



نمایه حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

انتشار: اسفند ماه ۱۳۹۳ شماره ۱۵

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیر مسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

همکاران تحریریه:

پویا مهرابی، محمداقبر کاظمی، عباس زندیاف،

شکوفه احمدی

گرافیک و صفحه‌آرایی:

وحید وقفی‌محبی

طرح روی جلد:

علیرضا کریمی‌مقدم

آتلیه گرافیک:

آزاده ذرقانی

عکس:

میترا سماوکی

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: مهتاب

نشانی: تهران - خیابان توحید - خیابان غلامرضا طوسی -

پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کد پستی: ۱۴۱۹۷۸۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

تلفن: ۶۶۵۶۵۶۱۵ و ۶۶۵۶۵۶۱۶-۶۶۵۶۵۶۲۱

دورنگار: ۶۶۵۹۴۷۴۷-۲۱

وبگاه: www.rtcguild.com

رایانامه: info@rtcguild.com

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

ناشر: موسسه نشر ترابری
طبعاتی نشر ترابری
(ناشر ماهنامه «نمایه حمل و نقل ریلی» و ماهنامه سفر)

۲	بسته حمایتی چه بوده است؟!
۴	گزارش مختصری از عملکرد هیئت‌مدیره انجمن در سال ۹۳
۶	از نوروز باستانی چه می‌دانید؟
۸	در جستجوی اعتماد از دست رفته
۱۴	واگذاری شتاب‌زده دیروز؛ رکود جدی امروز
۲۰	اهم موضوعات و سرفصل‌های پیشنهادی کارگروه‌های انجمن صنفی
۲۲	نیمی از سنگ آهن توسط جاده حمل شده است
۲۳	مهیای ثبت افتخار دیگری در سال ۹۴ هستیم
۲۴	پرداخت مستقیم نداریم اما؛ معادلش تخفیف می‌دهیم
۲۷	نقش سرمایه‌گذاری بخش خصوصی کشور در افزایش بهره‌وری ریلی
۳۲	چین چگونه شبکه ریلی پرسرعت را با هزینه کمتر احداث کرد
۳۶	آرمان و چشم‌انداز راه آهن
۳۷	تازه‌های ریلی جهان
۳۸	دولت حمایت گلخانه‌ای از صنایع ریلی را برچیند
۴۰	تازه‌های ریلی ایران

سالنامه مبارک



طرح روی جلد:
علیرضا کریمی‌مقدم

بسته حمایتی چه بوده است؟

هزینه‌های حق استفاده از شبکه ریلی یک قرارداد داخلی بین راه‌آهن و شرکتهای خصوصی ریلی می‌باشد. بهتر است راه‌آهن طی مصوبه‌ای موضوع تعیین هزینه حمل و نقل ریلی را به انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی واگذار نماید.

۲- افزایش نرخ بلیت

نرخ بلیت که طبق قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی باید بر اساس پیشنهاد بخش خصوصی و تأیید راه‌آهن عمل شود ولی این موضوع آنگونه که باید، عمل نشده است. بخش خصوصی از سال ۱۳۹۲ درخواست افزایش نرخ بلیت را با استدلال کامل برای راه‌آهن ارسال نمود ولی راه‌آهن با تأخیر ۶ ماهه آن را تصویب و ابلاغ نمود با توجه به اینکه بین ۶۰ درصد الی ۶۵ درصد سفرها در شش ماه اول سال انجام می‌شود عملاً افزایش نرخ در شش ماهه دوم سال برای سرمایه‌گذار بین ۳۵ درصد الی ۴۰ درصد درصد در سال ۱۳۹۳ عملی گردید گرچه جو روانی و حاشیه‌های آن بالا بود می‌توانست با افزایش کمتری از اول سال انجام شود و مشکلات بسیار کمتر خودنمایی کند. بهتر است برای سال ۱۳۹۴ افزایش بلیت‌ها بلافاصله بعد از سفرهای نوروزی تصویب و برای اجراء حداکثر از تاریخ ۱۳۹۳/۰۳/۰۱ همراه با پیش فروش غلطان به شرکتهای ابلاغ گردد.

۳- کاهش حق دسترسی برای سرمایه‌گذاران جدید در توسعه ناوگان ریلی

راه‌آهن ج.ا. در مورخ ۱۳۹۳/۱۰/۰۳ بر اساس مصوبه مورخ ۱۳۹۳/۰۶/۲۵ هیئت مدیره مبلغ تعرفه حق دسترسی به شبکه ریلی را برای سرمایه‌گذارانی که از مورخ ۱۳۹۳/۰۹/۰۱ نسبت به ورود واگن‌های باری نو با تأیید معاونت ناوگان به شبکه حمل و نقل ریلی اقدام نموده باشند را به ازای هر واگن نو و جدید تا سقف چهار میلیون

از پنج سال پیش که برای سرمایه‌گذاری در بخش ریلی کم‌مهری بعمل آمد و عمر ناوگان روز به روز افزایش یافت و امید برای رسیدن به اهداف پیش‌بینی شده در چشم‌انداز و سیاست‌های کلی اصل ۴۴ و برنامه پنجم نه تنها سرعت نگرش بلکه کندتر هم شد. با آمدن دولت تدبیر و امید، و مدیرعامل جدید راه‌آهن در شروع کار برای نوسازی و بازسازی ناوگان قول‌هایی داده‌اند و اخیراً تعهداتی را رسماً اعلام نموده‌اند. امید است که سرمایه‌گذاران از این بسته‌های حمایتی استقبال بعمل آورند. بسته‌های حمایتی چه بوده است:

۱- عدم افزایش حق دسترسی

حق دسترسی که همان هزینه استفاده از شبکه ریلی و لکوموتیو می‌باشد در پایان سال ۱۳۹۱ در دو مرحله جمعاً ۴۸ درصد (حق دسترسی) افزایش داده شد ولی در سال ۱۳۹۲ و سال ۱۳۹۳ افزایش داده نشد و مدیریت جدید راه‌آهن ج.ا. هدف از عدم افزایش آن را کمک به سرمایه‌گذاران جهت کم کردن زیان این صنعت و رساندن به سوددهی عنوان نموده‌اند که این هدف-گذاری به جا و خوب بوده است ولی چون این تصمیم با قراردادهای شرکتهای با صاحبان کالا که بین ۷۰ درصد الی ۸۰ درصد آن حق دسترسی و ۲۰ درصد الی ۳۰ درصد حق مالکانه واگن است. هماهنگی نداشته و در نحوه آگهی رسانی آن ظرافت لازم بعمل نیامد عملاً عدم افزایش حق دسترسی باعث گردید که کمکی به سرمایه‌گذاران نگردد بلکه کمک به صاحبان کالا شده است و حتی بسیاری از شرکتهای نتوانسته‌ند سهم مالکانه ۲۰ درصد الی ۳۰ درصد خود را هم برابر افزایش واقعی تورم افزایش دهند و عدم افزایش نرخ حمل ریلی باعث گردید کل حمل و نقل و در کشور نتواند افزایش لازم را داشته باشد. طبق قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی تعیین نرخ حمل و نقل ریلی بار به عهده شرکتهای حمل و نقل خصوصی واگذار گردیده است لذا با توجه به اینکه

■ برای تأمین حداقل تعداد ۶۰۰ دستگاه واگن با ظرفیت ۶۷/۵ تن ضریب اشغال ۵۰ درصد، آماده بکاری و ۹۵ درصد، در ۳۶۵ روز در سیر، با سرعت ۱۲۰ کیلومتر چرخه روزانه واگن.

■ نرخ افزایش حق مالکانه واگن و لکوموتیو و هزینه جاری و تعمیرات سالانه ناوگان ۱۰ درصد و نرخ شبکه ریلی بعد از ۴/۰۰۰/۰۰۰ تن کیلومتر سالانه ۱۵ درصد.

■ سود عوارض گمرکی ۱۳ درصد، ارزش افزوده ۸ درصد (در صورت عدم افزایش در ۹۴) و هزینه‌های حین بهره‌برداری ۵ درصد، با در نظر گرفتن بیمه دارائی و بیمه مسئولیت مدنی.

■ آورده سرمایه‌گذار ۲۵ درصد، تسهیلات ۷۵ درصد و نرخ تثبیت ارز (بیورو) ۳۴۰۰۰ ریال و درصد افزایش سود تسهیلات (ارزی) ۱۴ درصد.

■ دوره ساخت ۱۲ ماه و دوره فروش اقساطی مشارکت ۶۰ ماه. آنچه که از این طرح توجیه فنی و اقتصادی حاصل می‌گردد دوره بازگشت سرمایه ۷ ساله ارزش فعلی خالص NPV دوره ۷ ساله ۳۳۱۸ میلیون ریال نرخ بازده داخلی IRR دوره ۷ ساله ۳۲ درصد و خالص جریان نقدی با توجه به آورده ۲۵۸۱۸۸ میلیون ریال سرمایه‌گذار از سال چهارم تا ششم با جریان نقدی منفی ۲۶۳۱۵۲ میلیون ریال مواجه خواهد گردید.

با توجه به اینکه اگر پیش‌فرض‌ها حاصل گردد دوره بازگشت سالانه ۴ درصد عملاً برای سرمایه‌گذار رغبتی برای سرمایه‌گذاری در این بخش حاصل نمی‌گردد.

بهبتر است راه‌آهن دوره تخفیف حق دسترسی به ۶۰ ماه یا ۶/۰۰۰/۰۰۰ تن کیلومتر افزایش دهد و همچنین علاوه بر حق استفاده از صندوق توسعه ملی اگر خرید داخلی باشد برای اخذ تسهیلات ارزان قیمت به سیستم بانکی معرفی گردند.

