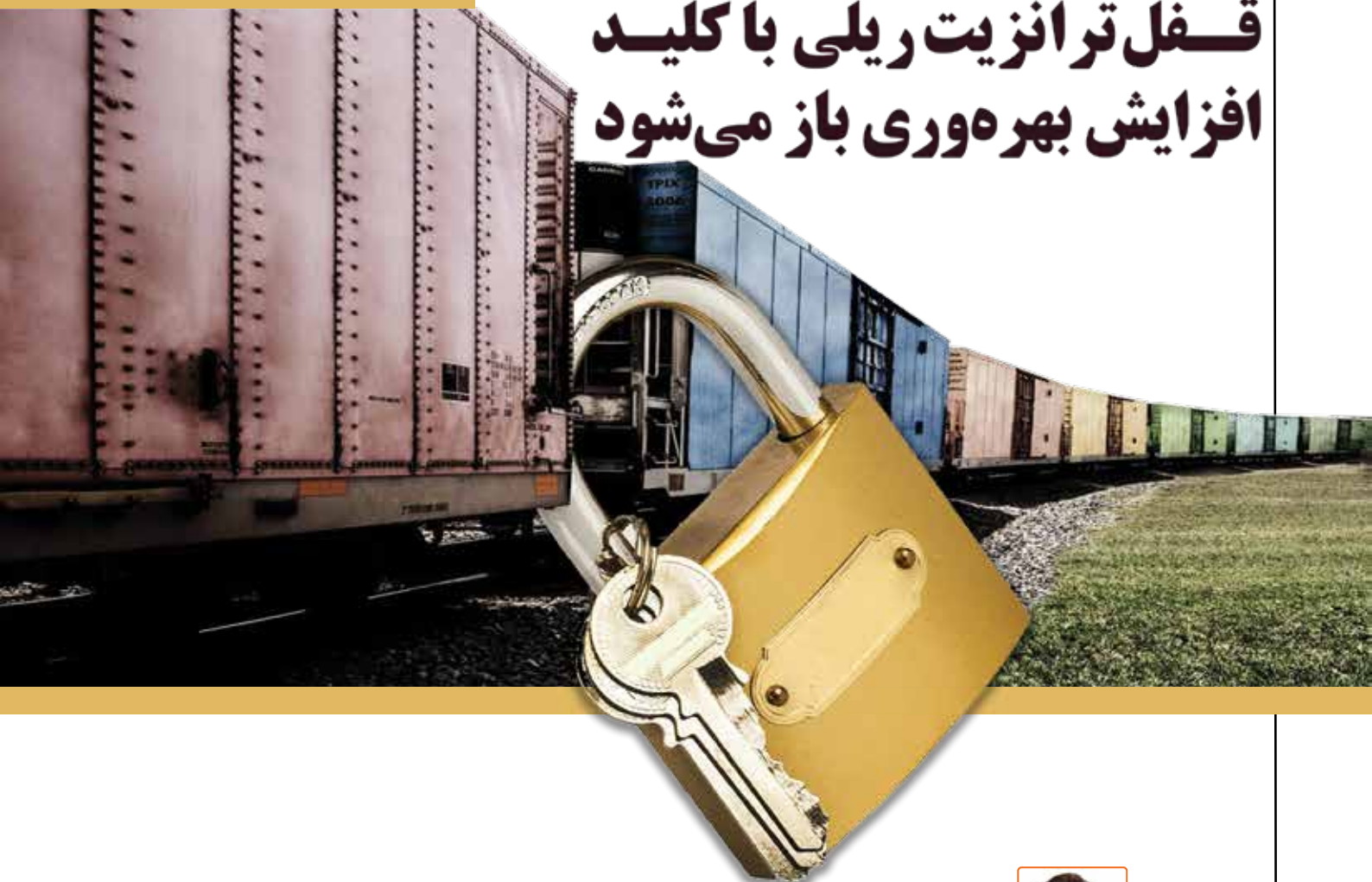
۱- ترانزیتی

۲- صادراتی

۳- وارداتی

فعالیت های حمل شرکت

قفل ترانزیت ریلی با کلید افزایش بهره‌وری باز می‌شود



علی ضیایی
مدیر اندیشکده‌ی حمل و نقل ایران



توجه به احداث زیرساخت‌های جدید و تکمیل کریدورها برای توسعه‌ی ترانزیت ریلی بسیار ضروری است. اما ترانزیت ریلی صرفاً با گسترش شبکه و تجهیزاته‌ی سخت‌افزاری شکوفا نمی‌شود. «علی ضیایی» مدیر اندیشکده‌ی حمل و نقل ایران در گفتگو با ندای حمل و نقل ریلی، توجه به بهره‌وری را کلید اصلی توسعه‌ی ترانزیت ریلی در کشور می‌داند.



بخش ریلی چه سهمی در ترانزیت دارد و چه چشم‌اندازی پیش روی ترانزیت ریلی کشور است؟

جابه‌جایی بار ترانزیتی از طریق جاده، گاهی اوقات صرفه و توجه اقتصادی ندارد و حاشیه‌ی سود آن بسیار پایین است و حتی گاهی زیان ایجاد می‌کند. ترانزیت ریلی در یک نگاه کلی به دلیل پایین بودن هزینه‌های سوخت و به‌صرفه بودن حق دسترسی، بسیار اقتصادی‌تر است و اقتصاد ملی ما از آن نفع بیشتری می‌برد. اما نکته اینجاست که ترانزیت ریلی باید برای صاحبان بار جذابیت داشته باشد و بتواند نیازهای آن‌ها را به‌طور کامل پوشش دهد. واضح است که ریل ما اکنون این جذابیت را ندارد و ناکارآمد است. می‌دانیم که بهره‌وری شبکه‌ی راه‌آهن ما بسیار پایین است و ظرفیت خطوط راه‌آهن، پوشش و زیرساخت‌های آن از نظر صنعتی، معدنی، انرژی و موقعیت استراتژیک ترانزیتی، با موقعیت و پتانسیل کشور تناسب ندارد. چشم‌اندازی که اکنون در حوزه‌ی ترانزیت ریلی پیش رو داریم، به‌دلیل از دست رفتن فرصت‌هایی که داریم چندان مناسب نیست، اما اگر رویکرد خود را متحول کنیم و روی ترانزیت ریلی به‌عنوان یکی از بهترین ابزارهای توسعه‌ی کشور تمرکز و سرمایه‌گذاری لازم را انجام دهیم، این چشم‌انداز به‌شدت مثبت خواهد بود.

بخش اعظم ترانزیتی که در حال حاضر در کشور ما انجام می‌شود، از طریق جاده است. جاده، سهم اصلی ترانزیت را به این دلیل در اختیار گرفته است که زیرساخت‌های ریلی کشور ما به‌اندازه‌ی کافی توسعه پیدا نکرده‌اند. در واقع نامتوازن بودن شدیدی که در حمل و نقل جاده‌ای و ریلی کشور وجود دارد، فرصت‌های ترانزیتی را از کشور ما سلب کرده است. در صورت سرمایه‌گذاری اصولی و تکمیل زیرساخت‌ها، شاهد منتقل شدن حمل و نقل از جاده به ریل خواهیم بود و مزیت‌های موجود در حمل و نقل ریلی، این مدل از جابه‌جایی بار را برای صاحبان کالا جذاب‌تر خواهد کرد.

بارهای ترانزیتی که اکنون از جاده‌های ما عبور می‌کنند، با تمام تلاش‌هایی که برای ممانعت استفاده از سوخت ارزان انجام گرفته است، بازهم به هر شکل تا اندازه‌ای از یارانه‌ی سوخت بهره‌مند می‌شوند. از نظر اقتصاد ملی،

کشور دچار خسارت می‌شود. این نگاه‌ها باید اصلاح شود و رویکردهای فنی و کارشناسی در حوزه ریلی جایگزین رویکردها و فشارهای سیاسی شود.

پتانسیل حمل‌ونقل ریلی کشور را برای ترانزیت در کریدورهای شمال- جنوب و شرق- غرب چگونه ارزیابی می‌کنید؟

پتانسیلی که ما اکنون در کریدورها داریم، با توجه به بازار و بهره‌وری فعلی بسیار پایین است. در کریدور شمال- جنوب، نهایتاً بتوانیم ۵ میلیون تن ظرفیت بار ترانزیتی را افزایش دهیم و نکته اینجاست که ممکن است همین حد افزایش ظرفیت بار ترانزیتی در این کریدور، به حمل بار داخلی ما صدمه بزند. در کریدور شرق- غرب نیز اکنون در بهترین حالت بین ۳ تا ۵ میلیون تن ظرفیت افزایش بار ترانزیتی داریم. اگر سیستم بهره‌برداری خود را تغییر و بهره‌وری را افزایش دهیم، این ارقام تا ۲۵ میلیون تن هم قابل افزایش است. اما چنین تحولی نیازمند این است که توجه خاصی به مقوله‌ی نرم‌افزار و بهره‌وری صورت گیرد.

در مورد تعرفه‌های ترانزیت ریلی نقطه‌نظری دارید؟

تعرفه بحث مهمی است و از منظر یک تاجر ترانزیتی، اولین اولویت زمان است و بعد هزینه و امنیت تعیین‌کننده خواهد بود. در راه‌آهن نقطه نظرات متفاوتی درباره‌ی هزینه‌ها وجود دارد و برخی هزینه‌ها مثل تعرفه‌های ترانزیت به‌صورت توافقی بین کشورها تعیین می‌شود. به نظر من هزینه‌ها در حال حاضر تقریباً مناسب است. اما بعضی از فعالان حوزه معتقدند هزینه‌ها بالا است و می‌توان هزینه‌ها را کاهش داد تا بازار رقابتی‌تری را شاهد باشیم. امسال در اردیبهشت‌ماه تعرفه‌ها افزایش داشت و بخشی از فعالان ترانزیتی کشور معتقدند این افزایش مزیت‌های رقابتی را در ترانزیت ریلی کاهش داده است.

آیا فرآیندهای بروکراتیک در حوزه ترانزیت ریلی مناسب است؟

موانع بیمه‌ای و گمرکی و مرزی که در یک جمع‌بندی می‌توان آن‌ها را موانع بروکراتیک نامید، به‌شدت در ترانزیت ریلی دست‌وپا گیر است و این موانع محدود به حوزه ریلی نیست و حوزه جاده‌ای هم در این زمینه با موانع جدی مواجه است. فرآیندهای گمرکی و مجوزها هنوز در ابتدای‌ترین روش‌ها انجام می‌شود و عامل زمان و امنیت را تحت تأثیر قرار می‌دهد و کریدورهای ما را از مطلوبیت خارج می‌کند. ما باید به‌سوی کریدور سبز حرکت کنیم که فرآیندها در این مدل به‌شدت تسهیل شود و موانع به حداقل برسد تا بار ترانزیتی با سهولت و سرعت از کشور عبور کند.

