



ته‌ای حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

انتشار: مهرماه ۱۳۹۱ شماره ۱

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیرمسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

همکاران تحریریه:

حسنى میرصنم، شکوفه احمدی، عباس زندیاف،

کیومرث پریانی، ناصر فرجی، مرتضی ناصریان

طراح لوگو و جلد:

علیرضا کریمی مقدم

گرافیک و صفحه‌آرایی:

وحید وقفی‌مجبی، حدیث یونسی‌سینکی

آتلیه گرافیک:

آزاده ذرقانی

نشانی: تهران - خیابان توحید - خیابان غلامرضا طوسی -

پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کدپستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۸۸-۱۴۱۹۵

تلفن: ۶۶۵۶۵۶۱۵ و ۶۶۹۱۲۶۵۲-۰۲۱

نمابر: ۶۶۵۹۴۷۴۷-۰۲۱

وبسایت: www.rtcguild.com

پست الکترونیک: info@rtcguild.com

ناشر: موسسه فرهنگی مطبوعاتی نشر ترابر

(ناشر ماهنامه صنعت حمل و نقل و ماهنامه سفر)

- دوماهنامه «ته‌ای حمل و نقل ریلی» آماده انعکاس دیدگاه‌ها، نظرات و مقالات

صاحب‌نظران، مسئولان و کارشناسان گرامی است.

- دوماهنامه «ته‌ای حمل و نقل ریلی» در کوتاه کردن و ویرایش مقالات آزاد

است.

- مقالات منتشر شده دیدگاه نویسندگان است.

۲	بخش خصوصی نوپا و حقوق صنفی
۴	جایگاه بخش خصوصی در گرگ‌ومیش ابهام
۱۰	گوی رقابت را از حمل و نقل ریلی ربوده‌اند
۱۲	چرا خصوصی‌سازی حمل و نقل ریلی مهم است؟
۱۳	اجحاف آشکار به‌ایمن‌ترین بخش حمل و نقل
۱۵	در جستجوی زمان از دست‌رفته
۱۸	آینده مبهم سرمایه‌گذاری خصوصی در بخش لوکوموتیو
۲۱	لوکوموتیوهای مینا در خط تولید
۲۲	شناسه بسامد رادیویی در ردگیری کالا
۲۴	راهی که دیگران پیموده‌اند
۲۸	لذت سفر باقطارهای مدرن
۳۲	جایگاه ویژه حمل و نقل ریلی در مدیریت زنجیره تامین
۳۶	حمل و نقل چندوجهی قدرت چانه‌زنی ما را بالا می‌برد
۳۸	حمل و نقل ریلی از نگاه نمایندگان مجلس شورای اسلامی
۴۰	بلیت‌های قطار اینترنتی به فروش می‌رسد
۴۲	ترانزیت پرسود از حمل و نقل ریلی را جدی بگیریم
۴۴	تشکلی برای اشاعه کارآفرینی حمل و نقل ریلی
۴۶	اعضای انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته
۴۸	کمیته‌های پانزده‌گانه



طراح جلد: علیرضا کریمی مقدم

بخش خصوصی نوپا و حقوق صنفی

محمد سعید نژاد

گسترش فعالیت بخش خصوصی در هر زمینه‌ای به ویژه در حوزه اقتصاد نیازمند تبیین و شفاف‌سازی سیاست‌ها، مقررات و چارچوب این فعالیت‌هاست به گونه‌ای که حقوق و روابط بین دست‌اندرکاران و ذی‌نفعان از جمله دولت، سرمایه‌گذاران و مصرف‌کنندگان نهایی به خوبی برای همه طرف‌ها روشن باشد و حقوق تمامی آن‌ها را مورد توجه قرار دهد. تنظیم این روابط و چارچوب‌ها نیازمند حضور مشترک همه ذی‌نفعان در فرایند تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری است. بدون اخذ نظرات و دیدگاه‌های هر یک از این ذی‌نفعان می‌تواند توازن روابط و حقوق را به نفع دیگری تغییر دهد و در نهایت آن فعالیت شکل اجرائی و عملیاتی به خود نگیرد. تعریف دقیق و داشتن سازمان یا نهادی که نمایندگی هر یک از این طرف‌ها را داشته باشد امری ضروری است و بر این اساس است که در جوامع متمدنی که تصمیمات بر توافقات اجتماعی متکی است شاهد ایجاد و رشد چنین نهادهایی بوده‌ایم نهادهایی که در قالب دستگاه‌های دولتی، انجمن‌ها و سندیکاها کارگری و کارفرمایی، سازمان‌ها و نهادهای حمایت از مصرف‌کنندگان شکل گرفته‌اند و با تعامل در قالب سازمان‌های رسمی و با حمایت قوانین و مقررات مختلف در کنار هم در تحکیم فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی و در نهایت ارتقاء سطح خدمات به مشتریان که راهبرد اصلی هر جامعه متمدنی است دست پیدا کنند.

یکی از مهم‌ترین مبانی شکل‌گیری این نهادها انگیزه اعضای هر یک از این نهادهاست که بنا بر مصالح و منافع صنفی خود و در جهت سازماندهی و پیگیری حقوق صنفی‌شان به ایجاد چنین تشکلهایی اقدام می‌کنند. در کشور ما هم طی سالیان متمادی بخش‌های اقتصادی و اجتماعی سازمان‌های مردم‌نهاد را تاسیس کرده‌اند.

حمل‌ونقل ریلی کشور به ویژه در بخش برون‌شهری حدود دو دهه است که تلاش‌هایی جدی برای جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را آغاز کرده است. تغییر ساختار راه‌آهن ج.ا. از یک بنگاه دولتی به یک شرکت دولتی با استقلال مالی و حقوقی و ایجاد بنگاه‌های اقتصادی مستقل (SBU) در قالب شرکت‌های تجاری در راه‌آهن کشور از جمله شرکت‌های رجا، تراورس و بالاست قدم‌های مؤثری بوده است که برای رسیدن به این مقصود برداشته شده و در این چارچوب قابل ارزیابی است.

جدی‌ترین اقدام در جهت خصوصی‌سازی فعالیت‌ها در راه‌آهن ج.ا.ا با تنظیم مواد ۳۰، ۱۲۶ و ۱۲۸ قانون برنامه سوم آغاز شد و در طی دهه گذشته مراحل مختلف و مؤثری از خصوصی‌سازی در راه‌آهن شکل گرفته است و با این سیاست امروزه شرکت‌های متعدد خصوصی برای فعالیت در این حوزه از حمل‌ونقل به فعالیت مشغول هستند به طوری که سرمایه‌های مادی و معنوی قابل توجهی از طریق بخش خصوصی در این حوزه وارده شده است.

شکل‌گیری بخش خصوصی حمل‌ونقل ریلی نیازمند سازماندهی مناسب این شرکت‌ها جهت دفاع از حقوق سرمایه‌گذاران است و این نیاز پایه اصلی تشکیل انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته بوده است که خوشبختانه با حضور جدی و مؤثر اعضا از سال ۱۳۸۰ فعالیت خود را آغاز و در حال حاضر به‌عنوان یک نهاد تأثیرگذار در حال گذار به شرایطی مؤثرتر در حوزه‌های تصمیم‌گیری است.

از سوی دیگر جوان بودن خصوصی‌سازی در حمل‌ونقل ریلی نسبت به دیگر بخش‌های اقتصادی موجب شده است که قوانین و مقررات این بخش نیز در مقایسه با دیگر بخش‌ها تغییرات مناسب نداشته باشد و یک سازمان و نهاد تنظیم‌کننده مقررات و روابط فی‌مابین بخش شکل نگیرد. حال آن که امروز در مخابرات کشور چنین نهادی شکل گرفته است که در تعامل بین بخش‌های دولتی، سرمایه‌گذاران و مصرف‌کنندگان حقوق همه آنها را مورد توجه قرار دهد. از جمله در جهت دفاع از حقوق سرمایه‌گذاران بخش خصوصی نقشی سازنده و جذاب ایفا می‌کند. در چنین شرایطی است که می‌توان از سرمایه‌گذاران دعوت کرد تا با ریسک کمتری در این بخش فعالیت کنند. اقدامی که منافع آن شامل همه گروه‌های ذینفع از جمله دولت و مصرف‌کننده خواهد شد.

راه‌آهن کشور هنوز مراحل زیادی در پیش دارد تا هم‌گون با دیگر بخش‌های اقتصادی کشور سازوکارهای حضور مؤثر بخش خصوصی را در نهادهای تصمیم‌گیر خود وارد کند. کمیسیون عالی جلوگیری از سوانح راه‌آهن فعلاً تنها نهادی است که به موجب قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی کشور با حضور نماینده انجمن صنفی رسمیت می‌یابد. اگر به این نکته نیز توجه شود که در ساختار سنتی اداری کشور تعدادی از شرکت‌های دولتی هم زمان وظایف و مسئولیت‌های حاکمیتی و تصدی را توأمان داشته‌اند و خصوصی‌سازی بدون تفکیک این وظایف موجب شده است یک شرکت دولتی که از سویی رقیب تجاری شرکت‌های خصوصی است و کاهش و افزایش درآمد آن شرکت‌ها به طور معکوس در افزایش و کاهش درآمد شرکت دولتی تأثیر بگذارد از سوی دیگر متولی تنظیم مقررات گردد.

این وضعیت موجب شد تا در ماده ۱۶۴ قانون برنامه پنجم به دولت اجازه داده شود تا نسبت به اصلاح اساسنامه راه‌آهن ج.ا.ا اقدام کند و وظایف حاکمیتی از آن تفکیک و به وزارت راه و شهرسازی منتقل شود که امیدواریم هر چه سریع‌تر این امر محقق شود.

در صورت ایجاد ساختاری مناسب در تنظیم مقررات بخش ریلی کشور می‌توان نقش برجسته‌تری به انجمن‌های مربوطه داد تا با همفکری و تعامل با بخش دولتی و مصرف‌کنندگان نهایی نسبت به تهیه و تنظیم ضوابط و دستورالعمل‌های مناسب شرایط خصوصی‌سازی در راه‌آهن کشور اقدام نماید. این بحث در فرصت‌های مناسب دیگری ادامه پیدا خواهد کرد و از همه اندیشمندان درخواست دارم تا با مشارکت در آن و ارائه نظرات خود در بارورتر کردن آن انجمن را یاری نمایند.

دغدغه‌ها و مشکلات بخش خصوصی راه آهن
در نشست تخصصی اعضای انجمن تشریح شد

جایگاه بخش خصوصی در گرگ و میش ابهام

در نشست‌هایی که در دفتر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته در روز سه‌شنبه ۱۷ مرداد برگزار شد برخی از اعضای انجمن مشکلات و چالش‌های پیش روی فعالیت خود را تشریح کردند. از ظاهر نشست پیدا بود که بخش خصوصی راه آهن تنهاست چراکه در این نشست پیش از هر مشکلی و دغدغه‌ای جای خالی مسئولین احساس می‌شود. آن‌ها پای میز جلسات این صنف فعال حضور نداشتند



شرکت‌های حمل و نقل ریلی با بیان اینکه خوشبختانه اقدامات ارزنده‌ای در طول دهه اخیر و در راستای اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی و توسعه روند خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی بعمل آمده است، به "قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی" و "آئین نامه تاسیس و فعالیت شرکت‌های حمل و نقل ریلی" به عنوان شاه بیت قوانین مرتبط با خصوصی سازی اشاره نموده و اعلام داشتند که خوشبختانه هم اکنون بخش خصوصی در حمل و نقل ریلی کشور به منظور دفاع از حقوق حقه خود از ظرفیت‌های قانونی مناسبی برخوردار می‌باشد و صرفاً چگونگی اجرا و ضمانت اجرایی قوانین بایستی مورد توجه و پیگیری جدی قرار گیرد. ایشان همچنین با اشاره به این موضوع که بخش خصوصی طی سالیان اخیر سرمایه گذاری قابل توجهی در حمل و نقل ریلی و بویژه تامین ناوگان باری و مسافری داشته است و بالطبع بدنبال کسب سود مناسب از این سرمایه گذاریها می باشد، بخش ترافیک و سیر و حرکت را بعنوان یکی از حوزه‌های بسیار مهم حمل و نقل ریلی که نقش

موضوعات عمده و کلیدی بخش سیر و حرکت راه آهن که نحوه اجرای آن مورد سوال و اعتراض بخش خصوصی بوده و شرکت‌های خصوصی حمل و نقل ریلی و شرکت‌های صاحب بار از این امر زیان قابل توجهی را متحمل می‌شوند پرداخته شد.

در آغاز جلسه مهندس مجید بابایی دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته ضمن تشکر از حضور مدیران شرکت‌های خصوصی در این میزگرد هدف از برگزاری این نشست‌ها را واکاوی مشکلات و چالش‌های پیش روی بخش خصوصی و البته ارائه راهکارهایی جهت برون رفت از آن عنوان نمودند. ایشان اعلام داشتند که برای موفقیت در این راستا حضور بخش خصوصی و دولتی در کنار هم بسیار پراهمیت و ضامن حل مشکلات پیش رو خواهد بود. البته برای این نشست هم از مسئولین راه آهن ج ۱۱ دعوت گردیده بود که متأسفانه امکان حضور نیافتند و امیدواریم در نشست‌های آتی شاهد حضور پررنگ مدیران و مسئولین دولتی نیز باشیم. دبیر انجمن صنفی

در جلسه کارشناسی یکی از محورهای مهم بحث مسئله تحقق طرح ۳۰۰ کیلومتر سیر روزانه واگنها مطرح شد. این طرح که با توجه به شرایط و وضعیت کنونی راه آهن طرحی آرمانی به نظر می‌رسد شرکت‌ها و دست‌اندرکاران ریلی را به بررسی موشکافانه برخی مسایل و مشکلات ریلی واداشته است.

وضعیت نابسامان تجهیزات و فرایند کندن تخلیه و بارگیری، وجود برخی گلوگاه‌ها در شبکه ریلی و البته بعضاً عدم همکاری مامورین و مسئولین مربوطه از عمده مشکلاتی است که مانع تحقق سیر روزانه ۳۰۰ کیلومتری واگن‌های باری بخش خصوصی در شبکه ریلی کشور شده است. طرحی که در سال ۱۳۸۴ به تصویب رسیده اما به دلیل اجرایی نشدن مفاد آن موجب شده که توجیه اقتصادی حضور بخش خصوصی در شبکه ریلی با ابهام جدی روبرو شود و در نهایت به هدر رفتن اعتبار و سرمایه و انگیزه‌های فعالین بخش ریلی بیانجامد.

همچنین در این نشست به مبحث الویت بندی سیر قطارهای باری بعنوان یکی از



قطبی: تا زمانی که تعداد لکوموتیوها کم باشد نمی توان نقطه ضعف ها و کمبودهای دیگری را شناسایی کرد

عبداللهی: راه آهن در حال حاضر سیاست گذاری مدونی ندارد و بیشتر تمرکزش متوجه مسائل اجرایی است



چشمگیری در سیر بهینه واگنهای باری و ارتقاء کمی و کیفی جابجایی بار دارد معرفی نموده و اعلام داشتند که قطعا بهبود وضعیت ترافیک و سیر و حرکت قطارها اثرات مثبت اقتصادی بر عملکرد شرکت های خصوصی حمل و نقل ریلی خواهد گذاشت. دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی با اشاره به موضوع "عدم رعایت الویت بندی مناسب در حمل و نقل و بارگیری و عدم توجه به مشکلات و نقطه نظرات بخش خصوصی در این خصوص" در راه آهن از این مسئله به عنوان یکی از تهدیدات پیش روی بخش خصوصی یاد کرده و اینکه بایستی از اعزام دستوری قطارها بجای الویت بندی بر مبنای ظرفیت و قراردادهای جاری شرکت ها با صاحبان کالا خودداری نمود و بهتر است این الویت بندی ها با مشورت شرکت ها صورت گیرد به نحوی که شرکت ها نیز از برنامه ها و الویت بندی ها پیش از اجرا مطلع باشند.

دبیر انجمن صنفی عدم رشد حمل و نقل بار ریلی در طول چند سال اخیر و بالطبع کاهش سهم حمل و نقل ریلی از مجموع حمل و نقل بار کشور را نشانه عدم تحقق کامل برنامه های خصوصی سازی در بخش ریلی کشور دانسته و عامل برون رفت از این وضعیت را توجه بیشتر مسئولین ریلی به امر سیاستگذاری و سهم نمودن بخش خصوصی در برنامه ریزی ها و اجرای عملیات حمل و نقل می داند.

«همه‌هنگی نهادهای ریلی و اعتماد به کاهش تلاطم های می انجامد»

در ادامه ی نشست مهندس هرمز قطبی مسئول کمیته ی سیر و حرکت و همچنین نماینده انجمن در کمیسیون سوانح راه آهن

گفت: "یکی از مسائل عمده ای که شرکت های خصوصی با آن روبه رو هستند مسئله ی سیر واگن هاست .

مهندس قطبی بیان داشت: چنان چه در هر یک از جلسات و نشست های ریلی موضوعی مقرر شود باید تمام امکانات و شرایط به گونه ای هماهنگ تنظیم شوند که حداقل بیش از ۷۰ درصد برنامه ی مقرر تحقق پیدا کند.

مسئول کمیته ی سیر و حرکت در ادامه گفت : باید در تمام برنامه های ریلی زمینه ی اجرایی را بسیار مهم دانست و همواره به آن توجه داشت و تمام برنامه ها به گونه ای هماهنگ و تنظیم شوند که چنانچه مشکلی حل می شود مشکل دیگری جایگزین نشود.

وی تصریح کرد: باید به گونه ای پیش رفت که تمام فاکتور های لازم هماهنگ با یکدیگر حضور پیدا کنند .. باید تمام عوامل از جمله نیروی انسانی.. ظرفیت خطوط .. شرایط لکوموتیوها و مامورین و ... در نظر گرفته شود و برای هماهنگی هر چه بهتر آنها برنامه ریزی کرد . لازم است در نظر داشت تا زمانی که تعداد لکوموتیوها کم باشد نمی توان دیگر نقطه ضعف ها و کمبودها را شناسایی کرد به طوری که تا لکوموتیو نباشد نمی توان ظرفیت خط یا تعداد کافی مامورین را به طور صحیح تشخیص داد .

قطبی با اشاره به ناعادلانه بودن توزیع درآمدها و مسئولیت ها در راه آهن گفت: برای مثال درآمد شرکت های دارای واگن های لبه بلند که در برخی محورها مشغول به کار هستند قابل مقایسه با درآمد شرکت هایی که واگن های لبه کوتاه دارند نیست و این تفاوت درآمد به جایی می رسد که برخی از شرکت هایی که دارای واگن های لبه کوتاه هستند حتی منابع

درآمدی لازم برای تعمیرات و نگهداری واگن هایشان را هم ندارند.

عضو هیئت مدیره شرکت برادران مجدپور با اشاره به ضرر و زیان شرکت ها افزود: در حال حاضر برخی شرکت های عضو انجمن در بحث حمل بار به سازمان هایی وابستگی دارند و چندان مجبور به صرف هزینه و زمان جهت بازاریابی نیستند ولی شرکت های دیگر که باید خودشان در تمام این زمینه ها اقدام کنند در برخی مواقع نه تنها درآمدی کسب نکرده اند بلکه به خاطر موانع و مشکلات موجود نتوانسته اند باری را که با صاحب بار توافق کرده اند را هم به مقصد برسانند و به این ترتیب ضرر دو جانبه ای را متحمل شده اند .

وی خاطر نشان کرد: معمولا سهم بخش خصوصی راه آهن برای حضور در جلسات کارشناسی و تصمیم گیری و بخش های اجرایی ناچیز است. مدیریت کلان کشور بایستی به این باور برسد که حمل و نقل ریلی علاوه بر تمام مزایایی که دارد و ارجحیتی که در تمام دنیا برای این بخش از حمل و نقل قائل می شوند می تواند تلاطم های موجود در حمل و نقل به خصوص حمل و نقل جاده ای را به میزان قابل توجهی کاهش دهد .

«ضرورت برنامه ریزی اصولی برای الویت های سیر و حرکت»

در ادامه این نشست محمدرضا مقدمی رئیس عملیات ریلی شرکت سایپا لجستیک درباره ی اولویت های سیر و حرکت در راه آهن گفت: در حال حاضر ما به عنوان یک شرکت فعال در زمینه ی حمل و نقل ریلی از وضعیت سیر نامطلوب لکوموتیوها متحمل ضرر و زیان هایی



بابایی: در راه آهن ظرفیت های قانونی خوبی داریم اما مسئله ی مورد توجه این است که چطور بتوان از این ظرفیت ها به نحو احسن استفاده کرد

پرهیزکاری: در حال حاضر ضرر و زیان شرکت ها در اولویت های سیر راه آهن در نظر گرفته نمی شود



عبداللهی خاطر نشان کرد: در حال حاضر شرکت های خصوصی ریلی به نحوی از انحاء با مشکلات عدیده در امور اجرایی خود دست به گریبانند و این مسائل آنها را از برنامه ریزی برای امور توسعه باز داشته است.

«**زیربناهای راه آهن باید توسعه پیدا کنند**

در ادامه ی نشست نوبت به بیان دیدگاه های مهندس پرویز عالیوند مدیرعامل شرکت راه آهن حمل و نقل رسید و ایشان درباره ی موضوع طرح ۳۰۰ کیلومتر جابجایی روزانه اظهار داشتند: در سال ۱۳۸۴ که این طرح به تصویب رسید با وجود مخالفت برخی از شرکت ها در نهایت با بحث و گفتگو، شرکت ها مجاب شدند که این طرح قابل اجراست. اما با گذشت سال ها از تصویب این طرح هنوز هم شاهد این هستیم که امکانات راه آهن جوابگوی اجرای کامل این طرح نیست.

مهندس عالیوند تصریح کرد: در برخی موارد می بینیم که لکوموتیو کافی وجود ندارد یا ظرفیت خط پاسخگو نیست و یا اینکه مامورین همکاری های لازم را لحاظ نمی کنند. با وجود عوامل و مشکلات متعدد چنین طرحی تحقق پیدا نمی کند و گرنه اجرای این طرح عملی است و دست یابی به آن چندان دور از دسترس نیست.

وی با اشاره به مشکلات دیگر در اجرای این طرح افزود: در حال حاضر در راه آهن مشکل زیربنایی داریم و ظرفیت زیربنای راه آهن معمولاً برای اجرای طرح های این چنینی کافی نیستند. عملیات تخلیه و بارگیری معمولاً به دلیل مشکلاتی در تجهیزات مربوطه به نحو

از مشکلاتی که بیان شد مرتفع نخواهد شد. راه آهن در حال حاضر سیاست گذاری مدونی ندارد و بیشتر تمرکز متوجه مسائل اجرایی حمل و نقل است. برای تحقق طرح ۳۰۰ کیلومتر جابه جایی بار در روز باید همکاری ها و هماهنگی های مستمری صورت گیرد.

ایشان همچنین در بحث ظرفیت شبکه ریلی به راه آهن جنوب که علی الرغم وجود مراکز عمده بار در حال حاضر تنها ظرفیت سیر ۵ رام قطار را داراست اشاره داشتند و اینکه با اقدامات اصلاحی هم نمی توان ظرفیت را به سادگی افزایش داده و لذا در این محور نیاز به اقدامات اساسی توسعه شبکه می باشد.

مهندس عبداللهی سپس پیشنهاد داد: برای حل مشکلات سیر و حرکت، در گام نخست لازم است تا مشکلات مربوط به گلوگاه ها حل شود. تا گلوگاه های عمده شبکه ریلی مرتفع نشود نمی توان از این بخش انتظار پیشرفت قابل توجهی داشت.

مدیرعامل شرکت آسیا سیر ارس در ادامه با توجه به قراردادهای راه آهن گفت: متأسفانه در اجرای قراردادهای راه آهن منظم عمل نمی کند. همچنین شرکت ها برای کوچک ترین تعمیرات و تغییرات در واگن هایشان باید هماهنگی های درازمدتی را با صرف زمان و هزینه ی بالا با راه آهن صورت دهند که این امر نمونه ای از عدم اختیارات بخش خصوصی در سازماندهی و برنامه ریزی هایش است.

وی همچنین در ادامه گفت: آیا وام های با بهره های مناسب بانکی که به مالکین ناوگان جاده ای برای تامین ناوگان مورد نیاز واگذار می شود به شرکت های خصوصی ریلی هم به همان شکل داده می شود؟

شده ایم.

قسمتی از محموله های باری که دارای پروانه ی سبز گمرکی هم هستند باید در تاریخی مشخص از مرز عبور می کردند و خارج می شدند اما بدون هیچ دلیل موجهی شاهد این هستیم که بار و محموله ی شرکت تا ۱۰ روز در مرز می ماند و به نظر می آید الویت بندی حمل و نقل در راه آهن از برنامه ریزی مناسبی برخوردار نیست. حتی با نگاه خوش بینانه هم از واقعیت امر این طور استنباط می شود که سیر واگن های شرکت های خصوصی در حال حاضر بیشتر بر اساس روابط حاکم در حال سیرند تا توجه به ضوابط و مقررات تنظیم شده.

مهندس مجید بابایی دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی در خصوص طرح سیر ۳۰۰ کیلومتری در شبکه ریلی گفت: متوسط سیر واگن ها در شبکه ریلی کشور هم اکنون به مراتب پائین تر از متوسط کشورهای پیشرو در حمل و نقل ریلی می باشد.

در ایران هدف تعیین شده روزی ۳۰۰ کیلومتر سیر واگن می باشد که در حال حاضر نهایتاً ۷۰-۸۰ کیلومتر سیر روزانه را داریم که تحقق بحث ۳۰۰ کیلومتر سیر در روز عزم و اراده ی جدی کارگزاران دولتی و خصوصی را می طلبد.

«**نگاه نابرابر دولت به حمل و نقل ریلی و جاده ای**

در ادامه ی نشست مهندس غلامحسین عبداللهی مدیرعامل شرکت آسیا سیر ارس گفت: دولت در بخش حمل و نقل جاده ای عمدتاً وظیفه سیاست گذاری را بر عهده دارد اما اساس کار راه آهن اجرایی ست و تا مسائل و برنامه های اساسی راه آهن هماهنگ و منظم نشود هیچ یک



عالیوند: سال گذشته در هفته‌ی دولت محور بندرعباس دوخطه شد اما متاسفانه در حال حاضر در حد یک خط هم قابل استفاده نیست

مقدمی: در ایران هم صحبت از روزی ۳۰۰ کیلومتر جابجایی بار به میان آمد که در حال حاضر نهایتاً ۷۰-۸۰ کیلومتر جابجایی بار را در روز را داریم



خصوصاً رابطه‌ی راه آهن با بخش خصوصی گفت: متاسفانه راه آهن آن طور که باید بخش خصوصی را به رسمیت نمی‌شناسد و می‌توان گفت هرگز به چشم یک شریک به بخش خصوصی نگاه نکرده است و با وجود این که چند سالی از واگذاری امور حمل و نقل به بخش خصوصی می‌گذرد ما هنوز هم نه در مراجع تصمیم‌گیری راه آهن عضو داریم و نه در برنامه‌ریزی‌ها و نرخ‌گذاری‌ها سهمیم. قره‌گزلو تصریح کرد: بدلیل اولویت بندی نامناسب برنامه‌های سیر و حرکت در راه آهن

مقصد باید منتظر بماند تا واگن‌هایی که در تربت حیدریه قرار دارند بیکار شوند و برای تکمیل و انجام عملیات به کمک آنها بروند. باید برنامه‌های راه آهن طوری لحاظ شود که ظرفیت‌ها نیز در نظر گرفته شود و امکانات بیشتری به بخش خصوصی واگذار شود.

«راه آهن بخش خصوصی را به رسمیت بشناسد»

در ادامه نشست مهندس علی محمد قره‌گزلو قائم مقام شرکت ریل کاران و رسک در

مناسبتی انجام نمی‌گردد. ایستگاه‌های مبادی و مقاصد باید تجهیز شده و امکانات بارگیری و تخلیه پیشرفت کند. مدیرعامل شرکت راه آهن حمل و نقل در ادامه اظهار داشت: سال گذشته در هفته‌ی دولت محور بندرعباس دوخطه شد اما متاسفانه در حال حاضر در حد یک خط هم قابل استفاده نیست. در فضای اجرایی راه آهن، شاهد مشکلات این چنینی و عملیات نیمه تمام هستیم برای مثال قطار در سنگان شروع به بارگیری می‌کند اما برای اتمام عملیات حمل بار و تحویل بار در





امیدوار بود.

همچنین مهندس قطبی پیرو سخنان مهندس پرهیزکاری گفت: در حال حاضر ضرر و زیان شرکت ها به دلیل اولویت بندی اعزام قطارهای باری توسط راه آهن در نظر گرفته نمی شود و همواره شرکت ها از این امر بسیار گله مندند.