امید است با اصلاحات در حق دسترسی و بلیت و بسته حمایتی خرید ناوگان نو سرمایه‌گذاران به سمت سرمایه‌گذاری در صنعت حمل‌ونقل ریلی ترغیب و چرخ نوسازی ناوگان مانده بر ریل به حرکت درآید. انشاء...

غلامحسین عبداللهی سروی
دبیر انجمن

تن کیلومتر یا برای مدت ۴۲ ماه بهره‌برداری (هر کدام که زودتر فرا رسد) یک ریال تعیین نموده است با توضیح اینکه در صورت تأمین نیروی کشش مورد نیاز توسط سرمایه‌گذار و یا راه‌آهن سهم مالکانه لکوموتیو در هر سال (که در سال ۱۳۹۳ برابر با ۱۹۸ ریال ضریب منطقه‌ای می‌باشد) به صورت جداگانه‌ای محاسبه و دریافت خواهد شد. و این بسته حمایتی برای حداکثر ۴۵۰۰ دستگاه انواع واگن باری پیش‌بینی گردیده و اولویت با شرکت‌ها و سرمایه‌گذارانی است که:

- ۱- تعداد بیشتری واگن را در بسته خرید خود داشته باشد.
 - ۲- تاریخ عقد قرارداد خریدشان زودتر باشد.
 - ۳- برنامه ورود ناوگان خریداری شده ایشان به گونه‌ای باشد که حداکثر تا پایان سال ۱۳۹۴ کل واگنهای مورد نظر وارد شبکه ریلی کشور شوند.
- ضمناً راه‌آهن به سرمایه‌گذاران اعدام نموده که می‌توانند از صندوق توسعه ملی برای توسعه ناوگان استفاده نمایند و همچنین قانونی برای جلب مشارکت سرمایه‌گذاران در اصل و سود تسهیلات و تضمین اثر نوسانات نرخ ارز در مجلس شورای اسلامی به نام «قانون اساسی موادی به قانون تنظیم برخی از مقررات مالی دولت ماده الحاق (۳۴)» به شرح ذیل تصویب گردیده است.
- «به منظور جلب مشارکت سرمایه‌گذاران و حمایت از سرمایه‌گذاری در امر توسعه حمل‌ونقل ریلی به شرکت راه‌آهن ج.ا.ا و شهرداریها اجازه داده می‌شود تا در مقابل اخذ تضمین‌های لازم از محل منابع داخلی خود بدون ایجاد هرگونه تعهد برای بودجه عمومی نسبت به تضمین اصل و سود تسهیلات مربوط به سرمایه‌گذاری بخش‌های دولتی در این بخش و استفاده از ابزار کمک‌های فنی و اعتباری برای اقتصادی کردن طرح‌های مورد نظر و تضمین اثر نوسانات نرخ ارز در سرمایه‌گذاری‌های مذکور اقدام گردد.»
- این بسته حمایتی که برای ورود ناوگان نو به شبکه ریلی در نظر گرفته شده یک حرکت و تصمیم بسیار خوبی می‌باشد ولی با توجه به شرایط و کاستی‌های این بسته انتظار و امیدی که بتواند با این حمایت‌ها ورود ناوگان نو به شبکه ریلی را حتمی کند بسیار کم است ولی اگر کاستی‌ها رفع گردد امیدواریم که ناوگان مانده بر ریل حرکت نوسازی را شروع نماید اگر این بسته حمایتی را بر اساس طرح توجیه فنی و اقتصادی و بر اساس اصول ذیل بررسی نماییم:

گزارش مختصری از عملکرد هیئت مدیره انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته در سال ۱۳۹۳

در آستانه ورود فعالیت انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی به چهاردهمین سال فعالیت خود بر آن شدیم تا با توجه به اهمیت و نقش این تشکل در جهت حمل و نقل ریلی کشور و شناخت نیازها و مسائل مشترک شرکتهای عضو و ضرورت برقراری ارتباط نزدیک و تبادل نظر و تعاملات و همکاری فی مابین با هدف همسوئی، همفکری و تأثیرگذاری در شکل دهی سیاستها و برنامه‌های توسعه و نهایتاً تحقق سیاستها و برنامه‌های اصل ۴۴ قانون اساسی و دولت و در راستای اجرای قوانین و مقررات به ویژه تعاملات با صاحبان کالا و دستگاه‌های مرتبط از جمله راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران مختصری از فعالیت‌های انجمن را در سال ۱۳۹۳ بیان کنیم.

الف) اهم اقدامات در بخش مسافری:

تدوین نظام قیمت‌گذاری بلیت قطارهای مسافری و تعیین قیمت تمام شده آن از طریق گروه مهندسی مشاور راهیاب بهینه در چهار فاز مختلف که در حال حاضر فاز سوم آن به اتمام رسیده و فاز چهارم نیز مراحل پایانی خود را طی می‌نماید و در شرف نهایی شدن است.

پیگیری افزایش قیمت بلیت قطارهای مسافری و افزایش کمیته و کیفیت خدمات تا جایی که امروز به سمت مراحل آزادسازی نزدیک هستیم و امید است در اوایل سال آتی آزادسازی قیمت بلیت واگن‌های نو عملیاتی گردد.

پیگیری مشکلات شرکتهای مالک قطارهای مسافری و برگزاری جلسات تعاملی با معاونت مسافری راه‌آهن به منظور بررسی مشکلات و معضلات قطارهای مسافری با سرمایه‌گذاران.

پیگیری واگذاری سامانه فروش بلیت قطارهای مسافری به بخش خصوصی که تا به امروز به نتیجه نرسیده است.

حضور فعال نماینده انجمن در کمیسیون واگذاری و نظارت بر نمایندگی‌های فروش بلیت راه‌آهن و همچنین در ستاد نوروزی قطارهای مسافری و جلسات هم‌اندیشی و اتاق فکر مرتبط با بخش مسافری.

تلاش بر امر نوسازی و بهسازی ناوگان ریلی مسافری موجود و اتخاذ تصمیمات مقتضی در امر سرمایه‌گذاری در این راستا از سوی شرکتهای مالک واگنهای مسافری عضو انجمن و جلب حمایت‌های راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران.

پیگیری اصلاح پیش فروش بلیت، خصوصاً پیش فروش نوروزی.

ب) اهم اقدامات در بخش باری:

بررسی مشکلات ناشی از افزایش هزینه‌های تعمیرات

جاری واگنها از ۱۵۰ هزار تومان به ۳۰۰ هزار تومان و انعکاس موضوع به مدیرعامل و معاونت ناوگان راه‌آهن و پیگیری آن تا امروز، (که هنوز به نتیجه نرسیده است).

بررسی مشکلات ناشی از حق توقف واگنهای تعمیراتی در خطوط تعمیراتی (دپوهای تعمیراتی).

بررسی مشکلات ناشی از جرایم دیرکرد بابت عدم پرداخت به موقع مطالبات راه‌آهن از سوی شرکتهای و همچنین پیگیری و اعتراض به اقدامات راه‌آهن در خصوص برگشت خوردن چکها و یا وصول ضمانت‌نامه شرکتهای و پیگیری آن تاکنون به نتیجه نرسیده است.

بررسی و اعلام نظر در خصوص دستورالعمل مربوط به عدم ابطال بارنامه‌های صادره و مشکلات ناشی از این موضوع و پیگیری آن تا کنون.

درخواست استفاده شرکتهای حمل و نقل ریلی از تسهیلات ارزان قیمت در راستای توسعه ناوگان ریلی.

بررسی دستورالعمل نحوه صدور پروانه فعالیت شرکتهای حمل و نقل ریلی و اعلام نظر و ارائه نقطه نظرات و پیشنهادات انجمن در رابطه با دستورالعمل مزبور.

بررسی موضوع ادعای راه‌آهن مبنی بر مطالبات خود از برخی از شرکتهای حمل و نقل ریلی در رابطه با کف اجاره واگن‌های اجاره زمانی و پیگیری آن از راه‌آهن.

بررسی راهکارهای مختلف قرارداد سه جانبه حمل و نقل ریلی فی مابین صاحبان کالا، شرکتهای حمل و نقل ریلی و راه‌آهن به منظور ارائه پیشنهاد مناسب به راه‌آهن.

بررسی و پیگیری موضوع تقلیل زمان تعمیرات اساسی واگن‌ها از ۴ سال به ۳ سال که به صورت غیرمستقیم موجب افزایش هزینه‌های تعمیر و نگهداری ناوگان شده است.

بررسی دستورالعمل نحوه رسیدگی به خسارات وارده به ناوگان در شبکه ریلی کشور و جمع‌بندی و اعلام نقطه نظرات و پیشنهادات لازم به راه‌آهن.

بررسی قرارداد تعمیرات ویژه و نهایی نمودن آن با صاحبان واگن، راه‌آهن و پیمانکار.

بررسی مجدد جداول نرخ و اجرت تعمیرات ویژه واگنها، آنالیز هزینه‌های مرتبط جهت ارائه پیشنهادات لازم به راه‌آهن برای طرح موضوع در آینده با حضور پیمانکار - انجمن و راه‌آهن.

بررسی و اعلام مشکلات ناشی از لغو مجوز صدور بارنامه از سوی شرکتهای حمل و نقل ریلی به دلیل عدم تأمین حداقل ۶۰۰ دستگاه واگن از سوی برخی از

شرکتهای حمل و نقل ریلی و درخواست طرح موضوع در کمیسیون نظارت بر فعالیت شرکتهای و تجدیدنظر در این خصوص.