چالش اصلی ترانزیت ریلی کشور از نظر شما چیست و چه عاملی موجب می‌شود نتوانیم از همین شبکه‌ی موجود به اندازه‌ی مطلوب استفاده کنیم؟

مشکل اصلی ترانزیت ریلی ما نبود بهره‌وری است. این درست است که ما معضل سخت‌افزار و زیرساخت و تکمیل نبودن کریدورها را داریم. اما نبود بهره‌وری و ضعف نرم‌افزاری و مدیریتی موجب می‌شود از همین شبکه‌ی ریلی و زیرساخت‌هایی که برای آن سرمایه‌گذاری کلانی هم انجام شده است، نتوانیم به‌خوبی استفاده کنیم. بهره‌وری ریلی ما نسبت به میانگین جهانی نصف تا یک‌سوم است و نسبت به کشورهای پیشرفته، وضعیت ما بدتر هم هست. اگر ما در بعضی از خطوط موجود بهره‌وری را به میانگین جهانی برسانیم، به‌مثابه آن است که یک خط ریلی جدید احداث کرده‌ایم. در حوزه زیرساخت اتصال‌های خوبی داریم و اتصال ریلی شمال و جنوب ما برقرار شده است. اما می‌توانیم اتصال‌های بهتری داشته باشیم. مثلاً اگر شبکه‌ی ریلی ما از غرب دریای خزر و از طریق کشور آذربایجان به روسیه متصل شود، بازار ترانزیتی جدیدی برای ما گشوده می‌شود که فرصت‌های بسیار خوبی برای ما ایجاد می‌کند. ضمناً اگر منطقه‌ی CIS را از طریق راه‌آهن چابهار- سرخس مستقیماً به دهانه‌ی دریای عمان و اقیانوس هند متصل کنیم، بار ترانزیت ریلی فوق‌العاده‌ای را جذب خواهیم کرد. چنین زیرساخت‌هایی می‌تواند به ترانزیت ریلی ما کمک کند. اما به شرط آن که روش‌های سنتی مدیریتی و اداره‌ی شبکه را به شیوه‌های نوین تبدیل کنیم و بهره‌وری را افزایش دهیم.

آیا نگاه مسؤولان اقتصادی و سیاسی به حمل‌ونقل و ترانزیت ریلی نیاز به اصلاح ندارد؟

دقیقاً ما در همین بحث نیاز به تغییر رویکرد داریم. متأسفانه بسیاری از مسؤولان سیاسی و اقتصادی ما دیدگاه صحیحی درباره‌ی حمل‌ونقل ریلی خصوصاً در حوزه زیرساخت ندارند و با سیاست‌گذاری‌ها یا فشارهای سیاسی، بهره‌وری را از شبکه‌ی ریلی می‌گیرند و سرمایه‌گذاری‌ها در این بخش را به سمت و سویی می‌برند که نه تنها به نفع ترانزیت ریلی نیست، بلکه باعث هدر رفت سرمایه‌ها می‌شود. در حال حاضر بخشی از شبکه‌ی ریلی ما که تقاضای بالایی برای آن وجود دارد و پتانسیل ترانزیتی ما را به‌شدت افزایش می‌دهد، روی زمین مانده است. اما با فشار سیاسیون در نقاطی از کشور شبکه‌ی ریلی توسعه پیدا کرده است که اصولاً برای آن تقاضایی وجود ندارد. در غرب و شمال غرب کشور می‌توان این وضعیت را به‌وضوح دید که فشارهای سیاسی برخی خطوط ریلی را ایجاد کرده، اما این خطوط در بعضی نقاط، مبدأ و مقصد بار و حتی مسافر نیستند. برعکس، در شرق کشور که ما انباشت باری معدنی و صنعتی قابل توجهی داریم، راه‌آهن گسترش مناسبی پیدا نکرده است و بارها روی جاده حمل می‌شود و به ازای هر تن- کیلومتر باری که به‌جای ریل روی جاده حمل می‌شود،

تحقق قطار برقی تهران - مشهد با فرصت دادن به شرکت‌های داخلی



۳۲

عباس قربانعلی بیک،
کارشناس حوزه‌ی ریلی



معاون اسبق برنامه‌ریزی و امور بین‌الملل راه‌آهن عنوان کرد:

برقی کردن راه‌آهن تهران - مشهد، با وجود مزیت‌های غیر قابل انکاری که برای راه‌آهن و مسافران به دنبال دارد و تلاش‌های فراوانی که برای شروع آن به‌عمل آمده، هنوز به مرحله‌ی اجرا درنیامده است. عباس قربانعلی بیک، معاون اسبق برنامه‌ریزی و امور بین‌الملل راه‌آهن ضمن برشمردن مزیت‌های این طرح، بهترین راهکار برای اجرای آن را فرصت دادن به شرکت‌های داخلی می‌داند.

ما این مدل را حدود ۱۲ - ۱۳ سال قبل در برقی کردن قطار تبریز - آذرشهر انجام دادیم. بنابراین؛ تجربه و الگوی این کار در مقیاس کوچک‌تر را داریم. بهتر است با توجه به حجم این پروژه کار را به بخش‌های مختلف تفکیک کنیم و هر بخش به عهده‌ی پیمانکار جداگانه گذاشته شود که به‌عنوان مثال برقی کردن خط با یک یا چند پیمانکار انجام شود و لکوموتیو با پیمانکار دیگری ساخته شود و کلیت کار هم به‌وسیله‌ی شرکت دیگری مدیریت شود و به‌صورت هماهنگ پیش برود.

در سال ۱۳۸۶ ما مناقصه‌ای برای این کار انجام دادیم و در سال ۱۳۸۷ هم برنده‌ی مناقصه که کنسرسیوم شرکت‌های ایرانی و اروپایی بود، تعیین شد که به دلیل اعمال سلاقی مدیریتی و رد صلاحیت نادرست، یکی از شرکت‌کنندگان با دخالت سازمان بازرسی کل کشور ابطال گردید.

سال ۱۳۹۲ نیز پس از مدتی کار از سوی یک گروه اقتصادی در قالب سرمایه‌گذاری BOT، به‌صورت ترک تشریفات مناقصه به یک شرکت چینی واگذار شد. همانند که این کار نهایتاً با وجود رسیدن به نقطه‌ی قرارداد، طرف چینی ۵ سال ما را معطل کرد و سرانجام هم پا پس کشیدند.

در آن مقطع ما لکوموتیو و خط برقی را ادغام کردیم و کل پروژه را یکدست و یکپارچه دیدیم. من این مدل را در شرایط کنونی مناسب نمی‌بینم. مگر آن که یک کنسرسیوم بزرگی از شرکت‌های توانمند داخلی پای کار بیایند. آن مدلی که به نظر من با شرایط فعلی هماهنگی بیشتری دارد، تفکیک پروژه به بخش‌های کوچک‌تر و سپردن آن به پیمانکاران داخلی است. پیمانکاران داخلی را هم نباید بدون ارزیابی و تجربه‌ی قبلی وارد این پروژه کنیم.

شرکت‌های داخلی توانمندی و تجهیزات و دانش فنی لازم را برای این کار دارند؟

شاید در ابتدای امر آمادگی و توانمندی کامل را نداشته باشند. بنابراین؛ ما می‌توانیم پروژه‌های کوچک مقیاس دیگر مثل برقی کردن آذرشهر - مراغه یا تهران - پرنس و ... را به آن‌ها واگذار کنیم، تا آن‌جا تجربه اندوزی کنند و توانمند شوند و بعد تهران - مشهد را به چند بخش تفکیک کنیم و به پیمانکاران صاحب تجربه‌ای که رشد و صلاحیت آن‌ها را در پروژه‌های کوچک‌تر قبلی دیده‌ایم، واگذار کنیم. در حال حاضر تصور نمی‌کنم پیمانکاران ما صاحب چنین تجربه‌ای باشند. اما شرکت‌های داخلی اعلام آمادگی کرده‌اند و باید به آن‌ها فرصت داد. من معتقدم توانایی لازم در شرکت‌های ما به‌صورت بالقوه وجود دارد. خط متروی کرج به هشتگرد را شاید بتوان نوعی تمرین به‌شمار آورد که توسط پیمانکاران داخلی انجام شده است و قطعاً اگر پروژه‌های کوچک مقیاس دیگری به آن‌ها سپرده شود، توانمندتر می‌شوند و نهایتاً می‌توانند برقی‌سازی خط آهن تهران - مشهد را هم در صورتی به بخش‌های کوچک‌تر تقسیم و تفکیک شود به‌خوبی انجام دهند.

چه مزیت‌هایی در پروژه‌ی برقی‌سازی راه آهن تهران - مشهد وجود دارد که این پروژه را حائز اهمیت کرده است؟

اولین نکته این که هدف اصلی برقی کردن راه آهن تهران - مشهد، کاهش هزینه‌ها است. در این راستا نقطه‌ی سربه‌سر که ظرفیت برتری اقتصادی برقی کردن را نشان می‌دهد، تعریف شده است. در واقع حمل‌ونقل مسافر راه آهن تهران - مشهد سال‌هاست که از نقطه‌ی سربه‌سر گذشته و برقی کردن این خط به‌وضوح توجیه‌پذیری اقتصادی دارد. برآوردها نشان می‌دهد صرفه‌جویی مستقیم سال اول بهره‌برداری از این پروژه، حدود یک میلیارد دلار خواهد بود. صرفه‌جویی سالانه‌ی صدها میلیون دلار سوخت نیز بحث بعدی است که به توجیه اقتصادی بیشتر این طرح می‌انجامد. مطلوبیت این کار برای مسافران از بُعد وقت و هزینه هم امتیاز دیگر آن است. از سوی دیگر، وابستگی به‌مراتب کمتر لکوموتیو برقی نسبت به دیزلی و آماده‌به‌کاری لکوموتیو برقی نسبت به دیزلی را هم نباید از یاد برد.

قابلیت اعتماد قطار برقی از دیزل بیشتر است و در مقابل هزینه‌ی نگهداری قطار برقی هم خیلی کمتر است که البته هزینه‌ی نگهداری خط برقی به آن اضافه می‌شود. این موارد دست‌به‌دست هم می‌دهد که مزیت قطار برقی نسبت به قطار دیزلی به نحو غیر قابل چشم‌پوشی در این مسیر بیشتر باشد و اگر این پروژه و پروژه‌هایی از این دست که توجیه اقتصادی دارند، عملیاتی شوند، سوبسید بخش مسافری را در حوزه‌ی ریلی کاهش می‌دهند و راه آهن را از بحران نای تراری درآمدها و هزینه‌ها نجات خواهند داد.

به نظر شما این پروژه بهتر است به‌وسیله‌ی پیمانکاران داخلی انجام شود، یا شرکت‌های خارجی به کار گرفته شوند؟

واگذاری این طرح به شرکت‌های خارجی با توجه به مشکلاتی که در حال حاضر با آن مواجهیم، مثل تحریم‌ها و کمبود منابع و نبود طرف‌های قابل اتکا که اکنون حاضر به همکاری باشند، چندان امکان‌پذیر به نظر نمی‌رسد. بهترین و در دسترس‌ترین گزینه با این شرایط، اجرای این پروژه به‌وسیله‌ی شرکت‌ها و پیمانکاران داخلی است. نکته‌ای که باید مد نظر قرار گیرد این است که باید کمک کنیم پیمانکاران داخلی برای اجرای این پروژه صاحب تجربه شوند و رشد کنند. رهبری هم اخیراً در بیانات خود گفتند؛ باید به شرکت‌های بخش خصوصی و شرکت‌های دانش‌بنیان فرصت رشد بدهیم.

برقی‌سازی راه آهن تهران - مشهد بهتر است با چه مدلی به اجرا درآید؟

برای تأمین مالی این پروژه چه راهکاری وجود دارد؟

راهکار مناسب برای تأمین مالی برقی کردن قطار تهران-مشهد وجود دارد. اما این راهکار نیازمند عزم و اراده‌ی جدی سیاست‌گذاران برای اجرای این پروژه است. ما یک بار برای این پروژه به منابع خارجی متکی شدیم و دیدیم که چینی‌ها نهایتاً کار را به سرانجام نرساندند. بنابراین؛ باید به تناسب کار عظیمی که قرار است انجام شود، لازم است روش تأمین مالی منعطف و متکی به داخل را هم برای آن تعریف کنیم.