قطبی در پایان خاطر نشان کرد: در حال حاضر درموردی ممکن است کامیون باری را با هزینه بالاتر نسبت به راه آهن حمل اما صاحب بار حاضر است این مبلغ را بپردازد که بارش به موقع به مقصد برسد. تاخیرات مکرر و عدم همکاری هایی که در ایستگاه ها شاهد هستیم می تواند سرعت قطار را به میزان قابل توجهی پایین بیاورد و با وجود افزایش سرعت در سایر شیوه های حمل و نقل و مزایای دیگری که نسبت به حمل و نقل ریلی دارند می تواند مزایای ویژه حمل و نقل ریلی را کم رنگ نموده و شاهد کاهش مستمر سهم حمل و نقل ریلی از مجموع حمل و نقل کشور باشیم.

در پایان مهندس مجید بابایی دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته ضمن تشکر از حضور مدیران شرکت ها در این میزگرد اظهار امیدواری کرد که با پیگیری مستمر خواسته های بخش خصوصی و توجه لازم از سوی مسئولین ریلی کشور شاهد حرکت روبه رشد حمل و نقل ریلی در کشور باشیم. قطعا در کنار توجه به توسعه زیرساخت ها و افزایش ظرفیت خطوط و رفع گلوگاه های ریلی که از اهمیت بالایی نیز برخوردارند بایستی به امر اصلاح شیوه های برنامه ریزی سیر و حرکت، قیمت گذاری و به ویژه برنامه ای کردن حرکت قطارهای باری توجه ویژه مبذول داشت.

قره گوزلو: وقتی که صاحبان سرمایه با هم در راه آهن سرمایه گذاری می کنند باید در سودهای حاصل هم سهم مشترکی داشته باشند

قانونی خوبی وجود دارد اما مسئله ی مورد توجه این است که چه طور می توان از این ظرفیت ها به نحو احسن استفاده کرد.

به نظر می رسد در فرایند خصوصی سازی حمل و نقل ریلی کشور، نهاد مستقل تنظیم مقررات (Regulatory Body) داشته باشیم تا نظارت بر اجرای قوانین و روابط حاکم فیما بین بخش دولتی و خصوصی را بر عهده گیرد و طرفین ملزم به انجام تعهدات قانونی خود گردند. این نهاد همچنین از ایجاد انحصارات دولتی و خصوصی جلوگیری خواهد کرد و بدین ترتیب با دادن ضمانت به بخش خصوصی ایشان را به سرمایه گذاری بیشتر در این بخش ترغیب می نماید.

«جاده را نباید به قطار ترجیح داد»

مهندس علی اکبر پرهیزکاری مدیربازرگانی سایبالجستیک در پایان این نشست مزایای توسعه حمل و نقل ریلی را تشریح کرد و گفت: در کنار تمام مزایا و محاسنی که حمل و نقل ریلی نسبت به دیگر روش های حمل و نقل دارد یکی از مهم ترین آن ها صرفه جویی در انرژی و مصرف سوخت است که به ذخیره ی سرمایه های هنگفتی برای کشور منجر می شود. در حال حاضر به دلیل عدم انسجام در برنامه ریزی ها شاهد آن هستیم که در برخی موارد هزینه ی حمل و نقل بار با ریل و جاده یکسان است و حتی در برخی موارد نرخ حمل و نقل ریلی بالاتر از بخش جاده ایست که این امر در مقایسه با بیشتر نقاط دنیا بسیار نادر است. باید در خصوص نرخ گذاری حمل و نقل باری بخش خصوصی نقش پررنگ تری را داشته باشد تا بتوان به توسعه شایسته حمل و نقل ریلی

شرکت های خصوصی بطور عادلانه از سود مناسب برخوردار نمی شوند به طوریکه به ناگاه بر اساس تصمیمات مدیران ریلی برخی از واگن ها در اولویت بالا قرار گرفته و بخش عمده ظرفیت شبکه را به خود اختصاص می دهند که این امر موجبات توقف بیش از حد سایر واگن ها و زیان شرکت های مالک می گردد.

وی در ادامه با اشاره به اولویت بندی های سیر در راه آهن گفت: حمل و تحویل ۷۰ درصد محمولات شرکت روغن نباتی به عهده ی واگن های شرکت ریل کاران و ریسک است اما با وجود شرایط کنونی ما حتی قادر نیستیم به ۴۰ درصد تعهدات مان به این شرکت عمل کنیم. در قراردادهای اخیر ما با شرکت روغن نباتی وضعیت تاخیر در تحویل بارها به جایی رسید که به ناچار حمل بارها با جاده صورت گرفت و مابه تفاوت کرایه هارا هم شرکت ما به عنوان زیان پرداخت کرد. قائم مقام شرکت ریل کاران و ریسک خاطر نشان کرد: با وضعیت حاضر کسی مایل به پذیرش ریسک سرمایه گذاری در راه آهن نیست و این امر رفته رفته باعث گوشه گیر و کم رنگ شدن صنایع و حمل و نقل ریلی کشور خواهد شد.

مهندس بابایی دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی در ادامه ی نشست اذعان داشت: در راه آهن ظرفیت های





«ندای حمل و نقل ریلی» را باید ندای اعضای انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته و دیگر نهادهای فعال در حمل و نقل ریلی دانست که مسائل و چالش‌های پیش‌روی کارگزاران حمل و نقل ریلی را به مسئولین مربوطه و بخش‌های فعال می‌رساند. همچنین لازم است تا دیگر مشتریان عمده راه‌آهن یعنی مردم بدانند که این بخش با چه برنامه‌ها و چالش‌هایی روبروست. این نشریه می‌کوشد تا تعامل حداکثری را با ارائه رهنمودهای کارشناسی و تاثیرگذار در خانواده گسترده حمل و نقل ریلی ایجاد کند. به همین منظور در شماره نخست گفت‌وگویی با مهندس محمد سعیدنژاد رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته انجام داده‌ایم که می‌خوانید:

این مدت انتظار می‌رود که بودجه بیشتری به حمل و نقل ریلی تخصیص یابد و با توجه به مزیت‌های ذاتی آن به عنوان اولویت نزد برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران مطرح باشد. ارزیابی شما چیست؟

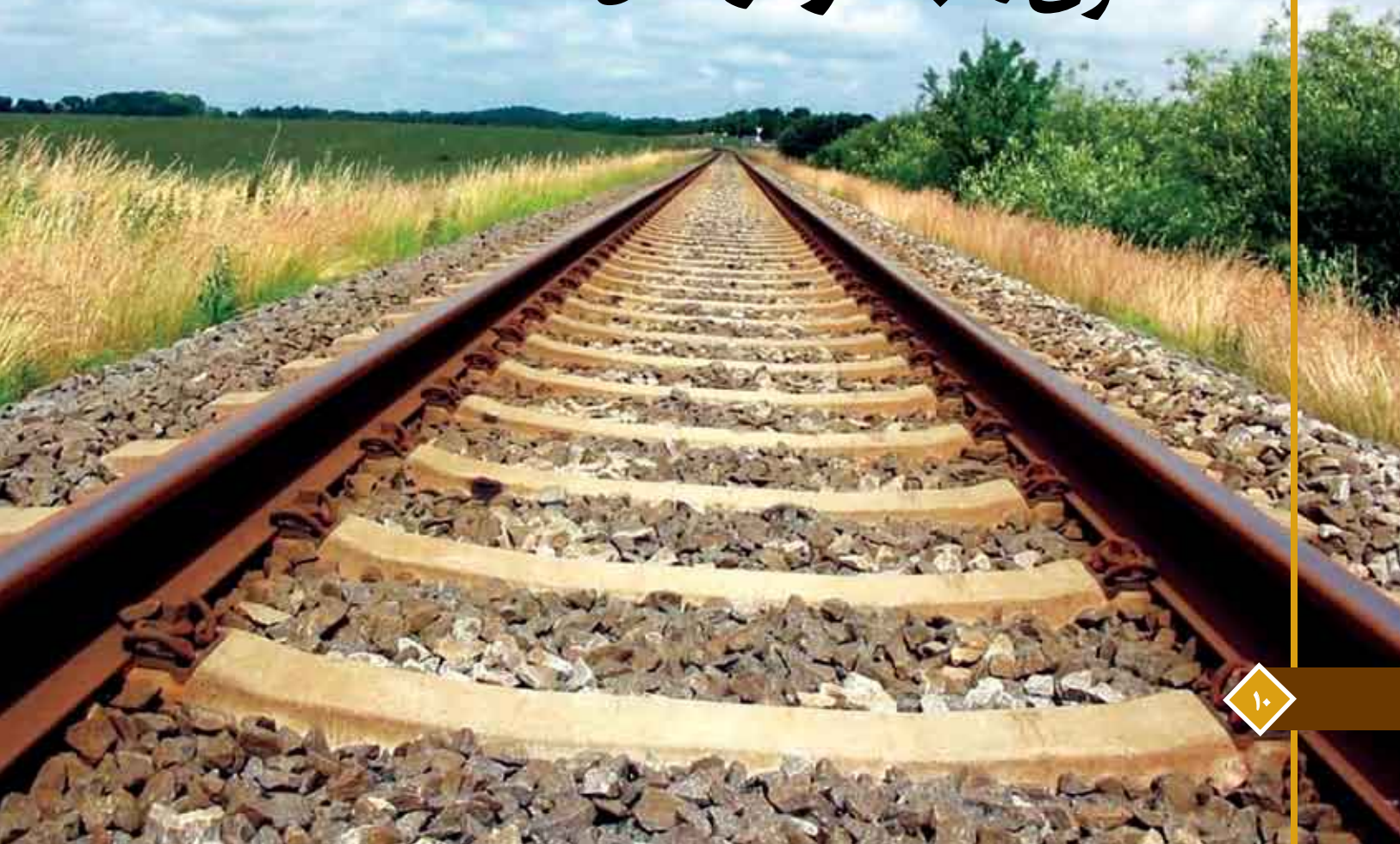
در مباحث و جلسات مختلف حمل و نقل معمولاً حمل و نقل ریلی جزو اولویت‌ها به شمار می‌رود. اما متأسفانه در عمل شاهد بوده‌ایم که سهم حمل و نقل ریلی نسبت به سایر شقوق حمل و نقل کشور کاهش یافته است با یک نگاه خوشبینانه این سهم از ۱۴ تا ۱۵ درصد بیشتر نبوده است.

اگر بخواهیم شاخص هدفمندی یارانه‌ها را در پیش برد عملیاتی اولویت‌ها مورد بررسی قرار دهیم این اولویت دست کم در زمینه حمل و نقل ریلی رعایت نشده است. حتی می‌توان به کاهش سهم حمل و نقل ریلی در چهار سال اخیر اشاره کرد و این در حالی است که حمل و نقل کشور در بخش‌های دیگر افزایش داشته است. اولویت‌بندی در

آقای سعید نژاد با توجه به تغییرات فضای اقتصادی کشور از سال ۸۹ به بعد و اجرایی شدن طرح هدفمندی یارانه‌ها که بی‌تردید یکی از اهداف آن بهره‌وری بیشتر در حمل و نقل بوده است بی‌مناسبت نیست تا خوانندگان را با تاثیرات این طرح در بخش حمل و نقل ریلی آشنا کنیم. طی

گفت و گو با مهندس محمد سعیدنژاد، رئیس انجمن صنفی حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

گوی رقابت را از حمل و نقل ریلی ربوده‌اند



بیان و ارائه رؤوس اهداف و برنامه‌ها راحت است اما در عمل با مشکلاتی روبرو بوده است.

طی چند سال اخیر سیاست عمومی کشور در بخش‌های مختلف اقتصادی به سمت خصوصی‌سازی تغییر مسیر داده است. با این وجود برخوردی که در راه‌آهن با متولیان بخش خصوصی شده با حمل‌ونقل جاده‌ای بسیار متفاوت بوده است. سرمایه‌گذاران به دلایل مختلف تمایل بیشتری دارند که در بخش جاده‌ای سرمایه‌گذاری کنند. از جمله این دلایل می‌توان به آزادی عمل در حمل‌ونقل جاده‌ای اشاره کرد. به‌طور مثال در حال حاضر هرکس که مایل به سرمایه‌گذاری در ساخت اتوبان باشد تضامین کافی را برای بازگشت سرمایه خواهد داشت.

در موقعیت کنونی سیاست عمومی ما از دسته سیاست‌های تشویقی برای جلب مشارکت بخش خصوصی نیست و این بدان معناست که از سیاست‌های کلی کشور در اولویت قائل شدن به بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی پیروی نمی‌کنیم. اگر سیاست عمومی دولت هم عدم سرمایه‌گذاری و توسعه بخش دولتی باشد این بدان معنی است که سرمایه‌گذاری در این بخش با چالش جدی مواجه است در حالی که سرمایه‌گذاری در این بخش باید نسبت به سایر بخش‌های حمل‌ونقل ارجحیت داشته باشد.

لذا چنانچه یک سرمایه‌گذار بخواهد بین دو بخش حمل‌ونقل جاده و ریلی یکی را انتخاب کند، بی‌تردید گرایش وی به سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای خواهد بود.

به طور کلی آن چه که در حال وقوع است متأسفانه برخلاف سیاست‌های حمایتی از بخش حمل‌ونقل ریلی است و سیاست‌های کلان اقتصادی کشور که در برنامه‌های سوم چهارم و پنجم به صراحت بر آن تأکید دارد در برنامه‌ریزی‌ها و اولویت‌بندی‌ها، مورد غفلت قرار گرفته است.

با توجه به اینکه ۴ سال از خصوصی شدن راه‌آهن می‌گذرد هنوز نارسایی‌هایی در این بخش به چشم می‌خورد. منشاء مشکلات بخش خصوصی راه‌آهن را در چه عواملی ارزیابی می‌کنید؟

برنامه‌ی خصوصی‌سازی راه‌آهن بیش از چهار سال است که در دستور کار قرار دارد در واقع خصوصی‌سازی در این بخش در سال ۱۳۸۰ با آغاز اجرای برنامه سوم توسعه کشور پی‌ریزی شد. در برنامه سوم توسعه موادی داشتیم در مورد خصوصی شدن راه‌آهن که ضمن آن راه‌آهن باید ناوگان خود را به بخش خصوصی واگذار می‌کرد. از جمله اقدامات این سال‌ها برای اجرای قانون برنامه سوم توسعه می‌توان به واگذاری بخش عمده‌ای از واگن‌های راه‌آهن به بخش خصوصی اشاره کرد. همچنین تعداد زیادی شرکت باری و مسافری در این مدت تاسیس شده‌اند و سرمایه‌گذاری‌های بالا و موثری در این زمینه صورت گرفت.

اما منشاء مشکلات ما در بخش ریلی کشور این مسئله است که بخش حاکمیت و تصدی با یکدیگر تنیده هستند. یعنی نهادی که باید سیاست‌گذاری کند بخشی از عملیات را هم بر عهده دارد و در زمینه اجرایی هم به تصدی‌گری می‌پردازد. نهاد تنظیم‌کننده‌ی مقررات در حال حاضر همان سازمانی است که بخش عمده‌ای سرمایه دارد و مایل به استفاده از سرمایه‌اش است. قاعدتا در برنامه‌ریزی‌هایش به مسایل مربوطه در قالب یک بنگاه نگاه می‌کند نه در قالب یک سازمان سیاست‌گذار. طبیعتاً به سرمایه‌گذاری‌هایی که در این زمینه صورت می‌گیرد نگاه رقابتی دارد.

در ماده ۱۶۴ برنامه‌ی قانون پنجم پیش بینی شده است که اساسنامه راه‌آهن به گونه‌ای تنظیم شوند که بخش‌های حاکمیتی از تصدی تفکیک شده و به وزارت راه منتقل شود و بخش‌های غیرحاکمیتی به راه‌آهن واگذار شوند.

آیا سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی تا امروز برای شرکت‌ها سودآور بوده است؟ تمام شرکت‌های مربوطه با انتظار سودآوری در این بخش سرمایه‌گذاری کرده‌اند اما در حال حاضر بخش عمده‌ای از این شرکت‌ها در بخش توسعه خود دچار تردید هستند. نشانه‌های آن را می‌توان در افت تمایل بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری مشاهده نمود. با توجه به آمار خرید واگن‌های باری و مسافری جدید شاهد آن هستیم که در بخش خصوصی میل به سرمایه‌گذاری در این زمینه روبه کاهش است.

با توجه به سابقه‌ی شما در بخش مدیریت دولتی و مدیریت بخش خصوصی در حال حاضر بعد از طرح اصل ۴۴ نگاه دولت را به بخش خصوصی چگونه ارزیابی می‌کنید؟ در دستگاه‌های مختلف این نگاه دارای بار متفاوتی است. در وزارت راه و شهرسازی فعلی دولت به بخش‌های مختلف این وزارت نگاه‌های متفاوتی دارد.

به نظر می‌آید در زمینه خصوصی‌سازی نگاه به بخش‌های دیگر حمل‌ونقل نسبت به بخش ریلی نگاه مثبت‌تری در جریان باشد هرچند در بیان، حمل‌ونقل ریلی را به حمل‌ونقل‌های دیگر ارجحیت می‌دهند.

قدری درباره انجمن و فعالیت‌های آن صحبت کنیم. در حال حاضر اعضای انجمن ظرفیت اجرای چه مقدار از مسئولیت‌های راه‌آهن را می‌تواند برعهده بگیرد؟

در حال حاضر تمام عملیات اجرایی بخش ریلی را می‌توان به بخش خصوصی عضو انجمن واگذار کرد. از جمله در بخش خط (توسعه و نگهداری خطوط) و ناوگان (تأمین ناوگان) و بهره‌برداری و خدمات چه در بخش مسافر و چه بار. انجمن ۵۳ عضو دارد که در زمینه‌ی حمل‌ونقل مسافر و بار و خدمات راهبری قطارهای مسافری فعالیت می‌کند. انجمن عهده‌دار نمایندگی اعضا در بخش خصوصی است و وظیفه دارد که به حل مشکلات آنها بپردازد. همچنین با توجه به تازه تاسیس بودن انجمن، باید در تنظیم مقررات و ضوابط حمل‌ونقل با استفاده از ارتباطاتی که با دستگاه‌ها و بخش‌های مربوطه دارد به نحوی تأثیرگذار باشد.

به عنوان آخرین سوال عضویت اعضای جدید در انجمن چه شرایطی دارد؟ شرکتی که خواهان عضویت در انجمن است ابتدا درخواست عضویت خود را به انجمن ارائه می‌کند. هیئت مدیره طبق اساسنامه‌ی انجمن درخواست شرکت مورد نظر را بررسی می‌کند.

چنانچه موضوع فعالیت و سرمایه‌گذاری‌های آن شرکت با موضوع فعالیت‌های قید شده در اساسنامه انجمن منطبق باشد شرکت با تایید هیئت مدیره به عضویت انجمن در می‌آید.

چرا خصوصی سازی حمل و نقل ریلی مهم است؟



خصوصی سازی یک سیاست اقتصادی برای تعامل میان دولت و دیگر بخش های اقتصادی با هدف نزدیک شدن به شرایط رقابت کامل و حصول بیشتر کارایی اقتصادی و اجتماعی است.

کشورهایی مثل فرانسه، انگلستان و ایالات متحده در زمره کشورهای پیش رو در امر خصوصی سازی هستند. از طرفی بسیاری از کشورهای در حال توسعه نیز برحسب ضرورت و مقتضیات زمان، برای دست یابی به رشد و توسعه اقتصادی مطلوب، سعی در استفاده از سازوکارهای اقتصاد بازار می کنند و به منظور فائق آمدن بر مشکلات عظیم اقتصادی خود، به فکر کاهش دخالت های دولت در فعالیت های اقتصادی و به دنبال آن خصوصی سازی مؤسسات تولیدی و تجاری تحت کنترل خود افتاده اند.

خصوصی سازی فرآیندی است که طی آن دولت امکان انتقال وظایف و دارایی های خود را به بخش خصوصی فراهم می کند. در مفهوم اشاعه فرهنگی یعنی فراهم کردن زمینه افزایش مشارکت مردم در کلیه سطوح در امور اقتصادی جامعه. از این رو خصوصی سازی اصطلاحی فراگیر و متنوع است که به کنترل عملیاتی و مالی مؤسسات دولتی و واگذاری به بخش خصوصی اشاره می کند.

در جریان خصوصی سازی کارائی سازوکار بازار، حیات دوباره پیدا می کند و عملکرد فعالیت اقتصادی دولت و بخش عمومی در محک آزمون قرار می گیرد و طی این فرایند می تواند منجر به محدود شدن مالکیت یا مدیریت برخی از واحدهای اقتصادی تحت تملک دولت و واگذاری آن به مکانیزم بازار شود.

به طور کلی مهم ترین اهداف خصوصی سازی که در هر کشور با توجه به

سیاست ها، برنامه های اقتصادی و راهبردهای کلی جامعه اتخاذ می شود بیشتر مورد توجه و استفاده قرار گرفته اند عبارتند از:

- افزایش رقابت و بهبود کارایی در مدیریت و عملیات مؤسسات اقتصادی
- کاهش نقش مستقیم دولت در فعالیت های اقتصادی
- تقلیل هزینه های بودجه ای دولت ناشی از پرداخت یارانه و هزینه های سرمایه ای
- توسعه بازارهای سرمایه داخلی و دستیابی به سرمایه، فناوری و منابع مالی خارجی
- افزایش کارایی واحدهای اقتصادی
- تعدیل مقررات
- افزایش رقابت
- ایجاد انگیزه در کارکنان شرکت ها

«خصوصی سازی در راه آهن ایران»

با تبدیل بنگاه راه آهن دولتی ایران به شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۶۶ نگاه تجاری به صنعت حمل و نقل ریلی آغاز و با تصویب مواد ۳۰ و ۱۲۸ برنامه سوم توسعه اقتصادی کشور و ماده ۲۹ تنفیذی قانونی برنامه چهارم و آئین نامه اجرایی مربوطه خصوصی سازی در راه آهن و واگذاری بخش های مختلف راه آهن آغاز شد.

این واگذاری طی سه مرحله انجام شد :

مرحله اول : تعمیرات و نگهداری شبکه و راهبری قطارهای مسافری به پیمانکاران واجد شرایط سپرده شد.

مرحله دوم: بازسازی و بهره برداری تعدادی از واگن ها به بخش خصوصی واگذار شد.

مرحله سوم: این تجربه با فروش قسمتی از ناوگان ریلی به بخش خصوصی کامل تر شد.

خصوصی سازی در راه آهن به صورت واگذاری امکانات دولتی به بخش خصوصی و

یا سرمایه گذاری جدید توسط بخش خصوصی صورت می گیرد که دامنه وسیعی را شامل می شود که مهم ترین آنها عبارتند از :

- واگذاری واگنهای باری
- واگذاری سالنهای مسافری
- واگذاری لکوموتیوها
- خرید لکوموتیو ، واگن باری و مسافری توسط بخش خصوصی
- واگذاری دپوهای تعمیراتی واگن و لکوموتیو
- واگذاری خدمات ایستگاهی
- نگهداری علائم و ارتباطات
- بازسازی و نوسازی شبکه و ناوگان
- تعمیر و نگهداری خطوط
- تعمیر و نگهداری ناوگان
- راهبری قطارهای راه آهن

اما خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی با چالش های زیادی روبرو بوده است. ناآشنایی مدیران اقتصادی کشور با مقوله خصوصی سازی طی بیش از ۱۰ سال گذشته و عدم استفاده از تجارب سایر کشورها در این زمینه، نوعی بدبینی به خصوصی سازی در افکار عمومی به وجود آورده است. به طور کلی این چالش ها را می توان به صورت زیر بیان کرد :

- ۱- تأمین هزینه های زیرساخت توسط بخش حمل و نقل ریلی برخلاف سایر بخش ها (جاده ای)
- ۲- عدم ثبات قوانین و مقررات و رویه ها
- ۳- تعیین تعرفه توسط بخش دولتی و شناور نبودن نرخ تعرفه
- ۴- عدم دریافت به موقع هزینه حمل بار و مسافر توسط شرکت های بخش خصوصی
- ۵- عدم واگذاری فعالیت های مناسب و بخش های مختلف راه آهن به بخش خصوصی
- ۶- رقابت راه آهن و رجا با شرکت های خصوصی در حمل بار و مسافر

دارند (نظیر هزینه‌های مصرف شده در امور عمرانی، هزینه یارانه‌های دولت به سوخت، هزینه آلودگی هوا، هزینه‌های انبوه سوانح، و ..) که اصطلاحاً هزینه‌های خارجی حمل و نقل نامیده می‌شوند.

هزینه‌های خارجی حمل و نقل علی‌رغم اهمیت برای کشور، چون به طور مستقیم توسط مردم پرداخت نمی‌شوند و لذا در محاسبه و انتخاب شیوه ترابری توسط مسافران یا صاحبان بار ملاک انتخاب قرار نمی‌گیرند و ممکن است شیوه‌ای که در واقع گرانتر است، ارزان تر جلوه نماید و تقاضای ترابری به شیوه‌ای که ارزان تر جلوه می‌نماید، هدایت می‌شود و الگوی ناصحیح در ترابری شکل گیرد.

برای اصلاح الگوی مصرف ترابری در کشورهای مختلف بحث بر چگونگی داخلی نمودن این هزینه‌ها وجود دارد. در کشور ما نیز مسئولان کشور به اهمیت و بزرگ بودن هزینه‌های خارجی حمل و نقل واقفند ولی سازوکار روشن و شفاف برای دخالت این هزینه‌ها در برنامه ریزی بخش وجود ندارد و رفتارهای انفعالی و نگرش‌های کوتاه مدت یا بخشی‌نگری به صورت گسترده رایج است و در نتیجه انحراف از الگوی مصرف را شاهد هستیم. به عنوان مصادیق موضوع جا دارد توضیح داده شود که:

مصرف اندک سوخت از مزایای مهم راه‌آهن است ولی پرداخت یارانه‌های هنگفت به سوخت در سال‌های گذشته باعث شده حمل و نقل جاده‌ای و هوایی که سوخت بیشتری مصرف می‌کنند، (منابع کشور را بیشتر مصرف کرده و آلودگی بیشتری ایجاد می‌کنند) از یارانه بیشتری هم برخوردار شوند. خوشبختانه با طرح هدفمند کردن یارانه‌های انرژی - که تاکنون یک مرحله آن انجام شده است - این مشکل کاهش یافته اما تاثیر سوء هدفمند نبودن یارانه‌ها در سال‌های گذشته موجب شکل‌گیری الگوی نادرست مصرف و تجمیع نامتوازن سرمایه‌ها در زیربخش‌های مختلف (جاده‌ای، ریلی و هوایی) شده که نیاز به دوره طولانی برای اصلاح دارد.

یکی از مزیت‌های راه‌آهن کاهش هزینه‌های استهلاک شبکه است یعنی در راه‌آهن هزینه‌های نگهداری خطوط کمتر از هزینه‌های نگهداری جاده‌ها (به‌ازای عملکرد مشابه در انتقال بار و مسافر) است با این حال در حمل و نقل جاده‌ای، جبران هزینه‌های نگهداری جاده‌ها اغلب برعهده

ضرورت تحول در اقتصاد حمل و نقل برای سودآور شدن حمل و نقل ریلی

اجحاف آشکار به ایمن‌ترین بخش حمل و نقل

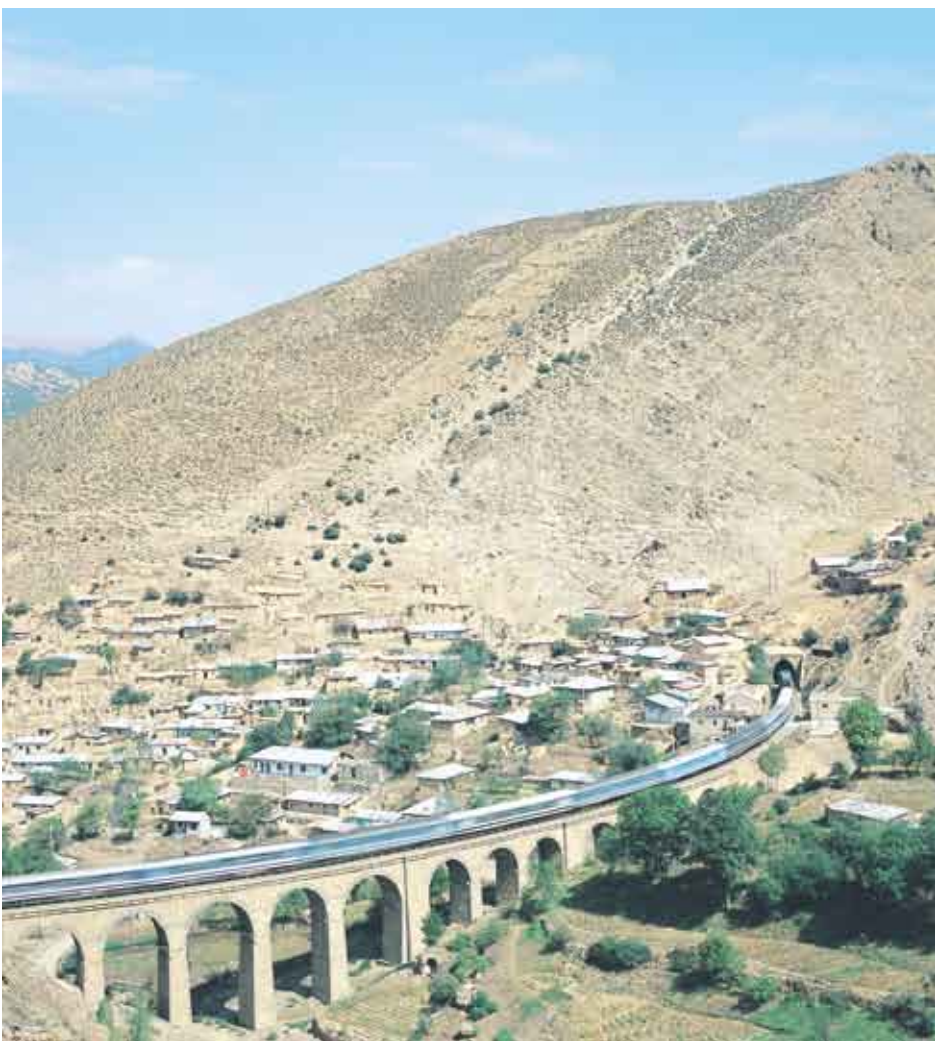
سید مرتضی ناصریان / کارشناس ارشد صنایع و مسئول ارزیابی اقتصادی طرح‌های راه‌آهن

سودآوری در فعالیتهای مرتبط با حمل و نقل ریلی برای جذب سرمایه‌گذاران حل نشده است و این موضوع برای ترغیب مسئولان دولتی در توجه عملی به حمل و نقل ریلی نیز بسیار حائز اهمیت است.