بررسی موضوع مشکلات بنادر کشور در رابطه با تخلیه و بارگیری واگن‌ها و بررسی معضلات و گلوگاههای موجود و احصا و دسته‌بندی و اولویت بندی مشکلات فراروی و ارائه پیشنهادات و راهکارهای لازم جهت رفع این مسائل و افزایش سهم حمل و نقل ریلی کانتینر به اداره کل تعرفه ترانزیت و امور بین‌الملل سازمان بنادر و دریانوردی.

پیگیری اخذ مجوز دسترسی تمامی شرکتهای حمل و نقل ریلی به سیستم سیرو حرکت و گراف حرکت قطارها از راه‌آهن.

طرح مشکلات شرکتهای حمل و نقل ریلی در کلیه ابعاد در جلسات متشکله با وزیر راه و شهرسازی - مدیرعامل راه‌آهن ج.ا. و سایر مقامات راه‌آهن.

برنامه‌ریزی و تشکیل جلسات ماهیانه هیئت مدیره انجمن با قائم مقام مدیرعامل راه‌آهن در آخرین روز سه‌شنبه هر ماه و در دفتر ایشان به منظور بررسی مشکلات و چالش‌های پیش روی بخش خصوصی.

پیگیری افزایش بی رویه نرخ تخلیه و بارگیری کانتینرها روی واگنها در بندر شهید رجایی از طریق مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی.

پیگیری صدور اسناد مالکیت ناوگان بخش خصوصی از سوی راه‌آهن به منظور امکان ترهین واگنهای ملکی و... پیگیری موضوعات مرتبط با سهم مالکانه لکوموتیو و توافق با راه‌آهن بر سر نرخ پیشنهادی بخش خصوصی.

پیگیری و اخذ موافقت مدیرعامل راه‌آهن در رابطه با عدم طرح شکوائیه علیه برخی از شرکتهای حمل و نقل ریلی بدهکار به راه‌آهن در مراجع قضایی.

مذاکره با معاونت ناوگان راه‌آهن و حذف تعمیرات جاری واگنها از لیست تعمیرات شرکتهای و قرار دادن آن جزو تعهدات راه‌آهن.

ج) سایر عملکرد و اقدامات عمومی:

درخواست اجرای ماده ۱۴ قانون "حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی" مربوط به حق بیمه قراردادهای پیمانکاری از وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی. و نیز سازمان تأمین اجتماعی و مذاکرات حضوری در جلسات مربوطه و پیگیری موضوع از طریق حقوقی.

درخواست ایجاد نهاد مستقل تنظیم مقررات ریلی و نهایتاً طرح موضوع در مرکز ملی رقابت و تهیه پیش‌نویس تدوین تصویب نامه نهاد تنظیم کننده بخش راه‌آهن از سوی مرکز مزبور.

■ اقدام در خصوص آزادسازی تضامین برخی از شرکتها از سوی بانکهای عامل و بانک مرکزی.
 ■ ارائه پیشنهاد لازم به مدیرعامل راه آهن در خصوص واگذاری برخی اختیارات جدید به انجمن در راستای وظائف ذاتی بخش خصوصی و نیز بازنگری در ساختار سازمانی راه آهن و همچنین تغییر در ساختار انجمن از رویکرد مشورتی به رویکرد اجرایی تر.
 ■ بررسی و اعلام نظر در مورد آئین نامه اجرائی حدود مسئولیت شرکت های حمل و نقل ریلی در مقابل صاحبان کالا و مسافران (موضوع تبصره ۱ ماده ۸ قانون دسترسی به شبکه ریلی)

■ برگزاری جلسات مختلف با وزیر راه و شهرسازی - مدیرعامل راه آهن ج.ا. - قائم مقام مدیرعامل - معاونین توسعه مدیریت و منابع - ناوگان - بهره برداری و سیر و حرکت و نیز برگزاری چندین جلسه با مدیرکل دفتر سرمایه گذاری و امور اقتصادی بازرگانی و بازاریابی - واگن های باری - و ... راه آهن در رابطه با طرح و حل و فصل مشکلات شرکت های حمل و نقل ریلی و بخش خصوصی .

■ بررسی قانون ارزش افزوده و ارائه پیشنهادات به مبادی ذیربط.

■ حضور منظم در کمیسیون عالی سوانح ، اتاق فکر و سایر جلسات مشترک در راه آهن.

■ بررسی قانون برنامه ششم و ارائه دیدگاه انجمن به مراجع ذیربط جهت لحاظ نمودن آن در بخش ریلی.

■ بررسی مسائل حقوقی شرکتها با حضور مشاور حقوقی انجمن.

■ بررسی و اعلام نظر پیرامون آئین نامه تعیین انواع تخلفات و جرایم مربوط به بهبود سیر و حرکت.

■ داوری در خصوص قراردادهای شرکت های عضو و همچنین بررسی و اظهارنظر کارشناسی در خصوص پیش نویس قانون جامع داوری که از سوی اداره کل تدوین ضوابط و مقررات قوه قضائیه تدوین شده است.

■ بررسی و آسیب شناسی و ریشه یابی سیر پایین واگن های باری به منظور امکان افزایش سرعت سیر بازرگانی آنها.

■ حضور فعال نمایندگان انجمن در کمیته های مختلف، شورای راهبردی مجمع تشخیص مصلحت نظام ، اتاق های ایران و تهران، کارگروه ترانزیت دولت و دفتر روابط تشکلی های وزارت راه و شهرسازی - شورای رقابت و شورای گفتگو - اتاق فکر راه آهن.

■ حضور فعال در همایش ها، میزگردهای حمل و نقل ریلی - نمایشگاه های مرتبط با ارائه مقالات و شرکت در پانل های ویژه بخش خصوصی و ارائه نظرات و دیدگاه بخش ریلی.

■ ارائه پیشنهاد لازم به مدیرعامل راه آهن جهت تجمیع نمایشگاه های صنعت و حمل و نقل ریلی و عضویت انجمن در شورای برنامه ریزی نمایشگاه و موافقت راه آهن با این موضوع و تدارک برگزاری سومین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل ریلی، صنایع و تجهیزات وابسته (Rail Expo ۲۰۱۵) از تاریخ ۲۲/۲/۱۳۹۴/۲۰۱۵ روز با همکاری و مشارکت انجمن صنایع ریلی و با حضور سازمان توسعه تجارت، شرکت سهامی نمایشگاه های بین المللی ج.ا. - UIC - میلاد نور و دانشگاه علم و صنعت (دانشکده مهندسی راه آهن) که قبلاً به کلیه شرکت های عضو نیز اطلاع رسانی گردیده است.

■ به کارگیری امکانات رسانه های نظیر سایت و شبکه

خبری تین نیوز، ماهنامه صنعت حمل و نقل ، ماهنامه ترابرن و مصاحبه با رسانه های نوشتاری و صوتی و تصویری و انتشار مرتب دو ماهنامه ندای حمل و نقل ریلی به منظور انعکاس هرچه بیشتر و بهتر دیدگاه های بخش خصوصی .

■ برگزاری مراسم نکوداشت روز حمل و نقل ریلی طبق روال همه ساله در روز ۲۶ آذر با حضور وزیر راه و شهرسازی - نمایندگان مجلس شورای اسلامی و مدیرعامل راه آهن ج.ا. و مدیران عامل راه آهن و مدیران عامل شرکت های عضو و ...

د) عملکرد و فعالیت های کارگروه تخصصی در سال ۱۳۹۳:

۱- عملکرد کارگروه تخصصی مسافری:

در این کارگروه که به طور منظم و مطابق برنامه و با حضور شرکت های مالک واگن مسافری و به ریاست آقای سعیدی تشکیل می گردد. موضوعات متعددی از جمله: بررسی و اعلام نظر پیرامون دستورالعمل کسر خدمات مسافری - بررسی گزارشات فازهای ۱ و ۲ و ۳ طرح تدوین نظام تعرفه قطارهای مسافری و ارائه گزارشات لازم و نظارت عالی بر روند طرح مزبور از سوی رئیس کارگروه - تلاش در افزایش نرخ بلیت انواع قطارهای مسافری و ارائه راهکارهای لازم و تسهیل امور و ایجاد شرایط لازم به منظور امکان اتخاذ تصمیم مقتضی در این زمینه از سوی راه آهن و افزایش سهم ریلی مسافری - پیشنهاد افزایش تعرفه (نرخ) مسافری انواع قطارهای بخش خصوصی بر مبنای اجاره لکوموتیو به راه آهن - فعال سازی گروه و تقویت دبیرخانه کارگروه و برنامه ریزی و زمان بندی و برگزاری جلسات به صورت تقویمی - بررسی نظارت و پیشنهادات شرکت ها و نیز مشارکت در تدوین برنامه ششم توسعه اقتصادی اجتماعی و فرهنگی در حوزه حمل و نقل ریلی و بررسی راهکارهای مختلف در رابطه با روش های تأمین مالی از طریق بازار سرمایه و اعلام آمادگی به منظور بررسی زمینه های همکاری با شرکت کارگزاری اردیبهشت ایرانیان مورد بررسی و کارشناسی قرار گرفته است.