برای حضور شرکت‌های چینی در این پروژه چه راهکاری وجود دارد؟

با توجه به سفر رییس محترم جمهور به چین و فرصت‌های ایجاد شده، می‌توان از شرکت‌های چینی برای تأمین برخی تجهیزات خط برقی و حتی پیمانکاری و نیز تأمین ناوگان خودکشش با سرعت ۲۵۰ نیز با ملاحظاتی استفاده کرد. در تأمین لکوموتیوهای برقی مسافری هم چین قابلیت‌هایی دارد. ولی تجربه‌ی عملی و گسترده‌ی ساخت لکوموتیوهای مسافری سرعت ۲۰۰ ندارد که آن هم به‌دلیل جهش بزرگ ایشان و رویکرد توسعه‌ی زیرساخت راه‌آهن سریع‌السير از دو دهه‌ی گذشته به این‌طرف بود. البته نباید فراموش کنیم که لکوموتیوهای باری چین هم‌اکنون در تراز بهترین‌ها در جهان قرار دارد.

با اجرای این پروژه چه سرعتی را از این قطار برقی باید انتظار داشته باشیم؟

گزارش‌هایی که از رکوردشکنی قطارهای سریع‌السير در برخی کشورهای جهان مثل چین یا سوئد یا فرانسه در شبکه‌های اجتماعی و رسانه‌ها می‌بینیم، نباید انتظارات ما از قطار برقی تهران-مشهد را به شکل غیر واقع‌بینانه درآورد. این درست است که سرعت حدود ۶۰۰ کیلومتر در ساعت برخی کشورها به ثبت رسیده است. اما حداکثر سرعت عملیاتی قطار سریع‌السير در دنیا به‌صورت استثنا از ۳۵۰ کیلومتر در ساعت، در کشور چین فراتر رفته است.

هدف ما هم در ایران با برقی کردن خط موجود رسیدن به سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت بوده است. اما با این قید که بهره‌برداری را با سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت (قابلیت فعلی خط و ناوگان) شروع کنیم. به این ترتیب ظرف ۲ تا ۳ سال می‌توانیم به‌سرعت حدود ۲۰۰ کیلومتر در ساعت و بعد از این که قطارهای خودکشش وارد این مسیر شدند، به‌سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت برسیم. راه‌آهن تهران-مشهد اگر بخواهد سرعت‌های بیشتری پیدا کند و قطار سریع‌السير با سرعت ۳۵۰ کیلومتر در ساعت داشته باشیم، باید خط مستقل دیگری برای آن در نظر بگیریم و آن هم در فازهای مختلف باید انجام شود. این کار طی یک دهه انجام شدنی است. اما باید اراده‌ی لازم برای آن وجود داشته باشد. به هر شکل ابتدا باید راه‌آهن برقی را عملیاتی کنیم و بعد بر بستر این راه‌آهن، قطار سریع‌السير را هم راه‌اندازی کنیم. در غیر این صورت باید سرمایه‌گذاری هنگفتی را برای ۳ دهه متوقف و بی‌ثمر نگاه داریم.





سامانه پارسا

پاسخگویی به سبک بن ریل

شرکت بن ریل که پیش از این نیز همواره در پی حفظ و افزایش رضایت مسافران خود بوده است، برای اولین بار در صنعت ریلی کشور سامانه پاسخگویی و رسیدگی آنلاین خود را با نام "سامانه پارسا" در قطارهای خود راه اندازی نموده است.

طبق بررسی‌های انجام شده اکثر شکایات مسافران در خصوص مشکلات ایجاد شده در حین سیر می‌باشد و شرکت بن ریل بر آن است که در صورت بروز مشکل برای مسافر در قطار، در لحظه و سریع نسبت به رفع آن اقدام نماید.

این سامانه پس از ارسال پیام مسافر، فوراً و در لحظه مشکل را به مسئولان مرتبط در داخل قطار، مسئولان خارج از قطار و حتی مدیران مرتبط شرکت اطلاع‌رسانی کرده و پیگیری مشکل از لحظه ارسال پیامک شروع شده و تا اطمینان از رضایت مسافر ادامه پیدا می‌کند.

دفتر مرکزی: تهران، خیابان مطهری، بعد از تقاطع مفتح، پلاک ۱۷۳

تلفن: +۹۸۲۱ ۴۱۴۶۸۰۰۰ | نمابر: +۹۸۲۱ ۸۸۵۳۱۵۶۹ | شماره مرکز بازرسی: ۴۱۴۶۸۳۱۱

bonrailco **www.bonrailco.ir**

بنیاد شهید از پرداخت هزینه‌ی بلیت خانواده‌های شهدا و جانبازان طفره می‌رود



ابراهیم نادری
مدیر عامل شرکت بن ریل



در آستانه‌ی سفرهای نوروزی، تقاضا برای مسافت با قطار به بیشترین میزان خود می‌رسد و در این بین شرکت‌های ریلی علی‌رغم تمامی محدودیت‌ها و مشکلاتی که در تأمین ناوگان و سرمایه‌گذاری در این حوزه دارند، تلاش خود را برای ارائه‌ی بهترین و بیشترین خدمات به کار می‌گیرند. در این میان، شرکت بن ریل (قطارهای شرقی بنیاد)، از جمله شرکت‌های مهم و پرچم‌دار بازار حمل و نقل ریلی مسافری است. «ابراهیم نادری» مدیر عامل این شرکت معتقد است در شرایطی که تقاضای سفر ریلی از عرضه‌ی آن پیشی گرفته است، دولت باید تمهیداتی برای حمایت از سرمایه‌گذاری و تقویت ناوگان ریلی مسافری بیندیشد. چراکه حاشیه‌ی سود پایین، و دوره‌ی بازگشت سرمایه طولانی است. لذا؛ رغبت بخش خصوصی را برای سرمایه‌گذاری در این حوزه کاهش داده است. نبود حمایت از صنعت ریلی داستان پر آب چشمی است که فقط به سرمایه‌گذاری بخش خصوصی محدود نشده و این موضوع حتی سفر خانواده‌های معزز شهدا و جانبازان را نیز تحت تأثیر در آورده است. به گونه‌ای که با وجود تأکید قانون برای تأمین نیمی از بهای بلیت قطار این خانواده‌ها از سوی بنیاد شهید، اما با گذشت ۵ سال، بنیاد مربوطه از پرداخت مابالتفاوت هزینه اجتناب کرده و نتیجتاً فروش بلیت از سوی برخی از شرکت‌های ریلی به این گروه از عزیزان متوقف شده و معدود شرکت‌هایی همچون بن ریل نیز تاکنون نتوانسته‌اند هزینه‌های مورد نظر را دریافت کنند.

واقعیت این است که بخش خصوصی به دلیل سرمایه‌ی هنگفتی که برای توسعه‌ی ناوگان ریلی مسافری باید هزینه کند و در مقابل سودآوری پایین و دوره‌ی برگشت سرمایه طولانی است، تمایل چندانی به سرمایه‌گذاری در این بخش ندارد. ناوگانی که در حال حاضر در این بخش فعالیت می‌کند، به وسیله‌ی شرکت‌ها و مجموعه‌هایی تدارک دیده شده است که از سال‌های قبل سرمایه‌گذاری خود را انجام داده‌اند و یا از دیدگاه ایفای مسئولیت اجتماعی در این حوزه سرمایه‌گذاری کرده‌اند و دیدگاه اقتصادی به سرمایه‌گذاری خود نداشته‌اند.

انگیزه‌ی سرمایه‌گذاری را تقویت کند. اگر این وضعیت به شکل کنونی ادامه یابد، شاهد افزایش سرمایه‌گذاری در بخش ریلی مسافری نخواهیم بود. مگر آن که سیستم بانکی در این زمینه مساعدت بیشتری کند و با در بودجه‌ی کشور سرفصل‌هایی برای حمایت از سرمایه‌گذاری در ناوگان ریلی مسافری در نظر گرفته شود.



بخش خصوصی تمایلی به سرمایه‌گذاری در این بخش دارد؟



افق پیش روی ناوگان ریلی مسافری از نظر توسعه و افزایش ظرفیت را چگونه می‌بینید؟

ناوگان ریلی در بخش مسافری در سال‌های اخیر از نظر کمیت و ظرفیت ناوگان، توسعه و تحول چشمگیری نداشته است. علت این امر سرمایه‌گذاری سنگینی است که برای افزایش ظرفیت ناوگان مورد نیاز است و تسهیلات و یارانه‌ی خاصی برای شرکت‌های ریلی مسافری وجود ندارد که

بله. بن ریل به عنوان یکی از شرکت‌های پیشرو در بازار حمل‌ونقل ریلی مسافری و همچنین به عنوان شرکتی که تحت پوشش بنیاد مستضعفان فعالیت می‌کند و ایفای مسئولیت‌های اجتماعی و خدمت‌رسانی به عموم مردم و خصوصاً طبقات و اقشار محروم کشور در این شرکت جزو اولویت‌های اساسی به شمار می‌رود، برنامه‌های توسعه‌ای در حوزه‌های مختلف در دستور کار دارد که این برنامه‌ها به افزایش کیفیت و کمیت هر چه بیشتر خدمات و افزایش آسایش و امکانات سفر ریلی برای مسافران منجر خواهد شد. در مورد این برنامه‌ها در موعدهای مقتضی به فراخور زمان اطلاع‌رسانی‌های لازم صورت خواهد گرفت.



بن ریل برای خانواده‌ی مکرم شهدا و جانبازان تسهیلاتی دارد؟

خانواده معزز و معظم شهدا و جانبازان نور چشمان ما هستند و خوشبختانه در قانون پیش‌بینی شده است که تخفیفی هرچند ناچیز در برابر عظمت فداکاری‌های این عزیزان در راه اعتلای این مرزوبوم، به‌وسیله‌ی شرکت‌های ریلی به آن‌ها تخصیص یابد و ما هم با افتخار این قانون را اجرا می‌کنیم. این تخفیف ۵۰ درصد بهای بلیت قطارهای مسافری است که بر اساس قانون، ما به ازای آن باید به‌وسیله‌ی بنیاد شهید به شرکت‌های ریلی پرداخت شود. اما بنیاد شهید از زمان اجرای قانون مذکور در سال ۱۳۹۵، بودجه‌ای به این امر تخصیص نداده است. ما با افتخار این قانون را اجرا کردیم و همچنان هم اجرا می‌کنیم. انتظار ما این است که عزیزان ما در بنیاد شهید نیز قانون‌مندانه رفتار کنند و همان‌گونه که ما در این سال‌ها قانون‌مندانه رفتار کردیم، بنیاد شهید هم که متولی این کار است، ما را در خدمت‌رسانی بهتر به خانواده‌ی معزز شهدا و جانبازان پشتیبانی کند.



و سخن پایانی ...

صنعت ریلی می‌تواند به اقتصاد کشور در تمام حوزه‌ها کمک کند. امیدواریم توجه و حمایت بیشتری از این صنعت صورت گیرد و خصوصاً به بخش مسافری ریلی که با مردم به‌صورت مستقیم سروکار دارد، توجه بیشتری شود.

روی کاغذ بماند یا تسهیلات و حمایت‌ها به تأخیر بیفتد، تسهیلات محسوب نمی‌شود و اثربخشی خاصی در این حوزه نخواهد داشت.