استفاده از شیوه‌های ترابری هزینه‌هایی را به صورت مستقیم برای استفاده‌کننده‌ها در بر دارد (نظیر هزینه وسیله نقلیه، سوخت، وقت و ..) که اصطلاحاً هزینه‌های داخلی حمل و نقل نامیده می‌شوند، و همچنین هزینه‌هایی را برای کشور به دنبال

برای آنکه بتوان در خصوص تحول در راه‌آهن برنامه مناسبی پیشنهاد نمود، باید ابتدا مشکلات و تنگناهای حاکم بر راه‌آهن ایران را شناخت. این مقاله نظرات کارشناس ریلی را در خصوص یکی از ابعاد کلی مشکلات حاکم بر راه‌آهن ایران توضیح می‌دهد.

یکی از چالش‌های اصلی حمل و نقل ریلی در کشور موضوع سودآوری آن است. در واقع با وجود مزایای گسترده حمل و نقل ریلی و اعلام سیاست کلی مبنی بر اولویت راه‌آهن، مسئله



استفاده کنندگان نیست پس این مزیت راه آهن موجب منافع مالی برای راه آهن و شرکت های حمل و نقل ریلی نمی شود و حتی برعکس هزینه های نگهداری خطوط ریلی اکثراً برعهده دستگاه بهره بردار است به گونه ای که شرکت های حمل و نقل ریلی باید تا ۵۰ درصد درآمد خود را به خاطر تامین زیرساخت به شرکت راه آهن بپردازند. (این عوارض تحت عنوان حق عبور یا حق دسترسی به خط مطابق قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی اخذ می شود) این عوارض که مشابه ای در بخش جاده ای ندارد، به معنای اخذ عوارض از استفاده کنندگان حمل و نقل ریلی و اعطای یارانه به استفاده کنندگان جاده ای است.

در حمل و نقل جاده ای اگر مسیری برای شرکت حمل و نقل کننده زبان آور باشد، بهره برداری از آن دچار رکود شده یا تعرفه های آن افزایش می یابد ولی راه آهن موظف به ارائه خدمات در همه مسیرها به قیمت تکلیفی و اندک ولو بدون مسافر کافی است. این تعرفه های تکلیفی موجب زیان دهی خدمات مسافری ریلی می شود که بخشی به وسیله شرکت راه آهن از دیگر درآمدها جبران و بخشی به صورت کمک دولت برای جبران زیان، تامین می شود. (پرداخت دولت در حد قانون بودجه سنواتی است و مبنایی برای استمرار درازمدت ندارد و برای شرکت های بهره بردار غیردولتی قابل اتکاء نیست.) بنابراین پایین نگه داشتن تحمیلی تعرفه های حمل ریلی منجر به کاهش توجیه اقتصادی فعالیت در این بخش ها و معطل ماندن نیاز مردم و همچنین تنزل کیفیت در ارائه خدمات شده است.

حمایت های دولتی از صنایع خودروسازی داخلی نظیر تعرفه های سنگین بر خودروهای خارجی و ارزان بودن سوخت از یک سو و از سوی دیگر عرضه کم و نامناسب خدمات حمل و نقل عمومی در دوره های قبل، باعث تمرکز حمل و نقل جاده ای مسافری بر وسایل نقلیه شخصی شده است. همچنین در بخش جاده ای دولت برای نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی و خصوصی یارانه های قابل توجهی می پردازد که موجب رغبت به تداوم فعالیت در بخش جاده ای و رونق صنایع ذیربط می گردد ولی در زیربخش ریلی از صنایع داخلی ریلی حمایت کافی نشده و یارانه متناسبی به مالکین ناوگان ریلی برای نوسازی ناوگان پرداخت نمی شود.

یکی از مهمترین مزایای حمل و نقل ریلی ایمنی بسیار بالاتر آن است. آن چه از مردم در قالب پوشش های بیمه ای حمل و نقل دریافت می شود، جبران کننده بخشی از هزینه های پرداختی بابت خسارات و دیه مجروحین و افراد فوتی است و اغلب هزینه های اجتماعی حمل و نقل جاده ای به کل جامعه تحمیل می گردد در حالی که اصولاً بایستی این هزینه ها به صورت مناسبی از استفاده کنندگان حمل و نقل جاده ای اخذ شود.

هزینه ساخت زیربنای حمل و نقل از جمله هزینه هایی است که معمولاً از محل اعتبارات عمومی کشورها (اعتبارات دولتی) پرداخت می شود و از سوی استفاده کنندگان بازپرداخت نمی شود بنابراین برنامه ریزی اعتبارات دولتی در ساخت زیربنای حمل و نقل به شکل دهی به شبکه های ترابری و هدایت حمل و نقل به شیوه های مطلوب محسوب می شود.

در کشور ما اعتبارات ساخت جاده ها به طرز غیرقابل باوری بیش از اعتبارات زیربخش ریلی است: در سال های بعد از انقلاب شکوهمند اسلامی، طول خطوط شبکه اصلی راه آهن ۲ برابر شده است در مقابل طول مجموع راه ها ۳٫۶ برابر شده است (طول آزادراه های کشور در سال ۵۷ معادل ۵۰ کیلومتر بوده که اکنون بیش از ۳۲ برابر شده است، طول بزرگراه های کشور قبل از انقلاب اسلامی ۱۷۵ کیلومتر بوده و اکنون ۴۳ برابر شده است، طول راه های اصلی و فرعی ۱٫۵ برابر و طول راه های روستایی ۱۳ برابر شده است.

عدم تناسب توزیع اعتبارات به حدی است که معاون وزیر راه و مدیر عامل راه آهن جمهوری اسلامی می گوید: "توزیع اعتبارات حمل و نقل متناسب با اولویت ها نیست. اگر بخش ریلی اولویت نخست حمل و نقل است، باید این امر در برنامه ها و توزیع اعتبارات هم خود را نشان بدهد. در حالی که طی سال های گذشته شاهد اجحاف به ایمن ترین و اقتصادی ترین نوع حمل و نقل بودیم. طی ۱۰ سال گذشته ۸۵ درصد اعتبارات حمل و نقل به بخش جاده ای و تنها ۱۵ تا ۲۰ درصد اعتبارات به حمل و نقل ریلی اختصاص یافته است."

ایجاد خطوط فرعی ریلی مطابق آیین نامه ویژه ای که از ۴۵ سال پیش تغییر ننموده، صرفاً به هزینه ذینفع ایجاد می شوند (البته در قانون مدیریت سوخت و حمل و نقل عمومی تبصره ای برای تخفیف این مشکل منظور شده

که عملیاتی نشده است) ولی در بخش جاده ای ایجاد راه های دسترسی و راه های روستایی به هزینه دولت صورت می گیرد.

بخش قابل توجهی از اعتبارات عمرانی استانی به توسعه جاده ها اختصاص می یابد ولی در بخش ریلی هیچ گونه اعتبارات استانی پرداخت نمی شود. به طور کلی حمل بارهای ترانزیتی به دلیل مسافت بلند، حجم انبوه و داشتن مبادی و مقاصد مشخص از جمله بارهای مناسب برای حمل ریلی محسوب می شوند ولی هیچ سیاستگذاری در جهت هدایت بارهای ترانزیتی به سمت حمل ریلی وجود ندارد و بلکه ایجاد و تقویت مسیرهای جاده ای در کریدورهای ترانزیتی که امکان حمل ریلی بار وجود دارد، موجب تاثیر سوء بر جذب بار به راه آهن می گردد.

حتی در زمانی که رییس جمهور و وزیر محترم وقت بر اولویت حمل و نقل ریلی تاکید داشته اند، افزایش اعتبارات هم به سمت جاده ای بوده است به طوری که در سال ۱۳۸۸ با وجود افزایش ۶۲ درصدی اعتبارات عمرانی بخش حمل و نقل نسبت به سال قبل، رشد اعتبارات عمرانی زیربخش ریلی ۲۵ درصد و در زیربخش جاده ای ۷۰ درصد بوده یعنی افزایش اعتبارات نیز به بخش جاده ای سرازیر شده است.

بنابراین نابسامانی اساسی در نظام اقتصادی بخش حمل و نقل کشور ملاحظه می شود و برخلاف منطق اولویت راه آهن برای کشور و پیچیدگی های عملیاتی آن، هیچ امتیاز ویژه ای برای توسعه راه آهن در قوانین و مقررات منظور نشده بلکه برعکس از توسعه بخش جاده ای حمایت بیشتری شده است. وضعیت یارانه ها و حمایت های دولتی در بخش حمل و نقل که در ظاهر به نفع مصرف کننده تنظیم شده در واقع کاملاً برخلاف ترویج الگوی مصرف بوده و باعث شده سفر با خودرو شخصی (به جای اتوبوس و راه آهن) و حمل بار با کامیون (به جای قطار) رایج شده است و همسان سازی عوارض و یارانه ها در بخش های ریلی و جاده ای برای رقابت سالم آنها لازم است. چنان چه دولت سیاست های مزبور و مرتبط با زیربخش ریلی را اصلاح کند، آن گاه سودآوری فعالیت های حمل و نقل ریلی به نحو بارزی تغییر می نماید و شرکت های خصوصی بیش از گذشته به سرمایه گذاری در فعالیت های حمل و نقل ریلی (اعم از زیربنایی یا تامین ناوگان) ترغیب می شوند تا حمل بار و مسافر در خطوط راه آهن را رونق بخشد.

فرایندهای کند و هزینه‌های بالای حمل و نقل ترانزیت، جذابیت‌ها را برای بخش خصوصی ریلی کشورمان کاهش داده است

در جستجوی زمان از دست رفته

یازدهمین اجلاس سران راه‌آهن‌های اکو، محلی برای طرح و بررسی چالش‌های حمل و نقل ریلی کشورهای منطقه بود.

اکو به عنوان سازمان منطقه‌ای همکاری‌های اقتصادی شامل ۱۰ کشور آسیایی است که در قلمرو جهان اسلام واقع شده‌اند. موقعیت مناسب جغرافیایی منطقه آسیای مرکزی، دریای خزر، خلیج فارس، دریای عمان، دریای سیاه و دریای مدیترانه، از ویژگی‌های بسیار ارزشمند سازمان اکوست. در سازمان اکو، جمهوری اسلامی ایران به عنوان دومین کشور دارنده ذخایر بزرگ نفت خام جهان (بعد از عربستان) و دومین دارنده بزرگترین ذخایر گاز طبیعی (بعد از روسیه) عضویت دارد. کشورهای ازبکستان، ترکمنستان و قزاقستان در آسیای مرکزی و آذربایجان در قفقاز از تولیدکنندگان و صادرکنندگان نفت و گاز طبیعی در این سازمان عضو هستند.

در سازمان اکو ترکیه عضویت دارد که پیوستگی جغرافیایی سازمان را به اتحادیه اروپا فراهم می‌سازد. ایران امکان ارتباطی بین ترکیه و پاکستان را از طریق راه آهن و جاده فراهم می‌سازد و شبکه خطوط ریلی آن در جهت شمال - جنوب امکان ارتباط زمینی و ریلی آسیای مرکزی و آب‌های آزاد را فراهم می‌آورد. سه کشور مهم و پرجمعیت مسلمان غیرعرب آسیا (ایران، ترکیه و پاکستان) از اهمیت خاصی در منطقه برخوردارند.

در ۸ تیر ماه یازدهمین اجلاس سران راه‌آهن‌های کشورهای عضو سازمان اکو جلسهای را در خصوص رسیدگی به مسائل مربوط به راه آهن و صنایع ریلی با شرکت روسای راه آهن‌های عضو سازمان به مدت دو روز در کشور ترکیه تشکیل داد.

مهندس مجید بابایی دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته به نمایندگی از اتاق بازرگانی اکو و بعنوان مسول میز بخش خصوصی کشورهای عضو اکو در نشست مذکور شرکت کردند.

مهندس بابایی به خبرنگار "ندای حمل و نقل ریلی" گفت: در این نشست در کنار طرح موضوعات مختلفی از جمله بررسی نحوه پیشرفت راه اندازی و عملیاتی شدن محورهای ریلی پنج گانه شامل: راه اندازی قطار کانترینری اکو از طریق ترکیه،

ایران، ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان و مسیر ایران (بندرعباس)، ترکمنستان، ازبکستان، قزاقستان

راه اندازی مسیر جدید ایران (قزوین) - رشت - آستارا، آذربایجان (آستارا)

راه اندازی مسیر جدید قزاقستان، ترکمنستان، ایران (گرگان)

اتصال ریلی چین به اروپا از طریق قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان، ایران و ترکیه

راه اندازی قطار کانترینری اکو در مسیر اسلام آباد - تهران - استانبول

که در دستور کار اجلاس بود، مشکلات بخش خصوصی نیز در حوزه ی ترانزیت کالا از جمله زمان سیر، هزینه حمل، انعطاف پذیری پائین سیستم‌های سیر و حرکت و علی‌الخصوص وجود بوروکراسی اداری و غیر ضروری در فرایند سیر قطارهای ترانزیتی مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

مهندس بابایی نخست به تعرفه های ریلی در مقایسه با حمل و نقل جاده ای اشاره کرد که عملاً منجر به فاصله گرفتن صاحبان کالا از فعالیت های مربوط به ترانزیت ریلی شده است. وی همچنین بالا بودن هزینه های سرمایه گذاری و بهره برداری ناوگان ریلی را عاملی برای حضور نیافتن جدی و موثر بخش خصوصی کشورهای عضو اکو در بحث ترانزیت ریلی دانست.

دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی زمان سیر را از دیگر مولفه های مهم ترانزیت کالا دانسته و وجود مشکلات ساختاری در بخش های زیربنایی (کامل نبودن شبکه ریلی و فرسودگی ناوگان ریلی) و بازرگانی راه آهن های کشورهای عضو اکو را از جمله مشکلاتی دانست که اولویت ترانزیت کالا در بخش ریلی را برای صاحبان کالا در مقایسه با بخش جاده ای کاهش می دهد.

بابایی همچنین به وجود مشکلاتی در عملیات اداری گمرکات مرزی کشورهای عضو اکو اشاره نموده و فک پلمپ ها و نصب پلمپ های غیر استاندارد را از جمله مشکلات عمده ای دانست که منجر به افزایش هزینه و زمان سیر ترانزیت ریلی می گردد.

در ادامه جلسه بابایی به راه آهن مسیر اسلام آباد - تهران - پاکستان که به ۶۵۰۰ کیلومتر مسیر ریلی که ۲۵۷۰ کیلومتر آن در ایران، ۲۰۰۰

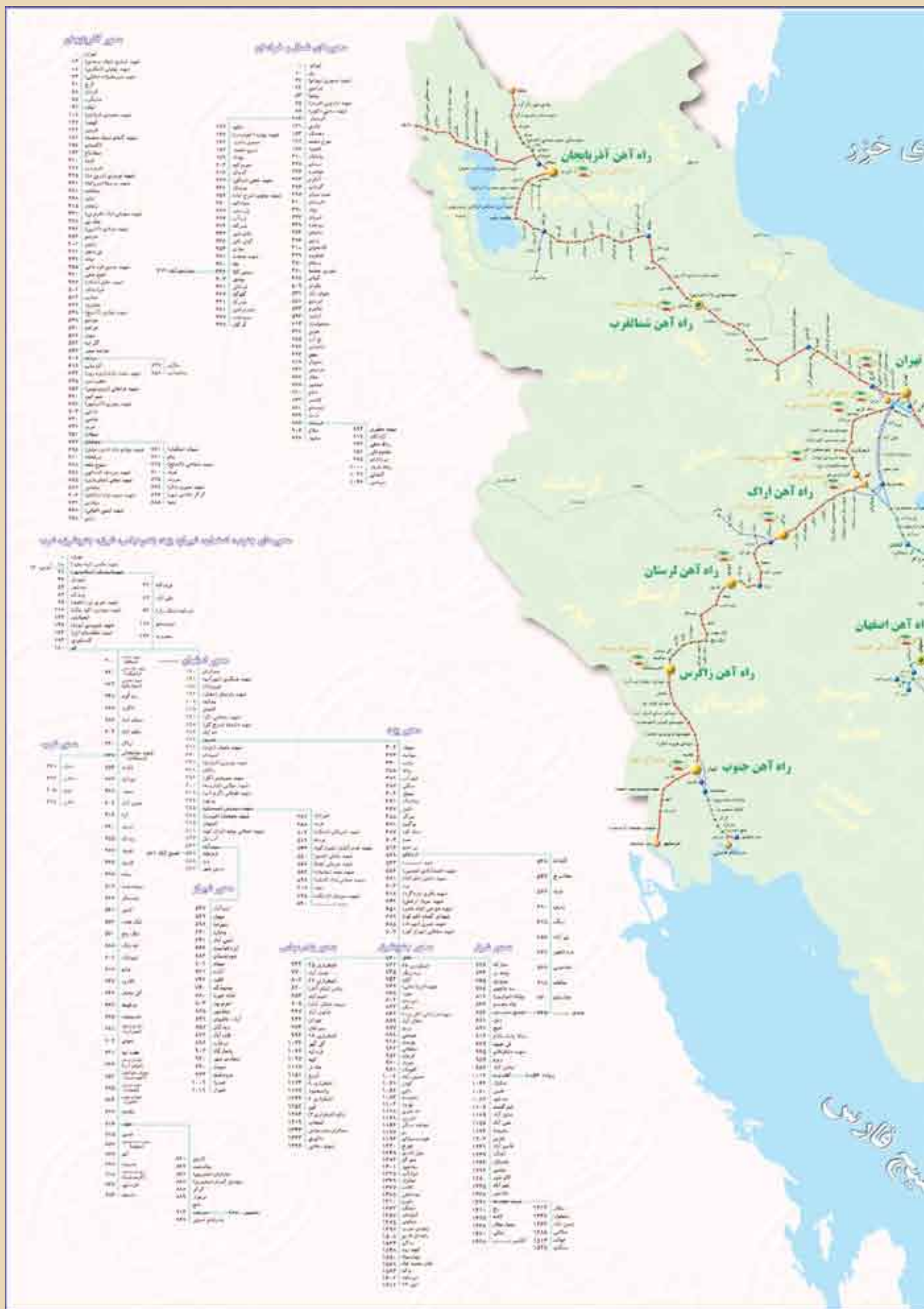
کیلومتر در ترکیه و ۱۹۰۰ کیلومتر مسیر نیز در کشور پاکستان واقع گردیده است اشاره کرد. زمان سیر قطارهای باری در این مسیر کمتر از نصف حمل و نقل دریایی می باشد و نسبت به حمل و نقل جاده ای نیز از ایمنی بالاتر و رعایت مسائل زیست محیطی برخوردار است. در حال حاضر ماهانه یک قطار ترانزیتی در این مسیر عبور می نماید که با توجه به اهداف ترانزیتی احداث مسیر مذکور و پتانسیل های فراوان آن و از سوی دیگر درخواست کشورهای هند و بنگلادش برای پیوستن به این مسیر ترانزیتی، سران راه آهن های کشورهای ایران، ترکیه و پاکستان در اجلاس اخیر تاکید ویژه بر رفع تنگناها و افزایش تعداد قطارهای ترانزیتی مسیر مذکور داشتند. بابایی همچنین با اشاره به مزیت های بالای این مسیر برای اتصال ریلی شرق و جنوب شرقی آسیا به اروپا، عدم احداث مسیر ریلی دور دریاچه وان در کشور ترکیه را از دیگر محدودیت های توسعه ترانزیت ریلی در این محور نام برده و افزود به نظر می رسد احداث مسیر مذکور فعلاً در لیست اولویت های توسعه شبکه ریلی کشور ترکیه قرار ندارد.

بابایی در ادامه به بازدید هیئت های کشورهای عضو اکو از قطار سریع السیر ترکیه در مسیر "انکارا - اسکی شهر" در روز دوم نشست اشاره کرد. این خط سریع السیر به طول ۲۱۶ کیلومتر که سازنده ی ناوگان آن یک شرکت اسپانیایی با ظرفیت ۴۱۹ نفر می باشد برای سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت طراحی گردیده و هم اکنون توسط راه آهن ترکیه در دست بهره برداری می باشد و عملاً ترکیه را در بین کشورهای عضو اکو به یکی از کشورهای پیشرو در امر راه اندازی قطارهای سریع السیر تبدیل نموده است. طبق اظهارمسولین مربوطه در راه آهن ترکیه هم اکنون بالغ بر ۳۰۰۰ کیلومتر راه آهن سریع السیر در این کشور در دست اجرا می باشد.

بابایی در پایان مباحثی که در جلسات اکو مورد بحث و بررسی قرار می گیرند را بدلیل اهمیت و نقش آن در توسعه اقتصادی این کشورها مهم ارزیابی کرده و لازم است بدون اتلاف وقت و با همکاری و سرمایه گذاری مشترک کشورهای عضویه نتیجه برسند تا در آینده نزدیک با عملیاتی شدن آن شاهد نتایج مفیدی ویژه در حمل و نقل ریلی ترانزیتی کشورمان باشیم.

خطوط و محورهای دسترسی شبکه ریلی راه آهن جمهوری اسلامی ایران





حمل و نقل یکی از مبانی توسعه در تمامی کشورها به شمار می‌رود. کشورهای توسعه یافته یا در حال توسعه، برنامه‌ریزی وسیعی برای بهبود سیستم‌های حمل و نقل داشته و به اجرا گذاشته‌اند.

حمل و نقل ریلی از بهترین شیوه‌های حمل بار و مسافر است و با مزایای متعدد آن عموم خوانندگان آشنائی دارند. مصرف انرژی و آلودگی محیط‌زیست کمتر، ایمنی بیشتر و بسیاری مزایا و ویژگی‌های دیگر، این شیوه حمل و نقل را نسبت به دیگر روش‌های حمل و نقل ارجحیت می‌دهد. در کشور ما، تناسب حمل و نقل ریلی با

اقلیم و جغرافیای کشور از یک‌سو و قرار گرفتن ایران در مسیر کریدورهای مهم بین‌المللی و وجود بارهای معدنی فراوان از سوی دیگر، بر اهمیت توسعه حمل و نقل ریلی افزوده است.

توسعه و افزایش حمل و نقل ریلی در برنامه‌های توسعه کلان کشور نیز مورد تأیید و تأکید قرار گرفته است. تقریباً در تمام برنامه‌های تدوین شده پنج ساله کشور، برنامه افق ایران ۱۴۰۰ و... تأکید بر افزایش سهم حمل و نقل ریلی در کشور شده است. حال این سوال اساسی مطرح است که چرا در عمل توسعه حمل و نقل ریلی

در کشور بسیار کم‌رنگ بوده و متناسب با اهداف تعریف شده نیست؟

بدون شک توسعه و افزایش حمل و نقل ریلی منوط به تأمین ابزارها و مقدمات آن است. یکی از تجهیزات اصلی حمل و نقل ریلی لکوموتیو است. کمبود لکوموتیو یکی از مشکلات قدیمی راه‌آهن کشورمان است. تأمین لکوموتیو هم به لحاظ فنی پیچیده است و هم به سرمایه‌گذاری بیشتری نیاز دارد. مشکلات تحریم در سال‌های اخیر نیز باعث شده تا خرید لکوموتیو در ایران دشوارتر شود. در گذشته راه‌آهن متولی اصلی خرید و تأمین لکوموتیو بوده و

آینده مبهم سرمایه‌گذاری خصوصی در بخش

لکوموتیو

تعیین نرخ عادلانه سهم مالکانه لکوموتیو به نحوی که با استانداردهای قابل قبول بانک‌ها در کشور مطابقت داشته باشد، از اهمیت بسیاری برخوردار است

مجتبی لطفی*



بودجه مورد نیاز نیز در اعتبارات دولتی تامین می‌شد. عدم تخصیص اعتبارات کافی برای خرید لکوموتیو یکی از عوامل کمبود لکوموتیو پس از انقلاب است.

از طرفی راه‌آهن برای نگهداری لکوموتیوها نیز از اعتبارات دولتی استفاده می‌کند. عدم تخصیص اعتبارات مورد نیاز عملاً باعث شد تا قطعات یدکی مورد نیاز لکوموتیوهای خریداری شده نیز به موقع تامین نشده و نیروی کشش در سیستم حمل‌ونقل ریلی کشور با مشکلات دو چندانی مواجه شود. مجموعه عوامل فوق به همراه افزایش طبیعی عمر لکوموتیوها و تاخیرات صنایع

ریلی کشور در اجرای پروژه‌های تولید لکوموتیو، عملاً شرایط تامین لکوموتیو را در دوره پس از انقلاب دشوار ساخته و باعث شد تا امکان تامین لکوموتیو در حد مطلوب غیرممکن شود. در چنین شرایطی است که بخش خصوصی وارد این عرصه می‌گردد. ورود بخش خصوصی به بازار لکوموتیو کشور صرف نظر از مزایای ذاتی آن می‌تواند بسیاری از گره‌های قبلی را باز کرده و این مشکل قدیمی را رفع نماید. اولین پروژه‌های بخش خصوصی از اواخر سال ۱۳۸۶ آغاز شد و خوشبختانه زود به نتیجه رسید و اولین لکوموتیو خصوصی در اواسط سال ۸۸ در سرویس قرار گرفت. بخش خصوصی در پایان سال ۱۳۹۰ حدود ۲۰ درصد نیروی کشش در حال بهره‌برداری کشور را در اختیار داشته است.

اما این شروع خوب، خیلی زود دچار چالش شده و تقریباً از اواخر سال ۱۳۹۰ پروژه‌های تامین لکوموتیو در بخش خصوصی عموماً به حالت تعلیق در آمده است.

مشکلات بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از لکوموتیو چیست؟ آیا بخش خصوصی نیز با موانع قبلی بخش دولتی مواجه می‌باشد؟ بررسی وضعیت شرکت‌های سرمایه‌گذار و مالک لکوموتیو در چند سال گذشته نشان می‌دهد که بخش خصوصی با موانع دیگری روبرو است. اگرچه تحریم اقتصادی، شرایط دشوار بانکی، تامین سرمایه و... برای بخش خصوصی نیز مشابه بخش دولتی وجود دارد لیکن مشکلات اصلی بخش خصوصی چیز دیگری است.

اولین لکوموتیو خصوصی کشور در سال ۱۳۸۸ به بهره‌برداری رسید و تعداد شرکت‌های خصوصی مالک لکوموتیو در سال ۸۸، دو شرکت و ۹۰ به ۳ شرکت افزایش یافت. تعداد شرکت‌های بیشتری نیز اقدام به اخذ مجوز و موافقت‌های اولیه از راه‌آهن نمودند و - در سال‌های ۸۹ مطالعات لازم را برای این سرمایه‌گذاری به عمل آوردند.

واقعیت این است که شرایط بحرانی شرکتی که قبلاً اقدام به سرمایه‌گذاری کرده بودند و همچنین نحوه تعامل بخش خصوصی و دولتی در استفاده از شبکه ریلی باعث گردید که تردیدهای جدی نسبت به ادامه این سرمایه‌گذاری ایجاد

گردد.

عمده‌ترین موانع پیشرو بخش خصوصی را شاید بتوان به شرح ذیل خلاصه کرد:

(۱) کمبود مقررات و قوانین به عنوان اولین تضمین سرمایه‌گذاری واقعیت این است که هر سرمایه‌گذاری نیاز به قوانین و مقرراتی دارد که در چارچوب آن سرمایه‌گذار احساس امنیت داشته باشد. در این حوزه قوانین مصوب کافی وجود ندارد. تنها قانون موجود، قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی مصوب مجلس شورای اسلامی است که در واقع منشور بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در بخش ریلی است. اما حتی در همین قانون آئین‌نامه‌های پیش بینی شده، که هنوز با گذشت چندین سال نوشته و تصویب نشده است.