۲- عملکرد کارگروه تخصصی واگن های مخزن دار:

این کارگروه که توسط آقای ابوالقاسم سعیدی مدیریت می شود با تشکیل جلسات منظم و منسجم مواردی از قبیل: ■ اصلاحیه قرارداد شرکت های مالک واگن های مخزن دار با شرکت نفت که حمل محموله های نفتی را عهده دار می باشند. - بررسی پیش نویس قراردادهای ۳ جانبه - بررسی موضوعات مرتبط با جلسات هم اندیشی با راه آهن - بررسی عملکرد کلی حمل فرآورده های نفتی در سال ۹۲ و مقایسه آن با سال ۹۱ و ۹۲ و ارائه راهکارهای لازم به منظور افزایش و بهره وری هرچه بیشتر از ناوگان موجود - بررسی و اظهار نظر در خصوص دستورالعمل مربوط به صدور پروانه فعالیت شرکت، بررسی و اقدامات مؤثر پیرامون عملکرد شرکتها و جمع بندی نظرات و اقدامات انجام شده و نهایتاً مذاکرات لازم با مسئولین شرکت بخش فرآورده های نفتی به منظور افزایش سهم حمل و نقل ریلی و بهره وری بیشتر از ناوگان موجود - بررسی راهکارهای مناسب سرمایه گذاری و شناسایی بازار سرمایه به منظور امکان استفاده از آن در امر توسعه ناوگان - اقدام در راستای دریافت مطالبات شرکتها از شرکت نفت اعم از کرایه حمل و مابه التفاوت حمل انجام شده از تاریخ ۱۳۹۲/۰۴/۰۱

■ رفع مشکلات مرتبط با واگن های تعمیری متوقف شرکتها.

■ بررسی مشکلات مربوط به کسری محموله های نفتی در انبار نفت زال پارس در این کارگروه مورد بررسی و اقدام لازم قرار گرفته است.

۳- عملکرد کارگروه تخصصی فنی سیر و حرکت و ایمنی:

این کارگروه که توسط آقای سید هرمز قطبی اداره می شود در سال ۹۳ جلساتی را مطابق برنامه تقویمی برگزار نموده و موضوعاتی را به شرح ذیل مورد بحث و بررسی قرار داده است.

■ بررسی مباحث مرتبط با سرقت قطعات واگن ها و بروز مشکلات و معضلات ناشی از این امر و نهایتاً ارائه راهکارهای لازم و پیشنهاد سازنده در راستای رفع این مشکلات و استفاده از دوربین های مدار بسته - بررسی و اظهار نظر کارشناسی پیرامون آئین نامه بازرسی و مقررات فنی واگن های مسافری - بررسی سیر واگن های باری و ارائه راهکارهای مناسب در جهت افزایش سیر - بررسی معضلات و مشکلات مرتبط با بریدگی چرخ های واگن و تحمیل هزینه های گزاف به مالکین واگن و همچنین محدود بودن دستگاه تراش و تنوع در شعاع چرخ ها که موجب عدم نفع سیر واگن ها می گردد و ارائه گزارش لازم در این زمینه.

■ بررسی موضوع تقلیل زمان تعمیرات دوره ای واگن ها از ۴ سال به ۳ سال و پیشنهاد تشکیل کارگروهی متشکل از صاحب نظران و کارشناسان در تهیه آمار و ارقام تعمیرات اسامی واگن های باری و تأثیرات آنها در سوانح ریلی و سایر تبعات آن .

۴- عملکرد کارگروه تخصصی واگن های لبه کوتاه:

کارگروه تخصصی واگن های لبه کوتاه که مدیریت آن از نیمه دوم سال ۹۳ به عهده آقای سید هرمز قطبی محول گردیده است. موضوعات و مواردی را بشرح زیر مورد بحث و بررسی و تصمیم گیری قرار داده است.

■ تعیین حق مالکانه و نرخ کف حمل ریلی و نرخ اجاره واگن های لبه کوتاه - ایجاد قطارهای برنامه ای کانتینری و تشکیل کنسرسیوم و اعلام تعداد واگن های دارای قفل کانتینر و تعیین یک شرکت جهت جذب بار، اعلام نرخ و ... جهت تحقق این امر - بررسی موضوع تعمیرات جاری و ویژه واگن در محورهای جنوب و اصفهان - درخواست احداث ساختمان در اسکله شهید رجایی از اداره کل بنادر و دریانوردی جهت استقرار نمایندگی شرکت های ریلی و پیگیری آن و بررسی مشکلات حمل ریلی در بنادر کشور - بررسی همه جانبه موضوع قرارداد تعمیرات جاری و ویژه واگن ها از سوی شرکت پیمانکار صدر کارکبا از ابعاد مختلف فنی و ... بررسی جرایم تأخیر در پرداخت.

ه) بخشی از اقدامات و عملکرد شرکت های حمل و نقل ریلی (بخش خصوصی):

- ۱- جایجایی ۱۰۰ درصد مسافری قطارهای مسافری.
- ۲- حمل بیش از ۹۲ درصد تناژ با واگن های بخش خصوصی در سراسر کشور.
- ۳- مالکیت حدود ۱۰۰ دستگاه لکوموتیو و تأمین بالغ بر ۳۰ درصد لکوموتیوهای در سرویس، توسط بخش.
- ۴- مالکیت بالغ بر ۲۱۸۳۹ دستگاه واگن باری
- ۵- مالکیت بالغ بر ۲۱۳۰ دستگاه واگن مسافری.

از نوروز باستان چه می‌دانیم؟



گردآورنده: رضا میراشرفی

روح مردم ایران زمین دارد. بسیاری از آداب و رسوم ما آئین‌ها، یادمان‌های تاریخی و زبان‌ها که زیرمجموعه زبان فارسی قرار می‌گیرند، در حقیقت شاخه‌هایی از زبان فارسی هستند که بعد از اسلام توسط کسانی که به عنوان عارف و مبلغ دین به شبه قاره رفتند، فرهنگ و ادب و سنت‌های ایرانی را همراه با آموزه‌های دینی با خودشان به این مناطق بردند و در آنجا رواج دادند. بنابراین آئین‌های قدیمی ایران مثل سده، مهرگان و دیگر مراسم از جمله معتبرترین آئین ملی ایران، یعنی نوروز هم با مهاجرت شاعران، نویسندگان، مورخان، عارفان و مبلغان دینی یا از طریق فتوحات پادشاهان و حکمرانان ایرانی در این منطقه پهناور رواج یافت.

این سنت دیرین که با خود امید، شوق، پاکی، زیبایی و اندیشه را به همراه دارد پس از پذیرش دین مبین اسلام توسط ایرانیان نیز ادامه داشته است و اعتبار آن زمانی جلوه گر میشود که به این سنت دیرین و کهن از دیدگاه مذهبی و دینی نگریده شده و نگاه مثبت معصومین علیه السلام نیز در این زمینه بیان شود.

از این رو به طور اختصار به گوشه‌ای از بیانات و نظرات محققین در رابطه با برپائی مراسم نوروز در برخی از کشورهای اسلامی دیگر و نقاط جهان پرداخته می‌شود.

در دوران گذشته و روزگاران پیشین و دوره ساسانیان مراسم نوروز در اوج کمال و زیبایی جشن گرفته می‌شد و نوروز و سال نو همراه با رستاخیز عظیم طبیعت و سرسبزی و خرمی آغاز میشد و به یمن این تحول عظیم و شگرف عزل و نصب سران و حکام در این ایام صورت می‌گرفت و در استقبال از این ایام مردم به تنظیف و پاکی محیط زندگی و آتشکده‌ها می‌پرداختند و آغاز بناهای نو می‌کردند و مطابق تاریخ در سال ۴۶۷ هجری قمری جلال‌الدین ملک‌شاه سلجوقی در تقویم جدید جلالی نوروز را در روز اول بهار که موقع نجومی تحویل آفتاب بر برج حمل است قرار داد. انتخاب این مبدأ برای آغاز سال نو علاوه بر نشان دادن ماهیت تفکر ایرانی نشانه‌ای روشن بر توانائی محاسباتی و دانش نجومی گذشتگان ماست. دانشی که به آن‌ها اجازه محاسبه دقیق این زمان و تعیین دقیق نقطه آغاز دقیقترین تقویم مورد استفاده مردم جهان در دوران ما را می‌داده است.

اهورامزدا در پاسخ زرتشت و راجع به نوروز (عروز فروردین) و در رابطه با گرامی‌داشت این روز می‌گوید که در چنین روزی جهان آفرینش شکل گرفته است و در چنین روزی آرش کمانگیر جان بر کمان نهاده تا مرز ایران زمین را بیشتر کند و ضحاک که در جامعه آن روزگاران یکی از بزرگترین ظالمان بوده است در همین روز به هلاکت رسیده است و رستاخیز عظیم جهانی همچنان رستاخیز طبیعت در همین روز اتفاق خواهد افتاد و در چنین روزی سرنوشت مخلوقات و هرانسانی برای یکسال دیگر رقم می‌خورد. از این رو از خداوند متعال چنین مسئلت می‌نمائیم:

(یا مقلب القلوب والابصار، یا مدبر اللیل والنهار، یا محول الحول والاحوال حول حالنا الی احسن الحال).

علامه مجلسی رحمه ا. علیه (در سماء العالم) آورده است که حضرت امام جعفر صادق علیه السلام فرمودند در آغاز فروردین حضرت آدم آفریده شد و نیز می‌فرماید: نوروز روزی است که قائم ما اهل بیت، در آن روز

جشن نوروزی که امروز در میان ما برگزار می‌شود، آن نیست که در هزاران سال پیش برگزار می‌شد. برای این موضوع می‌توان به نوروزنامه خیام و همین‌طور به‌نوشته ابوریحان بیرونی مراجعه کرد. آن‌چه که در باب نوروز گفته‌اند، تقریباً در زمان حال صورتی دیگر یافته است. حقیقت این است که اصل نوروز و معنی واقعی آن، یعنی برگزاری جشنی که موجب نزدیکی قلب‌ها به هم است به نوعی ستایش‌گر آفریده‌های خداوند است و موجب می‌شود که انسان به نواندیشی توجه کرده و از اندیشه‌های راکد دست بکشد و چشم به آینده بهتر داشته باشد. در آئینی که اکنون به نام نوروز داریم، جشنی است که دقیقاً در آغاز بهار برگزار می‌شود و بخشی از رسومات و آئین‌های ایرانی اسلامی که از دیرباز به قوت خود باقی است. مایه مباحث است که ایرانیان توانسته‌اند چنین جشن فرخنده‌ای را در جهان پدید بیاورند. ایرانیان برای آغاز سال نو خود، رسیدن خورشید به نقطه اعتدال بهاری را انتخاب کرده‌اند. از آنجائی که خورشید با آغاز بهار به طور هم‌زمان برای کل زمین به نقطه اعتدال بهاری می‌رسد، همه مردم به طور هم‌زمان چنین تحولی را جشن می‌گیرند، به عبارتی دیگر زمانی که کنار سفره هفت سین نشسته‌ایم و عقربه‌های ساعت تحویل سال نو را اعلام می‌کند، اتفاقی مهم در طبیعت در حال رخ دادن است. درست در همان لحظه خورشید به نقطه اعتدال بهاری رسیده و فصل بهار از همان لحظه آغاز میشود و این یعنی آغاز رستاخیز عظیم طبیعت و آغاز زندگی دوباره طبیعت، سبز شدن جوانه‌ها و جایگزین شدن سبزی بهار با خودگی زمستان و در این زمان جهان به سمت اعتدال و تازگی پیش میرود.