امسال وضعیت بازار سفرهای ریلی نوروزی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

امسال پیش‌بینی‌هایی که انجام شده نشان می‌دهد با توجه به این که مشکل کرونا بسیار کم‌رنگ شده، تقاضای سفر نوروزی در تمام شقوق حمل‌ونقل افزایش خواهد داشت و طبعاً تقاضای سفرهای ریلی هم با افزایش مواجه می‌شود. در مقاطع پیک سفر مثل تعطیلات نوروزی، حجم و ظرفیت عرضه ناوگان ریلی کشور، با حجم تقاضای سفر همخوانی ندارد و متأسفانه بخش قابل توجهی از مسافرانی که تمایل دارند از قطار به‌عنوان یک وسیله‌ی امن و به‌صرفه برای سفر بهره‌مند شوند، نخواهند توانست از این امکان استفاده کنند.



شرکت راه‌آهن در چالش‌های سرمایه‌گذاری ناوگان مسافری چه نقشی دارد؟

به اعتقاد من، شرکت راه‌آهن در مسیر توسعه‌ی ناوگان در بخش واگن مسافری برای سرمایه‌گذاری و توسعه‌ی ناوگان، چالش و مانعی ایجاد نکرده است و بخش‌نامه و دستورالعمل بازدارنده‌ای ندارد. در بخش لکوموتیو و مبدل و سیر و حرکت، سیاست‌گذاری و تأمین مالی و سرمایه‌گذاری عمدتاً با شرکت راه‌آهن است و شرکت‌های بخش خصوصی هم به‌دلیل سرمایه‌گذاری سنگینی که مورد نیاز است، ورود نکرده‌اند. در این بخش خود شرکت راه‌آهن هم نیاز به کمک و حمایت دارد تا سرمایه‌گذاری لازم انجام شود و لکوموتیوها مدرن شوند و فناوری‌های نوین وارد مدیریت سیر و حرکت شود. اتفاقاً در این بخش هم نیاز داریم که کشنده‌ها را نوسازی کنیم، چراکه بسیار فرسوده هستند و ضمناً نرخ سودآوری و دوره‌ی بازگشت سرمایه در این بخش مناسب‌تر است.



شرکت بن ریل برنامه‌ی توسعه‌ای برای آینده مد نظر دارد؟



در حال حاضر وضعیت عرضه و تقاضای سفر ریلی و به‌طور کلی سهم سفرهای ریلی از کل بازار سفر چگونه است؟

بخش ریلی مسافری از کل سفرهایی که در کشور انجام می‌شود، سهم زیر ۱۰ درصدی را پوشش می‌دهد. سطح پوشش مطلوب این است که ناوگان ریلی مسافری، سهم بیش از ۲۵ درصدی از کل سفرها را جذب کند. رسیدن به چنین سهمی از بازار سفر به‌وسیله‌ی ناوگان ریلی مسافری، حجم سرمایه‌گذاری سنگینی را می‌طلبد. ذکر این نکته ضروری است که تقاضای سفر ریلی از سوی مسافران بالا است و در واقع در حال حاضر ناوگان مسافری ریلی کشور در یک نگاه کلی اشباع شده است. ممکن است در برخی مقاصد سفر ناوگان ریلی مسافری اشباع نباشد؛ اما اگر کلیت ناوگان ریلی مسافری را در نظر بگیریم، حجم تقاضای سفر با قطار از عرضه پیشی گرفته است. بنابراین؛ بازار سفر ریلی از نظر تقاضا با مشکل مواجه نیست و میزان قابل توجهی تقاضا برای سفر از طریق راه‌آهن وجود دارد. چالشی که اکنون با آن مواجهیم، نیاز به سرمایه‌گذاری برای افزایش عرضه و تقویت و توسعه‌ی ناوگان است.



به نظر شما این سرمایه‌گذاری باید به‌وسیله‌ی دولت انجام شود، یا به نوعی از سوی دولت حمایت شود؟

ما به‌عنوان متصدیان این بخش انتظار نداریم دولت به‌صورت مستقیم در این حوزه سرمایه‌گذاری، یا به شکل رایگان سرمایه به این بخش تزریق کند. بلکه توقع ما این است که دولت بارانه‌ها و تسهیلاتی برای حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این حوزه قائل شود. ماده‌ی ۱۲ قانون بودجه، یکی از امیدهای مجموعه‌ی ریلی در این زمینه بوده و هست. اما هنوز از این محل اتفاق مثبتی در حوزه‌ی ریلی نیفتاده است. بعضی از شرکت‌ها و از جمله شرکت بن‌ریل سرمایه‌گذاری انجام داده‌اند. اما هنوز موفق به اخذ تسهیلات ماده‌ی ۱۲ نشده‌اند. بنابراین؛ حمایت باید به‌موقع و واقعی باشد. چراکه اگر قول و وعده‌ها

راهکارهای رفع گلوگاه‌ها و ارتقای بهره‌وری ریلی با توسعه‌ی مشارکت خصوصی

سید مجتبی ناصرین
کارشناس حوزه ریلی



- به‌ویژه با مشارکت و سهامداری عمده‌ی صاحبان بارهای عمده در هر منطقه
- با الزام صاحبان بارهای عمده در توسعه و تعهدات حمل ریلی
- در الزام حداقل سقف توان مالی و اجرایی عوامل و سرمایه‌گذاران.

۳) واگذاری هم‌زمان شبکه و ناوگان ریلی هر منطقه؛

- در ابعاد تجاری؛
- با امتیازات بلندمدت زمانی
- با اختیارات برنامه‌ریزی مستقل و تعرفه‌های رقابتی
- با اختیارات و تسهیلات حمایتی از توسعه‌ی شبکه و ناوگان مرتبط.

۴) ایجاد زیرساخت‌های مشارکت و هدایت فعال خصوصی؛

- سازمان رگولاتوری و تنظیم مقررات و تعرفه‌ی ریلی
- سازمان بازرسی فنی و رسیدگی سوانح
- سازمان بیمه‌ی سرمایه‌گذاری‌های ریلی
- سازمان حمایت از فناوری‌های نو و ارتقای ترابری ریلی
- سازمان تأمین بیمه‌ی قراردادهای سرمایه‌گذاری و تأمین تضامین
- بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری‌های توسعه‌ی شبکه و ناوگان ریلی
- کارگروه تخصصی تلفیق و تلخیص و کارآمدی مقررات، ضوابط و رویه‌های بهره‌برداری و پشتیبانی شبکه و ناوگان ریلی
- مراقبت ساختاری از عملکرد، منافع و بهره‌وری خصوصی.

۵) ارتقای مهارت و سطح عوامل ارشد نهادهای دولتی و پیمانکاری

- به‌ویژه مدیران و کارشناسان ریلی، شامل؛
- آموزش گسترده‌ی مفاهیم و ابعاد اجرایی و کنترلی ذی‌ربط (رویه‌ها و ضوابط نوین مدیریت پروژه PMBOK
- الگوهای شناسایی و مدیریت مخاطرات و ریسک‌ها
- مفاهیم و الزامات قراردادهای EPC&F و BOT و BLT
- رویه‌های نوین کنترل کیفیت و واپایش‌های مالی قراردادهای
- آموزش گسترده‌ی اصول مدیریت دعاوی و پیشگیری خسارات
- فناوری‌های جدید اجرای ابنیه‌ی فنی خاص
- فناوری‌های جدید نگهداری و بهره‌برداری و تعمیر خطوط
- فناوری‌های نوین نگهداری، تعمیر و بهره‌برداری ناوگان ریلی بار و مسافر.

۶) ارتقای سیستم‌های کاری رایج ترابری ریلی؛

- بازنگری و تدقیق و تطبیق قراردادهای رایج پیمانکاری توسعه و نگهداری شبکه و قراردادهای حمل ریلی و قراردادهای تأمین و توسعه‌ی ناوگان ریلی
- برقراری ضوابط حمایت یکپارچه از سازندگان قطعات و تجهیزات ریلی و زنجیره‌ی تأمین مرتبط.

اقدامات ۲۰ ساله در تشویق و بسط مشارکت خصوصی در ترابری ریلی، عمدتاً به جذب منابع مالی خصوصی به سخت‌افزار حمل ریلی (مالکیت و نگهداری ناوگان ریلی و مسئولیت تعمیرگاه‌های ناوگان ریلی) معطوف بوده و بالای ۷۵ درصد سرمایه‌ی این مشارکت خصوصی، با تسهیلات حمایتی دولت و بانک‌ها تأمین شده است. ولی بر خلاف تصورات اولیه، به تشکیل شرکت‌های کوچک حمل ریلی و مالکین کوچک و شبه دولتی منتهی شده است. در نبود نظام‌های کارآمد و یکپارچه‌ی تصمیم‌سازی و تخریب زنجیره‌ی تأمین اقلام و تجزیه‌ی سرمایه‌گذاری در مقایسه با شرکت‌های خرده‌پا یا نیمه مستقل ذی‌ربط، موجب افت جدی بازدهی و افت بهره‌وری ملی شده است و در توسعه و ارتقای شبکه‌ی ریلی، صرفاً به واگذاری بعضاً ناموفق چند شرکت اقماری محدود شده و در جذب سرمایه‌ی خصوصی داخلی یا خارجی یا توسعه‌ی خطوط ریلی و ارتقای کیفیت شبکه‌ی ریلی، توفیقی نداشته است.

با توجه به توضیحات فوق و تجارب جهانی، مطالعات متعدد قبلی و نظرات اعلامی کارشناسان ذی‌ربط در رسانه‌های جمعی، به نظر می‌رسد افزایش سهم حمل ریلی، ارتقای بازدهی شبکه و ناوگان ریلی و ارتقای بهره‌وری ترابری ریلی، نیازمند تشکیل کارگروه راهبردی برای تدوین ضوابط و رویه‌های اجرایی و ارتقای کامل راهکارهای کلی ذیل است:

۱) مشارکت فعال شرکت‌های خصوصی، انجمن‌های صنفی و تخصصی ذی‌ربط در تصمیم‌سازی ترابری ریلی؛ علی‌الخصوص؛

- در رویه‌های اولویت‌بندی امور ریلی
- در مدیریت بهره‌برداری و هدایت ترافیکی
- در تدوین و اصلاح ضوابط و تعرفه‌های ریلی
- در اولویت‌بندی و تخصیص منابع مالی و تسهیلات مرتبط
- در انتخاب و ارزیابی و عزل مدیران دولتی
- در اولویت‌بندی طرح‌های ریلی
- در انتخاب و ارزیابی پیمانکاران و سازندگان مرتبط
- در ساماندهی و برقراری مجوزها و شرایط کاهش هزینه‌ها و انتقال فناوری‌ها و ارتقای کیفیت خدمات
- در برقراری ارتباطات فعال با سازندگان و پیمانکاران بین‌المللی
- در نمایندگی ریلی ایران در مراجع جهانی ذی‌ربط
- و نهایتاً در توسعه‌ی نرم‌افزاری و برنامه‌های توسعه‌ی ریلی.