همچنین در موارد متعددی نظیر، اختیارات بخش خصوصی در بهره‌برداری از لکوموتیوها، سوانح و حوزه مسئولیت‌ها، استانداردهای فنی و... نیاز به تدوین مقررات و قوانین بیشتری است.

(۲) نحوه تعیین نرخ

تعیین نرخ یا سهم مالکانه لکوموتیو از درآمد حمل بار یا مسافر، مهم‌ترین مشکل بخش خصوصی در این سرمایه‌گذاری است. عملکرد راه‌آهن در سال‌های ۹۰، ۸۹ و ۹۱ وضعیت مبهمی را برای بخش خصوصی ترسیم کرده است. سرمایه‌گذاران این بخش براساس گزارشات توجیه فنی و اقتصادی مدون و مفصل و اخذ تأییدهای راه‌آهن و حتی وزارت راه نسبت به خرید لکوموتیو اقدام کردند ولی در سال‌های بعد با تغییر مدیریت در راه‌آهن عملاً با چالش جدی مواجه شدند زیرا راه‌آهن به تعهدات قبلی پایبند نبوده و شرایط جدیدی را برای قیمت‌گذاری اعلام نمود.

بحث‌های کارشناسی و مدیریتی مفصل طی سال‌های ۸۹-۹۰ بین راه‌آهن و شرکت‌های مالک لکوموتیو و همچنین انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی به عمل آمد لیکن براساس اطلاعات موجود هرگز به نتیجه قطعی منجر نشده است. یکی از نقطه ضعف مهم در این خصوص نبود مقررات و قوانین شفاف است که نحوه قیمت‌گذاری را با لحاظ نمودن منافع هر دو بخش خصوصی و دولتی مشخص نماید.

اگرچه این مبحث در حال حاضر هنوز باز است اما براساس اطلاعات واصله از





به بیش از ده برابر یک هزینه جدید برای بخش خصوصی نوپا در این صنعت بوده است. احتمال افزایش مجدد قیمت سوخت در آینده نزدیک، تهدید دیگری برای بخش خصوصی است و مشخص نیست چگونه می‌بایست این هزینه‌ها را پوشش دهد.

«نتیجه گیری»

مجموعه عواملی که توضیح داده شد به همراه مشکلات اجرائی متعدد دیگر که از حوصله این مقاله خارج است، شرایط سخت و به واقع ناپایداری را برای بخش خصوصی مالک لکوموتیو در کشور ایجاد نموده است. در صورتی که راه‌آهن به عنوان نماینده دولت و متولی حمل‌ونقل ریلی کشور واقعیت‌های موجود را در نحوه تعامل با بخش خصوصی لحاظ نکند بدون شک بحران امروز مالکان لکوموتیو تشدید و این فعالیت‌ها خیلی زود متوقف خواهد شد.

در شرایط موجود کشور تامین لکوموتیو مورد نیاز شبکه ریلی کشور می‌بایست دغدغه جدی همه مسئولین در بخش دولتی و خصوصی باشد و قدرشناسی بیشتر نسبت به لکوموتیوهای موجود به عمل آید به نحوی که بتوان از آنها حداکثر استفاده را به عمل آورد.

*رئیس کمیته لکوموتیو، انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

جدی باشد. شرکت‌های مالک لکوموتیو بر اساس قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی از ابتدا خواهان اجرای قانون قطار کامل و قطع ارتباط مالی با راه‌آهن شده‌اند تا بتوانند مانند شرکت‌های مالک واگن، درآمد خود را از صاحبان بار یا شرکت مالک واگن دریافت نمایند لیکن تاکنون نتوانسته‌اند موافقت راه‌آهن را در این خصوص جلب نمایند.

۴) تغییرات نرخ ارز و افزایش سرسام‌آور هزینه‌ها

هزینه‌های تعمیر، نگهداری و خرید لکوموتیو کاملاً متأثر از نرخ برابری ارز و ریال است زیرا بخش قابل توجهی از قطعات یا مواد وابسته به قیمت‌های بین‌المللی و ارز است. افزایش بی‌رویه قیمت ارز در سال ۹۱ و عدم ثبات آن هزینه‌های تمام شده تعمیر و نگهداری را در حالی که قیمت‌های قطعات یدکی خارجی افزایش چشمگیری نداشته عملاً در زمان کوتاهی بیش از دو برابر کرده است.

در شرایط موجود و در صورتی که واقعیت‌های فوق توسط راه‌آهن در نرخ‌گذاری درآمد لکوموتیو در سال ۹۱ لحاظ نشود عملاً ادامه فعالیت بخش خصوصی ممکن نخواهد بود. البته این مشکلی است که راه‌آهن به عنوان بزرگترین مالک لکوموتیو خود نیز با آن مواجه است و درک آن برای بخش‌های فنی و ناوگان راه‌آهن کاملاً مشهود است.

افزایش قیمت سوخت در سال ۸۹

لکوموتیو داران، شرکت‌های فوق از این بابت متحمل ضرر و زیان‌های سنگینی شده‌اند. به نحوی که برخی از شرکت‌ها اقدام به فروش تعدادی از لکوموتیوها نموده و عملاً سرمایه‌گذاری‌های جدید برای خرید لکوموتیو را معلق کرده‌اند.

بدون شک تعیین نرخ عادلانه سهم مالکان لکوموتیو به نحوی که با استانداردهای قابل قبول بانک‌ها در کشور مطابقت داشته باشد، از اهمیت بسیاری برخوردار است و تضمین‌کننده مشارکت و سرمایه‌گذاری بانک‌های کشور در خرید لکوموتیو و توسعه حمل‌ونقل ریلی خواهد بود.

بر اساس اطلاعات موجود بخش خصوصی به ناچار از شورای رقابت نیز در خصوص تعیین سهم در آمد لکوموتیو کمک خواسته است تا با رعایت مقررات موجود در کشور در این خصوص اقدام نمایند.

۳) وصول درآمد و مطالبات

مشکل بزرگ دیگر بخش خصوصی مالک لکوموتیو، نحوه وصول درآمد و مطالبات لکوموتیوهاست. بررسی وضعیت لکوموتیو داران نشان می‌دهد در برخی موارد حتی در آمد لکوموتیوها پس از گذشت ۱/۵ سال نیز بصورت کامل پرداخت نشده است.

این می‌تواند با توجه به شرایط تورم، خود هزینه مالی جدیدی را به شرکت‌ها تحمیل و برای این سرمایه‌گذاری نوپا یک تهدید

■ امکان تولید برق مورد نیاز سالن‌های مسافری توسط لکوموتیو و حذف واگن مولد برق

■ کاهش مصرف سوخت با افزایش سطح فناوری تا میزان ۱۰ درصد

■ انتقال دانش ساخت و تولید لکوموتیو و بومی‌سازی آن در داخل کشور تا ۵۰ درصد

■ بهره‌مندی از ظرفیت‌های صنایع داخلی کشور

«میزان اشتغال ایجاد شده ناشی از این پروژه»

در مرحله اول ۳۰۰ نفر به صورت مستقیم در این پروژه مشغول به کار شده‌اند و در مرحله دوم و تا زمان تکمیل طرح، ۷۵۰ نفر به صورت مستقیم و ۳۰۰۰ فرصت شغلی

ساخت این اقلام را در داخل کشور داریم. در زمان کنونی بدنه، بوژی، سیستم‌های الکتریکی، ترمز در داخل ساخته می‌شود و موتور لکوموتیو هم در داخل کشور و توسط شرکت دسا مونتاژ می‌شود.

وی با بیان این که، در داخل کشور تراکشن موتور ساخته می‌شود، افزود: در لکوموتیو 'ایران سفیر' با توجه به پیشنهاد همکار خارجی از تراکشن موتورهای داخلی استفاده نشده است، اما می‌توان از تراکشن موتورهای داخلی استفاده کرد. مدیر عامل گروه مپنا همچنین با اشاره به تأکیدات رئیس جمهوری مبنی بر عدم واردات لکوموتیو و استفاده از ظرفیت‌های موجود در کشور ابراز امیدواری کرد که در سال تولید ملی و حمایت از کار و سرمایه ایرانی، دستگاه‌ها و نهادهای ذی ربط

اولین کارخانه تخصصی ساخت لکوموتیو ایران سفیر در مجموعه مپنا با هدف تامین نیروی کشش مورد نیاز حمل‌ونقل ریلی مسافری و بومی‌سازی صنعت تولید لکوموتیو در داخل کشور به بهره‌برداری رسید.

این کارخانه در فضایی به وسعت ۵۷۰۰۰ متر مربع احداث شده است و ظرفیت تولید ۱۲۰ دستگاه لکوموتیو و ناوگان ریلی را در مرحله‌ی اول دارد. کارخانه لکوموتیو مپنا مجهز به سالن‌های بوژی، بدنه، رنگ، مونتاژ و آزمایش است. بدنه و سیستم ترمز و کشش لکوموتیو 'ایران سفیر' ساخت داخل است و به گفته مقامات مپنا این نخستین لکوموتیوی است که در داخل ایران مونتاژ نمی‌شود، بلکه ساخته می‌شود و همانند همه شرکت‌های بزرگ لکوموتیوساز، برخی از

لکوموتیوهای مپنا در خط تولید



به شکل غیرمستقیم و در صنایع پشتیبان کارخانه تولید لکوموتیو ایجاد می‌شود.

«آثار مثبت در حمل‌ونقل مسافری»

در حال حاضر تعداد کل لکوموتیوهای مورد استفاده در بخش مسافری حدود ۱۲۰ دستگاه لکوموتیو است که با اجرای کامل این پروژه، تعداد لکوموتیوهای آماده خدمات‌دهی به بخش مسافری بالغ بر ۲۵۰ دستگاه بالغ خواهد شد که عملاً ظرفیت لکوموتیوهای مسافری را به بیش از ۲ برابر افزایش خواهد داد.

به جای استفاده از لکوموتیوهای وارداتی از تولیدات داخلی استفاده کنند.

«اهداف طرح ساخت لکوموتیو ایران سفیر»

■ ایجاد نیروی کشش مورد نیاز حمل‌ونقل ریلی مسافری با رویکرد ۱۲ درصد کل حمل‌ونقل مسافر در کشور

■ افزایش ناوگان لکوموتیوهای فعال کشور

■ امکان افزایش سرعت قطارهای مسافری به ۱۶۰ کیلومتر در ساعت

اجزای آن از خارج وارد می‌شود. به گفته مدیر عامل گروه مدیریت پروژه‌های نیروگاهی ایران (مپنا)، اغلب شرکت‌های بزرگ لکوموتیوساز دنیا از قبیل جی.ام. برخی از قطعات آن را از سایر شرکت‌های سازنده تامین می‌کند.

'ایران سفیر' دارای استاندارد بین‌المللی است که با کیفیت و استاندارد لکوموتیوهای اروپایی برابری می‌کند

به گفته مدیرعامل گروه مپنا بیش از ۵۰ درصد لکوموتیو 'ایران سفیر' ساخت داخل است و اگر روزی لازم باشد، قدرت

تحویلی شگرف برای مدیران حمل و نقل اتفاق افتاد

شناسه بسامد رادیویی در ردگیری کالا

را افزایش می‌دهند. هر کارمند اگر بتواند هر ۱۰ ثانیه یک جعبه را ببیند حدود ۳۰ دقیقه طول می‌کشد تا کار را انجام دهد یعنی ۳۰ دقیقه دیرتر از رایانه و برچسب‌های RFID کار انجام می‌دهد. در شرکت‌های بزرگ که چنین کاری را هزاران بار باید انجام داد به سهولت می‌توان به عظمت صرفه‌جویی‌ها پی برد.

فناوری اطلاعات به طور مدام در حال تغییر است و روزی نمی‌گذرد که محققان راه‌های تازه‌ای برای بهتر کردن، کوچک‌ترسازی، ایمن‌ترسازی، سبک‌تر کردن، مطمئن‌تر کردن و حتی کاربرپسندتر کردن افزارهای فناوری پیدا نکنند. همواره دیدگاه‌های تازه‌ای مطرح می‌شود و نوآوری‌ها ادامه دارد. در خرده‌فروشی دقیقاً همین وضعیت در حال رخ دادن است. افزارهای ذخیره‌سازی جدید و بزرگ‌تر در دست ساخت است که به شرکت‌های مدیریت زنجیره‌ی تامین امکان می‌دهد داده‌ها را با دقت و ایمنی بیش‌تری نسبت به گذشته ذخیره کنند اما این کار به بهای بزرگ شدن اندازه‌ها یا چشم‌پوشی از فناوری صورت نمی‌گیرد. وال‌مارت در حال حاضر با همکاری ام‌آی‌تی در حال ساخت تراشه‌های RFID هوش‌مندتر، ارزان‌تر و کارآمدتر است. امید می‌رود که روزی این تراشه‌ها جانشین رمزینه‌ها شوند و به رفع حفره‌های موجودی کمک کنند.

«نصب سامانه‌ی RFID در راه‌آهن فنلاند»

سازمان حمل و نقل فنلاند نصب سامانه‌ی RFID در راه‌آهن فنلاند را به شرکت ویلانت سپرد. طبق این قرارداد شرکت ویلانت ۱۲۰ خوانش‌گر مخصوص RFID نصب خواهد کرد و آن‌ها را با شبکه‌ی آشکارساز راه‌آهن فنلاند یکپارچه خواهد کرد.

این سامانه‌ی جدید ردگیری پایش‌گری بی‌درنگ قطارها در سرعت‌های مختلف تا سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت و همچنین ردگیری قطارها در نواحی دوردست با استفاده از شبکه‌ی جی‌پی‌آراس به منظور بهرکرد ایمنی و خدمات را میسر خواهد کرد.

ویلانت بیش از یک سال است در قالب طرحی که حالت آزمونه (پایلوت) دارد با راه‌آهن فنلاند همکاری داشته است. طی این طرح آزمونه چهارخوانش‌گر RFID ویلانت در نقاط مختلف شبکه‌ی راه‌آهن فنلاند نصب شده بود تا اطلاعات قطارهای گذری را بگیرند و با اطلاعات برگرفته از سامانه‌ی آشکارساز ترکیب کنند.

صورت منسجم حفظ می‌کند. از مدت‌ها قبل پیش‌بینی می‌شد که این فناوری نقش عمده‌ای در لجستیک زنجیره‌ی تامین پیدا کند اما هنوز روی دور نیفتاده است. هزینه‌ی برچسب‌های RFID چنان رو به کاهش است که استفاده از آن‌ها را خیلی مقرون به صرفه کرده است. حسن اساسی RFID این است خوانش‌گر بسامد رادیویی (RF) آن می‌تواند طی یک ثانیه و بدون نیاز به دید مستقیم ۲۰۰ برچسب را بخواند. قابلیت‌های پی‌گیری و ردگیری تقریباً بی‌درنگ، در کنار شناسایی قلم‌به‌قلم از طریق استاندارد کد الکترونیکی فراورده (EPC) انبوهی از فرصت‌های جدید بهسازی در عملیات زنجیره‌ی تامین پدید می‌آورد. علاوه بر لجستیک زنجیره‌ی تامین، صنایع بسیار دیگری هم از فناوری RFID منتفع خواهند شد. تولید کارخانه‌ای، مدیریت موجودی، خدمات امور مشترکین، حفاظت در برابر سرقت، خدمات امنیت فراورده‌ها شمار اندکی از مواردی است که می‌توان RFID را در آن‌ها به کار گرفت. برای مثال، شرکت فدکس در کامیون‌های تحویل محموله از کلیدهای RFID استفاده می‌کند. در نتیجه نه وقت رانندگان بابت کلنجار رفتن با کلیدها هدر می‌رود نه کلیدها را گم می‌کنند. تمام رانندگان دارای دستبند RFID هستند و بنابراین در حین کار دغدغه‌ی ذهنی کلیدها را ندارند.

فناوری‌هایی مانند RFID که می‌توانند در هر ثانیه ۲۰۰ برچسب را بخوانند واقعاً سود شرکت‌ها

شناسه‌ی بسامد رادیویی (RFID) یکی از کارآمدترین فناوری‌های موجود، راه‌گشای مدیریت زنجیره‌ی تامین در رده‌ی جهانی بوده است RFID است که به بیانی ساده ریزسامانه‌ی الکترونیکی کوچکی مجهز به آنتنی کوچک، تراپاسخ‌گر (transponder) و ریزپردازنده است. این سامانه وقتی که بسامدی رادیویی از گستره‌ی RF امواج رادیویی را دریافت کند اطلاعات آن را پردازش می‌کند و شناسه‌ی برچسب مربوطه را ارایه می‌کند. برای مثال، فروشگاه زنجیره‌ای بزرگی مثل وال‌مارت برای ردگیری بهتر تغییرات موجودی انبار و کاهش دادن سرقت در فروشگاه‌ها از برچسب‌های RFID استفاده می‌کند. این برچسب‌های نمایشی تصویری از گردش فراورده‌ها در سامانه‌ی موجودی به دست می‌دهند که مشکلات را بی‌درنگ در معرض دید مدیران قرار می‌دهد تا به صورتی موثر به رفع‌شان اقدام کنند. حتی بسیاری از تامین‌کنندگان هم فناوری RFID را به کار گرفته‌اند تا همسازیشان را افزایش دهند. فناوری RFID به شرکت‌ها امکان می‌دهد تا به صورت بی‌درنگ موجودی‌شان را ردگیری و پایش‌گری کنند. فناوری RFID اگر به طور کامل با سامانه‌ی مدیریت موجودی یک‌پارچه شده باشد ترازهای بهینه‌ی سفارش‌دهی و انبار کردن از تامین‌کننده‌ی مواد خام تا نقطه‌ی فروش محصولات نهایی را به



ساخت بلندترین پل جهان در راه‌آهن هندوستان



شرکت راه‌آهن کانکان (کی‌آرسی) که شاخه‌ای از شرکت راه‌آهن هند (آی‌آر) است در پی آن است که تا دسامبر ۲۰۱۵ بلندترین پل راه‌آهنی جهان را بر فراز رودخانه‌ی چناب در جامو و کشمیر برپا کند. این پل ۳۵۹ متر بلندی دارد و توسط شرکت آفکونز در ۶۵ کیلومتری شهر کاترا ساخته می‌شود. هزینه‌ی ساخت این پل در سال ۲۰۰۴ میلادی ۹۲ میلیون دلار برآورد شده بود اما برآورد کنونی ۱۱۶٫۶ میلیون دلار است. مهندسان این طرح معتقدند در چنین ارتفاعی سرعت باد زیاد است و اگر بیش از ۹۰ کیلومتر در ساعت شود قطاری نمی‌تواند از روی آن عبور کند. اگر سرعت باد از ۹۰ کیلومتر در ساعت بیش‌تر شود سامانه‌ی هشدار نصب شده در پل به‌طور خودکار سیگنال هشدار ارسال خواهد کرد. پل چناب هزار و ۳۱۵ متر طول دارد و طول دهانه‌ی مرکزی آن ۴۶۷ متر است. میزان فولاد به‌کار رفته در این پل ۲۵ هزار تن خواهد بود.

تندیس قطاری



شرکت راه‌آهن کرانه‌ی شرقی انگلستان تندیس‌ی از جانانان ادواردز، قهرمان پرش سه‌گام المپیک ۲۰۰۰ سیدنی را در تقاطع کینگ‌کراس شهر لندن برپا کرد. نکته‌ی جالب در مورد این تندیس که به اندازه‌ی واقعی است ساخت آن از قطعات دست‌دوم قطار است. تولمی ارلینگتون سازنده‌ی انگلیسی این مجسمه است. جانانان ادواردز که هنوز حدنصاب جهانی پرش سه‌گام را در اختیار دارد در آیین پرده‌برداری از این تندیس حضور داشت. تندیس که از ۱۵۰ قطعه‌ی مختلف قطارهای دیزلی و برقی ساخته شده است. ادواردز که عضو کارگروه برگزاری المپیک ۲۰۱۲ لندن است می‌گوید: تندیس خیلی جالبی است. آدم باور نمی‌کند که بتوان از قطعات کهنه‌ی قطار بتوان چنین مجسمه‌ی جالبی ساخت. ارلینگتون سازنده‌ی این مجسمه به‌خاطر ساختن تندیس جانوران و انسان از مواد بازیافتی شهرت دارد و پیش از این مجسمه‌ای از ملکه‌ی انگلستان و پرنس فلیپ با ظروف شکسته‌ی آشپزی ساخته بود.

نرم‌افزار جدید ردگیری قطار در راه‌آهن هندوستان

راه‌آهن هندوستان در پی راه‌اندازی نرم‌افزار جدیدی برای ردگیری جابجایی تمام قطارهای شبکه‌ی خود است. این سامانه‌ی نرم‌افزاری جدید که تصویرپردازی ماهواره‌ای برای ناوبری ریلی (سیمران) نام دارد محل دقیق قطارها را از طریق حالت تعاملی تلفن‌ها و رایانه‌های کیفی عرضه می‌کند و دیگر نیازی به پرس و جوی تلفنی نیست. این سامانه به‌صورت آزمون در ۱۸ قطار راه‌اندازی شده است و طی ۱۸ ماه آینده در تمام قطارها راه‌اندازی می‌شود.

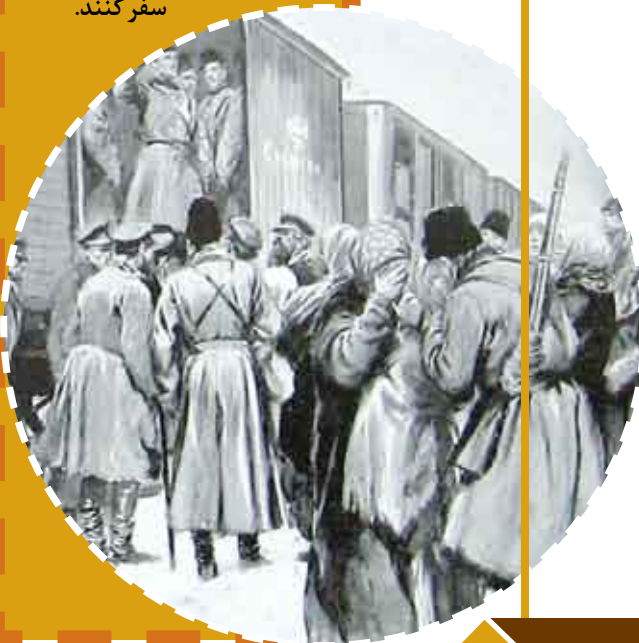
وینای میتال، رئیس هیات مدیره‌ی راه‌آهن هندوستان در همایشی که توسط موسسه‌ی مهندسان مخابرات و سیگنال راه‌آهن (IRSTE) هندوستان و موسسه‌ی مهندسان سیگنال راه‌آهن (IRSE) لندن برگزار شده است اعلام کرد با راه‌اندازی این سامانه در مسیری ۳ هزار و ۳۰۰ کیلومتری و پوشش دادن کل ایستگاه‌های شلوغ، گام مهمی به‌سوی ایمن‌سازی قطارها برداشته شده است. کول بهوشان از اداره‌ی برق راه‌آهن هندوستان نیز گفت به‌منظور تقویت ایمنی از طریق کاهش اتکا به نیروی انسانی برای تایید باز بودن مسیر، طی سال گذشته مسیریهای ریلی در بیش از ۸۵۰ مکان مداربندی شده است و این کار در دو سال آینده در حدود ۱۵۰۰ مکان دیگر هم انجام می‌شود.





حرکت قطار یادبود از مسکو به برست

قطار یادبودی در تاریخ ۲۰ ژوئن، دو روز قبل از هفتادویکمین سالگرد آغاز جنگ جهانی دوم از مسکو راهی شهر برست شد. در آغاز این سفر مسافران این قطار که کهنه‌سربازان روسیه‌ی سفید هم جزو شان هستند دسته‌ی گل نثار میدان پیروزی کردند، از موزه‌ی جنگ کبیر میهنی و مجتمع یادبود خاتین دیدار کردند و سپس در نزدیکی باروی قلعه‌ی برست به تماشای طلوع خورشید نشستند و در آیین یادبود شرکت کردند. سازمان‌دهندگان قطار یادبود می‌گویند راجع به اجرای این طرح دچار احساسات متناقضی بوده‌اند. از یک سو جوان‌ترهای روسیه به خاطرات جنگ علاقه دارند و کودکان بسیاری دوست دارند در این سفر شرکت کنند اما از سوی دیگر هر سال این سفر برای شمار بیش‌تری از رزمندگان قدیمی‌دشوار می‌شود، رزمندگانی که متوسط سن‌شان بین ۸۸ تا ۸۹ سال است. البته راه‌آهن روسیه واگن مخصوصی در اختیارشان می‌گذارد تا راحت‌تر سفر کنند.



الگوهای موفق حمل و نقل ریلی در ۶ کشور جهان

راهی که دیگران پیمودند

عباس قربانعلی بیگ

■ اسپانیا در زمینه توسعه شبکه و ناوگان سریع‌السیار
■ آفریقای جنوبی در زمینه صنایع تولید ناوگان باری سنگین
در زیر به مطالعه‌ی فعالیت‌ها و دست آوردهای ریلی این ۶ کشور پیشگام می‌پردازیم.

«الگوی توسعه صنایع ریلی در کشور چین»

کشور چین با جمعیت ۱,۳۳۹ میلیارد نفر و مساحت ۹۵۹۶ هزار کیلومتر مربع در سال ۲۰۰۹ با ۶۵۰۰۰ کیلومتر شبکه راه‌آهن که ۲۶۰۰۰ کیلومتر آن دوخطه و ۳۰۰۰۰ کیلومتر برقی است و دارای ۱۷۰۰۰ لکومتیو، ۴۳۰۰۰ واگن مسافری و ۵۸۵۰۰۰ واگن باری بوده و توانسته است با داشتن ۲ میلیون نفر پرسنل، جابه‌جایی ۷۸۹ میلیارد نفر کیلومتر و ۲۵۲۴ میلیارد تن کیلومتر بار رتبه اول حمل و نقل بار و رتبه دوم حمل و نقل مسافر را به خود اختصاص دهد. نسبت مسافر به کل واحد حمل در این کشور ۲۴ درصد است. راه‌آهن چین به عنوان یک وزارتخانه

صنعت حمل و نقل ریلی در زمان انقلاب صنعتی به عنوان یکی از اولویت‌های توسعه صنعتی کشورها مطرح شد و از دیرباز در پیشرفت صنایع گوناگون دیگر نقش بسزایی داشته است. حالا حمل و نقل ریلی در زمره صنایع پیشرفته و روز دنیا محسوب می‌شود. امروزه شرکت‌های بزرگ صنعتی جهان بخش حمل و نقل ریلی را در کنار بخش نیروگاهی توسعه می‌دهند که از حمایت جدی دولت‌ها بهره‌مند است و در اختیار داشتن شبکه ریلی کارآمد از شاخص‌های توسعه یافتگی به شمار می‌رود. گزارشی که پیش رو دارید زیرساخت‌های شبکه ریلی ۶ کشور جهان را مورد ارزیابی قرار می‌دهد که این کشورها امروزه جزو الگوهای موفق صنعت حمل و نقل ریلی جهان به شمار می‌روند.

■ چین در زمینه جذب هم‌زمان و رقابتی تکنولوژی‌های روز دنیا
■ کره جنوبی در زمینه تحقیق و توسعه صنایع ریلی
■ ترکیه در زمینه ساخت واگن و لکومتیو
■ هند در زمینه بومی‌سازی

در هند تغییر محسوسی نداشته است. البته نباید از این نکته غافل بود که راه‌آهن هند به عنوان بزرگترین راه‌آهن مسافری جهان تحت فشار شدید اجتماعی باید خدمات پرهزینه و پردغدغه مسافری را که قریب ۶۲ درصد واحد حمل را به خود اختصاص داده متحمل شود.

«الگوی توسعه حمل‌ونقل ریلی در آفریقای جنوبی»

آفریقای جنوبی با جمعیت ۴۹ میلیون نفر و مساحت ۱۲۱۹ هزار کیلومتر مربع در سال ۲۰۰۹ با ۲۴۵۰۰ کیلومتر شبکه راه‌آهن دارای ۱۱ هزار نفر پرسنل بوده، سالانه ۱۶ میلیارد نفر کیلومتر و ۱۱۳ میلیارد تن کیلومتر بار حمل می‌کند.

برقی کردن قطارها در آفریقای جنوبی در دهه ۱۹۲۰ با احداث ایستگاه برق کولنسو Colenso برای تامین برق مسیر این شهر به Pietermaritzburg و راه اندازی قطار مدرن آفریقای جنوبی (۱E First Class) آغاز شد.

بیش از ۷۵ شرکت خصوصی حمل‌ونقل ریلی در حوزه‌هایی نظیر حمل‌ونقل مواد معدنی، صنعتی و کشاورزی فعالیت می‌کنند. یکی از این شرکت‌ها در منطقه Welcom از خطوط ریلی متعلق به شرکت TFR برای حمل ۱ میلیون تن طلای خام استفاده می‌نماید.