جشن نوروز یعنی روز نو، روز تازه، بزرگترین جشن ملی ایرانیان که در آخر سال‌های هجری خورشیدی و برابر با ۲۱ ماه مارس میلادی در ایران برگزار می‌شود. کلمه نوروز به صورت پهلوی «نوک روز» است که معرب آن نوروز می‌شود. ایرانیان معتقد بودند که در این روز خداوند از آفرینش جهان آسوده شد و مشتری را بیافرید و نیز زرتشت با خداوند به مناجات پرداخت. در افسانه‌های کهن در سبب پیدایش نوروز آورده‌اند که دیوان به فرمان جمشید تختی ساختند و آن را بر دوش گرفته و از دماوند به بابل بردند و مردم پنداشتند که آن خورشید در آسمان پیدا شده، همگان گفتند این روز نو است و جمشید فرمان داد پنج روز جشن گرفتند. جشن نور در نخستین روز از نخستین ماه سال شمسی آنگاه که روز و شب برابر می‌گردد، آغاز می‌شود. این جشن در ایام قدیم بصورت جشن فروردین - جشن بهار - بهار جشن - جشن سال نو نزد آریائی‌ها به عنوان یکی از دو جشن بزرگ آنان انجام می‌شد. عید باستانی نوروز که با فلسفه خوبی، پاکی، و نیکی و امید و خشیت انسانی همراه است ریشه‌ای بسیار کهن در اسطوره و زندگی و

را به یکدیگر تبریک و شادباش می‌گویند و نمازی را که در روز نوروز مرسوم است می‌خوانند و در این گونه محافل و مجالس قصائدی را در منقبت مولای امیرالمومنین می‌خوانند.

سفره نوروز را که شامل هفت نوع سبزی- هفت نوع میوه تازه- آجیل - تخم مرغ‌های رنگ کرده و بادبزن‌های دستی است می‌گسترانند و دستان خود را حنا می‌بندند و در پاکستان عید نوروز بیشتر رنگ و بوی مذهبی داشته و جنبه دینی به‌خود گرفته است. اعتقاد عمومی بر این است که در لحظه تحویل خورشید (تحویل سال) در اجابت دعاها باز است و دعاها مقبول افتاده و اجابت می‌گردند و در کشور خودمان نیز بدین گونه است. در مزار شریف افغانستان که بنا به عقیده مردم آن خطه، مزار منسوب است به حضرت علی (ع) به مناسبت حلول سال نو آغاز فصل شکوفایی و شکفتن گل‌های سرخ جشنی به‌نام میله گل سرخ برپا می‌دارند و هزاران نفر از گوشه و کنار در آنجا گرد هم می‌آیند و در این مراسم اشعاری را در وصف حضرت علی (ع) می‌خوانند سپس بیریقی را بنام مبارکش برپا می‌دارند و هریک از افراد به امید بهروزی و خوشبختی و سعادت در طول سال نو از نظر تیمن و تبرک آن را لمس نموده و تکان می‌دهد و مدت چند روز این بیرق در آن محل برپا می‌ماند.

عید نوروز در زمان‌های قبل و قدیم در بین اروپائیان و آمریکای جنوبی نیز مشاهده شده و در آلمان نیز چهارشنبه‌سوری ایرانیان بنام جشن «سنت جان» برگزار می‌شد و البته در این مراسم آتش چهارشنبه‌سوری با نوعی عرفان‌گرایی افراطی صورت می‌گرفت و آتش‌های بزرگی را برپا می‌کردند و از روی آن می‌پریدند. در برزیل نیز جشن چهارشنبه‌سوری در ماه ژوئن برگزار می‌شود و مانند ایرانیان در این روز ترقه‌بازی رواج زیادی دارد و مردم از روی آتش می‌پرند. اسقف قبرس می‌گوید که این عمل ریشه‌ای آسیایی دارد.

در تاریخ آمده است که در دربار پادشاهان هخامنشی ۱۲ ستون برپا می‌کردند که ۲۵ روزمانده به نخستین روز بهار، بذهای چند گونه گیاه مختلف را که از ارزش غذایی و اقتصادی بیشتری برخوردارند در زیر هر ستون می‌کاشتند و در ششمین روز نوروز چند نفر از خبرگان و کارشناسان فن به بررسی جوانه‌ها می‌پرداختند و مقاوم‌ترین گونه گیاهان مورد نظر را که بهتر رشد کرده بود انتخاب و برای کشت سال نو و استفاده عمومی در اختیار کشاورزان سرزمین قرار می‌دادند و سبزه‌های دیگر نیز تا سیزدهمین روز تحت مراقبت قرار می‌گرفت و در روز موعود در رودهای خروشان که سمبلی از روشنی- بهروزی و برکت و روانی و راحتی زندگی بود انداخته می‌شدند و ابوریحان در التفهیم می‌گوید که از رسم‌های پارسیان و خسروان آن زمان آن بود که در ۵ روز اول فروردین حق‌های چشم و گروهان و لشگر را می‌گزارند و حاجات آنان روا می‌کردند و جشن همگانی برگزار می‌نمودند.

ظهور می‌کند و چنین روزی برای دعا و خواستن حوائج و نیازها و برآورده شدن آرزوها و فراگرفتن علم و دانش و بستن کابین و نکاح و انجام مسافرت بسیار نیک و خوب است و نیز می‌فرمایند در این روز (۶ فروردین) خود را خوب شست‌وشو دهید و پاک نگه دارید بهترین جامه‌ها را بپوشید و بوی خوش بکار ببرید این روز را روزه بدارید و نماز بخوانید و شکر و سپاس خدا را بجای آرید و به کارهای پسندیده مانند صلح و دید و بازدید، هدیه دادن، دلجوئی کردن، آشتی کردن و رسیدگی به امور نیازمندان بپردازید. زیرا در همین روز بوده است که پیامبر اسلام (ص) در دشت غدیر خم برای امیرالمومنین حضرت علی علیه السلام از مردم بیعت گرفت و در چنین روزی حضرت علی (ع) برای مردم نهران پیروز شد.

از امام موسی ابن جعفر علیه السلام نقل شده است که این روز بسیار قدیمی است و در روز نوروز خداوند از بندگان پیمان گرفت که او را پرستش کنند. و به آئین فرستادگانش در آیند و دستوراتش را انجام دهند.

در این روز بود که سروش پیام جبریل امین بر پیامبر اسلام فرود آمد. هم در این روز بود که حضرت ابراهیم خلیل ا. بتها را شکست و مردم را به توحید فراخواند. گویند در این روز برای اولین بار گروهی از مردم بصره در ظرف‌هایی شیرینی به محضر حضرت مولی الموحدين امیرالمومنین علی علیه السلام پیشکش کردند. حضرتش علت این امر را سؤال فرمودند. پاسخ دادند که این شیرینی نوروز است و ایشان فرمودند که هر روز نوروز باشد و کمی شیرینی میل نمودند و بقیه را بین مجلسیان تقسیم کردند.

بنا به روایتی سلمان فارسی گفته است روز ششم فروردین هورمزد نام دارد که از نام‌های خداوند است و روز بسیار فرخنده و نیکوئی است. نوروز باستان با این مایه در جریان طبیعی به استمرار خود ادامه داده است.

در اول قرن ۱۲ هجری تشریفات جشن نوروز با تشریفات خاصی انجام می‌شده است به طوریکه درباریان (در دربار پادشاه سلطان حسین، محمدشاه هندی و سلطان ابراهیم عثمانی) از حیث شکوه و جلال آن با یکدیگر رقابت می‌ورزیدند. شیرازی‌های زنگبار و آفریقای شرقی و جزایر قمر نوروز را به یادگار مرز و بوم خود جشن می‌گرفتند و عزت می‌گذارند. در عصر حاضر این عید را در کشورهای آذربایجان، تاجیکستان، افغانستان، پاکستان، هندوستان، سوریه و عراق نیز به‌گونه‌ای چشمگیر جشن می‌گیرند. عید نوروز در عراق و باکو و کشور عزیزمان ایران ۱۳ روز طول می‌کشد. شکوه عید در هند از همه جا بیشتر است و هنوز هم در هند و پاکستان سخت مورد توجه مردم است. این عید که بوسیله ایرانیان به آنجا برده شده است در دربار سلاطین دهلی و پادشاهان تیموری با عظمت خاصی برگزار شده است.