۲) ایجاد و رقابت مشارکت‌های بزرگ خصوصی در توسعه‌ی شبکه و ناوگان ریلی؛



شرکت تجهیزات ناوگان ریلی البرز نیرو

اولین و بزرگ ترین شرکت خصوصی مالک لکوموتیو دارنده بزرگ ترین کادر متخصص راهبری لکوموتیو در بخش خصوصی



- تامین نیروی کشش جهت حمل بار در شبکه ریلی کشور
- تامین نیروی کشش جهت مانور و بارگیری در حوزه حمل بارهای معدنی
- تامین نیروی راهبر جهت هدایت قطارهای باری و مسافری در شبکه ریلی کشور
- ارائه خدمات مهندسی جهت ساخت و تولید لکوموتیو
- تولید و فروش شاسی لکوموتیو
- تولید و فروش لکوموتیو باری

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه جلال آل احمد غرب، نرسیده
به بزرگراه چمران، خیابان پروانه، پلاک ۵، واحد ۵
کد پستی: ۱۴۳۹۹۱۵۴۸۶
تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۲۵۵۷۳ / فکس: ۰۲۱-۸۸۲۲۵۵۷۶
www.alborzniroo.ir



روش تحلیل خرابی و اثرات آن (FMEA)



مهرناز محمد زنجانی پور
کارشناس بهره‌برداری راه آهن و ارشد مهندسی صنایع



پگاه پشین
کارشناس بهره‌برداری راه آهن و ارشد مهندسی صنایع



روش تحلیل خرابی و اثرات آن (FMEA) به منظور تضمین اعتبار و کیفیت محصولات و خدمات استفاده می‌شود. این روش یک روش مهندسی اعتبار است که در صدد ارزیابی نحوه‌ی ایجاد خطا و خرابی در محصول یا خدمت بر می‌آید و می‌توان گفت؛ هدف از پیش‌بینی وقوع خرابی در روش FMEA، پاسخگویی به موارد ذیل است:

- چه چیزی ممکن است با خرابی مواجه شود؟
 - وقوع خرابی چه اثراتی در پی خواهد داشت؟
 - چه چیزی علت اصلی خرابی بوده است؟
- روش FMEA برای اولین بار در سال ۱۹۴۹ میلادی در ارتش آمریکا به‌عنوان یک تکنیک سنجش قابل اطمینان برای مشخص کردن میزان خطای تجهیزات و سیستم به کار برده شد. FMEA به‌طور کلی به‌صورت زیر تعریف می‌شود:
- «یک روش سیستماتیک برای شناسایی عیوب بالقوه‌ی طراحی و جریان تولید قبل از وقوع، با این هدف که خطاها را حذف و یا ریسک وقوع آن‌ها را کاهش دهد».

- ۲- تعیین صریح مسؤولین و کاربران
- ۳- آموزش کافی روش برای کاربران
- ۴- آموزش عملی و علمی آن
- ۵- تشکیل گروه فنی FMEA
- ۶- فعال بودن اعضای گروه
- ۷- سازمان دهی و مدیریت قوی گروه

اهداف FMEA:

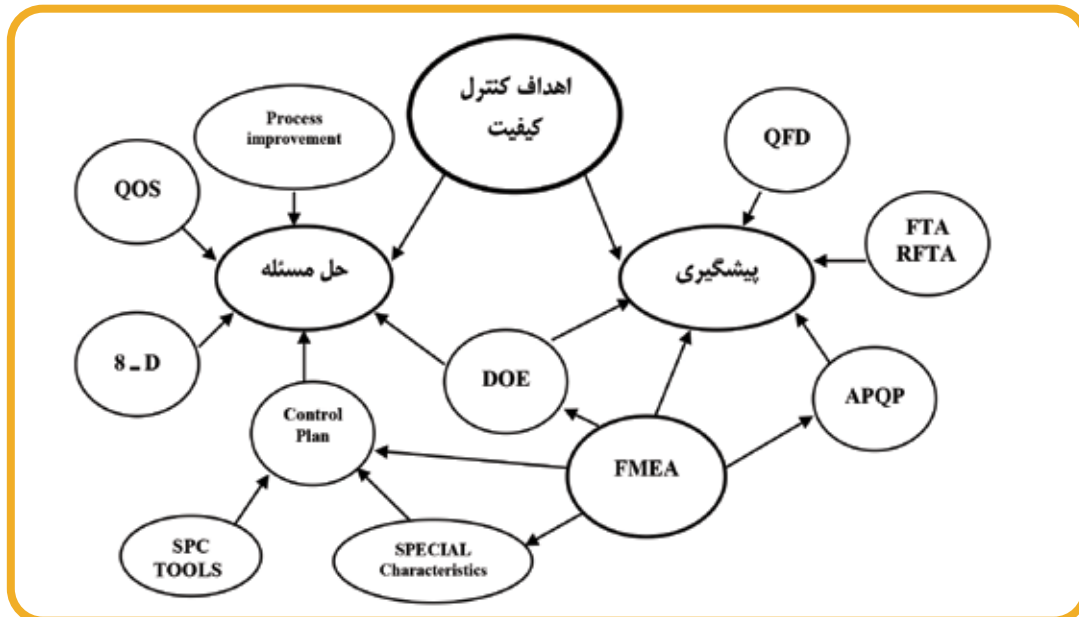
یکی از تعهدات و مسؤولیت‌های کلیه شرکت‌ها و سازمان‌ها، بهبود مستمر کیفیت محصولات و خدمات مربوطه است. برای نیل به این تعهدات، هر سازمانی باید از روش‌های نظام‌یافته‌ای استفاده کند که اولاً؛ خطاها و خرابی‌هایی که در محصول به‌صورت نهفته و آشکار وجود دارد، شناسایی شود و ثانیاً؛ با اتخاذ تدابیر صحیح، درصد حذف آن‌ها برآید. این مهم را باید در قالب روش نظام‌یافته‌ای اجرا کرد که اهداف زیر را دنبال می‌کند:

- ۱- شناسایی خطاها، نواقص و خرابی‌هایی که در طراحی محصول و یا فرایند تولید به‌صورت بالقوه و بالفعل وجود دارند.
 - ۲- برآورد اثرات و ارزیابی نتایج حاصل از وقوع هر یک از عوامل فوق.
 - ۳- شناسایی و انجام اقداماتی که به‌وسیله‌ی آن بتوان احتمال وقوع خطاهای فوق را کاهش داد و در نهایت به صفر رساند.
 - ۴- شناسایی و انجام اقداماتی که به‌واسطه‌ی آن بتوان میزان شدت وخامت نتایج حاصله از خطاها را تا حد ممکن کاهش داد.
 - ۵- شناسایی و انجام اقداماتی که به‌وسیله‌ی آن بتوان قابلیت کشف خطا و به‌عبارت دیگر، احتمال آشکار کردن خطا را قبل از رسیدن محصول به مشتری و یا قبل از خدمت به مشتری افزایش داد.
 - ۶- مستندسازی امور طراحی و فرایند تولید و استفاده از محصول.
- برای اجرای موفقیت‌آمیز FMEA، پیش‌نیازهایی ضروری است که عبارت‌اند از:
- ۱- پشتیبانی مالی از طرف مدیریت

چه موقع از FMEA استفاده می‌شود؟

- در زمان طراحی محصول (D FMEA) Design FMEA
- در زمان تولید محصول (P FMEA) Product FMEA
- این روش برای سیستم‌های خدماتی نیز شبیه‌سازی می‌شود (S FMEA) Service FMEA

پس از انتشار استانداردهای سری ISO ۹۰۰۰ در سال ۱۹۸۷ میلادی، شرکت‌های خودروساز با اضافه کردن الزامات جدید به‌منظور پوشش فعالیت تأمین‌کنندگان قطعاتشان، QS ۹۰۰۰ را مطرح کردند که در حال حاضر ISO/ TS ۱۶۹۴۹ جایگزین استاندارد اخیر شده است. مطابق ISO/ TS ۱۶۹۴۹ (QS ۹۰۰۰) تولیدکنندگان خودرو که این استانداردها را به کار می‌گیرند، باید برنامه‌ریزی کیفی تولید پیشرفته (APQP یا Advanced Product Quality Planning) را همراه FMEA در طراحی و تولید به کار برند و همچنین برنامه‌های کنترلی خود را توسعه دهند. شکل زیر نقش FMEA را در سیستم کنترل کیفیت نشان می‌دهد. (تصویر شماره ۱)



راهنمای کلمات اختصاری:

8- D: Eight Disciplines of Problem Solving
 AIAG: Automotive Industry Action Group
 APQP: Advanced Product Quality Planning
 ASQC: American Society for Quality Control
 FMEA: Potential Failure Mode and Effects Analysis
 ISO: International Organization for Standardization
 RFTA:

FTA: Fault Tree Analysis
 DOE: Design of Experiments
 QFD: Quality Function Deployment
 QOS: Quality Operating System
 RPN: Risk Priority Number
 SPC: Statistical Process Control
 Reverse Fault Tree Analysis

گام‌های اجرای FMEA

شناسایی وظایف و حالات خرابی (Functions and Failure Modes) :

پس از تعیین سیستم برای آنالیز، ابتدا باید «وظایف» شناسایی شوند. یک وظیفه، هدف مورد نظر محصول یا فرایندی است که مورد بررسی قرار می‌گیرد. در یک سیستم، باید ابتدا وظایف منحصر به فرد زیرسیستم‌ها نیز شناسایی شده، سپس حالات خرابی هر یک از وظایف استخراج شوند. عموماً حالات خرابی در یکی از این پنج دسته می‌گنجند؛ ۱- کاملاً معیوب. ۲- نسبتاً معیوب. ۳- عیوبی که به‌طور متناوب ظاهر می‌شوند. ۴- عیوبی که باگذشت زمان آشکار می‌شوند. ۵- عیوبی که در محدوده‌ی بالاتری از حد تعریف‌شده برای هدف هستند.

برای مثال در یک چراغ‌قوه که وظیفه‌ی آن «فراهم کردن نور در محدوده ۰/۵ تا ۳ کندلا تعریف‌شده است، حالات خرابی می‌توانند به این صورت تعریف شوند؛ ۱- بدون نور ۲- کم‌نور ۳- قطع و وصل شدن نور. ۴- به‌تدریج کم‌نور شدن. ۵- بسیار روشن ممکن است وظایف به‌درستی تعریف‌نشده باشد. برای مثال؛ چراغی که خاموش نشود، با وجود تأمین کردن وظیفه‌ی موردنظر، دارای عیب تولیدی است. در این‌جا نیاز به بازنگری در تعریف وظیفه‌ی چراغ‌قوه کاملاً محسوس است و وظیفه‌ی اصلی دوباره به‌صورت «فراهم کردن نور در محدوده‌ی ۰/۵ تا ۳ کندلا، وقتی چراغ روشن است» تعریف می‌شود. تعیین دسته‌های حالات خرابی، بستگی به وظیفه‌ی تعریف‌شده خواهد داشت و استفاده از دسته‌بندی حالات خرابی، می‌تواند به روشن کردن وظایف کمک کند.

شناسایی اثرات خرابی (Effects):

در مدل FMEA که به‌وسیله‌ی گروه مشاوره هویلند (Haviland) ارائه شده است، این‌طور فرض می‌شود که اثرات حالات خرابی همیشه هنگامی اتفاق می‌افتد که حالت خرابی اتفاق بیفتد. اما ممکن است حالت خرابی تنها در یک اثر نتیجه نشود. روشی که برای یافتن نتایج بالقوه‌ی خرابی به کار می‌رود، حتی نتایج غیرمحتمل و جزئی را نیز در نظر می‌گیرد و به‌وضوح اثرات را به خرابی‌هایی که تحت حالت خرابی اتفاق می‌افتد، ارتباط می‌دهد. این کار به‌وسیله‌ی طوفان فکری توسط گروه انجام می‌شود.