راه‌آهن ملی آفریقای جنوبی ارائه دهنده خدمات مستقیم به بالغ بر ۱۰۰۰ شرکت خصوصی فعال در حوزه راه‌آهن می‌باشد و در حال حاضر نیز با سرمایه گذاری مشترک



بار که در ابتدای دوره ۴۸۹ میلیون تن بود، آغاز کرد و با رشد اقتصادی سریع خود در سال ۲۰۰۵ به این هدف دست یافت.

برای ساخت مسیر باری دهلی - بمبئی بودجه ای معادل ۴۵ میلیارد دلار در آن سال تعیین شد. همچنین ۳۰ میلیارد دلار طی یک برنامه ۵ ساله برای اتصال بهتر به بنادر سرمایه گذاری شد. هندوستان در زمینه ساخت ناوگان با ۹ شرکت با همکاری شرکت‌های پیشرو در جهان همکاری می‌کند.

کارگزاران حمل‌ونقل ریلی هندوستان به بومی‌سازی و مشابه آن چه که در چین دو دهه قبل عمل می‌شد، اتکا کرده اند و در نظر دارند تا به مدد فناوری روز و تحقیق و توسعه قوی صنایع ریلی ساخت داخل باشد.

بر همین اساس سرعت قطارهای مسافری

واگن‌های مجلل در آفریقای جنوبی



مهم به منظور ایجاد رقابت سازنده از سال ۲۰۰۰ اقدام به تشکیل دو بخش راه‌آهن شمالی و جنوبی به نام‌های CSR و CNR نموده است که این دو شرکت اصلی راه‌آهن هر کدام با چندین شرکت تولید ناوگان و تجهیزات ریلی با شرکت‌های معتبر و برتر خارجی در جهت انتقال فناوری همکاری دارند. CNR دارای ۱۸ کارخانه، دو موسسه تحقیقاتی و یک شرکت تجاری و CSR دارای ۱۶ کارخانه و ۶ هلدینگ است.

«الگوی توسعه حمل‌ونقل ریلی هند»

کشور هند با جمعیت ۱۱۰۰ میلیارد نفر و مساحت ۳۲۸۷ هزار کیلومتر مربع در سال ۲۰۰۹ با ۶۴۲۰۰ کیلومتر شبکه راه‌آهن که ۱۸۰۰۰ کیلومتر آن دوطرفه و ۱۸۰۰۰ کیلومتر برقی است دارای ۸۲۰۰ لکوموتیو، ۴۵۰۰۰ واگن مسافری و ۱۹۴۰۰۰ واگن باری بوده و توانسته است با داشتن ۱،۴ میلیون نفر پرسنل، جابه جایی ۹۲۵ میلیارد نفر کیلومتر و ۵۵۱ میلیارد تن کیلومتر بار رتبه اول مسافری جهان را به خود اختصاص دهد.

هند از نظر مدیریت یکپارچه مالکیت ایالتی به عنوان اولین در آسیا و دومین در جهان است که دارای ۹ ایالت است. با این حال یکی از مشکلات این راه‌آهن وجود خطوط ریلی با عرض‌های غیراستاندارد از جمله خط متریک و خط عریض (۱۶۷۶) است.

راه‌آهن هند برای توسعه و عبور از این تنگنا، دهمین برنامه پنج ساله (۲۰۰۷-۲۰۱۲) را با هدف حمل به ۶۲۴ میلیون تن

اسپانیا است که حدود نیم قرن زمینه بسیاری از نوآوری‌ها در این کشور گردیده است.

«الگوی توسعه حمل و نقل ریلی در کره جنوبی»

کره جنوبی با مساحت ۹۸ هزار کیلومتر مربع و جمعیت ۴۸ میلیون نفری خود شبکه ای به طول ۳۴۰۰ کیلومتر داشته و با ۱۶۵۰ کیلومتر شبکه دو خطه و ۱۹۰۰ کیلومتر خط برقی سالانه ۳۲ میلیارد نفر کیلومتر و ۹ میلیارد تن کیلومتر بار جابجا می‌کند.

IIARCO یکی از مهمترین شرکت‌های حمل و نقل در کره جنوبی است که پس از تاسیس در سال ۲۰۰۱، امتیاز ۳۰ ساله ساخت شبکه پرسرعت ریلی را دریافت کرد تا شهر سئول را به فرودگاه بین‌المللی و فرودگاه داخلی متصل کند. شبکه ریلی کره جنوبی و شرکت هیوندایی از سهامداران مطرح این طرح هستند.

مرکز تحقیقات کره جنوبی KRRI از فعالترین و قویترین مراکز تحقیقاتی است که از آخرین دستاوردهای آن توسعه قطار سریع السیر (KTX) بر مبنای فناوری دریافتی از آلتوم فرانسه و افزایش سرعت آن از ۳۰۰ به ۳۵۰ است.

حضور فعال شرکت‌های معتبری مانند روتم، دایوو، هیوندایی، هانجین، ال جی و... در حوزه صنایع ریلی در زمینه‌های ناوگان و تجهیزات مربوطه، علائم و ارتباط و... نشاندهنده عزم بالای این کشور برای توسعه روز افزون صنایع ریلی و حضور قوی و فعال در بازار منطقه ای و جهانی می‌باشد.



با تمرکز بر شبکه راه آهن پرسرعت، طول این خطوط را به ۱۰۰۰۰ کیلومتر خواهد رساند به طوری که ۹۰ درصد مردم به این شبکه دسترسی داشته باشند.

شرکت دولتی Eusko Tren که همچنان تحت تملک دولت است بیشتر در زمینه توسعه خطوط برقی اسپانیا فعالیت می‌کند و شرکت Catalan (FGC) بر گسترش شبکه‌های محلی اطراف بارسلونا متمرکز است به طوری که در سال ۲۰۰۴ بیش از ۵۴ میلیون مسافر ایالتی را جابجا کرد.

مطالعه راهبردی پیت توسط دولت برای تبیین جهت گیری‌های اصلی بخش‌های حمل و نقل در سال ۲۰۰۸ انجام گردید. توسعه فناوری بومی تالگو و بوژی‌های عرض متغیر نیز از نمونه‌های موفق صنایع ریلی

در حال اجرای برنامه بازسازی و افزایش ظرفیت‌ها می‌باشد.

فعالیت RSD و Union Carriage & Wagon در زمینه تولید ناوگان دو شرکت اصلی می‌کنند.

مرکز تحقیقات راه آهن آفریقای جنوبی به عنوان یکی از عوامل اصلی در توسعه فناوری‌های نوین ریلی است که از جمله افتخارات آن طراحی و توسعه و کاربرد وسیع بوژی فرمان پذیر شغل است.

با این اقدام هزینه حمل سنگ آهن از معادن این کشور که در فاصله زیادی از بنادر قرار دارند به کشور ژاپن حتی با استرالیا که در فاصله نزدیکتری به ژاپن قرار دارد و از مزیت بار محوری بالاتری بهره مند است قابل رقابت شده است.

استفاده از قطارهای سنگین ۲۰ هزار تنی و دارا بودن رکورد سنگین ترین قطار دنیا تا چند سال گذشته از عوامل بهره وری این راه آهن به شمار می‌آید.

«الگوی توسعه حمل و نقل ریلی در اسپانیا»

کشور اسپانیا با جمعیت ۷۱ میلیون نفر و مساحت ۵۰۵ هزار کیلومتر مربع در سال ۲۰۰۹ با ۱۵۰۰۰ کیلومتر شبکه راه آهن که ۴۶۰۰ کیلومتر آن دو خطه و ۸۰۰۰ کیلومتر برقی است و با ۱۴ هزار نفر پرسنل، سالانه ۲۲ میلیارد نفر کیلومتر مسافر و ۸ میلیارد تن کیلومتر بار جابجا می‌کند.

وزارت توسعه اسپانیا که مسئولیت حمل و نقل را نیز به عهده دارد تا سال ۲۰۲۰





«الگوی توسعه حمل و نقل ریلی در ترکیه»

کشور ترکیه با جمعیتی بالغ بر ۷۰ میلیون نفر و مساحت ۷۹۶ هزار کیلومتری خود یکی از الگوهای موفق توسعه صنایع ریلی است که طول شبکه ۱۱۰۰۰ کیلومتری آن سالانه ۵ میلیارد نفر کیلومتر مسافر و ۱۱ میلیارد تن کیلومتر بار جابجا می‌کند.

(Turkish State Railway(TCDD فعالیت خود را در سال ۲۰۰۴ با ساختاری جدید و با همکاری ژاپن آغاز کرد تا هزینه‌ها و نیروی کار خود را تا حد استانداردهای اتحادیه اروپا کاهش دهد.

شرکت تولومساژ سازنده لکوموتیو برای ساخت لکوموتیو و موتورهای دیزل و توواساژ در زمینه واگن‌های مسافری و... فعال می‌باشند. این شرکت‌ها غالباً با همکاری با شرکت‌های اروپایی و آمریکایی از جمله جی ام، جی ای و وسلو فعالیت می‌نمایند.

شرکت EUROTEM با سرمایه گذاری مشترک شرکت روتم کره جنوبی و یک شرکت خصوصی برای تولید قطارهای خود کشش الکتریکی در سالهای اخیر آغاز به کار نموده است.

شرکت‌های ترکیه با وجود اقدامات خوبی که برای بومی سازی تجهیزات ریلی کرده اند اما با کم توجهی به بخش تحقیق و توسعه، وابستگی مستمری را برای این صنعت مهم ایجاد کرده اند.

«خصوصیات مشترک و قابل توجه کشورهای موفق در صنایع ریلی»

۱- مرکز تحقیقات و آزمایشگاه‌های ریلی مجهز

۲- خطوط تست ناوگان و تجهیزات شبکه

۳- تعامل سازنده و مستمر با پیشگامان جهانی صنایع ریلی

۴- پروژه‌های بومی سازی همراه با ارتقاء و توسعه محصول

۵- حضور در عرصه‌های غیر ریلی مانند انرژی نوین و نفت و گاز

۶- تولید محصولات یکسان توسط چند سازنده و مالکیت معنوی با دولت

امروزه اهمیت حمل و نقل ریلی بر هیچ دولتی پوشیده نیست و باید همه‌ی مسئولان و دست اندرکاران کشور برای پیشبرد هر چه بهتر این صنعت تلاش کنند.

سوخت حاصل از توسعه حمل و نقل ریلی

۶- اعمال هزینه‌های جانبی حمل و نقل به شقوق مختلف

۷- حمایت‌های خاص مانند جوایز صادراتی برای حضور در صحنه جهانی

۸- قوانین حمایتی برای خصوصی سازی عمودی

۹- الزام خریداران ناوگان و تجهیزات از خارج به مشارکت با صنایع موجود

۱۰- جلوگیری از ایجاد صنایع جدید تولید ناوگان به جز برای سرمایه گذاران «بی او تی»

برای دست یابی به توسعه و پیشرفت صنایع ریلی همواره باید به ایجاد تقاضا در این صنعت نیز توجه داشت.

راهکارهایی برای ایجاد تقاضا در حمل و نقل ریلی

۱- تقویت نقش استانها در ساخت و بهره برداری از شبکه‌های حومه

۲- افزایش ظرفیت شبکه با دوخطه، برقی نمودن و...

۳- کاهش هزینه‌های دسترسی به شبکه ریلی یا افزایش سیر و...

۴- حرکت به سمت پروژه‌های «بی او تی» و جلب سرمایه گذاران

۵- خصوصی سازی عمودی (واگذاری زیرساخت، ناوگان و بهره برداری)

۶- ترغیب صنایع قدرتمند مانند فولاد، معادن و... به سرمایه گذاری

۷- محدود نمودن حمایت دولت در مترو شهرها به تامین ناوگان

۸- کاهش تنوع ناوگان و... برای رقابتی شدن با محصولات وارداتی

استراژدی‌های پیشنهادی برای توسعه‌ی حمل و نقل ریلی کشور و همگامی با پیشرفت‌های روز جهانی در صنایع ریلی

۱- تشکیل شرکت‌های طراحی و مهندسی برای طراحی ناوگان‌ها

۲- تشکیل مرکز پژوهش‌های نوین صنایع ریلی

۳- تشکیل هولدینگ‌های ریلی به منظور نزدیک شدن بهره بردار و تولید کننده

۴- تشکیل کنسرسیوم‌های صنعتی برای توسعه محصول نهایی لکوموتیو و واگن

۵- تسریع حرکت به سمت پروژه‌های «بی او تی» و جلب سرمایه گذاران

۶- حضور فعال تر در عرصه تعمیرات و نگهداری و ارتقاء ناوگان

۷- ورود به صحنه تجهیزات انرژی باد و تجهیزات سرچاهی نفت و گاز

۸- ورود به عرصه تجهیزات تعمیر و نگهداری خط، خط برقی و حفاری تونل

۹- حمایت بیشتر برای تقویت شرکت‌های پیمانکار عمومی «جی سی»

پیشنهاد راهکارهایی به دولت و مجلس برای حمایت هرچه بیشتر از صنایع ریلی

۱- معافیت صنایع ریلی تا ۱۰ سال از مالیات

۲- معافیت مالیاتی و گمرکی پروژه‌های «بی او تی»

۳- استفاده از وجوه اداره شده و وام‌های کم بهره برای توسعه ظرفیت شبکه و ناوگان

۴- مجوز واردات بخش اولیه خرید توسط صنایع ریلی بدون گمرک

۵- بهره مندی از بخشی از صرفه جویی

لذت سفر با قطارهای مدرن

هستند و خطوط مترو به آنها وصل می‌شوند، بنابراین دسترسی به آنها ساده است و مسافران از پرداخت هزینه‌های نه چندان ارزان تاکسی‌ها، خلاص می‌شوند. از طرفی بار مسافران به هنگام سوار شدن به قطار، کنترل نمی‌شود و مسافران در ایستگاه‌های قطار مجبور نیستند، همچون فرودگاه‌ها، مدتی طولانی در صف‌های کنترل و بازرسی، انتظار بکشند. معمولاً برای سوار شدن به قطار به مسافران توصیه می‌شود حداکثر ۳۰ دقیقه قبل از حرکت، در ایستگاه باشند، اما مسافرانی که سفرهای هوایی را انتخاب کرده اند، باید ساعتها قبل در فرودگاه حاضر شوند.

قطارها روزانه در ساعت‌های مختلف در تمامی مسیرهای اروپایی بدون توجه به شرایط جوی در حرکت هستند. برنامه زمان بندی

می‌کنند. سرشنینان قطار از طریق مسیرهای زمینی به دل شهرها و کشورها می‌روند و در خط سیر خود، صحنه‌های زیبایی را می‌بینند که در سفرهای هوایی و حتی در سفر با اتوبوس، نمی‌توانند شاهد آن باشند.

در مقایسه با سفرهای هوایی که کاملاً از شرایط آب و هوا تاثیر می‌پذیرند، قطارها در تمام طول سال، چه هوا آفتابی باشد، چه بارانی و چه برف و کولاک، مسافران را به مقصد می‌رسانند. به علاوه قطارها از ترافیک‌های احتمالی که در سفرهای جاده ای اجتناب ناپذیرند، در امان هستند. در بسیاری از کشورها، برنامه حرکت قطارها کاملاً دقیق و حساب شده است و سفر با قطار موجب می‌شود کمترین تاخیر در برنامه سفر مسافران اتفاق بیفتد. ایستگاه‌های قطار عموماً در مراکز شهرها

قطار به عنوان یک گزینه شاخص حمل و نقل نزد مردمان اتحادیه اروپا جای ویژه‌ای برای خود گشوده است. بسیاری از مسافران، وقتی سفرهای خارجی خود را برنامه‌ریزی می‌کنند، حتماً گزینه قطار را از قلم نمی‌اندازند زیرا این وسیله امن و راحت امروزه رقیبی جدی برای شبکه هواپیمایی در اتحادیه اروپا مطرح شده است. در این نوشته سعی شده اطلاعات مختصری درباره خطوط ریلی کشورهای دیگر، امکانات جدید قطارها، ویژگی‌های سفر با قطار و چگونگی تهیه بلیت ارائه شود.

«چرا قطار؟»

قطارها امکان ارتباط مسافر با محیط را برقرار



در واگن‌های درجه ۱ جای بیشتری برای چمدان‌ها در نظر گرفته شده است.

لذت سفر با قطارهای اروپایی آن است که می‌توان سرعت بیش از ۳۲۰ کیلومتر در ساعت را با قطارهای سریع السیر تجربه کرد. با قطارهای سریع السیر می‌توان در یک روز از چندین شهر بازدید کرد. می‌توانید صبحانه خود را در لندن میل کنید، نهار را در پاریس و شام را در ژنو.

مدت زمان سفر از قلب پاریس به قلب لندن با قطار ۲ ساعت و ۱۵ دقیقه، رم به فلورانس ۱ ساعت و ۳۰ دقیقه، رم به ونیز ۳ ساعت و ۴۵ دقیقه، پاریس به بروکسل ۱ ساعت و ۳۰ دقیقه تا آمستردام ۳ ساعت. بارسلون به مادرید ۳ ساعت. وین به بوداپست ۲ ساعت. قطارهای شب رو برای سفرهای طولانی

مسافران زمان کمتر و هزینه کمتری برای رسیدن به ایستگاه صرف خواهند کرد.

کافی است ۲۰ دقیقه پیش از حرکت در ایستگاه قطار باشید. هیچ خبری از ایست‌های بازرسی وقت گیر و خسته کننده نیست. همچنین در مقایسه با پرواز در وقت خود صرفه جویی بسیار خواهید داشت.

مسافران قطار مجبور به پرداخت اضافه بار نیستید. هرچند بهتر است تا به اندازه ای بار همراه باشد که مسافر بتواند با خود حمل کنید. قطارهای اروپایی واگن بار ندارند و جای مخصوص چمدان‌ها در این قطارها محدود است. در قطارهای روز رو در واگن‌های درجه ۲ ابتدا و انتهای هر واگن محل مخصوص چمدان‌هاست، همچنین فضای بالای سر مسافران به چمدانها اختصاص داده شده است.

حرکت قطارها بسیار دقیق است و معمولاً تاخیر ندارند در نتیجه در مقایسه با پرواز امکان انتخاب بیشتری خواهید داشت. برای مثال در مسیر رم به فلورانس از صبح ساعت ۶:۱۵ هر یک ساعت یک قطار مستقیم سریع السیر در این مسیر در حرکت است. در بیشتر مسیرهای اروپایی این شرایط وجود دارد.

ایستگاه‌های قطار در مرکز شهرها قرار دارند و دسترسی به آنها آسان است در ایستگاه‌های قطار با استفاده از خطوط مترو مسافران می‌توانند به هر نقطه از شهر بروند. در بیشتر شهرهای بزرگ چندین ایستگاه در مراکز مختلف شهر وجود دارد. در پاریس ۸ ایستگاه قطار وجود دارد. همچنین در برخی شهرها در محل فرودگاه (فرانکفورت، پاریس، میلان، رم، آمستردام...) ایستگاه قطار هم وجود دارد. در مقایسه با پرواز،



مناسب هستند. نام دیگر این قطارها هتل قطار است چون خدماتی که در طول مسیر ارائه می کنند دست کمی از هتل ندارد.

برای مسیرهای زیر قطار شب رو را پیشنهاد می کنیم: پاریس-ونیز میلان، بارسلون، مادرید، برلین. وین به ونیز-هامبورگ به کپنهاگ و ...

با استفاده از قطار علاوه بر کمک به پاکیزگی محیط زیست، امکان آشنایی با فرهنگ مردم بومی را دارید و می توانید از زیبایی های مسیر لذت ببرید.

سفرهای ریلی در مقایسه با سفرهای جاده ای ایمن تر هستند. احتمال گم شدن در جاده ها وجود ندارد. جای پارک پیدا کردن یکی از معضلات سفر با خودرو در اروپا است. همچنین هزینه های سنگین سوخت.

راحتی و آرامش در قطار وصف ناپذیر است. شما می توانید غذا یا نوشیدنی را روی صندلی خودتان یا در واگن رستوران میل کنید، مجله یا کتاب بخوانید، رایانه خود را به پریز وصل کرده و فیلم مورد علاقه تان را ببینید یا به شبکه جهانی اینترنت متصل باشید.

سفر با قطار همچنین امکان بهرهمندی از

تخفیف تا ۱۵ درصد برای گروه ها (۱۰ نفر به بالا) را فراهم کرده است. همچنین تخفیف هایی برای کودکان ۴-۱۱، جوانان ۱۲-۲۵ و سالمندان بالای ۶۰ سال پیش بینی شده است. هرچه زودتر اقدام به رزرو جای خود کنید از نرخ های بهتری بهره میبرید. انجام رزرو برای شما هزینه ای نخواهد داشت.

«هتل قطارها»

امروزه بسیاری از مسافران، از هتل قطارها برای سفرهای خود استفاده می کنند. هتل قطارها، معمولاً کپه هایی مجهز به تخت و دستشویی اختصاصی داخل کپه دارند. انواع لوکس این هتل قطارها، کپه های اختصاصی یک تا دو نفره هم ارائه می کنند. در این قطارها، داخل کپه حمام هم تعبیه شده است تا راحتی اقامت در هتل به مسافران عرضه شود. در هتل قطارها معمولاً صبحانه، شام و نوشیدنی، سرو می شود و هزینه آن از قبل در مبلغ بلیت پیش بینی شده است. خطوط ریلی «لوسیلتانیا» یکی از این هتل قطارهاست که بین کشورهای اسپانیا و پرتغال حرکت می کند.

هتل قطارها مسیرها را شبانه می پیمایند، به عنوان مثال قطار «آرتسیانایت» که بین شهرهای پاریس، میلان، ونیز، فلورانس و رم در حرکت است، از پاریس بین ساعت های ۱۹:۳۰ تا ۲۲:۰۰ حرکت می کند و صبح به مقصد می رسد. بنابراین مسافران می توانند هزینه یک شب اقامت در هتل را نیز صرفه جویی کنند.

«قطارهای امروزی»

سفر با قطار، شاید برای بسیاری از افراد، تداعی کننده تصویری از قطارهای قدیمی باشد، که با سروصدای زیاد و سرعت کم از میان تونل های دود گرفته عبور می کنند، اما قطارهای امروزی از این تصویر بسیار فاصله گرفته اند. امروزه در اروپا قطارهای تندرو با سرعتی بین ۱۵۰ تا ۳۲۰ کیلومتر در ساعت، شما را از جایی به جایی دیگر می رسانند. نمونه این قطارها، قطار «یورو استار» است که مسیر پاریس-لندن را در مدت زمان ۲ ساعت و ۱۵ دقیقه و با عبور از کانال مانش، طی می کند. در نظر داشته باشید که مسافری که پرواز را برای همین مسیر انتخاب کرده است، حدود ۲ ساعت قبل از پرواز، باید



در فرودگاه باشد، اما با قطار در زمان مشابه، به لندن رسیده است. نکته جالب دیگر این است که هزینه این قطار برای مسافرانی که خارج از اروپا بلیت رزرو کرده اند، ارزان تر است تا برای خود اروپایی‌ها. روزانه ۱۶ قطار بین دو شهر پاریس و لندن مسافران را جابجا می‌کنند و این بدان معنی است که مسافر می‌تواند به راحتی بهترین زمان را برای سفر خود انتخاب کند.

قطارهای مدرن در بسیاری کشورها امکان استفاده از اینترنت رایگان، دسترسی به روزنامه و مجله مورد علاقه مسافر، صرف غذا در رستوران‌های بوفه، استراحت در اقامتگاه‌های ایستگاه‌ها، استفاده از کابین کنفرانس و کابین بازی بچه‌ها و امکان رزرو تاکسی قبل از رسیدن قطار را به مسافر می‌دهند. ایستگاه‌های قطار دارای صندوق امانات هستند و مسافران می‌توانند چمدان‌های اضافی خود را در ایستگاه گذاشته و بعد از بازدید از یک شهر، دوباره به ایستگاه مراجعه کرده، بار خود را برداشته و ادامه مسیر دهند.

«قطارهای گردشگری»

در صنعت گردشگری امروز، قطارها نه تنها وسایلی برای حمل و نقل مسافر از جایی به جای دیگر هستند، که حتی خود سفر با قطار نیز به جاذبه ای برای گردشگران تبدیل شده است. در کشور زیبای سوئیس، قطارهایی با سقف‌های شیشه ای و امکان دید پانورامیک یا تمام نما، در مسیرهایی مشخص، به گردشگران خدمات ارائه

می‌دهند. گردشگران طرفدار محیط زیست و گردشگران سفرهای کم شتاب، از مشتریان همیشگی این گونه قطارها محسوب می‌شوند.

«بلیت اعتباری چیست؟»

بلیت‌های اعتباری، بلیت‌هایی هستند که امکان استفاده از چندین مسیر در چندین کشور را در یک بازه زمانی به مسافر می‌دهند. به عنوان مثال با استفاده از بلیت اعتباری «گلوبال پاس» می‌توان به مدت ۲ تا ۳ ماه در ۲۲ کشور اروپایی سفر کرد و بدیهی است که استفاده از این بلیت، بسیار ارزان تر از تهیه بلیت برای مسیرهای مختلف است. بلیت‌های اعتباری، امکان استفاده از تخفیف هتل‌ها، ورودی موزه‌ها، خطوط مترو و ترانسفرهای فرودگاهی را نیز به مسافران می‌دهند.

«چگونه تخفیف بگیریم؟»

هزینه بلیت قطار، با توجه به زمان رزرو، شرایط سنی، فصل پرسفر و کم سفر و.. شامل تخفیفاتی می‌شود. معمولاً از کودکان زیر ۴ سال که به صندلی اختصاصی نیاز ندارند، هزینه بلیت دریافت نمی‌شود. بلیت سالمندان بالای ۶۰ سال و جوانان زیر ۲۵ سال نیز شامل تخفیفی حدود ۲۰ درصد می‌شود. گروه‌های ده نفره به بالا هم می‌توانند از تخفیفات گروهی بهره مند شوند. با اینکه قطارها، محدودیتی برای میزان بار مسافران در نظر نمی‌گیرند، اما عاقلانه است که از بردن چمدان‌های بسیار بزرگ خودداری کنید. توصیه می‌شود چمدان‌های کوچک همراه داشته باشید تا علاوه بر راحتی حمل و نقل، بتوانید آن را در کویه خود جا بدهید و خیالتان از بابت گم شدن و سرقت راحت باشد.

می‌دهند. به عنوان مثال، قطار تمام نمای «گلشیر اکسپرس» سوئیس، مسیر بین «زرمات» و «سنت موریتز»، یعنی شرق و غرب آلپ را در مدت ۷ ساعت و نیم، و از طریق ۹۱ تونل و ۲۹۱ پل، در تابستان و زمستان طی می‌کند. کویه‌های این قطار بدون لرزش و دارای سیستم تهویه مطبوع هستند. در قطارهای «گلشیر اکسپرس» سیستم اطلاع رسانی به شش زبان، برای مسافران در نظر گرفته شده است. متولیان گردشگری این کشور، سفر با این قطار را به یک بسته مسافرتی تبدیل کرده اند و گردشگران می‌توانند خدمات دیگری از جمله اقامت در هتل، سفر با کشتی تفریحی و... را نیز با آن خریداری کنند.

علاوه بر سوئیس، کشورهای اتریش، ایتالیا و نروژ هم خدمات قطارهای توریستی را ارائه



مدیریت زنجیره‌ی تامین (اس سی ام) امروزه در جهان کسب‌وکار موضوع مهمی است. مقاله حاضر توسط دکتر کیومرث پریانی محقق و استاد دانشگاه تهیه شده است که ضمن تعریف زنجیره تامین و جایگاه مهم آن در عرصه تجارت امروزی به نقش شرکت‌های حمل و نقل ریلی نگاه ویژه دارد.

دکتر پریانی با سه دهه سابقه فعالیت دانشگاهی و دو دهه فعالیت مستمر در صنعت سال‌های طولانی به عنوان محقق و پژوهش‌گر در واحد برنامه‌ریزی راهبردی شرکت جنرال موتورز فعالیت داشته است. او دانش آموخته دانشگاه میشیگان از آمریکاست.