در پاکستان جشن نوروز معمولاً ۳ روز طول می‌کشد و در خلال این مدت شیعیان پاکستان معتقدند که نوروز روز اعلام حکومت بلافضل امیرالمومنین علی (ع) و ۱۱ فرزندش است که آن‌ها در این ایام لباس پاکیزه به تن کرده و بساط جشن و شادی و دعوت می‌گسترانند و این ایام

است کدام بار را حمل کند؟

دوم اسفندماه ۱۳۹۳ جلسه‌ای با عنوان بررسی سیاست‌ها و برنامه‌های راه‌آهن و عملکرد شرکت‌های باری در دفتر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی با حضور دست‌اندرکاران حوزه ریلی بخش خصوصی و برخی از مقامات راه‌آهن برگزار شد. در این نشست کارشناسی آقایان سیدحسن موسوی‌نژاد رئیس هیات‌مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته؛ علی محمد قره‌گوزلو و همایون اسدی کارشناسان ریلی از شرکت ریل‌کاران ورسک، محمدرضا کامیاب مدیرعامل راه‌آهن حمل و نقل، هرمز قطبی عضو هیات‌مدیره شرکت حمل و نقل بین‌المللی برادران مجدپور، اصغر ضیایی مدیرعامل شرکت بهتاش سپاهان؛ ابراهیم محمدی مدیرکل سیر و حرکت راه‌آهن، هادی شمسایی مدیرکل واگن‌ها در راه‌آهن، حمید صدیق پور مشاور انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته حضور داشتند. در این جلسه قرار بود عملکرد شرکت‌های خصوصی و راه‌آهن بررسی شود که در ادامه می‌خوانید.

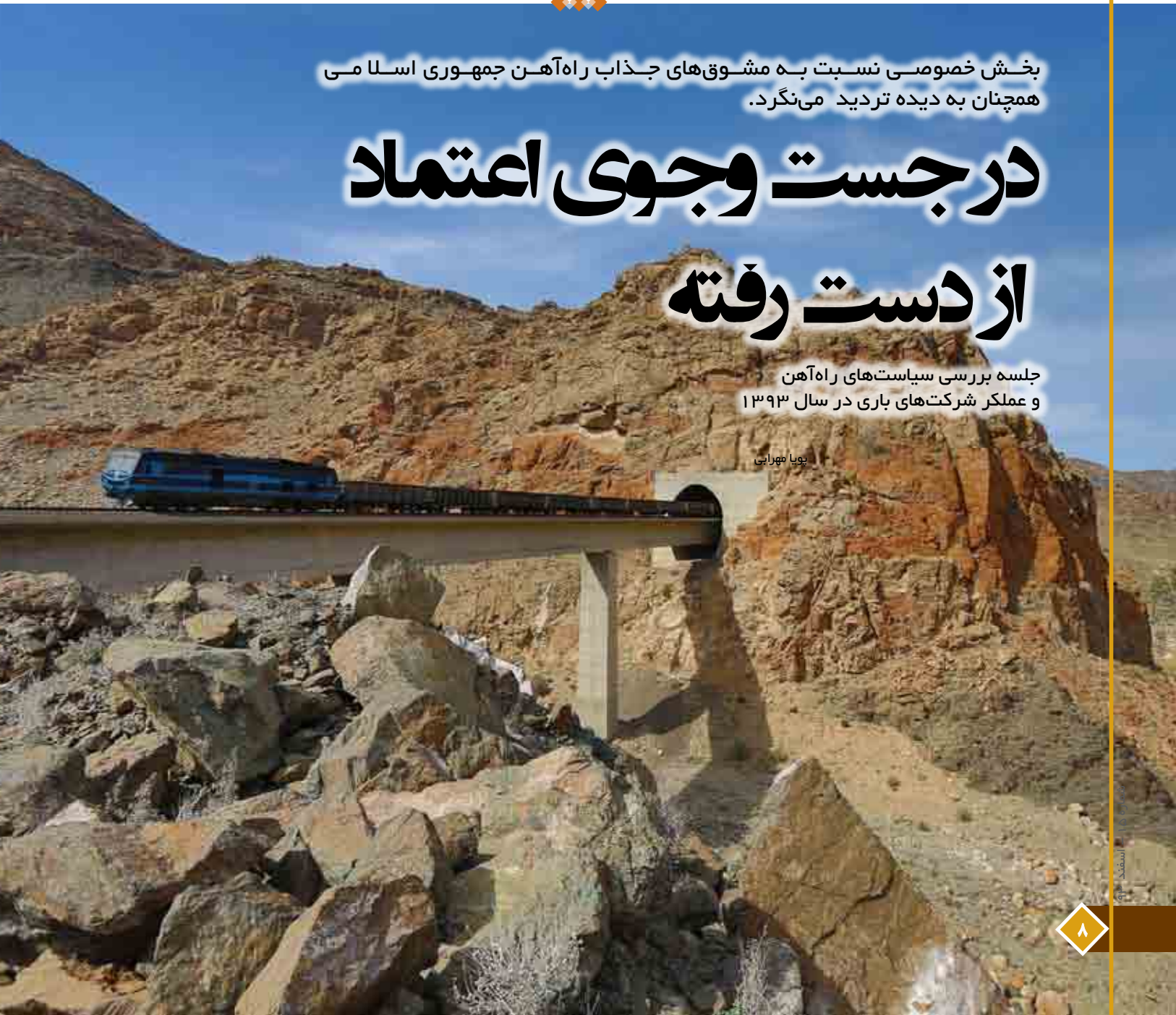
با این که سال‌هاست بخش خصوصی حمل و نقل ریلی در کشور فعال است و شرکت‌هایی با ناوگان‌های متنوع باری؛ مسافری و لکوموتیو شکل گرفته است اما؛ پس از گذشت این همه سال، موضوع مهمی مطرح شده است؛ و آن این که بخش خصوصی و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در فضای کم‌اعتمادی به سر می‌برند و این بی‌اعتمادی پررنگ‌تر می‌شود و لازم است شفافیت لازم نسبت به تعامل دولت و بخش خصوصی ایجاد گردد. آقای روحانی در چند نطق خود از توسعه حمل و نقل ریلی به کرات حمایت کرده است. مهم‌ترین گزاره او این است که «اگر قرار باشد سه یادگار از خود باقی بگذارد یکی حمل و نقل ریلی است» وزیر راه و شهرسازی نیز بر تغییر انگاره‌ها در مورد حمل و نقل به خصوص حمل و نقل ریلی بسیار سخن گفته است. در آن سو بخش خصوصی از برخی مغایرت‌ها با این اهداف آرمانی گلایه دارند. این‌گونه استنباط می‌شود که گویا هنوز اندر خم یک کوچه مانده‌ایم. نارسایی‌ها در شبکه حمل و نقل ریلی موجب شده تا از ظرفیت ناوگان موجود به‌درستی استفاده نشود آن‌ها با تردید به برنامه‌های توسعه‌ای می‌نگرند که هرگاه ناوگان جدید هم اضافه شود؛ در فضای گلوگاهی قرار

بخش خصوصی نسبت به مشوق‌های جذاب راه‌آهن جمهوری اسلامی همچنان به دیده تردید می‌نگرد.

در جست‌وجوی اعتماد از دست رفته

جلسه بررسی سیاست‌های راه‌آهن
و عملکرد شرکت‌های باری در سال ۱۳۹۳

پویا مهربانی



وجود اگر تحولات چندین ماه گذشته را بررسی کنید متوجه خواهید شد خیلی از مشکلات حل شده و عملکرد راه‌آهن در بخش بار بهتر شده است.

۹ درصد رشد در تن کیلومتر داشتیم و در تناژ به ۷/۴ رسیدیم. این ارقام نشان می‌دهد که چرخ‌های بخش خصوصی چرخیده است. در حوزه حمل در معادن و بنادر شاهد رشد خوبی بوده‌ایم و امیدواریم این رشد ادامه پیدا کند. حالا رشدی که در برنامه بود محقق نشد اما آمارها گویای این است که راه‌آهن نسبت به سهم خواهی خود عدد بهتری را در بازار حمل بار داشته باشد. یکی از علل کاهش تصادف در کشور می‌تواند افزایش حمل بار و مسافر در شبکه ریلی باشد.

دولت قصد دارد بخش خصوصی را بارور کند تا تقاضای سرمایه‌گذاری در این بخش بالا برود. شکوفایی بخش خصوصی باعث افزایش بهره‌وری سرمایه در کشور و موجب سرعت ساخت ریل در کشور خواهد شد. چندین بلاک در اراک، لرستان و زاگرس را بازسازی کرده‌ایم یا در دست بازسازی داریم که این فعالیت‌ها باعث کاهش حوادث شده است. فکر می‌کنم طی سال آینده شاهد شکوفایی این صنعت باشیم. تلاش داریم بهره‌دهی بخش خصوصی را در این حوزه افزایش دهیم. در حوزه باری به سیر ۳۰۰ کیلومتر رسیده‌ایم اما در برخی مسیرها هنوز محدودیت‌هایی وجود دارد. در آینده شاهد افزایش سرعت سیر در مسیر تهران-مشهد و مسیرهای فرسوده گذشته خواهیم بود. در زمینه ایستگاه‌ها، فعالیت‌های خوبی صورت گرفته است. این کارها باعث خواهد شد که ظرفیت تردد نزدیک به دو برابر شود به خصوص در گلوگاه‌ها ریلی کشور.