روشی برای شناسایی نتایج بالقوه:

- یک حالت خرابی (۱- FM) را در نظر بگیرید و تمام نتایج بالقوه‌ی آن را لیست کنید.
- نتایجی را که در صورت وقوع حالت خرابی مشاهده می‌شوند، جدا کنید و آن‌ها را به‌عنوان اثر حالت خرابی (۱- FM) در نظر بگیرید.
- برای نتایج باقیمانده (نتایجی که تحت شرایط خاص وقوع (۱- FM)

مشاهده می‌شود)، حالات خرابی اضافه‌ای بنویسید.
این حالات خرابی جدید نشان دهنده‌ی آن است که حتی نتایج غیرمحتمل تر با در بر گرفتن شرایط محیطی که تحت آن شکل می‌گیرند، نیز در نظر گرفته شده‌اند.
- نتایجی را که در زمان وقوع حالات خرابی اضافی و شرایط خاص آن رخ می‌دهند، جدا کنید. این نتایج را به‌عنوان اثرات حالات خرابی اضافی در نظر بگیرید.

تعیین شدت اثر (Severity):

قدم اول در تعیین ریسک، مقداردهی شدت تأثیرات حالات خرابی است. تأثیرات در مقیاس ۱ تا ۱۰ درجه‌بندی می‌شوند. ۱۰ بیشترین شدت اثر را دارد. گروه باید در مورد معیار مشخص ارزشیابی و یک طبقه‌بندی مناسب و معقول به توافق برسد. شدیدترین تأثیرات هنگام ارزیابی ریسک تقدم خواهند داشت.

شناسایی دلایل خرابی (Causes):

شناسایی دلایل خرابی باید با حالت خرابی آغاز شود که دارای بیشترین شدت اثر است. در یک FMEA (DFMEA برای طراحی)، نقض‌هایی در طراحی که منجر به حالات خرابی می‌شوند، دلایل خرابی هستند. این روش فرض می‌کند مشخصات تولیدی و مونتاژ دیده شده‌اند و فقط به دنبال شناسایی خطاهایی است که از طراحی محصول حاصل می‌شود. FMEA (PFMEA برای تولید) نیز فرض می‌کند محصول به‌طور قابل قبولی طرح‌ریزی و شده و به علت خطای طراحی، خراب نخواهد شد. تغییرات در خرید قطعات، مواد به کار گرفته شده و ... در جریان تولید در یک PFMEA مورد توجه قرار می‌گیرد.

تعیین رویداد (Occurrence):

رویداد احتمالی است که علتی خاص به وقوع بپیوندد و موجب ایجاد حالت خرابی، حین استفاده از محصول شود. به‌منظور تعیین رویداد از جدول «مقداردهی به احتمال وقوع» استفاده می‌شود. در این جدول در صورتی که نرخ وقوع عیب از هر ۲ نمونه، ۱ مورد باشد، رویداد مقدار ۱۰ و در صورتی که از ۱,۵۰۰,۰۰۰ نمونه، ۱ مورد باشد، مقدار احتمال رویداد ۱ منظور می‌شود.

محاسبه بحران (Criticality):

بحران به‌صورت حاصل‌ضرب شدت اثر و رویداد تعریف می‌شود. به‌عبارت دیگر، محصولی که احتمال وقوع خرابی و شدت اثرات زیان‌آور آن بالا باشد، بحرانی است و باید هر چه سریع‌تر نسبت به رفع مشکل اقدام کرد.
شدت اثر * رویداد = بحران

تعیین و ارزیابی نرخ اولویت ریسک (RPNs):

نرخ اولویت ریسک (Risk Priority Number) یک شاخص بحرانی است که نمایانگر لزوم اجرای اقدامات مناسب اصلاحی، برای برطرف کردن وقوع حالت خرابی است. RPN بدین صورت محاسبه می‌شود:

$$RPN = S \times O \times D$$

که در آن S نمایانگر شدت اثر خرابی (Severity)، O نمایانگر رویداد یا احتمال وقوع خرابی (Occurrence) و D نمایانگر کشف خرابی (Detection) یعنی توانایی کشف خرابی قبل از رسیدن محصول به دست مشتری است. با توجه به مطالب گفته شده مبنی بر این که اعداد S، O و D در بازه ۱ الی ۱۰ تغییر می‌کنند، نرخ اولویت ریسک عددی بین ۱ تا ۱۰۰۰ خواهد بود. هر چه عدد مذکور به ۱۰۰۰ نزدیک‌تر باشد، نشانه بحرانی‌تر بودن محصول معیوب یا خدمت ناقص است. در تعیین محصول یا خدمات بحرانی، مشخص کردن بحران که در قسمت‌های قبل تشریح شد، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در انتها، مطابق اصل پارتو، مقادیری که دارای بیشترین نرخ اولویت ریسک هستند، می‌توانند به عنوان توجیهی برای انجام اقدامات اصلاحی و برطرف ساختن حالت خرابی محسوب شوند. (تصویر شماره ۲)

شناسایی کنترل‌های جاری (Current Controls):

کنترل‌های طراحی و تولیدی بر اساس اهدافشان طبقه‌بندی می‌شوند:

نوع ۱: این کنترل‌ها از وقوع علت یا حالت خرابی جلوگیری کرده و نرخ وقوع را کاهش می‌دهند.

نوع ۲: این کنترل‌ها علت یا حالت خرابی را کشف کرده و فعالیت تصحیح کننده‌ای را پیشنهاد می‌دهند.

نوع ۳: این کنترل‌ها حالت خرابی را قبل از آن که محصول به دست مشتری برسد کشف می‌کنند.

کنترل‌های نوع ۱ احتمال این که علت یا حالت خرابی به وقوع بپیوندد را کاهش می‌دهد. بنابراین؛ در میزان وقوع تأثیر می‌گذارند.

کنترل‌های نوع ۲ و نوع ۳ به ترتیب علت و حالت خرابی را کشف کرده و بنابراین؛ در میزان کشف خرابی تأثیر می‌گذارند.

تعیین احتمال کشف خرابی (Detection):

میزان کشف خرابی بر اساس کنترل‌ها مشخص می‌شوند. کشف خرابی معیاری برای توانایی کنترل‌ها در کشف علت خرابی، حالت خرابی و یا پیامد حالت‌های خرابی است. در صورتی که احتمال کشف به واسطه‌ی کنترل‌ها وجود نداشته باشد، عدد کشف خرابی مقدار ۱۰ و در صورتی که با قابلیت اطمینان بالایی احتمال کشف خرابی وجود داشته باشد، عدد کشف خرابی مقدار ۱ را به خود اختصاص می‌دهد.



اقدامات اصلاحی (Corrective actions):

در این مرحله، بخش‌های مختلف سازمان که به نحوی با خرابی‌های بالقوه در ارتباط هستند، اقدامات اصلاحی را بر اساس فرم‌های تحلیل خرابی و مدارک تهیه شده تعیین و برنامه‌ریزی می‌کنند.

لازم به یادآوری است، از آنجاکه فرایند اجرایی FMEA، فرایندی پیوسته و مکرر است، باید مدارک و فرم‌های کار، به منظور تعیین اولویت دارترین حالت خرابی به طور پیوسته مورد بازنگری گروهی قرار گیرند.

در فلوجارت زیر جریان FMEA نشان داده شده است.

به‌منظور ایجاد درک بهتر از مطالب عنوان‌شده، قسمت کوچکی از سیستم بازرسی قبل از حرکت توربوشاژر لکوموتیوهای GE را با استفاده از روش FMEA تحلیل می‌کنیم. بازرسی قبل از حرکت این توربوشاژرها شامل مواردی چون کنترل فشار هوای تولیدشده (خواندن گیج)، کنترل دود خارج‌شده از دودکش لکوموتیو، کنترل لرزش غیرعادی توربوشاژر، کنترل نشتی آب‌وهوا و روغن و کنترل صدای توربوشاژر است. از میان این موارد فعالیت کنترل دود خارج‌شده از دودکش لکوموتیو را در نظر گرفته و از میان حالات خرابی این فعالیت، به بررسی ۲ حالت خرابی اکتفا می‌کنیم.

سیستم: بازرسی قبل از حرکت توربوشاژر GE. فرم FMEA

فعالیت	حالت خرابی	اثر خرابی	Sev	علت خرابی	Occ	کنترل	det	RPN
کنترل دود خارج شده از دودکش لکوموتیو	دود خارج‌شده به علت اشکال در توربوشاژر است، ولی بازرس آن را به موتور نسبت می‌دهد (در حالی که موتور اشکالی ندارد).	خرابی احتمالی توربوشاژر دیده نمی‌شود.	۷	کنترل ناقص مواردی در موتور که منجر به دودزایی می‌شوند.	۶	- وجود برنامه‌های بازرسی دقیق برای کنترل موتور - کنترل مواردی در موتور که منجر به دودزایی توربوشاژر می‌شوند	۵	۲۱۰
	کنترل انجام شد	خرابی احتمالی توربوشاژر دیده نمی‌شود.	۷	- سهل‌انگاری بازرس - کمبود وقت	۳	استفاده از چک‌لیست	۲	۴۲
						زمان‌بندی مناسب برای بازرسی اختصاصی نیروی انسانی کافی	۳	۶۳
					۳			۶۳

در برنامه‌ای که برای این بازرسی در نظر گرفته شده است، بازرسی موتور قبل از بازرسی توربوشاژر صورت می‌گیرد.

از آنجا که فعالیت بازرسی یک فعالیت خدماتی است، اعداد مندرج در جدول بالا با شبیه‌سازی جداول PFMEA و با استفاده از نظرات کارشناس خبره در این زمینه استخراج شده است. مسلماً برگزاری جلسات طوفان فکری در تیم اجرایی FMEA می‌تواند بابت هر چه واقعی‌تر و عملی‌تر بودن روش مفید واقع شود. همان‌طور که گفته شد، هدف نهائی روش FMEA، ایجاد یک سیستم مطمئن با ریسک پائین است، از این‌رو برای رسیدن به یک روش بازرسی مطمئن که به‌موقع مشکلات را شناسایی و برطرف کند، برای حالات خرابی با ریسک بالا مطابق اصل پارتو، اقداماتی پیشنهاد می‌شود. در مثال ارائه شده باید نرخ‌های ریسک به‌دست‌آمده (RPNs) با نرخ‌های ریسک سایر فرم‌های FMEA در سیستم موردنظر، مقایسه شود. نرخ‌های ریسک بالا از اولویت بیشتری به‌منظور ارائه اقدامات اصلاحی برخوردار خواهند بود. لازم به یادآوری است که اجرای موفقیت‌آمیز FMEA نیاز به پیگیری مداوم و به‌روز کردن اطلاعات دارد. به این ترتیب که مسؤول اجرای FMEA در سیستم، با همکاری تیم تخصصی، باید در تمام مراحل، ناظر به روش اجرا بوده و با برداشت آمار و اطلاعات واقعی، اعداد و مندرجات جداول FMEA را کنترل کند و آن‌ها را به‌روز درآورد. همچنین، تیم اجرایی FMEA موظف است میزان تأثیر کنترل‌ها و اقدامات ارائه شده را در کاهش ریسک ارزیابی کرده و در صورت لزوم اقدام به تغییر دستورالعمل‌ها و یا ارائه پیشنهادهاى جدید کند.