هیچ شرکتی بدون مدیریت کارآمد گردش

کالا، تأمینات و حتی خدمات نمی‌تواند امید داشته باشد که از پس مهار هزینه‌ها برآید یا نیازهای مشتریان را برآورده کند. حوزه‌ی مدیریت زنجیره‌ی تامین به لطف بهبودهای مداوم فناوری و زیرساخت پشتیبان این فناوری‌ها به سرعت در حال دگرگونی و بالندگی است. خوشایندترین نکته این است که کمابیش تمامی شرکت‌ها به هر اندازه‌ای که باشند به این فناوری‌ها و ابزارها دسترسی دارند که حداقل‌شان رایانه‌های شخصی معمولی است. شرکت‌ها برای آن که محصولات را با هزینه‌ی کم‌تر و به صورت سریع‌تر به مشتریان تحویل دهند فرایندهای کسب‌وکارشان را همساز با مدیریت زنجیره‌ی تامین کارآمد می‌کنند. مدیریت زنجیره‌ی تامین یعنی هماهنگ‌سازی تمامی فعالیت‌ها و گردش‌های اطلاعاتی دخیل

در خرید، ساخت و انتقال محصولات. یعنی یکپارچه‌سازی نیازهای لجستیک تامین‌کننده، توزیع‌کننده و مشتری در قالب فرایندی منسجم به منظور کاهش دادن هزینه‌ی انبار، کارهای اضافی و وقت لازم برای انجام دادن کار. زنجیره‌ی تامین شبکه‌ای از تأسیسات لازم برای تدارک موادخام، تبدیل مواد خام به محصولات واسط و نهایی و رساندن محصولات نهایی به دست مشتریان است. این زنجیره در واقع حلقه‌ی رابط کارخانه‌های تولید، مراکز توزیع، وسایل نقلیه، فروشگاه‌ها، مردم و اطلاعات از طریق فرایندهایی مثل تدارکات یا لجستیک و به منظور رساندن کالاها یا خدمات از منبع تا مصرف‌کننده است. پیش از ادامه دادن بحث، بهتر است زنجیره‌ی تامین و مدیریت آن را تعریف کنیم.

مروری کلی بر مدیریت زنجیره‌ی تامین

جایگاه ویژه حمل و نقل ریلی در

مدیریت زنجیره تامین

کیومرث پریانی

باشد قطارهای پرسرعت می‌توانند بدیل جذابی برای ترابری هوایی باشند. شرکت‌های ترابری هوایی که از طریق هوا کالا را حمل می‌کنند نسبت به سایر وجوه ترابری خیلی گران هستند. هواپیما به خصوص برای مسیرهای طولانی خیلی سریع است ولی از پس حمل بارهای خیلی بزرگ یا سنگین برنمی‌آید. اما برای بارهای سبک و پرازش که باید به سرعت به مقصدهای دور حمل شوند ترابری هوایی بهترین است. آسیب‌های حین حمل در این نوع حمل‌ونقل خیلی کم است و بسامد زمان‌بندی مطلوب است ولی پوشش‌دهی جغرافیایی نیز محدود است. به خاطر همین محدودیت است که در نواحی فاقد پوشش باید ترابری هوایی را با ترابری جاده‌ای یا ریلی تلفیق کرد.

«مدیریت حمل‌ونقل»

همان طور که گفتیم، حمل‌ونقل حلقه‌ای حیاتی و راهبردی است که سازمان‌ها را در بستر زنجیره‌ای تامین به هم وصل می‌کند بنابراین باید آن را به صورت کارآمدی مدیریت کرد تا بتوان زمان‌بندی مورد نظر مشتری و سایر الزامات حمل بار را رعایت کرد و مقرون به صرفه عمل کرد. بنابراین، تامین‌کنندگان، کاربران، مشتریان، کاربران نهایی و فراهم سازان خدمات حمل‌ونقل همگی دستی در مدیریت کارآمد و موثر حمل‌ونقل دارند. با توجه به آن که ترابری نقش مهمی در زنجیره‌های تامین ایفا می‌کند شماری از مسائل مدیریت ترابری که به اختصار شرح خواهیم داد عبارت‌اند از:

- (الف) کاستن میزان تامین‌کنندگان ترابری، شماری مزیت‌ها برای سازمان دارد. یعنی استفاده از فراهم‌سازان کم‌تر خدمات ترابری به شرکت‌ها امکان می‌دهد تا فقط بهترین تامین‌کنندگان را برگزینند و به کار گیرند.
- (ب) برای به حداقل رساندن حمل‌ونقل و هزینه‌ها و به‌کرد خدمات‌رسانی به مشتریان در زنجیره‌ای تامین، باید مطلوب‌ترین وجوه حمل‌ونقل و شرکت‌های حمل‌ونقل موجود را با در نظر داشتن بازارهای مختلف و مواد خریداری شده، برگزید.
- (ج) باید از پیمان‌کاران خدمات حمل‌ونقل استفاده کرد زیرا در حال حاضر رایج است و به نفع هر دو طرف است.
- (د) شرکت‌ها در تکاپوی افزایش سطح خدمات، مهندسی مجدد کردن فرایندهای داخلی و متمرکزسازی منابع بیش‌تر در کارکردهای

وی تحویل داده شود. بنابراین حمل‌ونقل در زنجیره‌ای تامین دارای اهمیت زیادی است و فرآورده‌ها باید به موقع و در مکان درست به تمام همکاران زنجیره‌ای تامین به صورت رویه‌مند تحویل داده شود.

حمل‌ونقل در زنجیره‌های تامین بین‌المللی دارای کارکرد حساس‌تری است. تامین حمل‌ونقل و انبار کافی، گذراندن کالا از گمرکات و تحویل به موقع کالا در مکان‌هایی واقع در کشورهای بیگانه و هزینه‌ی حمل‌ونقل بر قابلیت خدمات‌دهی کامل زنجیره‌ای تامین به بازار خارجی اثر می‌گذارد. در موارد بسیاری، شرکت‌ها مجبور شده‌اند تا از کارگزاران خارجی یا خدمات حمل‌ونقل طرف ثالث استفاده کنند تا بتوانند کالا را به صورت کارآمدی به مکان‌های واقع در کشورهای خارجی حمل کنند. شاید گمان کنید که هدف اصلی حمل‌ونقل به معنای جابجاکردن کالا هدفی بدیهی است اما فراهم‌سازان خدمات حمل‌ونقل در صورتی که این کار را به صورت کارآمدی انجام ندهند از پا درمی‌آیند. مثلاً شماری از شرکت‌های هواپیمایی مسافربری اعلام ورشکستگی کرده‌اند و برای آن که بتوانند به کار ادامه دهند دست به دامن اتحادیه‌های کارگری شده‌اند. مدیران حمل‌ونقل برای آن که بتوانند ارزش خدمات‌شان را به حداکثر برسانند باید تفسیر درستی از نیازهای خدماتی مشتریان داشته باشند، برای برآمدن از پس هزینه‌های تحویل و کسب سود معقول مذاکرات کافی انجام دهند و خدمات مورد نظر را هر چه کارآمدتر تحویل دهند.

وقتی که فاصله زیاد باشد، بار سنگین و حجیم باشد شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بهترین قابلیت رقابت را دارند. خدمات ریلی نسبتاً کند و انعطاف‌ناپذیر است اما حمل‌ونقل ریلی از هوایی و جاده‌ای کم‌هزینه‌تر است و در مسیرهای طولانی به خوبی از پس رقابت برمی‌آید. شرکت‌های راه‌آهن برای آن که بتوانند بهتر رقابت کنند به خریدن شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای روی آورده‌اند و بنابراین می‌توانند با استفاده از شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و کشنده‌های تریلی (TOFC) و کانتینر (COFC)، تحویل گرفتن و دادن بار را به صورت نقطه به نقطه انجام دهند. این خدمات صورت‌هایی از ترابری چندوسیله‌ای هم قلمداد می‌شوند. استفاده از قطارهای پرسرعت نیز از جمله تازه‌ترین تحولات در ترابری ریلی است. بسته به آن که هزینه و مکان پایانه‌ها چگونه

زنجیره‌ای تامین شبکه‌ای از فعالیت‌های تحویل محصول یا خدمات به مشتری است. به بیان دیگر زنجیره‌ای تامین عبارت است از تامین موادخام، سرهم کردن، انبار کردن، دریافت سفارش، توزیع و تحویل.

زنجیره‌ای تامین دنباله‌ای از تاسیسات سازمانی، کارکردها و فعالیت‌ها است که همگی در تولید و تحویل محصول یا خدمات دخالت دارند. این تاسیسات عبارتند از انبارها، کارخانه‌ها یا کارگاه‌ها، مراکز فراوری، مراکز توزیع، خرده‌فروشی‌ها و دفاتر. منظور از کارکردها و فعالیت‌ها نیز پیش‌بینی تقاضا، خرید، مدیریت موجودی، مدیریت اطلاعات، تضمین کیفیت، زمان‌بندی، تولید و تحویل و خدمات امور مشتریان است. تعجبی ندارد که نام دیگر زنجیره‌ای تامین، زنجیره‌ای ارزش است زیرا ارزش نهایی محصول یا خدمات در امتداد این زنجیره شکل می‌گیرد یعنی از خرید مواد خام، دریافت، انبار کردن، عملیات، سامانه‌ی توزیع تا کاربر نهایی. نمودار ساده‌ی زنجیره‌ای تامین در شکل زیر آمده است.

مدیریت زنجیره‌ای تامین کارکردی تجاری است که تمام حلقه‌ی شبکه‌ی تامین را هماهنگ می‌کند. بنابراین جابجایی کالا در زنجیره‌ای تامین از تامین‌کنندگان تا تولیدکنندگان و توزیع‌کنندگان را هماهنگ می‌کند و تشریک اطلاعاتی مانند پیش‌بینی‌ها، داده‌های فروش و تبلیغات فروش را در زنجیره‌ای تامین سامان می‌دهد.

«جایگاه ویژه حمل‌ونقل ریلی در زنجیره تامین»

برای انجام تجارت در هر جامعه‌ای داشتن سامانه‌ی کارآمد و موثر حمل‌ونقل ضروری است. فرآورده یا خدمات تا به نقطه‌ی مصرف تحویل داده نشود ارزش چندانی برای مشتریان ندارد. بنابراین، حمل‌ونقل هم برای انتقال کالای خریداری شده از تامین‌کنندگان به سازمان خریدار لازم است هم برای انتقال کالاهای کامل به محل مشتری. یعنی با حمل‌ونقل است که می‌توان فرآورده و خدمات را از طریق زنجیره‌ای تامین از محل تولید به محل مصرف انتقال داد. بنابراین به دلیل وجود حمل‌ونقل است که زمان و مکان ارزش پیدا می‌کند. بهره‌ی زمانی هنگامی حاصل می‌شود که کالا سر وقت به دست مشتری برسد نه زودتر و نه دیرتر. بهره‌ی مکانی هنگامی حاصل می‌شود فرآورده یا خدمات در محل مطلوب مشتری به



ارزش موجودی‌ها در زنجیره‌های تامین شرکت‌های ایالات متحده به بیش از یک تریلیون دلار می‌رسد. همچنین استدلال کرده‌اند که شرکت‌ها با استفاده از مدیریت زنجیره‌ای تامین میزان عدم قطعیت و مخاطرات زنجیره‌ای تامین را کاهش می‌دهند و بنابراین ترازهای موجودی، مدت چرخه، فرایندهای کسب‌وکار و خدمات امور مشتریان را تحت تاثیر قرار می‌دهند. برای مقابله با اثرات عدم قطعیت و قابلیت تغییر اثرات تقاضا در زنجیره‌ای تامین نیز مدیریت زنجیره‌ای تامین لازم است. در فقدان مدیریت موثر زنجیره‌ای تامین، پدیده‌ای معروف به اثر تازیانهای ممکن است رخ دهد که در مجاری پیش‌بینی محور تامین، مشاهده می‌شود و باعث بزرگ‌نمایی قابلیت تغییر سفارش‌ها یا به عبارت دیگر تقاضاها می‌شود.

در دوره‌های افزایش تقاضا، سفارش‌ها کاهش خواهد یافت یا متوقف خواهد شد تا موجودی کاهش یابد. به عبارت دیگر، هرچه در زنجیره‌ای تامین به پیش می‌رویم با تغییرات مورد مشاهده‌ی بیش‌تری در تقاضا رخ می‌دهد و بنابراین به موجودی ایمن نیاز بیش‌تری پیدا می‌کنیم.

بنابراین اثر تازیانهای در زنجیره‌های تامین پیش‌بینی‌محور، معضلی به شمار می‌آید و مدیریت دقیق آن هدف مهم مدیریت زنجیره‌ای تامین است. پیامد اثر تازیانهای این است که تغییرات بیش‌از آن چه از مصرف‌کننده‌ی نهایی به دست می‌آوریم بزرگ‌نمایی می‌شود.

کارشناسان زنجیره‌ای تامین دریافته‌اند که اثر تازیانهای جزو معضلات زنجیره‌های تامین پیش‌بینی‌محور است و مدیریت دقیق آن نیز هدف مهم مدیران زنجیره‌ای تامین است. این معضل ریشه در این واقعیت دارد که تقاضای مشتریان ثابت ندارد و شرکت‌ها برای محاسبه‌ی موجودی و سایر منابع به پیش‌بینی تقاضا متوسل می‌شوند.

اما شرکت به علت دقیق نبودن پیش‌بینی‌ها ناچار به ایجاد موجودی‌های موقت (به عبارت دیگر موجودی‌های ایمن) متوسل می‌شوند. این اعوجاج ممکن است به موجودی مازاد در سراسر سامانه، ظرفیت‌های ناکافی یا زیاده از حد، کمبود محصول و افزایش هزینه‌ها منجر شود.

راه دیگر، ایجاد زنجیره‌ای تامین تقاضامحور

تامین حالت کارآمدتری پیدا کند زیرا در هماهنگ‌سازی، زمان‌بندی و واپایی تدارکات، تولید، مدیریت موجودی و تحویل محصول به مشتری به شرکت‌ها یاری می‌رسانند.

سامانه‌های اطلاعات هستند که برنامه‌ریزی تقاضا، پیش‌بینی تولید، درخواست موادخام، پردازش سفارش‌ها، تخصیص موجودی، انجام سفارش، خدمات ترابری، دریافت، صورت‌حساب‌گیری و پرداخت را یکپارچه می‌کنند.

تاریخچه و تحولات مدیریت زنجیره‌ای تامین را در این مقاله دنبال می‌کنیم، تعریفی عملیاتی از این اصطلاح و اجزاء و مفاهیم کلیدی آن به دست می‌دهیم و در نهایت اثر مدیریت زنجیره‌ای تامین بر شرکت‌هایی چون وال‌مارت، سون‌الون و استارباکس کافی را بررسی می‌کنیم.

اصطلاح مدیریت زنجیره‌ای تامین نخستین بار در معنای معروف آن توسط اولیور و وبر (Oliver and Webber ۱۹۸۲) ابداع شد و هولیهان (Houlihan ۱۹۹۴) آن را در رشته مقالاتی برای تشریح مدیریت گردش مواد خام در فراسوی مرزهای سازمانی به کار گرفت. قبل از آن، شرکت‌ها از اصطلاحاتی چون مدیریت بهره‌برداری (OM)، برنامه‌ریزی مواد خام مورد نیاز (MRP)، پویایی سامانه (SD) و ساخت سرمود (JIT) استفاده می‌کردند (Frischia, O'Marah & Souza ۲۰۰۴). از آن پس چندین محقق تلاش کرده‌اند تا مدیریت زنجیره‌ای تامین از چشم‌اندازهای متفاوت بررسی کنند.

اصلی هستند در نتیجه برون‌سپاری حمل‌ونقل و خدمات مرتبط با آن مثل انبارداری، ترخیص از گمرک و یکپارچه‌سازی ترابری بار اشاعه‌ی بیش‌تری یافته است. شرکت‌های کوچک ممکن است به سراغ برون‌سپاری خدمات حمل‌ونقل بروند زیرا در حمل‌ونقل تجربه ندارند. اما برون‌سپاری به معنای سپردن کل کار به طرف ثالث، برای شرکت‌های بزرگ نیز می‌تواند باعث صرفه‌جویی یا هزینه‌ها یا به‌کرد خدمات شود.

ه‌برای شناخت مشکلات و انجام اصلاحات به منظور به‌کرد خدمات حمل‌ونقل باید کارایی حمل‌ونقل را سنجید و با معیارهای از پیش تعیین شده، محک‌های کارایی یا کارایی در دوره‌ی پیش مقایسه کرد تا مشکلات مشخص شود.

و هم‌کاری راهبردی با فراهم‌سازان خدمات حمل‌ونقل به منظور ایجاد و مدیریت شبکه‌ی کارآمد زنجیره‌ای تامین

(مهمی کردن ترابری به منظور تدوین توصیه‌هایی برای ایجاد تغییر در شبکه‌ی حمل‌ونقل. روش عاقلانه آن است که کارمندان بخش‌های مختلف شرکت در گروه مهمی حضور داشته باشند زیرا سامانه‌ی حمل‌ونقل علاوه بر همکاران زنجیره‌ای تامین بر شماری از بخش‌های شرکت هم اثر می‌گذارد.

معجزه فناوری اطلاعات در کسب و کار امروز

شرکت‌هایی که در مدیریت زنجیره‌ای تامین موفق باشند محصول را با هزینه‌ی کم‌تر و در حداقل زمان به مشتری می‌رسانند. سامانه‌های اطلاعات باعث می‌شوند تا مدیریت زنجیره‌ای

اینترنت: اشاعه‌ی اینترنت حتی از پیاده‌سازی سامانه‌ی EDI هم گسترده‌تر بود. پیش از اینترنت، رایانه‌ها را به صورت مستقیم و با استفاده از خطوط فیبرنوری و سیگنال‌های اختصاصی بی‌سیم به هم وصل می‌کردند. اما اکنون با استفاده از اینترنت می‌توان هر رایانه‌ای را در جهان به شبکه وصل کرد. در نتیجه بازارهای جدید و دست‌نخورده‌ای گشوده شده است که در گذشته جزو گزینه‌ها نبوده است. همچنین خطوط ارتباطی بیشتری در اختیار تامین‌کنندگان و سایر شرکت‌ها در سراسر جهان قرار گرفته است. همچنین مشتریان هم از این امکان برخوردار شده‌اند که نظرات خود را در بستر اینترنت برای شرکت‌ها ارسال کنند تا شرکت‌ها نیز شناخت بیشتری از مشتریان خود داشته باشند که در گذشته میسر نبود. تبادل الکترونیکی داده‌ها (EDI): سامانه‌ای که به منظور تبادل اسناد تجاری، رایانه‌ها را به هم پیوند می‌دهد. این ابزار فناوری اطلاعات عمدتاً به عنوان جانشین تراکنش‌های کاغذی به کار گرفته شد و سرعت و کارایی در زنجیره‌ی تامین را افزایش می‌دهد. ایجاد پیوند با سایر شرکت‌ها و تامین‌کنندگان هم از قابلیت‌های این ابزار است به گونه‌ای که اطلاعات ارایه شده‌ی مربوطه کمابیش همواره دقیق و به روز است. به لطف این فناوری، سازمان‌دهی اطلاعات بهتر می‌شود و در نتیجه تحلیل داده‌ها و تصمیم‌گیری‌های راه‌کنشی خیلی آسان‌تر می‌شود.

موجودی آگاه باشند. نکته مهم در زنجیره تامین آن جاست که شرکت‌هایی که از فناوری‌های پیشرفته‌ی اطلاعات استفاده می‌کنند نسبت به همتایان‌شان برتری رقابتی دارند.

در زنجیره‌ی تامین، ارتباط برقرار کردن با تامین‌کنندگان و ارتباطات بین خود تامین‌کنندگان مولفه‌ی مهمی برای رسیدن به موفقیت است. انعطاف‌پذیری تامین‌کننده در پاسخ‌دادن به نیازهای متغیر هسته‌های تولیدکننده در اغلب موارد بخش مهمی از تماس تامین‌کننده/مشتری است. اشاعه‌ی فناوری اطلاعات، رایانه‌ها و سامانه‌های اطلاعات، اینترنت، رایانه‌ها و سامانه‌های نرم‌افزاری وب‌بنیاد، تبادل الکترونیکی داده‌ها (EDI) و شناسه‌ی بسامد رادیویی (RFID) سبب شده است تا عملکرد مدیریت زنجیره‌ی تامین بهبود چشم‌گیری پیدا کند.

رایانه‌ها: رایانه مهم‌ترین فناوری و سنگ‌بنای کارایی موثری است که امروزه از آن سود می‌بریم. رایانه‌های آغازین بزرگ بودند، هر کسی از پس پرداخت هزینه‌اشان برنمی‌آمد و با کارهایی چون تولید انبوه تناسب بهتری داشتند. امروزه آن وضعیت، دیگر وجود ندارد زیرا رایانه‌های شخصی (پی‌سی) ساده می‌توانند دست‌کم برخی قابلیت‌های پایه را در اختیار شرکت‌های کوچک بگذارند که یار و یاورشان در مدیریت فعالیت‌های زنجیره‌ی تامین باشد.

است که براساس سفارش‌های واقعی مشتری عمل می‌کند. این مفهوم را در تولید کارخانه‌ای کانبان (سامانه‌ی کشش) می‌نامند. این مدل با بیش‌ترین موفقیت در سامانه‌ی توزیع شرکت وال‌مارت به اجرا در آمده است. یکایک فروشگاه‌های وال‌مارت داده‌های نقطه‌ی فروش (POS) را روزی چند بار از صندوق پرداخت به دفاتر شرکت ارسال می‌کنند. ارسال کالا از مرکز توزیع وال‌مارت به فروشگاه و از تامین‌کننده به مرکز توزیع وال‌مارت با استفاده از همین اطلاعات تقاضا صف‌بندی می‌شود. در نتیجه میزان تقاضای مشتری و جایجایی موجودی در سراسر زنجیره‌ی تامین تقریباً به طور کامل نمایان می‌شود. داشتن اطلاعات بهتر هم به استقرار بهتر موجودی و کاهش هزینه در سراسر زنجیره‌ی تامین منجر می‌شود.

سرمایه‌گذاری سنگین در فناوری اطلاعات و ایجاد فرهنگی در شرکت که انعطاف‌پذیری زیادی داشته باشد و بر تقاضای مشتری تمرکز کند دو عامل بازدارنده‌ی بسیار مهم در اجرای زنجیره‌ی تامین تقاضامحور است.

برای مقابله با اثر تازینه‌ای چهار راه وجود دارد. نخست آن که تغییر باید با نگاه تامین‌کننده به شرکت همساز باشد تا بتوان میزان موجودی مورد نیاز در آینده را برآورده کرد. برای تحقق چنین چیزی باید اجازه داد تا اطلاعات تقاضا در دسترس تمامی بخش‌های زنجیره‌ی تامین باشد تا تمام دست‌اندرکاران زنجیره‌ی تامین از همه‌ی تصمیمات احیای





جهان‌دیده: حمل‌ونقل چندوجهی به لحاظ ساختاری در ایران مورد توجه قرار نگرفته و عدم سرمایه‌گذاری و تنگناهای قانونی از عوامل رشد نیافتگی آن محسوب می‌شود

صاحب محمدی: اکنون بستر مساعدی برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی فراهم شده است و می‌توان از منابع صندوق توسعه ملی در این خصوص بهره گرفت



اقتصاد کشور ایفا کند.

عبدالعلی صاحب محمدی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در نخستین همایش نقش حمل‌ونقل چند وجهی در تجارت ملی و بین‌المللی بستر را برای سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی در زمینه حمل‌ونقل مثبت ارزیابی کرد و افزود: در صورت توسعه حمل‌ونقل چندوجهی می‌توان به درآمدی معادل درآمد نفت تنها از حوزه حمل‌ونقل چندوجهی امیدوار بود. سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل چندوجهی نه تنها به افزایش اشتغال و درآمد می‌انجامد بلکه قدرت چانه‌زنی ما را در عرصه‌های بین‌المللی افزایش می‌دهد.

او با یادآوری این نکته که اکنون بستر مساعدی برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی فراهم شده خاطرنشان کرد که می‌توان از منابع صندوق توسعه ملی در این خصوص بهره گرفت و از آن برای سازندگان و بهره‌برداران استفاده کرد.

توسعه بخش‌های اقتصادی، صنعتی و کشاورزی در سایه زیرساخت‌های حمل‌ونقل به وجود می‌آید و شرکت‌های حمل‌ونقل فعال در صنعت حمل‌ونقل می‌توانند با متشکل شدن در قالب کنسرسیوم امکان حضور موفق در پروژه‌های داخلی و خارجی را داشته باشند.

صاحب محمدی معاون وزیر راه و شهرسازی استفاده از حمل‌ونقل چند وجهی را بهره‌بردار از فرصت‌ها و ویژگی‌های محیطی و اقتصادی برشمرد و تأکید کرد: طی سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی در حوزه‌های جاده‌ای، هوایی، دریایی و ریلی شاهد توسعه‌های کمی و کیفی بوده‌ایم که مقایسه

تجارت و بازرگانی روش‌های حمل‌ونقل نیز توسعه پیدا کرده و شیوه‌های سنتی جای خود را به شیوه‌های نوین می‌دهند که حمل‌ونقل دو وجهی از جمله آنهاست، اما این شیوه به دلایل ساختاری در کشور ما مورد استفاده قرار نگرفته است.

دکتر جهان‌دیده پیشرفت هر کشوری را در گرو درک صحیح چالش‌ها و تلاش جمعی برای رفع آنها برشمرد و تأکید کرد: باور داریم که پیشرفت هر کشوری درک صحیح از چالش‌هاست و برگزاری اولین همایش «نقش حمل‌ونقل چند وجهی در تجارت ملی و بین‌المللی» تلاشی است برای علمی‌که می‌تواند نقش اساسی در

کشورمان در حال حاضر ۹۵۰۰ کیلومتر خط راه‌آهن اصلی دارد که تنها در دو محور دو خطه است و در حدود ۱۳۳۶ کیلومتر ریل در دست احداث است. تعداد واگن‌های باری موجود در شبکه حدود ۲۱۶۰۰ دستگاه و واگن‌های مسافری حدود ۱۶۰۰ دستگاه عملیات انتقال بار و مسافر را برعهده دارند. در این میان نقش راه‌آهن در توسعه حمل‌ونقل چندوجهی قابل توجه است. نخستین همایش یک روزه «نقش حمل‌ونقل چند وجهی در تجارت ملی و بین‌المللی ۱۲ تیرماه از سوی گروه سرمایه‌گذاری توسعه ترابری ایرانیان در مرکز همایش‌های بین‌المللی صدا و سیما برگزار شد که طی آن کارشناسان و صاحب‌نظرات دیدگاه‌های خود را درباره توسعه حمل‌ونقل چندوجهی و نقش حمل‌ونقل ریلی بازگو کردند.

دکتر علی جهان‌دیده مدیرعامل گروه سرمایه‌گذاری توسعه ترابری ایرانیان هدف از برگزاری اولین همایش «نقش حمل‌ونقل چند وجهی در تجارت ملی و بین‌المللی» را طرح چالش‌ها و تنگناهای این بخش از حمل‌ونقل عنوان کرد و گفت: حمل‌ونقل چندوجهی به لحاظ ساختاری در ایران مورد توجه قرار نگرفته و عدم سرمایه‌گذاری و تنگناهای قانونی از عوامل رشد نیافتگی آن محسوب می‌شود.

امروزه حمل‌ونقل نقش ویژه‌ای در توسعه اقتصادی جهان ایفا می‌کند و به عنوان یک نیاز اساسی بشر و عامل مؤثر در حیات اقتصادی کشورها نقش بسزایی دارد. اصولاً تقاضای حمل‌ونقل از فعالیت‌ها به ویژه فعالیت‌های بازرگانی و تجاری حاصل می‌شود و دو عامل حمل‌ونقل و تجارت با تعاملات روزافزون پیوند ناگسستنی دارد. در جوامع پیشرفته با توسعه

قدرت چانه‌زنی ما را بالا می‌برد
حمل و نقل چند وجهی
اولین همایش حمل و نقل چند وجهی به همت بخش خصوصی گامی بلند برای شناخت موانع است



رزازی: سهم حمل و نقل ریلی کشور از بازار جابجا شده حدود ۱۰ درصد است. در حالی که برنامه توسعه پنجم سهم حمل و نقل ریلی کشور را در بخش بار حدود ۳۰ درصد و برای مسافر ۱۸ درصد تعیین نموده است

مهماندار: سهم حمل و نقل جاده‌ای از کشته‌های تصادفات جاده‌ای و شهری در سال ۹۰ حدود ۲۰ هزار نفر بوده است



ساله) توسعه فعالیت‌ها با نفوذ هر چه بیش تر در بازار حمل و نقل ریلی و اخذ جایگاه برتر از طریق توسعه ناوگان ریلی به میزان ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو خطوط اصلی، ۳۰۰ دستگاه واگن مسافری کوپه‌ای، ۲۰ قطار خود کشش سرعت بالا با قابلیت حرکت با سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت و ۴۵۰۰ دستگاه واگن باری برنامه‌ریزی شد. در این راستا مطابق با برنامه کوتاه مدت اقدام به مشارکت در شرکت‌های موجود و فعال حمل و نقل ریلی خصوصاً با دیدگاه حمل و نقل ترکیبی نمود که حاصل آن تملک ۳۰ درصد سهام شرکت حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی و ۴۰ درصد سهام شرکت سمند ریل هر دو در بخش باری و ۸۰ درصد سهام شرکت مهتاب سیر جم در بخش مسافری نمود.