قطبی: آن چه که به آن توجه نمی‌شود این است؛ حجم حمل و نقل مازوت دارد کم می‌شود. اما چه جانشین و اقدامی در این خصوص صورت گرفته است؟ درست است که بار افت کرده اما باید تدابیری اندیشید برای حمل بنزین یا کالای دیگری که جای آن را بگیرد. به راستی؛ شرکت نفت چه قدر تانکر خریده که به جای راه‌آهن از جاده استفاده کند. اگر بار ریلی کم‌تری حمل

و با تعجیل به بهره برداری رسید که هنوز تبعات و مشکلات آن گریبان ما را گرفته است. با روی کار آمدن دولت جدید ظرفیت پیمانکاری ۱۳۰۰ تا ۱۴۰۰ کیلومتر مشخص شده است و در عملیات پیمانکاری مشکلی نداریم. نکته مهم منابع است و اگر منابع لازم وجود داشته باشد ایجاد ۵۰۰ تا ۶۰۰ کیلومتر خط ریلی جدید قابل دسترس است و طرح‌هایی که مطالعاتشان تمام شده و یا مسیرهایی که به صورت مقطعی انجام شده‌اند می‌تواند به اتمام برسد. به عنوان مثال خط قزوین-رشت-انزلی یا تهران-میانه-تبریز که حدود ۸۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته و مسیر غرب کشور ملایر به کرمانشاه که پیشرفت خوبی داشته است. همچنین از جمله مسیرهایی که باید به سرعت دوخطه شوند راه‌آهن تهران-یزد است که پیمانکاران ریلی وارد عمل شده‌اند.

طی گفت‌وگوهایی که با بخش خصوصی داشتیم، کارآمدی نظام حمایتی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران همواره مورد تردید بوده که با پرسش‌ها و ابهامات زیادی نیز همراه بوده است. برخی عقیده دارند نظام حمایتی دچار مشکلات ساختاری است. لازم است ارزیابی آقایان از این نظام حمایتی مشخص باشد. اگر این نظام ناکارآمد است، چه شاخص‌هایی نیاز است تا بخش خصوصی بتواند با اطمینان روی این برنامه‌ها حساب باز کند.

ابراهیم محمدی: راه‌آهن مانند گذشته در بحث واگن و لکوموتیو سرمایه‌گذاری نخواهد داشت. باید پذیرفت که لازم است بخش خصوصی در این حوزه حضور پیدا کند و همکار اصلی ما باشد. بخش حاکمیتی باید به عنوان تسهیل‌گر، این حضور را موثرتر کند و بهره‌وری بخش خصوصی تابع قوانین و کارآمدی تسهیل‌گری حاکمیت باشد. راه‌آهن در این یک سال و اندی نشان داده با سیاست‌ها و دیدگاه‌هایی که اشاعه داده است به دنبال ایجاد مشوق‌ها است. راه‌آهن تلاش می‌کند تا این کار را سامان دهد. اما مشکلاتی وجود دارد از جمله برخی زیرساخت‌ها طی دولت قبل کاری صورت نگرفت و چیزی کاشته نشد و یا زمینی شخم زده آماده نبود. با این

متأسفانه آمارها نشان می‌دهد سرمایه‌گذاری‌ها متناسب با برنامه و نیاز بخش ریلی نبوده و بدون حمایت دولت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این بخش مسافری دور از ذهن است بخش خصوصی در این خصوص به تنهایی از پس سرمایه‌گذاری‌های کلان برآید! وزیر راه و شهرسازی از ابتدا برای حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در توسعه ناوگان وعده داده است. روش‌های حمایت در بخش باری به صورت کامل مشخص است. عدم پرداخت حق دسترسی معادل دویست میلیون تن کیلومتر سیر و یا بر اساس سال سیر در دستورالعمل پیش بینی شده است اما در رابطه با بخش مسافری استفاده از محل منابع بهینه‌سازی مصرف انرژی؛ ظرفیت بند ق بودجه پیش بینی شده که هر دوی این‌ها پرداخت حالت تدریجی دارند و از ابتدا دریافت نمی‌شود و بر اساس سیر پرداخت خواهند شد پس سرمایه‌ای که مورد نیاز است - با توجه به وضعیت فعلی بانک‌ها - نقدینگی مورد نیاز برای عقد قراردادهای تامین نمی‌کند و امیدوارم نشست‌های کارشناسی آینده باعث شود با استفاده از تجربیات و نظرات همکاران و پی‌گیری انجمن در دستور کار قرار گیرد.

قره‌گوزلو: آمار و ارقام نشان می‌دهد بعد از انقلاب چیزی حدود ۱۵۰ کیلومتر در سال ریل ساخته شده است. بنابراین پرسش مشخص این است که مگر چه اتفاقی قرار است در سال آینده رخ دهد که ساخت ۷۰۰ کیلومتر ریل در سال عملی شود؟

موسوی نژاد: اگر به صورت سالیانه نگاه کنید تا سال ۱۳۶۷ تقریباً خط ریلی در کشور ساخته نشد. در زمان دولت سازندگی محور بندرعباس ساخته شد که نشان دهنده دویست تا سیصد کیلومتر سالانه بود که در آن زمان میانگین خوبی بوده است. در دولت خاتمی ساخت ریل از ۱۵۰ کیلومتر شروع شد و در سال آخر ۷۵۰ کیلومتر خط ریلی به بهره برداری رسیده بود. در زمان دولت احمدی نژاد احداث خط ریل جدید عملاً تعطیل بود به جز سال ۱۳۸۴ که خط تهران - شیراز با آن وضعیت نامناسب

موسوی نژاد: با توجه به تلاش‌هایی که انجمن برای حل مشکلات شرکت‌های خصوصی و رشد و توسعه شرکت‌های بخش حمل و نقل ریلی داشته است، هیات مدیره نشست‌های مداومی برای حل و فصل مسائل شرکت‌ها با مقامات راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برگزار نمود. علاوه بر جلسات داخلی، توانستیم جلسات کارگروه‌ها و جلسات بیرونی با نهادها و افراد موثر در حمل و نقل ریلی کشور داشته باشیم. در این خصوص جلسات ماهیانه با آقای خدایی قائم مقام راه‌آهن داریم که طی آن، مشکلات جاری مطرح می‌شود و جمع بندی خوبی در این جلسات حاصل شده و قرار شد هر سه ماه یک بار جلساتی با آقای پورسیدآقایی نیز داشته باشیم. نشست هم با آقای عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی برگزار شد که بحث اصلی در آن جلسه علاوه بر مشکلات موردی بحث سرمایه‌گذاری و توسعه در حمل و نقل ریلی است. یکی از مواردی که بحث شد، بررسی راهکارهای استفاده از بازارهای غیربانکی یا بازارهای مالی برای توسعه حمل و نقل ریلی در کشور بود.

یکی از موضوعات مهم توسعه حمل و نقل ریلی، وابستگی کامل آن به بخش خصوصی است و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در آینده در این خصوص به طور مستقیم سرمایه‌گذاری نخواهد کرد. تمامی واگن‌های باری و مسافری حالا متعلق به بخش خصوصی است و بخشی از لکوموتیو هم در اختیار بخش خصوصی قرار دارد. همچنین توسعه لکوموتیو به غیر از مسیرهای پرسرعت - که نگاه به اعتبارات دولتی دارد - مابقی از محل سرمایه‌گذاری بخش خصوصی تامین خواهد شد.

نگاه و حمایت دولت در توسعه زیرساخت موجب تخصیص اعتبارات مناسبی شد و تصور می‌کنم سالانه حدود ۵۰۰ تا ۷۰۰ کیلومتر خط آهن جدید به کشور اضافه شود. با برنامه‌های هوشمندسازی و راه اندازی ای.تی.سی ظرفیت شبکه ریلی موجود نیز افزایش پیدا خواهد کرد. این افزایش باید با توجه به تقاضای فزاینده بار و مسافر در بخش ناوگان صورت گیرد.

شده به آن معناست که بار به سمت جاده رفته است.

معتقد هستیم راه آهن باید اعتمادسازی لازم را به وجود بیاورد. زمانی که خصوصی سازی انجام می شود راه آهن قرار دادی را منعقد می کند اما به مفاد مهم مربوط به بخش خصوصی در بعضی مواقع معتقد نیست. یک بی اعتمادی به وجود می آید. به عنوان مثال می گویند ما ده سال حق دسترسی نمی گیریم اما آیا بخش خصوصی باور می کند؟

راه آهن زمانی اعلام کرد هرکسی واگن بخرد، بخشی از مبلغ را نقد می پردازد که عملی نشد! یک مجموعه واگن های حمل کانتینر چهل فوت

که فقط برای کشور هزینه داشته است! و این هزینه را بخش خصوصی باید بدهد. چه تضمینی وجود دارد در این مدیریت تصمیمی گرفته شود و با عوض شدن مدیریت سیاست ها تغییر نکند؟ موضوعات فراوانی از این دست؛ باعث بی اعتمادی بخش خصوصی شده است. راه آهن در رابطه با شرکت هایی که از صاحب کالا طلب کار هستند، چه حمایتی می کند؟ تا شرکتی خصوصی بدهکار شود سریع جریمه می شود. از آن ها شکایت می کنند و چک آن ها را به اجرا می گذارند. این مسائل باعث می شود تعامل بین بخش خصوصی و راه آهن کم رنگ شود و بی اعتمادی به وجود بیاید.

کنیم، روش هایی هستند که زیربنای بین المللی داشته و قوام یافته هستند. ما چشم دیدن این ها را نداشتیم تا الگو بگیریم و خود را درست کنیم. به عنوان مثال می گویم وزارت خانه های متولی بخش حمل و نقل نداریم. ببینید متولی حمل و نقل هوایی کشور در ساخت، نگهداری ناوگان هوایی دخالت یا نظارتی ندارد. در زمینه زیربنا آیا در طراحی باند فرودگاه دخالت می کند؟ تمام این مقولات از استانداردهای بین المللی تبعیت می کند. در بخش هوا و دریا این موضوع قابل لمس است. در بخش جاده های ملی و فراملی هستیم. یک رشته قوانین را از فضای بین المللی گرفته ایم اما به صورت ناقص

شده بود، از رشد مناسب باز بماند و با اجازه رشد به برخی گیاه های "خودرو"، آن را خشک کردیم. مسئله کنونی واگن پارس چیزی شبیه به خشک شدن زاینده رود است. سوء مدیریت و ندانستن و عدم درک صحیح باعث این مشکل شده و تا این مشکلات را قبول نکنیم هیچ چیز درست نمی شود.