FMEA

اعضای انجمن

شماره ۵۶

فصلنامه انجمن صنعتی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

راه حمل و نقل ریلی

 آلتن ریل گلستان رجب قزاق تلفن: ۰۱۷-۳۳۲۷۶۶۴۰ نمابر: ۰۱۷-۳۳۲۴۲۱۵۵	 آسیا ریل عمران آروگو فرزاد عدوبله تلفن: ۵۵۱۳۵۹۵۰ نمابر: ۸۹۷۷۶۱۰۸	 آسیا کسین ریل نویذ بزرگی تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۵۴۰۹۹ نمابر: ۰۲۱-۸۸۵۵۳۳۲۷	 آریا تجارت اسپروز محمد نصیری تلفن: ۸۸۶۹۲۸۷۹ نمابر: ۸۸۶۹۲۸۷۶	 گروه صنعت آذر کیا تجارت محمد شایع زاده تلفن: ۸۸۸۱۲۷۰۵-۱۰ نمابر: ۸۸۸۱۲۷۱۱	 آباد تردد پارس پاشار لطیفی تلفن: ۲۸۶۲۶۰۳ نمابر: ۲۲۵۶۰۵۰۷
 اسپید ترابر ویرا صابر ثانوی تلفن: ۰۲۱-۳۳۲۹۳۳۶۰-۱ نمابر: ۰۲۱-۳۳۲۹۳۳۶۲	 احیاء صادق شمسائی تلفن: ۸۸۷۶۵۷۹۲ نمابر: ۸۸۷۶۵۷۹۲	 احیاء ریل ایرانیان مرتضی رحیمی تلفن: ۲۲۷۷۸۲۰۰ نمابر: ۲۲۷۷۸۲۰۰	 آهن ریل کاران حسن منجری پور تلفن: ۰۶۱-۳۳۲۷۲۵۱۵ نمابر: ۰۶۱-۳۳۲۷۲۵۱۵	 آلتن میرات گلستان آرش قزاق تلفن: ۰۱۷-۳۳۲۲۸۵۹۸ نمابر: ۰۱۷-۳۳۲۲۸۵۹۸	 آلتن کاروان توران فرشید خوارزمی تلفن: ۰۷۶-۳۳۲۸۶۷۳ نمابر: ۰۷۶-۳۳۲۸۶۷۸
 بهشت سیهکان سید سامان حسینی رضوی تلفن: ۰۲۱-۳۳۲۲۵۰۱۰ نمابر: ۰۲۱-۳۳۲۸۲۰۲۶	 بردان مجد پور مجید مجد پور تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۲۲۸۷۹ نمابر: ۰۲۱-۸۸۵۲۲۸۸۰	 بن ریل ابراهیم نازری تلفن: ۲۱۲۸۴۰۰۰ نمابر: ۸۸۵۳۱۵۶۹	 بوشار سیهکان سید محمد محمدی توسلی تلفن: ۸۸۹۵۵۵۸۱-۳ نمابر: ۸۸۹۶۳۸۶۸	 البشر نیرو قاسم عبداللہی تلفن: ۸۸۲۲۵۵۷۲-۲ نمابر: ۸۸۲۲۵۵۷۶	 کفریز علی ابدانی تلفن: ۰۲۱-۳۳۶۵۰۰۶۱-۳ نمابر: ۰۲۱-۳۳۶۵۰۰۶۱
 پر توپار فرابر خلیج فارس حسین باقری تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶ نمابر: ۸۸۸۸۹۱۷۸	 پارس لاریم محمدرضا احمدی بهروز تلفن: ۰۲۱-۳۳۲۹۲۶ نمابر: ۰۲۱-۳۳۲۹۸۱	 پارس لاریم مژگان حبیبی نژاد تلفن: ۸۸۳۶۹۲۳ نمابر: ۸۸۰۸۲۲۹۹	 بیگران قسم سپروز غلامی پور تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۸۸۶۵۲-۶ نمابر: ۰۲۱-۸۸۹۸۸۶۵۷	 B.T. Azhour سماه علی پور خدیجه تلفن: ۸۸۷۵۷۸۰۲-۵ نمابر: ۸۸۵۰۰۶۳۴	 حمل و نقل ترکیبی ایوب عزائی تلفن: ۲۲۷۷۶۳۱۰ نمابر: ۲۲۷۷۶۳۲۰
 تجارت کوشش سپاهان شرکت تجارت کوشش سپاهان تلفن: ۰۲۱-۳۳۷۰۱۱۶۱-۲ نمابر: ۰۲۱-۳۳۶۹۲۹۹۲	 تجارت ریلی پارت سهند محمدرضا نجفی تلفن: ۸۸۵۵۲۹۵۳ نمابر: ۸۸۷۰۳۳۲۲	 پیشتاز راه شهر مجید قناتی تلفن: ۵۵۶۶۲۳۵-۲ نمابر: ۵۵۶۶۲۳۵-۲	 پیام ترانس روح الله محمودی تلفن: ۸۶۰۳۶۷۲۱ نمابر: ۸۶۰۳۶۷۵۲	 پویا ترابر پیشتاز مسعود اسماعیلی تلفن: ۲۹۲۲۹۱۲۱ نمابر: ۲۹۲۲۹۸۲۱-۲	 پرسی ایران گاز حمیدرضا حدادی تلفن: ۸۸۹۰۰۱۲۱ نمابر: ۸۸۹۰۲۰۵۳
 قطارهای مسافری و باری جویبار محسن باوری تلفن: ۲۲۲۸۱۶۱۰-۱۲ نمابر: ۲۲۲۸۱۶۱۳	 گروه صنعتی جاوید کیا سامان نظرنژاد تلفن: ۰۲۱-۲۸۲۲۲۲۰۰ نمابر: ۰۲۱-۲۵۰۱۰۲۹۴	 حمل و نقل بین المللی شهرام امین زارچ تلفن: ۲۰۸۸۱۱۱۲ نمابر: ۲۰۸۸۱۵۷۰	 توکا کش مهداد روشن تلفن: ۰۲۱-۳۳۵۰۶۰۲۶-۷ نمابر: ۰۲۱-۳۳۵۰۶۰۲۸	 توسعه حمل و نقل بین المللی پارسین شرکت توسعه حمل و نقل پارسین تلفن: ۷۵۴۲۲۰۰۰ نمابر: ۲۶۲۹۲۴۱۳	 ترکیب حمل و نقل محمود حسن لیا تلفن: ۶۶۹۱۵۱۸۳-۵ نمابر: ۶۶۹۱۵۱۸۷

اعضای انجمن

فصلنامه انجمن صنعتی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته
شماره ۵۶

 RAMA.CO. راد معیار امین راد معیار امین علی دهقان قادری تلفن: ۸۶۱۱۲۴۷۰ نمابر: ۸۶۱۱۰۶۲۰	 دلیجان طلایی شکوه پارس هاتف مکاری تلفن: ۸۸۷۳۸۵۱۷-۲۰ نمابر: ۸۸۷۳۸۵۲۱	 شرکت خط و ابنیه فلک (بازار حرا) خط و ابنیه فلک مرتضی عزیزیان تلفن: ۶۶۱۲۳۵۹۲ نمابر: ۶۶۱۲۳۱۱۲	 خاور زمین طوس معین صباغی تلفن: ۰۵۱-۳۳۴۴۶۹۰۱ نمابر: ۰۵۱-۳۳۴۴۶۹۰۰	 حمل و نقل ترکیبی گشتیرانی علیرضا ابراهیمی زاده تلفن: ۲۴۷۵۸۳۹۲ نمابر: ۲۴۷۵۸۱۳۰	 چرخ ریل راهبر حمید محمدظاهری تلفن: ۵۵۱۲۵۰۸۲-۳ نمابر: ۵۵۱۲۵۰۱۵
 راهبان عصر دایا مرجان عالی بند تلفن: ۶۶۱۲۱۱۷۲ نمابر: ۶۶۱۲۱۱۸۲	 راهبران ریلی آسیا بار غلامرضا میرانی تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۲۰۱۱۸ نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۲۰۱۸۳	 راهبر سیر سمنگان محمداسلامی تلفن: ۰۵۱-۳۳۳۵۳۰۰۶ نمابر: ۰۵۱-۳۳۳۵۳۰۰۶	 راه آهن کشتش علیرضا علی نو تلفن: ۶۶۹۳۹۴۰ نمابر: ۶۶۹۱۶۱۸۸	 حمل و نقل بین المللی سنتل حسن صدیقی تلفن: ۲۲۶۲۴ داخلی: ۱۵۰	 راه آهن حمل و نقل عباداله فروزش تلفن: ۶۶۲۲۹۰۰۰-۱۲ نمابر: ۶۶۲۲۱۲۱۶
 ریل ترابری فوج احمد دانی حسین خروانی تلفن: ۸۸۷۹۷۸۹۹ نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹	 ریل پردازان آفرین محمدرضا عطاریان تلفن: ۹۵۱۱۹۴۱۱ نمابر: ۵۵۱۲۵۷۶۲	 ریل پرداز سیر حسین نورمحمدی تلفن: ۲۳۶۲۲ داخلی: (۳۵۰)	 رهپویان ساینما تجارت ابریشم (رستا) سیدجلال سیدحسینی تلفن: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱ نمابر: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱	 رسان ریل پارس ابین پور برادرزاده تلفن: ۸۸۷۵۷۸۰۴ نمابر: ۸۸۵۰۰۶۲۲	 حمل و نقل ریلی رجاء ناصر یحیوی تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰ نمابر: ۸۸۸۳۲۲۴۰
 سپهر زاوه طوس علی الدین صوبی تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۳۸۳ نمابر: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۴۵۰	 سپهران ریل راسا مهدی جمشیدیان تلفن: ۴۱۹۸۹۰۰۰ نمابر: ۸۸۷۳۸۵۶۷	 چندوجهی فولاد لجستیک جواد صادقی محمد تلفن: ۸۸۰۴۹۳۰۰ نمابر: ۸۸۰۴۹۳۰۰	 ریل کاران ورسک ریل کاران ورسک ابراهیم نصیری دهقان تلفن: ۷۷۶۲۴۷۷۰۰۴ نمابر: ۷۷۶۲۵۶۸۹	 ریل سیر کوثر سید حسین هاشمی تلفن: ۵۷۸۵۱ نمابر: ۵۷۸۵۱	 ریل ترابری سیما سیدجواد ساداتی تلفن: ۸۸۲۸۰۰۰۴-۷ نمابر: ۸۸۷۳۲۹۸۹
 حمل و نقل چندوجهی سنگان مکران شرق جواد طاهر افشار تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۹۲۸۸-۹۰ نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۶۹۲۸۹	 سمندر ریل امیررضا طاهریان تلفن: ۴۲۷۸۰۱۹۵ نمابر: ۴۸۲۷۹۳۲۹	 سفیر ریل آسیا محمد خان احمدی تلفن: ۴۳۴۵۲ نمابر: ۸۶۰۷۱۷۳۱	 سفیر ترابری ماهان حسین مولایی تلفن: ۵۵۱۲۵۷۲۷ نمابر: ۵۵۱۲۵۷۳۸	 ریل ترابری توس حمیدرضا سنگار مقدم تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۸۷۸۸۹ نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۸۷۸۸۹	 ستاره ریل زر احمد نوری طهراند تلفن: ۸۸۷۲۵۲۰۱ نمابر: ۸۶۰۴۳۶۶۷
 فنی مهندسی صدر کارکیا داوود فولادی تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۹۲۸۱۸ نمابر: ۰۲۱-۵۵۲۹۲۵۷۳	 صدرا گستر رایکا حسن معصوم وند علی آزاد تلفن: ۵۵۳۸۳۲۸۶ نمابر: ۵۵۱۲۵۸۱۱	 سینا ریل پارس حامد نوروزی تلفن: ۴۶۱۰۰۹۸۰-۹ نمابر: ۴۶۱۰۰۹۸۰-۹	 سیمرغ آهین محمود قیام تلفن: ۵۵۲۴۴۶۰۱ نمابر: ۵۵۶۶۸۵۲۱	 سهند لجستیک اسماعیل عزیزیان تلفن: ۸۸۵۵۰۱۰۵-۶ نمابر: ۸۸۵۵۰۱۰۷	 سهند ریل سیاهان احمد جلالی غرم دشتی تلفن: ۰۲۱-۳۵۷۲۳۶۰۵ نمابر: ۰۲۱-۳۵۷۲۳۶۰۵