در بخش دیگری از این همایش دکتر محمد مدد مدیر برنامه‌ریزی و اقتصادی گروه سرمایه‌گذاری توسعه ترابری ایرانیان نیز به هماهنگی بین بخش خصوصی و دولتی اشاره کرد و افزود: برای اولین بار است که بخش خصوصی در حمل و نقل چندوجهی اقدام به برگزاری همایش کرده و به دنبال این است تا بین بخش خصوصی و دولتی هماهنگی ایجاد کند.

سخنان سرهنگ مهماندار رئیس پلیس راه کشور در این همایش تأکیدی بود بر ساختارهای ناموزون در حمل و نقل که موجب تلفات انسانی را در تصادفات جاده‌ای رقم زده است. او با اشاره به سهم حمل و نقل جاده‌ای تعداد کشته‌های سال ۹۰ را بر اثر تصادفات جاده‌ای و شهری حدود ۲۰ هزار نفر ذکر کرد و افزود طبق آخرین آمار سازمان بهداشت جهانی سالیانه حدود ۱/۲ میلیون نفر در سرتاسر جهان بر اثر تصادفات جاده‌ای جان خود را از دست می‌دهند.

این صورت حمل و نقل چند وجهی توسعه پیدا نمی‌کند. پس امروز در ایران لازم است که یک رژیم حقوقی وجود داشته باشد و این مهم تحقق پیدا نمی‌کند. پس امروز در ایران لازم است که یک رژیم حقوقی وجود داشته باشد و این مهم تحقق پیدا نمی‌کند مگر اینکه تمام کسانی که در این بخش ذی‌نفع هستند چه دولتی و چه خصوصی دست در دست یکدیگر بگذارند تا حمل و نقل چند وجهی در کشور رونق بگیرد.

غلامرضا رزازی، عضو هیئت مدیره شرکت توسعه ترابری ریلی ایرانیان در مقاله خود به نقش راه‌آهن و برنامه‌های توسعه‌ای آن اشاره کرد و افزود: در حال حاضر سهم حمل و نقل ریلی کشور از بازار جابجا شده حدود ۱۰ درصد است. این در حالی است که تکلیف برنامه توسعه پنجم منتهی به سال ۱۳۹۴ سهم حمل و نقل ریلی کشور را در بخش بار حدود ۳۰ درصد و برای مسافر ۱۸ درصد تعیین نموده است. برای رسیدن به این برنامه لازم است تا حدود ۸۰۰۰ کیلومتر به خطوط اصلی راه‌آهن، حدود ۳۰۰ دستگاه لکوموتیو به ناوگان کشش، حدود ۷۲۲ دستگاه واگن مسافری به ناوگان مسافری کشور، حدود ۱۵۴ دستگاه واگن باری کشش و حدود ۱۵۶۰۰ دستگاه انواع واگن باری به ناوگان باری و مسافری کشور تا پایان سال ۱۳۹۴ افزوده شود.

وی خاطر نشان کرد: در برنامه کوتاه مدت تملک سهام شرکت‌های فعال و معتبر ریلی در دستور کار قرار گرفت و در میان مدت تملک شرکت‌هایی با سهام ۱۰۰ درصدی و ایجاد شرکت‌های لازم جهت تشکیل یا زنجیره کامل در هلدینگ ریلی به صورت مستقیم و مشارکتی مبنای برنامه لحاظ شد. در بلند مدت (برنامه ۵

این بخش با قبل از انقلاب وضعیت قابل قبولی را نشان می‌دهد، اما نیازمند تلاش‌های بیشتری در این حوزه هستیم.

مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به ساخت اولین کارخانه ساخت لکوموتیو در کشور اشاره کرد و گفت: راه‌اندازی این واحد صنعتی علاوه بر ایجاد اشتغال و امکان قطعه‌سازی برای تولید کنندگان داخلی می‌تواند به منزله محرکی برای همه بخش‌ها محسوب شود. هر چقدر ظرفیت حمل و نقل چند وجهی در کشور بیشتر باشد قدرت چانه‌زنی سیاسی را در عرصه‌های بین‌المللی موجب می‌شود.

دکتر مهین فخروری کارشناس حمل و نقل، حمل و نقل چند وجهی را رکن اساسی تجارت بین‌المللی و عامل توسعه اقتصادی عنوان کرد و گفت: برای حمل و نقل کالا در قرن ۲۱ دیگر حمل و نقل سنتی یک جنبه کفایت نمی‌کند چرا که امروزه حمل و نقل لجستیک و مبدأ تا مقصد مطرح است و حمل و نقل یک وجهی جوابگو نیست. باید تأکید کنم که صاحبان کالا هم تمایل دارند تا برای حمل کالایشان با یک نفر قرارداد داشته باشند و یک شرکت مسئولیت حمل و نقل کالای آنان را بر عهده بگیرد. بنابراین تا زمانی که تجارت وجود دارد و صادرات و واردات جریان دارد و حمل و نقل بین‌المللی رایج است، حمل و نقل چند وجهی هم ادامه خواهد داشت.

دکتر مهین فخروری زیرساخت‌های حقوقی را عامل مهم در توسعه حمل و نقل چند وجهی عنوان کرد و افزود: عامل مهم در توسعه حمل و نقل چند وجهی این است که مسئول حمل و نقل بدانند چه مسئولیتی دارد و به امور این نوع حمل و نقل تسلط داشته باشد. در غیر



نمایندگان کمیسیون عمران مجلس در گفت‌وگو با ندای حمل‌ونقل ریلی:

توسعه حمل و نقل ریلی

به اراده بخش دولتی در فراهم کردن بستر مناسب مشارکت بخش خصوصی بستگی دارد

به تازگی توجه و اعتقاد بیشتری به توسعه این بخش و افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی در کشور - با توجه به اینکه در حال حاضر ۹۰ درصد حمل‌ونقل در کشور توسط جاده‌هاست و ۱۰ درصد توسط ریل و هواپیما و... - در میان تصمیم‌گیران و سیاست‌گذاران به وجود آمده و با تعهدی که نسبت به اجرای سند چشم‌انداز ایجاد شده این هدف دنبال می‌شود.

سخنگوی کمیسیون عمران افزود: هدف را در سند چشم‌انداز مشخص کرده ایم و بر اساس افق چشم‌انداز تا سال ۱۴۰۴، باید ۲۶ هزار کیلومتر شبکه راه‌آهن داشته باشیم. این میزان در حال حاضر در حدود ۱۰ هزار کیلومتر است و به این معنی است که بر اساس برنامه باید سالی ۱۰۰۰ کیلومتر راه‌آهن در کشور بسازیم. با توجه به آهنگ و میزان پروژه‌هایی که در استان‌های مختلف در این زمینه در دست اقدام است، سرعت ساخت خطوط راه‌آهن در کشور در حال حاضر مطلوب است. ولی با توجه به

پنجم، سهم حمل‌ونقل ریلی در حمل بار و مسافر در سال ۹۰ باید به ترتیب به ۳۰ درصد و ۱۸ درصد افزایش می‌یافت که متأسفانه این امر تحقق پیدا نکرد؛ نمونه‌ای دیگر که باز هم از نبودن ضمانت در اجرایی شدن برنامه‌ها و چشم‌اندازها حکایت دارد.

با توجه به اهمیت و نقش کلیدی سیاست‌گذاران و قانون‌گذاران و در راس آن مجلس شورای اسلامی در توسعه و بهبود اوضاع این بخش در این گزارش با دو نفر از اعضای کمیسیون عمران در این ارتباط گفتگوای انجام داده ایم.

مهرداد بائوج لاهوتی سخنگوی کمیسیون عمران، در گفتگو با خبرنگار ماهنامه حمل‌ونقل و در پاسخ به این سوال که در زمینه‌ی تاکید بر حمل‌ونقل ریلی چه تفاوتی در سیاست‌ها نسبت به گذشته مشاهده شده است گفت: عقب ماندگی بخش ریلی ما تا حد زیادی از گذشته به ارث رسیده است، ولی فکر می‌کنم

با گذشت نزدیک به ۷۴ سال از بهره برداری نخستین خط شبکه راه‌آهن سراسری کشور که شمال و جنوب کشور را به یکدیگر متصل می‌کرد، امروز شاهد هستیم که براساس آمار سهم حمل‌ونقل ریلی ما در زمینه حمل کالا و مسافر نسبت به سایر اشکال حمل‌ونقل به خصوص حمل جاده‌ای بسیار ضعیف است. بر اساس آمار بانک مرکزی ایران در سال ۸۵، سهم حمل‌ونقل ریلی در ایجاد ارزش افزوده زیربخش‌های حمل و نقل حدود ۲ درصد بوده است. این در حالی است که با توجه به مزایای آشکار حمل‌ونقل ریلی در مقایسه با روش‌های دیگر حمل‌ونقل از جمله ایمنی بالا، کم‌ترین سهم در آلودگی محیط زیست، امکان حمل انبوه و صرفه جویی مصرف سوخت و در نتیجه بهره‌وری بالای اقتصادی، امروزه اکثر دولت‌ها و کشورها توجه ویژه‌ای نسبت به توسعه این بخش دارند.

به گفته‌ی قائم مقام وزیر راه و شهرسازی کشور در سال گذشته، براساس برنامه توسعه

عقب ماندگی‌های گذشته اگر ما این سرعت و روند افزایشی را حفظ کنیم به آن ۲۶ هزار کیلومتر می‌رسیم و در غیر اینصورت موفق نخواهیم شد. در هر صورت باید در اجرای این برنامه‌ها بسیار مصمم تر باشیم.

وی همچنین بحث نوسازی ناوگان را در کنار ساخت شبکه راه‌آهن یکی از ضرورت‌های توسعه این بخش دانست و افزود: صنعت حمل‌ونقل ریلی یکی از صنایع ضروری هست که باید به آن توجه کنیم هم در بحث توسعه ریل و هم در بحث به سازی ناوگان حمل‌ونقل. الآن متوسط عمر لوکوموتیوهای بالای ۳۰ سال و متوسط سن واگن‌های ما بالای ۲۰ سال است که این برانزده ی حمل‌ونقل ما نیست. در نتیجه در بخش ریلی هم سن ناوگان موجود کشور باید جوان تر شود و هم باید ۱۰۰۰ کیلومتر سالیانه شبکه ریلی ساخته شود.

سخنگوی کمیسیون عمران مجلس با اشاره به ضرورت جذب سرمایه بخش خصوصی برای توسعه بخش حمل‌ونقل ریلی و عمومی‌گفت: محدودیتی که در این بخش وجود دارد کمبود منابع مالی و ضرورت استفاده از فاینانس و سرمایه گذاری و مشارکت بخش خصوصی است. چون منابع دولت همان طور که می‌دانید منابع محدودی است و اگر تکیه فقط بر این منابع محدود باشد باز هم نگرانی از اجرایی نشدن اهداف وجود داشته باشد و توصیه ما این است که در کنار همین منابع محدود اعتبارات دولت بحث استفاده از توان بخش خصوصی نیز باید در حمل‌ونقل ریلی لحاظ شود.

وی در پاسخ به سوال خبرنگار ماهنامه ارتباط با مشکلاتی که برای بخش خصوصی در ارتباط با سرمایه گذاری و مشارکت در حمل‌ونقل ریلی وجود دارد، گفت: من فکر می‌کنم که اگر اعتقاد واگذاری به بخش خصوصی در دولت وجود داشته باشد بخش خصوصی هم بسیاری از مسائل باقی را حل می‌کند. البته اگر اعتقاد واگذاری به بخش خصوصی وجود داشته باشد.

وی افزود: "متأسفانه هنوز این اعتقاد وجود ندارد. هنوز تمام سرمایه گذاری‌ها توسط دولت انجام می‌شود. ولی اگر بتوانیم برای بخش خصوصی فضای اعتماد، امنیت و آرامش فعالیت را ایجاد کنیم و بتوانیم برای آنها منابع و تسهیلات فراهم کنیم، بخش خصوصی می‌تواند وارد شود و می‌تواند کاری که اکنون دولت برعهده دارد را حتی به شکل

بهرتر دنبال کند.

سخنگوی کمیسیون عمران در پاسخ به این سوال که مجلس برای الزام به اجرایی شدن طرح‌ها چه راهکارهای نظارتی در نظر دارد پاسخ داد: مجلس و دولت باید تنگاتنگ در کنار هم فعالیت کنند، تا هم مجلس تنگناهای قانونی که در ارتباط با اجرا وجود دارد برطرف کند و هم بر قوانین تصویب شده واقعا اجرا شوند. در واقع در کنار هم بودن می‌تواند خیلی از مشکلات را برطرف کند.

نماینده مردم لنگرود و سخنگوی کمیسیون عمران همچنین در پاسخ به اینکه مشکلات بخش حمل‌ونقل را بیشتر مربوط به منابع مالی می‌داند یا مدیریتی گفت: "شاید هر دو. به هر حال اگر هم کمبود منابع مالی وجود دارد من فکر می‌کنم مدیریت، اگر از توان بخش خصوصی استفاده کند، می‌تواند کمبود منابع را هم جبران کند. وی ادامه داد: به عنوان مثال امسال اجازه دادیم که بخش حمل‌ونقل از اوراق مشارکت استفاده کند. حالا که ضرورت و تاکید بر توسعه بخش حمل‌ونقل ریلی است، میتوان از این اوراق در بخش ریلی استفاده کرد. همچنین برای رفع مشکلات ارزی می‌توان از صندوق توسعه ملی استفاده کنند. از این اهرم‌ها باید استفاده شود."

از طرف دیگر، سید مهدی‌هاشمی، عضو دیگر کمیسیون عمران، در مصاحبه با خبرنگار ماهنامه گفت علت عقب ماندگی این بخش ناشی از نگاه غلط مدیریتی در کشور است و معتقد است این نگاه غلط هنوز تغییر زیادی نکرده است و هنوز باید برای نهادینه کردن تفکر درست و دوراندیش چه در بخش اجرا و چه در قانونگذاران تلاش کنیم.

وی در اشاره به علل عقب ماندگی صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور گفت: نتوانسته ایم مزایای این صنعت را به درستی منتقل کنیم. و از طرفی عدم توجه مدیران ما چه در بخش قانون گذاری چه در بخش اجرایی این مشکل را مضاعف کرده است. شاهدیم که در برنامه‌های میان مدت و کوتاه مدت دوراندیشی‌ها نمود ندارد. مثلاً در برنامه‌ریزی کوتاه و میان مدت باید بر این موضوع تاکید کنیم که قرار است سالانه ۱۰۰۰ کیلومتر افزایش خطوط ریلی را داشته باشیم، ولی متأسفانه این توجه نه در بودجه پیش بینی می‌شود و نه از طرف مجلس مطالبه می‌شود. در حالی که ما می‌دانیم اگر در صنعت حمل‌ونقل ریلی سرمایه گذاری

کنیم، گرچه ممکن است در کوتاه مدت هزینه‌هایی را در بر داشته باشد ولی در بلند مدت منافع بسیاری زیادی برای ما تامین می‌کند. به عنوان مثال شاید خسارت‌های مالی قابل جبران باشد ولی خسارت‌های جانی قابل جبران نیست و همانگونه که می‌دانید الآن سالانه در حدود ۱۷ هزار کشته در تصادفات و بخش حمل‌ونقل جاده ای داریم. این تلفات در بخش ریلی در پایین ترین حد ممکن است. از طرف دیگر بحث آلودگی‌های زیست محیطی یا سرعت عمل و بهینه سازی را داریم. ولی متأسفانه این موضوعات مورد بی توجهی قرار گرفته است من امیدوار هستم که ما توجه را به نحوی داشته باشیم که صنعت حمل‌ونقل ریلی ما در اولویت اول حمل‌ونقل، چه در بین شهری و چه خارج شهری، قرار گیرد.

وی در پاسخ به اینکه آیا درمقایسه به سال‌های قبل، امروز تغییراتی درسیاست گذاری‌ها مشاهده می‌کنید گفت: به نظر من تغییرات عمده و اساسی وجود نداشته است. ببینید، در آمریکا در ۴۰ سال پیش، ۹۰ درصد بودجه عمرانی شان را به مدت ۱۰ سال روی موضوع حمل‌ونقل و ساخت زیرساخت‌ها خصوصاً حمل‌ونقل ریلی گذاشتند. ولی ما چنین چیزی را در کشورمان نمی‌بینیم. یعنی با همه تاکیداتی که شده و می‌شود نه در لایحه چنین چیزی مشاهده می‌شود و نه در مصوبات مجلس و این نشان دهنده ی ضعف اعتقاد ما به چنین چیزی است.

وی در پاسخ به دلایل عدم اجرایی شدن اهداف برنامه‌ها گفت: در کشور ما به دنبال طرح‌های زودبازده هستند و چون صنعت حمل‌ونقل ریلی ما در یک دوره میان مدت بازده خواهد داشت با این مشکل مواجه است. وی در زمینه ی تعهد در اجرایی شدن طرح‌ها توسط دولت، گفت معتقد است مصوبات و نظارت مجلس می‌تواند در این زمینه نقش بسیار مهمی ایفا کند.

نماینده کمیسیون عمران، در مورد بحث مشارکت بخش خصوصی آن را منوط به اراده بخش دولتی برای فراهم کردن بستر مناسب برای فعالیت بخش خصوصی دانست و گفت: اگر ما به خصوصی شدن اعتقاد داشته باشیم بستری را فراهم می‌کنیم که این نیازها از بخش خصوصی مطالبه شود و برای بخش خصوصی هم به صرفه باشد. اگر اراده برای مشارکت بخش خصوصی وجود داشته باشد بسیاری از این مشکلات نیز حل می‌شود.



شرکت مهتاب سیر جم با ۱۰۰ واگن مسافری سامانه فروش مستقل خود را بزودی آغاز می کند

بلیت های قطار اینترنتی به فروش می رسد

چرا شرکت ها خود به طور مستقل برای فروش بلیت هایشان اختیار لازم را ندارند؟ مستقل نبودن شرکت ها در امر فروش بلیت به این دلیل است که سامانه فروش بلیت به گونه ای است که باید قادر به ارائه خدمات به مسافران باشد و این رویه ای تعریف شده دارد. غیر از این مسئله حق فروش بلیت موضوعی است که بنا به دلایلی به راحتی قابل واگذاری نیست چراکه فروش بلیت این روزها به عنوان ابزاری برای اعمال نفوذ و قدرت و مدیریت مطرح است که ظاهرا تمایلی برای واگذاری آن به بخش خصوصی مشاهده نمی شود.

مهتاب سیر جم در نظر دارد به طور مستقل به فروش بلیط ها اقدام کند. این تصمیم به بهبود روند مدیریتی شرکت چه کمکی خواهد داشت؟ شرکت های مسافری بخش خصوصی، بنگاهی را تشکیل داده اند با عنوان شرکت "سفیر ریل آریا" که وظیفه اش ارائه کلیه خدمات مربوط به فروش بلیت شرکت های بخش خصوصی ریلی است. این شرکت از طریق دفاتر خدمات

۱۰۰ واگن مسافری در مسیر تهران - اهواز، تهران - اندیمشک و تهران - خرمشهر شروع به کار کرد. تلاش مهتاب سیر جم بر این بوده که با وجود محدودیت ناوگان، خدمات مناسبی را در اختیار مسافرین قرار دهد و در عرصه حمل و نقل ریلی حضور رضایت بخشی داشته باشد و در این مدت همواره گزارش دستگاه های نظارتی حاکی از ارتقای سطح خدمات این شرکت بوده است.

در حال حاضر راه آهن برای فروش بلیت های مسافری شرکت های خصوصی چه سامانه ای تعریف کرده است؟

در حال حاضر سامانه فروش بلیت ها به این شکل است که طبق رویه ی سابق و قبل از خصوصی شدن راه آهن، کلیه بلیت ها توسط شرکت مسافری رجا به فروش می رسد و بعد از حمل مسافر توسط شرکت ها و کسر کسورات لازم مبالغ به شرکت ها پرداخت می شود.

سامانه فروش بلیت های شرکت های ریلی مسافری این روزها تحولی را تجربه می کند. با واگذاری واگن های ملکی به شرکت های خصوصی سامانه فروش بلیت نیز که تا پیش از این در اختیار شرکت رجا بود به شرکت های خصوصی واگذار می شود. بنگاه های خصوصی ریلی به طور مشترک شرکتی را با عنوان سفیر ریل آریا راه اندازی نموده اند که به طور تخصصی کلیه فرآیند فروش بلیت قطارهای مسافربری را برعهده خواهد گرفت.

ندای حمل و نقل ریلی درباره ی وضعیت کنونی فروش بلیت های مسافری در راه آهن و چشم انداز آینده با مهندس سید حسن موسوی نژاد مدیر عامل شرکت مهتاب سیر جم و همچنین عضو هیئت مدیره و خزانه دار انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی گفت و گویی انجام داده است.

شرکت مهتاب سیر جم در سال ۸۹ با تحویل



حاصل نمی‌شود و در چنین شرایطی نمی‌توان از راه‌آهن انتظار پیشرفت داشت.

چرا راه‌آهن اقدامی برای واگذاری سامانه فروش بلیت به شرکت‌ها ننموده است؟
این واگذاری از طرف راه‌آهن تا حدودی در حال اجراست و به زودی این امر محقق می‌شود. اما این که چرا تاکنون این واگذاری صورت نگرفته باید گفت که سامانه فروش بلیت از دیرباز در اختیار رجا بوده است و رجا اقدام به فروش کلیه بلیت‌ها می‌کرد. بعد از واگذاری مالکیت واگن‌ها، قرار بر این شد که سامانه فروش هم انتقال پیدا کند. اما چون بیشتر شرکت‌ها قادر به ارائه سامانه فروش مناسب نبودند این واگذاری تا به امروز به صورت کامل صورت نگرفته است.

مهندس سیرجم برای عملیات فروش بلیت‌هایش چه هماهنگی‌های را با دفاتر خدمات مسافرتی و گردشگری در دستور کار دارد؟
حدود ۱۵ روز قبل از فروش، این دفاتر فروش آزمایشی را بدون مشتری آغاز و تعدادی بلیت را صادر می‌کنند. سامانه فروش ساده و کاملاً کاربردی طراحی شده است. دفاتر طی آموزش‌هایی که از قبل صورت گرفته است با نحوه فروش بلیت‌های مهندس سیرجم آشنا هستند.

مسافرتی و گردشگری و بعدها از طریق شبکه اینترنت بلیت‌ها را در اختیار مسافران قرار می‌دهد.

ویژگی اصلی روش جدید فروش بلیت این است که به تدریج و با گذشت زمان، عملیات فروش از طریق آنلاین و شبکه اینترنتی سامان می‌یابد که این امر هم رضایت حداکثری مسافرین را به همراه خواهد داشت و هم به کاهش هزینه‌ها برای مسافران منجر خواهد شد.

و نکته‌ی آخر این که به واسطه‌ی این سامانه، درآمد حاصل از فروش بلیت‌ها به طور مستقیم در اختیار شرکت‌ها قرار خواهد گرفت.

پی‌آمدهای حاصل از عدم استقلال شرکت‌ها در فروش بلیت تاکنون چه معضلاتی داشته است که تصمیم گرفته‌اید به طور مستقل به این کار اقدام کنید؟

در هر فعالیت و سرمایه‌گذاری مهم‌ترین بخش؛ بازرگانی است. اهمیت این موضوع تا حدی است که از شرکتی که اختیار امور بازرگانی‌اش را به دست ندارد نمی‌توان انتظار پیشرفت و توفیق داشت.

به قاعده همه شرکت‌ها سرفصل درآمد و هزینه دارند که با مدیریت مناسب امور بازرگانی باید توازنی در آن ایجاد کنند. چنان

چه سامانه فروش بلیت و بخش بازرگانی در اختیار و مدیریت بنگاه‌های اقتصادی باشد آن‌ها می‌توانند در کنار عملیات فروش، طرح‌ها و برنامه‌ریزی‌ها را در سایه‌ی اختیاراتشان تنظیم کنند. این موضوع موجب رضایت مندی بیشتر مسافران خواهد شد. برای مثال شرکتی که در بخش فروش بلیت اختیارات لازم را در دست دارد می‌تواند با تخفیف‌های خاص در زمان‌های معین و کاهش قیمت‌ها و افزایش خدمات و با ارائه‌ی تسهیلاتی در امر فروش و تحویل آن به مشتریان پیشرفت و توسعه عملیات بازرگانی خود را تضمین کند.

اما در صورتی که شرکت‌ها در امر بازرگانی اختیارات لازم را نداشته باشند هیچ موفقیتی



ارتقاء ظرفیت‌های ترانزیتی
راه‌آهن ضرورتی اجتناب
ناپذیر است

ترانزیت پرسود از حمل و نقل ریلی را جدی بگیریم

حمل بنزین از حمل و نقل ریلی کنار گذاشته شده است

در ایام زمستان و نواحی غربی کشور که مورد استفاده قرار می‌گیرد استفاد بازار قابل توجهی ندارد.

گازوئیل هم به خاطر سیال بودنش در بسیاری از مواقع از طریق کانال‌ها و لوله‌های مخصوص منتقل می‌شود. مازوت هم چنان چه گفته شد در صورت نبود گاز در نیروگاه‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد.

همچنین در زمستان و فصل‌های سرد که استفاده از گاز در مصارف خانگی هم افزایش می‌یابد و به سوخت مازوت هم نیاز پیدا می‌شود حمل و نقل این سوخت باید در واگن‌های خاصی صورت گیرد زیرا مازوت در دمای پایین منجمد می‌شود و باید توسط واگن‌های مخصوصی که دارای سیستم بخار هستند حمل شوند تا مازوت منجمد شده حالت سیال و قابل استفاده به خود بگیرد.

بنابراین در حمل مواد سوختی اگر آمار ۲۰۰ میلیون لیتر استفاده روزانه از این مواد را در نظر بگیریم طبق آمار شرکت نفت سهم ریل از این حمل و نقل تقریباً ۷ درصد است.

آیا امکان دسترسی همه نیروگاه‌ها به سوخت‌هایی که توسط قطار حمل می‌شود وجود دارد؟

خیر. متأسفانه در حال حاضر این دسترسی مقدور نیست. زیرا تمام نیروگاه‌های کشور به شبکه ریلی متصل نیستند.

در راه‌آهن برای ایمنی بیشتر لکوموتیوها چه دستوالعملی برای جداسازی واگن‌های شیمیایی از مسافری وجود دارد؟
در حال حاضر راه‌آهن تعدادی از



راه‌آهن مربوط به مواد معدنی است و در صورت مساعد بودن بازار حمل این مواد در اولویت قرار می‌گیرد.

در حال حاضر اکثر نیروگاه‌ها دو گانه سوز هستند و چنان چه به دلیل وجود مشکلاتی در صادرات و واردات یا سیستم پالایش و انتقال گاز نتوان از گاز استفاده کرد نیروگاه‌ها ناچارند که از سوخت مازوت استفاده کنند. در چنین شرایطی حمل و نقل مازوت در راه‌آهن اولویت پیدا می‌کند.

در حال حاضر وضعیت و میزان حمل و نقل مواد سوختی در راه‌آهن چگونه است؟

ناوگان‌های راه‌آهن برای حمل تمام مواد چهارگانه‌ی سوختی از جمله گاز بنزین و گازوئیل و نفت ظرفیت ندارند. در حال حاضر در راه‌آهن ناوگان مناسبی برای حمل بنزین وجود ندارد و بنزین به نحوی از حمل و نقل ریلی کنار گذاشته شده است. حمل و نقل نفت نیز جز

در حال حاضر واگن‌های بخش خصوصی به دلیل ناشناخته بودن برای کشورهای همسایه و کشورهای آسیای میانه در امر ترانزیت موفق نیستند. چنان چه دولت طی توافق نامه‌هایی ناوگان‌های بخش خصوصی را به آنها معرفی کند می‌توانیم شاهد پیشرفت ترانزیت و حصول درآمدهای موثر از بخش ریلی باشیم. مهندس ابوالقاسم سعیدی مدیرعامل شرکت راه‌آهن شرقی بنیاد و نایب رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته با اعلام این مطلب به خبرنگار ندای حمل و نقل ریلی گفته است که این شرکت تا به حال در زمینه‌ی حمل و نقل ریلی ارائه‌ی خدمات و پیشبرد فعالیت‌های مربوطه به موفقیت‌های چشمگیری دست پیدا کرده است.

مهندس سعیدی در این شماره مهمان ندای حمل و نقل ریلی است و طی گفت و گویی از اولویت‌های حمل و نقل ریلی و دیگر مسائل راه‌آهن می‌گوید.

با همه‌ی امکانات و ظرفیت‌هایی که در راه‌آهن وجود دارد در حال حاضر حمل و نقل چه کالاهایی در راه‌آهن اولویت دارد؟

در زمان‌های مختلف اولویت‌ها تغییر می‌کند. ما نمی‌توانیم اولویت را برای یک کالا در تمام زمان‌ها یکسان بدانیم. به طور مثال حمل مواد سوختی در فصل‌های سرد از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و در اولویت قرار می‌گیرد. غیر از این حمل مواد سوختی در شرایطی خاص جزو اولویت‌ها محسوب می‌شود.
اما در کل حدود ۶۰ درصد حمل و نقل بار در



لکوموتیوهاش را به حمل مسافر اختصاص داده است. برای حمل مواد و بار از این لکوموتیوها استفاده نمی‌شود. مگر این که در مسیری قطار باری دچار مشکل شود و راه‌آهن به ناچار مجبور به استفاده از لکوموتیو قطارهای مسافربری شود که حمل مواد و بار با این قطارها هم مشروط به نبودن مسافر در آنها است.

در حال حاضر نقش راه‌آهن در بهبود ترانزیت کشور تا چه حد موثر است؟ به نظر من با توجه به ظرفیت‌هایی که در حمل‌ونقل ریلی وجود دارد سهم راه‌آهن در ترانزیت کشور قابل توجه نیست و می‌تواند به واقع بسیار بیشتر از آن رقم کنونی باشد.

ناوگان‌های ریلی متاسفانه در برخی موارد متناسب با مواد و بارهای ترانزیتی که باید حمل شوند نیستند. همچنین برخی از محدودیت‌ها در زمینه‌ی ترانزیت به ضوابط و مقررات موجود حال حاضر در راه‌آهن برمی‌گردد.

در حال حاضر بسیاری از واگن‌های ما نمی‌توانند به کشورهای آسیای میانه حمل‌ونقل داشته باشند.

زمانی تمامی واگن‌های راه‌آهن دولتی و برای کشورهای آسیای میانه شناخته شده بود ولی در حال حاضر که عمده‌ی ناوگان‌های راه‌آهن به بخش خصوصی واگذار شده این واگن‌ها دیگر برای نظام اداری کشورهای آسیای میانه شناخته شده نیست.

توافق نامه ای هم برای معرفی بخش

خصوصی به نظام اداری این کشورها منعقد نشده است. بنابراین واگن‌های بخش خصوصی قادر به فعالیت گسترده در زمینه ترانزیت نیستند.

آیا این موانع را می‌توان مرتفع کرد؟ چنان چه بخش دولتی راه‌آهن که شناخته شده است توافق نامه‌هایی را با کشورهای آسیای میانه و دیگر کشورها منعقد کند و ضمن آن بخش خصوصی و واگن‌های این بخش را به آن‌ها معرفی کند می‌توانیم شاهد فعالیت‌های چشم گیر بخش خصوصی در زمینه‌ی ترانزیت باشیم. این امر به تدریج به پیشرفت ترانزیت کشور منجر می‌شود.

بخش ترانزیت تا چه حد می‌تواند برای کشور درآمدزا باشد؟ توجه به ترانزیت در امر اقتصاد کشور می‌تواند بسیار راه گشا باشد. به نظر من درآمد حاصل از ترانزیت می‌تواند جایگزین بخش عمده ای از درآمد نفت باشد.

در حال حاضر هر تن باری که از شمال به جنوب حمل شود ۵۰ دلار ارزش افزوده دارد بنابراین اگر شما یک میلیون تن مواد سوختی را از شمال به جنوب منتقل کنید صرف نظر از درآمدهای جانبی ۵۰ میلیون دلار درآمد خواهید داشت. بنابراین لازمی پیشرفت و گسترش ترانزیت کشور عزم و باور جدی در این زمینه است.

چنان چه بخشی از این درآمد قابل توجه به

صاحبان کالا و وسائط حمل‌ونقل ریلی اختصاص داده شود می‌توان حضور باانگیزه تر و موثرتری را از ارگان‌ها و بخش‌های مربوطه شاهد بود. البته نباید فراموش کرد که در حال حاضر ناوگان‌های راه‌آهن جهت تمامی امور ترانزیتی مناسب نیستند و باید توجه و تجهیزات ویژه ای را به این بخش اختصاص داد.

در حال حاضر اولویت حمل‌ونقل با بار است یا با مسافر؟ کدام یک سودآورتر است؟ در بخش دولتی معمولاً اولویت با بار بوده است و حتی زمانی که رجا از راه‌آهن جدا شد همچنان اولویت حمل‌ونقل با بار بوده است. اما در بخش خصوصی به خصوص در شرکت رجا حمل‌ونقل مسافر برای صاحبان سرمایه سودآورتر است. همچنین سرعت واگن‌های مسافری از واگن‌های باری بیشتر است و سرعت بالا در برخی مواد کاهش هزینه‌ها و سود بیشتر را به دنبال دارد.

در حال حاضر قیمت گذاری نرخ بار و مسافر به چه شکل است؟ در سال ۸۴ بر اساس ماده‌ی ۶ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی آیین نامه ای تنظیم شد که طبق آن شرکت‌های مالک مسافری و باری باید نرخ‌های مورد نظر خود را به اطلاع راه‌آهن برسانند و بعد از تایید راه‌آهن این نرخ‌ها اجرا شود. اما از سال ۸۴ تا کنون با وجود پی گیری‌ها و تلاش‌های بخش خصوصی این آیین نامه به تصویب نرسیده است.



تشکلی برای حمایت از حقوق بخش خصوصی در حمل و نقل ریلی

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

منافع مشروع و قانونی و بهبود وضع اقتصادی کارفرمایان که خود متضمن حقوق و منافع جامعه نیز است و همچنین اهمیت و نقش تشکلی‌های کارفرمایی در شکل‌گیری اهداف سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه اقتصادی فرهنگی و شناخت نیازها و مسائل مشترک کارفرمایان و ضرورت برقراری ارتباط نزدیک و فی‌مابین با هدف هم‌سوئی و هم‌فکری در امر توسعه اقتصادی و سرمایه‌گذاری و ایجاد اشتغال انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته با اهداف و وظائف و اختیارات و ارکان مندرج در این اساسنامه تشکیل می‌شود.

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته نهادی است صنفی غیرسیاسی و غیرانتفاعی که به هیچ حزب و گروه سیاسی وابستگی و گرایش نداشته و به منظور حفظ و حراست حقوق کارفرمایان این صنعت و وفق قانون تشکیل می‌شود و مدت فعالیت آن از تاریخ تاسیس نامحدود خواهد بود.

« اهداف تاسیس انجمن »

- هماهنگی جمعی به منظور تامین حقوق مشروع و قانونی حرفه حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته به آن و اختصاص سهم بیشتر

■ اتمام شبکه راه‌آهن ترانزیت کالا و مسافر شمال - جنوب و شرق - غرب

■ اتمام شبکه راه‌آهن آسیایی واقع در محدوده کشور

■ ایجاد امکان دسترسی بخش غیردولتی به شبکه راه‌آهن کشور

■ تجهیز کامل شبکه راه‌آهن کشور به سیستم علائم و ارتباطات

■ نوسازی ناوگان راه‌آهن کشور با استفاده از وجوه اداره شده به نحوی که در پایان برنامه متوسط سن ناوگان مسافری حداکثر به ۱۵ سال برسد این موضوع با تصویب قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی در مجلس شورای اسلامی (مصوب ۱۳۸۴/۰۷/۰۶) که منجر به تشکیل شرکت‌های حمل و نقل ریلی مستقل توسط بخش غیر دولتی و یا شرکت‌های مشترک حمل و نقل ریلی بین راه‌آهن و بخش غیر دولتی گردید شتاب بیشتری به خود گرفت و گام‌های مربوط به خصوصی سازی در راه‌آهن برداشته شد.

« انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته »

در اجرای ماده ۱۳۱ قانون کار جمهوری اسلامی ایران و به منظور حفظ حقوق و

در بررسی چگونگی تدوین قوانین و مقررات مرتبط با خصوصی سازی در راه‌آهن ملاحظه می‌شود که در سال‌های نه‌چندان دور به موجب تبصره ۲ قانون تشکیل شرکت سهامی راه‌آهن مصوب ۱۳۶۶/۰۶/۲۹ که به صورت ماده واحد به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید به شرکت راه‌آهن اجازه داده شد که با تشکیل شرکت‌های دیگر و یا با مشارکت بخش خصوصی یا دولتی شرکت یا شرکت‌هایی را تشکیل دهد و در ادامه در برنامه‌های دولت به ویژه قانون برنامه سوم و چهارم توسعه اقتصادی اجتماعی و فرهنگی مطابق ماده ۱۲۸ قانون برنامه سوم به وزارت راه و ترابری اجازه داده شد با حفظ مالکیت دولت بر خطوط ریلی و اعمال سیاست جامع و هماهنگ ریلی کشور و جلوگیری از ایجاد انحصار و تضمین استمرار ارائه خدمات بخشی از فعالیت‌های مربوط به حمل و نقل بار و مسافر تعمیر و نگهداری و باز سازی شبکه و ناوگان حمل و نقل ریلی را به اشخاص حقیقی و حقوقی بخش غیردولتی داخلی واگذار کند و در صورت لزوم با ایجاد شرکت‌های مشترک بین بخش غیردولتی داخلی و راه‌آهن از آن‌ها حمایت و تسهیلات لازم در این زمینه را فراهم سازد و در برابر بند ۲۸ قانون برنامه چهارم نیز به :

- ۳ شرکت مالک لکوموتیو
- ۴ شرکت خدمات وابسته
- ۷ شرکت مالک واگن مسافری
- ۹ شرکت فورواردری
- ۱۲ شرکت راهبری
- ۱۶ شرکت مالک واگن باری

«انواع عضویت در انجمن»

عضو اصلی: کلیه شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی اعم از مالک یا سرمایه‌گذار در امر ناوگان ریلی که در امور حمل‌ونقل کالا و مسافرت فعالیت داشته و از مراجع ذیربط دارای مجوز لازم باشد.

عضو وابسته: کلیه شرکت‌هایی که در امور راهبری قطارهای باری مسافری و فورواردری حمل‌ونقل کالا خدمات جانبی با حمل‌ونقل ریلی و یا هر نوع خدماتی که بنا به تشخیص هیات مدیره انجمن به عنوان خدمات وابسته تلقی می‌گردد فعالیت دارند.

عضوافتخاری: اشخاص حقیقی و حقوقی صاحب نظر و صاحب منصب بنا به تشخیص و تایید هیات مدیره.

ارکان انجمن

مجمع عمومی

مجمع عمومی عالی‌ترین رکن انجمن است و دارای دو نوع اجلاس می‌باشد که از اجتماع نمایندگان حقیقی اعضا تشکیل می‌گردد.

■ مجمع عمومی عادی

■ مجمع عمومی فوق العاده

■ هیات مدیره

هیات مدیره مسئول اداره امور انجمن بوده و مرکب از ۵ نفر عضو اصلی و ۲ نفر عضو علی‌البدل می‌باشد که برای مدت سه سال از بین نمایندگان اعضا اصلی انجمن انتخاب می‌شوند و انتخاب مجدد آن‌ها برای دوره‌های بعد بلامانع است.

اعضاء هیات مدیره در طول مدت خدمت در هیات مدیره باید کماکان عضو هیات مدیره یا مدیر عامل یکی از شرکت‌های عضو انجمن باشد.

■ بازرس

مجمع عمومی یک نفر را به عنوان بازرس اصلی و یک نفر را به عنوان بازرس علی‌البدل برای مدت یک سال انتخاب می‌نماید انتخاب مجدد آنان در سال‌های بعد بلامانع می‌باشد.

■ ایجاد نظام تصمیم‌گیری سیستمی و خردمندانه به جای تصمیمات فردی و هدایت مدیران شرکت‌ها به این سمت

■ ایجاد وحدت و یک پارچگی برای هم فکری و ارتقاء دانش فنی مدیران شرکت‌ها و ارائه نظرات کارشناسی خبره به آن‌ها

■ ایجاد کمیته‌های تخصصی جهت تعامل و تصمیم‌گیری‌های بخشی و گروهی و رفع مشکلات اعضا

■ ارائه نظرات مشورتی به اعضا در زمینه‌های مرتبط با مسائل حمل‌ونقل ریلی، فنی، حفاظت و ایمنی، بهداشت کار، روابط کار و تامین اجتماعی، امور بیمه، رفتار سازمانی، نیروی انسانی، حقوقی، مالیاتی و هر نوع موضوع مرتبط

■ ارائه نظرات حقوقی اقتصادی اجتماعی فنی و تخصصی به کلیه دستگاه‌های خصوصی عمومی دولتی و نهادها و همچنین همکاری و ارائه مشاوره‌های لازم به تمام مراجع دولتی ذی‌مدخل مراجع قانون‌گذاری سایر نهادها و سازمان‌های رسمی و غیر رسمی در مسائل صنفی و صنعتی

■ تعیین و معرفی نماینده خبره به مراکز آموزشی سازمان مالیاتی مراجع قضائی و سایر دستگاه‌های مرتبط جهت حفظ حقوق اعضا

■ برگذاری شرکت و حضور فعال در همایش‌های علمی نشست‌ها و کنفرانس‌های تخصصی مرتبط با صنعت حمل‌ونقل ریلی

■ قبول نمایندگی اعضا در کلیه مراجع و پیگیری لازم از سازمان‌های ذیربط و نیز قبول داور برای رفع اختلافات صنفی مرتبط با اهداف و وظائف انجمن

■ استیفای حقوق صنفی اعضا و توجه به خواسته‌های مشروع و قانونی آن‌ها

■ در صورت لزوم استفاده از وام و امکانات و تسهیلات مالی بانک‌ها و موسسات مالی و اعتباری

■ انجام سایر وظائفی که به نوعی با اهداف سیاست‌ها خط‌مشی‌ها و راهبردهای انجمن منطبق باشد نظیر دوره‌های آموزشی برپائی همایش‌ها نمایش گاه‌ها و ...

«اعضای انجمن»

انجمن متشکل از ۵۳ عضو است. که فعالیت و خدمات اعضا به شرح زیر می‌باشد:

۲ شرکت مالک واگن باری و مسافری

از حمل‌ونقل کشور به ناوگان ریلی - حمایت از حقوق حقه شرکت‌های عضو و اقدام در جهت بهبود و شرایط کار و حل مشکلات اعضا

■ اشاعه فرهنگ کارآفرینی و صنعت در جامعه به منظور گسترش زمینه فعالیت‌های اقتصادی در بخش خصوصی و کوشش در جهت توسعه ظرفیت‌های اقتصادی و نیروی انسانی کشور در این بخش

■ عضویت و ایجاد رابطه و تعامل و همکاری با انجمن‌ها و تشکلهای داخلی و بین‌المللی جهت ارتقاء و بهبود روابط کار جامعه

■ بهبود بخشیدن به امور آموزش و گسترش و ارتقاء علمی و توسعه کمی و کیفی جایگاه رقابتی صنعت حمل‌ونقل ریلی

- کوشش برای نهادینه کردن گفت و گوهای دو جانبه و چند جانبه و سعی در جهت اعتلاء سطح این نوع مذاکرات

■ کوشش در جهت شناخت مسائل و مشکلات اقتصادی و رفع موانع در راستای بهبود ارتباطات و ارتقاء سهم حمل‌ونقل ریلی کشور

■ برقراری پیوند ساختاری بین فعالیت‌های کارفرمائی در صنعت حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته

■ پیش‌بینی بهره‌برداری از هر گونه تکنولوژی مرتبط و جدید و همچنین تدوین و انتشار هر نوع نشریه علمی و خبری که برای پیشبرد اهداف انجمن موثر باشد.

«وظائف و اختیارات»

■ اتخاذ تدابیر و سیاست‌های لازم در راستای تشویق و هدایت صاحبان حرفه حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته به سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل کالا و مسافر برای گسترش این صنعت و بالا بردن ضریب اشتغال

■ ارائه طریق به شرکت‌های عضو در رابطه با وظائف و مسئولیت‌های خود به منظور پاسخگویی به نیازهای جامعه و کوشش در جهت ایجاد هماهنگی فی‌مابین

■ تعامل و همکاری با کارفرمایان و انجمن‌ها و دستگاه‌های ذیربط برای ارتقاء بهره‌وری و بهبود اوضاع کاری حمل‌ونقل ریلی

■ کمک به فراهم سازی زمینه‌های توسعه و گسترش بخش خصوصی در امر حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته

 حمل و نقل ریل گستران فیلدار مدیرعامل: سید محمود کمالی تلفن: ۸۸۵۱۴۰۶۵ نمابر: ۸۸۵۱۴۰۷۰	 حمل و نقل بین المللی کشتیرانی برادران مجدپور مدیرعامل: مجید مجدپور تلفن: ۸۸۳۴۷۴۴۷ نمابر: ۸۸۳۰۳۳۴۱	 توکا ریل مدیرعامل: سیدرسول خلیفه سلطانی تلفن: ۰۳۱۱-۶۶۹۰۲۸۲ نمابر: ۰۳۱۱-۶۶۹۰۲۸۵	 پیروز حمل و نقل مدیرعامل: عباس جلال کمالی تلفن: ۸۸۵۴۵۶۲۶ نمابر: ۸۸۵۴۵۶۲۸	 اهورا مهر گستران مدیرعامل: علی ساجدی تلفن: ۸۸۶۱۱۵۷۰ نمابر: ۸۸۰۳۶۵۶۰
 حمل و نقل ریلی نیرو مدیرعامل: سید کاظم حیان تلفن: ۸۸۳۰۸۶۹۶ نمابر: ۸۸۸۳۷۶۲۳	 حمل و نقل بین المللی وانیاریل مدیرعامل: سیدعلی امیر تلفن: ۲۲۰۶۴۳۰۰ نمابر: ۲۲۰۶۴۳۰۱	 جاده ابریشم خلیج فارس مدیرعامل: فرهاد شریعتی تلفن: ۸۸۵۲۵۴۵۶ نمابر: ۸۸۵۲۵۴۵۷	 تأمین ترابر سبز (صبا) مدیرعامل: بهنام مبینی تلفن: ۸۸۹۰۱۵۴۹ نمابر: ۸۸۹۰۹۶۴۶	 آتیبه سلطان ریل صنعت مدیرعامل: حسن میلانلو تلفن: ۷۷۹۸۲۶۴۳ نمابر: ۷۷۹۸۲۶۴۳
 خدماتی بازرگانی نادرکاران فردا مدیرعامل: خانم نادیا خان نخجوان تلفن: ۸۸۳۲۶۶۴۹ نمابر: ۸۸۳۲۱۶۴۱	 حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی ج.ا. مدیرعامل: خشایار تیموری پور تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰ نمابر: ۸۸۳۱۳۵۳۷	 چرخ ریل راهبر مدیرعامل: حمید محمد ظاهری تلفن: ۵۵۱۲۵۰۸۲ نمابر: ۵۵۱۲۵۰۱۵	 تجهیزات ناوگان ریلی البرز نیرو مدیرعامل: مجتبی لطفی تلفن: ۸۸۷۰۵۲۹۵ نمابر: ۸۸۵۵۲۸۹۸	 آسیا سیرارس مدیرعامل: غلامحسین عبدالهی تلفن: ۸۸۷۶۷۹۴۳ نمابر: ۸۸۵۳۱۶۰۴
 خدماتی صنعت کاران زرین مدیرعامل: سید تقی ابراهیم نژاد تلفن: ۶۶۳۸۸۹۲۲ نمابر: ۶۶۳۸۸۹۲۳	 حمل و نقل چندوجهی سایپالجستیک مدیرعامل: دارا غزنوی تلفن: ۴۴۱۸۱۵۵۶ نمابر: ۴۴۱۸۱۶۱۵	 حمل و نقل بین المللی پاکان ترابر مدیرعامل: مهدی اسدپور منفرد تلفن: ۸۸۸۴۴۵۴۵ نمابر: ۸۸۸۲۹۳۳۵	 ترکیب حمل و نقل مدیرعامل: حمید صدیق پور تلفن: ۶۶۹۱۳۹۲۸ نمابر: ۶۶۹۱۳۹۲۴	 آهن ریل کاران مدیرعامل: یعقوب دغاغله تلفن: ۰۶۱۱-۲۲۷۶۱۴۷ نمابر: ۰۶۱۱-۲۲۸۴۰۰۶
 راه آهن حمل و نقل مدیرعامل: پرویز عالیوند تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰ نمابر: ۶۶۴۲۱۲۱۶	 حمل و نقل ریلی راهوار کوثر مدیرعامل: غلامرضا حامدی تلفن: ۸۸۹۶۹۶۷۲ نمابر: ۸۸۹۵۰۸۹۵	 حمل و نقل بین المللی خوشنام راه مدیرعامل: حمیدرضا خدری تلفن: ۸۸۵۲۳۹۹۵ نمابر: ۸۸۵۲۳۹۹۸	 تعاونی خدمات پشتیبانی فنی و مهندسی راه آهن مدیرعامل: اسد زاهدی تلفن: ۶۶۳۹۹۹۸۲ نمابر: ۶۶۴۳۱۹۷۷	 بهتاش سپاهان مدیرعامل: شکرالله شفیع زاده تلفن: ۰۳۱۱-۲۳۵۵۱۳۰ نمابر: ۰۳۱۱-۲۳۳۴۵۳۰

 گروه صنعتی ریل پرداز مدیرعامل: محمد صادق خلی تلفن: ۶۶۵۰۵۰۲۲ نمابر: ۶۶۵۰۵۰۲۲	 قطارهای مسافری رجاء مدیرعامل: ناصر بختیاری تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰ نمابر: ۸۸۸۲۶۰۸۲	 سمند ریل مدیرعامل: حسین محمدی تلفن: ۴۴۱۹۵۰۳۲ نمابر: ۴۸۲۷۹۳۲۹	 ریل ترابر کوثر مدیرعامل: سید محمد هاشمی تلفن: ۸۸۳۴۷۷۹۰ نمابر: ۸۸۸۲۴۸۸۴	 راه آهن شرقی بنیاد مدیرعامل: ابوالقاسم سعیدی تلفن: ۸۸۷۲۴۱۱۱-۵ نمابر: ۸۸۷۲۴۰۱۱
 لکوموتیو ریل الوند مدیرعامل: علی فیضی تلفن: ۶۶۹۱۸۹۰۴ نمابر: ۶۶۹۱۸۹۰۶	 قطارهای مسافری و باری جوپار مدیرعامل: مهدی ابراهیمی تلفن: ۴۴۲۸۱۶۱۰ نمابر: ۴۴۲۸۱۶۱۳	 سیمرغ آهنین مدیرعامل: محمود قیام تلفن: ۵۵۶۴۴۶۰۱ نمابر: ۵۵۶۶۸۵۴۱	 ریل صنعت پارس مدیرعامل: علیرضا صادق زاده تلفن: ۰۲۵۱-۷۸۳۲۴۶۵ نمابر: ۰۲۵۱-۷۸۳۲۴۶۵	 راهبر سیر سمگان مدیرعامل: سیدحسین هاشمی تلفن: ۸۸۳۲۴۷۷۹ نمابر: ۸۸۳۴۶۱۷۹
 ماربین (قطار سبز) مدیرعامل: محمود امامی تلفن: ۸۸۸۴۰۵۲۰ نمابر: ۸۸۸۴۰۳۷۲	 قطارهای مسافری هستیا مدیرعامل: منصور کشاورز تلفن: ۸۸۵۲۹۶۵۱ نمابر: ۸۸۷۴۳۲۳۶	 فنی خدماتی حمل و نقل راهبران مشتاق یزد مدیرعامل: محمد میرجلیلی تلفن: ۰۳۵۱-۸۲۶۲۹۰۱ نمابر: ۰۳۵۱-۸۲۶۲۹۰۲	 ریل کاران ورسک مدیرعامل: ابراهیم نصیری دهقان تلفن: ۷۷۶۲۴۷۷۰ نمابر: ۷۷۶۴۵۶۸۹	 ریل ابریشم پارس مدیرعامل: احسان افضلی تلفن: ۸۸۳۲۴۳۳۴ نمابر: ۸۸۳۲۴۳۳۵
 مہتاب سیر جم مدیرعامل: سید حسن موسوی نژاد تلفن: ۸۸۸۴۸۷۱۲ نمابر: ۸۸۳۰۵۴۰۲	 کاروان ریل گلستان مدیرعامل: رحمت الله عسکری تلفن: ۰۳۱۱-۶۲۰۴۰۶۶ نمابر: ۰۳۱۱-۶۲۰۴۰۶۶	 فولاد ریل جنوب مدیرعامل: حافظ نظری تلفن: ۸۸۰۴۹۳۰۰ نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶	 سپیدار ریل ایرانیان مدیرعامل: یوسف رودگر تلفن: ۵۵۶۶۴۸۴۶ نمابر: ۵۵۶۸۴۳۷۴	 ریل ترابر سبا مدیرعامل: محمد جواد فخاری تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴ نمابر: ۸۸۷۲۴۹۸۹
 نقش گوهر رهنود مدیرعامل: محمدرضا مرادی تلفن: ۵۵۱۲۵۲۷۵ نمابر: ۵۵۱۲۵۲۷۵	 کمال نقش دانش (کمند) مدیرعامل: کمال الدین سخاء تلفن: ۸۸۴۶۷۷۳۷ نمابر: ۸۸۴۶۷۷۳۷	 فولاد ریل دنا مدیرعامل: علیرضا احتشامی تلفن: ۸۸۵۳۹۵۶۱ نمابر: ۸۸۵۳۹۵۶۹	 سرآمد بهسازان سبز مدیرعامل: محمدرضا واعظی تلفن: ۵۵۱۲۵۰۸۳ نمابر: ۵۵۱۲۵۰۸۳	 ریل ترابر فجر مدیرعامل: سید احمد مجتبیائی تلفن: ۸۸۷۹۷۸۵۶ نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹

اعضای هیات مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مهدی ابراهیمی
عضو علی البدل



سلطان حمید صدیق پور
عضو هیات مدیره



مهندس سید حسن موسوی نژاد
عضو هیات مدیره و خزانه دار



مهندس محمد سعید نژاد
رئیس هیات مدیره انجمن



مجید بابائی ابراهیم آبادی
دبیر انجمن



حسین خطیبی
بازرس اصلی



مهندس محمود قیام
عضو هیات مدیره



مهندس ابوالقاسم سعیدی
نائب رئیس و عضو هیات مدیره



با کمیته های تخصصی انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته آشنا شویم:

کمیته های پانزده گانه

انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته با تشکیل کمیته های تخصصی پانزده گانه توانسته است تمام مباحث و موضوعات فعالیت در عرصه حمل و نقل ریلی را در کانال صحیح و مناسب بررسی کند. با مروری بر عناوین هر یک از این کمیته ها درمی یابیم که استیفای حقوق اعضا در مسیری جریان دارد که پیگیری هر یک از مطالبات با روش های روزآمد همراه است. در شماره های آینده به تفصیل عملکرد و برنامه های هر یک از این کمیته ها مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

۱- کمیته ارتباطات و روابط عمومی

تحت نظارت حمید صدیق پور (عضو هیئت مدیره انجمن و مدیر عامل شرکت ترکیب حمل و نقل)

۲- کمیته تخصصی استاندارد ملی و بین المللی قطارهای مسافری

۳- کمیته تخصصی امور حقوقی مالیاتی و بیمه

۴- کمیته تخصصی دارندگان واگن های مخزن دار

تحت نظارت ابوالقاسم سعیدی (نایب رئیس هیات مدیره انجمن و مدیر عامل شرکت راه آهن شرقی بنیاد)

۵- کمیته تخصصی بهداشت و بهبود مواد غذایی

تحت نظارت آقایان محمود قیام (عضو هیئت مدیره انجمن و مدیر عامل شرکت سیمرغ آهنین)

و مسعود نوری (عضو هیئت مدیره شرکت ماربین)

۶- کمیته تخصصی تایید اقلام

تحت نظارت آقایان عباس فروتن (از مدیران شرکت قطارهای مسافری و باری جویبار) و محمد رضا تفقیدی

(از مدیران شرکت راه آهن شرقی بنیاد)

۷- کمیته تخصصی حقوق و دستمزد .. روابط کار و امور رفاهی

تحت نظارت رضاصفرزاد میراشرافی

۸- کمیته تخصصی دارندگان واگن های لبه بلند

تحت نظارت مهدی ابراهیمی (مدیر عامل شرکت قطارهای مسافری و باری جویبار)

۹- کمیته تخصصی دارندگان واگن های لبه کوتاه

تحت نظارت غلامحسین عبدالمهی (مدیر عامل شرکت آسیا سیر ارس)

۱۰- کمیته تخصصی راهبران و دارندگان واگن های مسافری استیجاری

تحت نظارت محمود قیام (عضو هیات مدیره انجمن و مدیر عامل شرکت سیمرغ آهنین)

۱۱- کمیته تخصصی سیر و حرکت و ارتقاء ایمنی

تحت نظارت هرمز قطبی (عضو هیات مدیره شرکت برادران مجدپور)

۱۲- کمیته تخصصی فنی و پشتیبانی

تحت نظارت حسین هراتی (رئیس هیات مدیره شرکت ریل تراهر فجر)

۱۳- کمیته تخصصی لکوموتیو

تحت نظارت مجتبی لطفی (مدیر عامل شرکت البرز نیرو)

۱۴- کمیته نیروی انسانی و آموزش

تحت نظارت کمال الدین سخاء (مدیر عامل شرکت کمال نقش دانش (کمند)

۱۵- کمیته سرمایه گذاری و تامین منابع

تحت نظارت محمد سعید نژاد (رئیس هیئت مدیره)