اعضای انجمن

شماره ۶۶

درآمد و نقل و حرکت

فصلنامه انجمن صنعتی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

 حمل و نقل چندوجهی سایپال جیستیک مدیرعامل: علی افر تلفن: ۸۸۲۵۵۷۲-۴ تلفن: ۸۸۲۵۵۷۶	 فولاد ریل توس مدیرعامل: علیرضا میلانو تلفن: ۰۵۱-۹۱۰۱۱۰۱ تلفن: ۰۵۱-۳۸۶۸۱۳۳	 فراف سازان راه و ساختمان مدیرعامل: اسماعیل جلالی تلفن: ۰۵۱-۳۸۸۲۰۹۰۰ تلفن: ۰۵۱-۳۸۸۲۷۸۲۱	 فراز ریل جنوب مدیرعامل: عبدالعظیم حکمت پور تلفن: ۰۲۱-۵۵۴۹۲۸۱۸ تلفن: ۰۲۱-۵۵۴۹۲۵۷۲	 علی بابا مدیرعامل: میراندا کاشی تلفن: ۲۲۵۸۰۰۰۰ تلفن: ۲۲۵۸۰۹۹۹	 صنعت ریلی ساتراپ مدیرعامل: سیامک سراج اکبری تلفن: ۸۸۵۴۴۷۷۵-۶ تلفن: ۸۸۷۲۶۸۱۲
 ماربین (گلزار سبز) مدیرعامل: محمود انصاری تلفن: ۸۸۸۲۹۳۳۳ تلفن: ۸۸۸۲۹۳۳۴	 لکوموتیور ریل اوند مدیرعامل: ایمان عیدی تلفن: ۸۸۰۲۹۹۹۱-۲ تلفن: ۸۸۰۲۳۳۲۸	 حمل و نقل ترکیبی گهر ترابیر سیرجان مدیرعامل: امیرعلی نجفی نوری تلفن: ۸۸۹۸۱۳۱۲ تلفن: ۸۸۹۸۱۳۱۵	 کیان صنعت شهباز مدیرعامل: مهدی شرفی تلفن: ۵۵۱۲۵۸۲۲ تلفن: ۵۵۱۲۶۰۲۲	 کاوان ریل صنعت نیرو مدیرعامل: مجیدی لطفی تلفن: ۸۸۷۰۸۲۷۰-۸ تلفن: ۸۸۵۵۵۸۰۵	 کالا خدمات پاسارگاد مدیرعامل: آرشین آری تلفن: ۸۸۵۵۴۳۴۵ تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۵۳۷۲
 مهاجرین مدیرعامل: ناصر غفاری تلفن: ۸۸۸۲۹۷۸۰-۸ تلفن: ۸۸۸۲۹۷۸۱	 مشاور گستران صنعت آدونیس مدیرعامل: امیررضا زارغزانه تلفن: ۲۲۱۲۶۸۵۰-۶۸ تلفن: ۲۲۱۲۶۸۵۲	 حمل و نقل چندوجهی مهاجرین مدیرعامل: سید مرتضی علی احمدی تلفن: ۲۲۱۲۶۸۱۲ تلفن: ۲۲۶۰۴۲۱۶	 توسعه ناوگان ریلی مدیرعامل: آرمین مطهری تلفن: ۸۱۹۸۱۰۰۰-۳ تلفن: ۲۲۴۰۴۲۱۶	 تعمیرات و توسعه بهره برداری ریلی مدیرعامل: مهینا عباسی تلفن: ۲۲۱۵۴۰۲۲ تلفن: ۵۵۴۵۰۴۵۲	 مبناتیر و محرکه مدیرعامل: شهرام پور احمد مهرانی تلفن: ۲۲۸۸۶۸۵۲ تلفن: ۲۲۸۸۶۸۵۲
 نیرو صنعت روزبه مدیرعامل: روزبه معصومی تلفن: ۷۷۷۷۷۷۸۹ تلفن: ۷۷۷۷۷۷۸۳	 نوین صنعت رجا مدیرعامل: علیقلی پورانی تلفن: ۵۵۱۲۴۹۰۲-۳ تلفن: ۵۵۱۲۵۵۶۶	 نورالرضا مدیرعامل: محمد ترکانی تلفن: ۸۸۸۰۰۳۲۵ تلفن: ۸۸۹۰۹۷۷۵	 نگین زخراسان مدیرعامل: محمدرضا لطفی تلفن: ۰۵۱-۳۳۰۱۱ تلفن: ۰۵۱-۳۳۰۱۱	 ناوگان ریل آوند نیرو مدیرعامل: خشایار حسینی تلفن: ۰۲۱-۲۸۰۰۰۹۰۰ تلفن: ۰۲۱-۲۸۰۰۰۹۰۰	 میتالورژی آوند گیمستر مدیرعامل: پرودکت پارس تلفن: ۸۸۶۶۷۱۵۲ تلفن: ۸۸۶۶۰۳۲۹
 نیرو صنعت روزبه مدیرعامل: روزبه معصومی تلفن: ۷۷۷۷۷۷۸۹ تلفن: ۷۷۷۷۷۷۸۳	 نوین صنعت رجا مدیرعامل: علیقلی پورانی تلفن: ۵۵۱۲۴۹۰۲-۳ تلفن: ۵۵۱۲۵۵۶۶	 نورالرضا مدیرعامل: محمد ترکانی تلفن: ۸۸۸۰۰۳۲۵ تلفن: ۸۸۹۰۹۷۷۵	 نگین زخراسان مدیرعامل: محمدرضا لطفی تلفن: ۰۵۱-۳۳۰۱۱ تلفن: ۰۵۱-۳۳۰۱۱	 ناوگان ریل آوند نیرو مدیرعامل: خشایار حسینی تلفن: ۰۲۱-۲۸۰۰۰۹۰۰ تلفن: ۰۲۱-۲۸۰۰۰۹۰۰	 میتالورژی آوند گیمستر مدیرعامل: پرودکت پارس تلفن: ۸۸۶۶۷۱۵۲ تلفن: ۸۸۶۶۰۳۲۹
 راهوار نیرو آریا مدیرعامل: مهدی زمانی تلفن: ۰۲۱-۲۲۵۱۸۵۳۳ تلفن: ۰۲۱-۲۲۵۱۲۴۵۰	 توکرایل مدیرعامل: محسن سجیدبخت تلفن: ۰۲۱-۲۲۶۹۰۲۸۲-۵ تلفن: ۰۲۱-۲۲۶۹۰۲۷۵۲	 توسعه ناوگان ریلی مدیرعامل: آرمین مطهری تلفن: ۸۱۹۸۱۰۰۰-۳ تلفن: ۲۲۴۰۴۲۱۶	 توسعه ناوگان ریلی مدیرعامل: آرمین مطهری تلفن: ۸۱۹۸۱۰۰۰-۳ تلفن: ۲۲۴۰۴۲۱۶	 توسعه ناوگان ریلی مدیرعامل: آرمین مطهری تلفن: ۸۱۹۸۱۰۰۰-۳ تلفن: ۲۲۴۰۴۲۱۶	 توسعه ناوگان ریلی مدیرعامل: آرمین مطهری تلفن: ۸۱۹۸۱۰۰۰-۳ تلفن: ۲۲۴۰۴۲۱۶

مژده ای دل که دگر بار بهار آمده است



شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران



اولین و بزرگترین شرکت حمل و نقل ریلی (بخش خصوصی)



اهم فعالیت های شرکت :

- حمل ریلی انواع مواد معدنی، سنگ آهن و ذغال سنگ در داخل کشور
- حمل ریلی انواع مواد نفتی و روغنی از پالایشگاه ها و پایانه های مجاز کشور
- حمل و نقل بین المللی انواع محمولات وارداتی، صادراتی و ترانزیتی
- متخصص در ارائه خدمات فورورادری انواع کالاهای تجاری از کشورهای CIS، چین و ترکیه به ایران و برعکس
- دارای امکانات لجستیکی ملکی نظیر: ناوگان باری و سازه های تخلیه مواد فله در ایستگاه های بندرعباس و سنگان

دفتر مرکزی:

فکس : ۰۲۱-۶۶۴۲۱۲۱۶ | تلفن : ۰۲۱-۶۶۴۲۴۹۰۰ | کد پستی : ۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴ | وب سایت : www.rwt.ir | پست الکترونیک : info@rwt.ir | تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان نصرت، پلاک ۱۲۴

شماره تماس نمایندگی ها :

سرخس : ۰۵۱-۳۴۵۲۳۳۳۴ و ۰۵۱-۳۴۵۲۹۱۰۱

مشهد : (شهید مطهری، طبس، سنگان) ۰۵۱-۳۷۳۱۴۷۸۶

یزد و بافق : ۰۳۵-۳۷۲۴۲۷۷۶ | زنجان : ۰۲۴-۳۳۷۷۸۳۷۲

کرمان و زرنده : ۰۳۴-۳۳۴۳۴۸۹۰ | شاهرود : ۰۲۳-۳۲۳۶۰۶۹۰

کرمانشاه : ۰۸۳-۳۴۲۱۸۵۵۹

اراک : ۰۸۶-۳۳۱۲۰۰۳۶ | اصفهان : ۰۳۱-۳۶۵۱۵۸۹۹

اهواز : ۰۶۱-۳۵۷۱۹۰۱۱ | سیرجان : ۰۳۴-۴۲۲۰۶۰۳۵

نکا و بندر امیرآباد : ۰۱۱-۳۴۷۳۱۵۱۹ | تبریز : ۰۴۱-۳۴۴۲۴۴۴۸

بندرعباس : ۰۷۶-۳۳۷۵۶۸۲۱-۲ و ۰۷۶-۳۳۷۵۲۲۲۰

راهی به جز ترکیب نیست



شرکت ترکیب حمل و نقل سال خوشی را برایتان آرزومند است

حمل و نقل داخلی - بین المللی
کریر - فور وادر

نماینده کشور ایران در کریدورهای شمال - جنوب، شرق - غرب
دارای نمایندگی های فعال در بنادر و مبادی ورودی و خروجی کشور

۱۴۵۷۹۷۶۷۴۱

info@tarkibtrans.ir

نشانی دفتر مرکزی: تهران، میدان توحید، خیابان نصرت غربی، بعد از خوش، پلاک ۱۵۸

www.tarkibtrans.ir

۰۲۱-۶۶۹۱۵۱۸۷

۰۲۱-۶۶۹۱۵۱۸۳-۵



حمل ترکیبی داخلی و بین المللی بر پایه ریل

- کانتینر
- محمولات فولادی
- جنرال کارگو
- فله بار
- مایعات

سایر خدمات:

- بارگیری و تخلیه در مبادی و مقاصد
- خدمات بازرگانی و ثبت سفارش کالا
- تشریفات گمرکی و ترخیص
- انبارداری

دفتر مرکزی:

تهران، میدان آرژانتین، خیابان
احمدقصر، خیابان سیزدهم،
پلاک ۱۷
تلفن: ۰۲۱ ۴۱۹۸ ۹۹۵۵

www.sepahan.com

info@sepahan.com