خیلی از کارها و تصمیماتی که به وسیله متولی حمل و نقل ریلی اتخاذ می شود چندان ربطی به راه آهن ندارد و باید جایگاه خود را در وزارت صنعت و معدن و تجارت بیابد؛ وظیفه این وزارت خانه است تا نبود لکوموتیو را تحلیل کند و در قالب قوانین؛ لکوموتیو به کشور وارد شود.



وارد کردیم، پس از مدتی عوارض آن را ۲۱ درصد افزایش دادند اما بعد از مذاکرات این مبلغ را کاهش دادند. به آقای پورسید آقایی گفتم سهم من به ازای هر تن کیلومتر ۴۲ ریال است اما هزینه تعمیر و نگهداری من ۶۰ ریال است و آقای پورسید آقایی گفت هزینه زیرساخت را صفر کردم و نمی توانم از این بیش تر هزینه را کم کنم. گفت چاره چیست؟ درآمد با هزینه سازگاری ندارد، گفتند واگن ها را بخواهاند. از ابتدا تا به امروز این تعرفه بوده است اما یک مرتبه تعرفه ها را تغییر می دهند و به صاحب کالا می گویند این هزینه را خودت از جیب بده!

از زمانی که راه آهن شیراز احداث شده به راستی چه درآمدی برای راه آهن داشته است؟ به جای این که به فکر رفع گلوگاه ها و مسیرهای پرتردد باشند خطی احداث کرده اند

واگن های ما به علت سهل انگاری ماموران راه آهن دچار بریدگی چرخ می شوند و همیشه این مشکل را داریم و هیچ کسی تاکنون پاسخگو نبوده است. هیچ کسی مسئولیت این خسارت را قبول نمی کند. یا برخی قطعات را دزدیده اند. جواب مشکلات بخش خصوصی را نمی دهند و وقتی به این مسائل توجه نمی شود انتظار دارید کسی واگن نو خریداری کند و در این بخش سرمایه گذاری کند؟

کامیاب: یک رشته مشکلات فراتر از راه آهن جمهوری اسلامی ایران به شبکه ریلی تحمیل می شود. ضعف شبکه حمل و نقل در همه زیربخش ها به ویژه به راه آهن آسیب می زند و تقریباً همه مسئولان در خواب غفلت این تحمیل ها را تحمل می کنند و متوجه رسالت خود نیستند. اگر حمل و نقل ها را طبقه بندی

اجرا می کنیم و باعث شده روز به روز از کشوری مثل ترکیه عقب بمانیم. اما متولی ریلی؛ یک سازمان منحصر به فرد صرفاً داخلی است که گرفتار خوددردگیری است.

اگر راه آهن می توانست جایگاه متولی گری خود را پیدا کند خیلی جاها عرضه کننده نبود. به راه آهن چه مربوط است که سازنده لکوموتیو چه کسی است؟! چرا یک بار فکر نمی کنیم برای چه هستیم و چرا این کارها را انجام می دهیم؟! قبل از انقلاب چون نگاه بیش تر به مشاورها بود تا دستگاه اجرایی اول فکر می شد بعد حرف زده می شد نه این که اول کار کنند بعد فکر کنند چقدر اشتباه کردند!

آن زمان واگن پارس را طراحی کردند. بعضی اشتباهاتی که انجام دادیم باعث شد واگن پارس را خراب کنیم و شرکتی که در اندازه های خوبی طراحی

در حال حاضر کامیون بیش تر از نیاز در کشور وجود دارد و هواپیما دو برابر آن که پرواز می کند خوابیده است و این یعنی سوء مدیریت! کشتی تا دل تان بخواهد داریم و می توانیم تمام طول خلیج فارس را پر کنیم. از نظر تعداد به هیچ وجه مشکل نداریم اما از نظر بهره برداری و مدیریت مشکل داریم.

در رابطه با رقابت پذیری حمل و نقل جاده های با ریلی ذکر این نکته بسیار مهم است که رقیب مان بسیار قدر است. مثال ورزشی خیلی قشنگ است. کشتی گیران، جودوکاران، وزنه برداران و... را با هم وزن خودشان مقایسه می کنند. وزن نوجوانان، بزرگ سالان و کودکان جداسست. ابتدا باید برابری و هم سنگ سازی بین حمل و نقل جاده ای و ریلی به وجود بیاوریم و در شرایط مساوی بتوانیم قضاوت کنیم بعد بررسی شود کدام یک بهتر عمل



موسوی نژاد: عادت‌ها و رفتارها به گونه‌ای است که سرمایه‌گذاری جذاب نیست. برای جهشی کارآمد در حمل و نقل ریلی کشورمان لازم است تا هر دو بخش دولتی و خصوصی چابک باشند

نیز نگاه مهندسی حاکم است. وزیر راه و شهرسازی هم همین عقیده را دارد و می‌گوید واکن بخیرید که نگاه مهندسی و عرضه حاکم است. در این جا نگاه تقاضا دیده نمی‌شود و چون نگاه عرضه است هیچ‌گاه شاخص‌ها بالا نمی‌رود. این همه ناوگان در جاده‌ها داریم اما بهره‌وری بسیار پایین مانده است. باید بهره‌وری را افزایش داد. نگاه تقاضا باید قالب بر عرضه باشد. در سطح شرکت‌ها؛ رفتار راه‌آهن قدری سرکوب‌گرایانه و در برخی مواقع تحقیرآمیز است.

این دولت و دولت‌های قبلی در تصمیمات خود منطقی نبوده‌اند. چون دولت ما در بودجه، سالانه ۵ درصد حامل‌های انرژی را بالا می‌برد. وقتی قرار است راه‌آهن توسعه پیدا کند که این همه جاده یارانه بگیرد. دولت از جاده سه درصد عوارض می‌گیرد و برخی از شرکت‌های داخلی با فریب‌کاری آن سه درصد را هم پرداخت نمی‌کنند. برخی معدن‌داران با کامیون‌داران با هم دست به یکی می‌کنند تا آن سه درصد را پرداخت نکنند. آن وقت از ریل حدود ۴۰ درصد می‌گیرند!

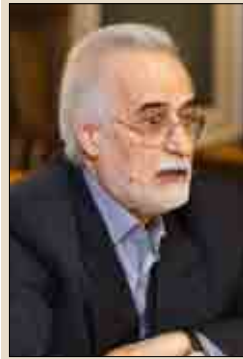
پس این‌جا دولت صادق نیست که می‌گوید از ریل حمایت می‌کند! در حمل و نقل جاده‌ای دولت با ۹۵ درصد کامیون‌داری روبرو است که مالک تک تک کامیون‌ها هستند و شهادت بخورد با آن‌ها را ندارد که



کامیاب: خیلی از تصمیماتی که به وسیله متولی ریلی اتخاذ می‌شود چندان ربطی به راه‌آهن ندارد و باید جایگاه خود را در وزارت صنعت و معدن و تجارت بیابد؛ وظیفه این وزارت خانه است تا نبود لکوموتیو را تحلیل کند

و بنادر خشک و یکپارچگی روش‌های حمل و نقلی مطرح است. در دنیا پایانه‌های بندری را در اختیار گرفته‌اند و در راه‌آهن سرمایه‌گذاری کرده‌اند. شرکت‌های ریلی در دنیا بزرگ شده و آمده‌اند در آمریکا و کانادا سهام‌دار کشتی‌رانی‌ها شده‌اند. با دو کشتی‌رانی بزرگ خارجی صحبت کردم و گفتم در زمینه ریلی سرمایه‌گذاری مشترک کنیم و با ایجاد بندر خشک و خط منظم و برنامه‌ریزی شده با هم همکاری کنیم. جواب جالبی دادند؛ تا زمانی که در مناطق آزاد سرمایه‌گذاری کنیم خیال‌مان راحت است که با سازمان‌های عریض و طویل ناکارآمد سرو کار نداریم و در مناطق آزاد کمی امنیت شخصی و سرمایه‌گذاری داریم. مشخص است که زمانی که شاخص‌های کسب و کار و محیط نامناسب وجود دارد سرمایه‌گذار نگران خواهد بود و هیچ‌گاه سرمایه‌گذاری نخواهد کرد. با تمام تشویق‌هایی که راه‌آهن اعلام کند در قالب اعداد در قالب ای.آر.آر. به عدد هشت درصد می‌رسیم و سرمایه‌گذار رغبت نمی‌کند در این حوزه شروع به فعالیت کند.

در مجموعه راه‌آهن رفتار دوگانه مشاهده می‌شود. در سطح اقتصاد ملی رفتار توسعه‌گرا را وعده می‌دهند و عملکردهای شان طبق سنت مهندسی است. در اغلب عرصه‌های حمل و نقل



صدیق‌پور: با ناوگان موجود می‌توان تا ۵۰ درصد حمل و نقل فعلی را افزایش داد. نیاز به قوانین حمایتی در راه‌آهن داریم. مراکز تصمیم‌گیری در شعار خوب می‌نویسند اما در عمل موفق نبوده‌اند

انجام داده است و در بسته حمایتی خود بهترین امکاناتی را که هیچ‌کس تصورش را نمی‌کرد؛ مطرح کرد اما هیچ واکنی اضافه نشد. اختلاف آن قدر بین جاده و ریل زیاد است و متأسفانه ۹۹ درصد متمایل به حمل و نقل ریلی و اقتصادی بودن آن نیستند.

آقای اسدی فکر می‌کنید نظام حمایتی پیشنهاد شده از سوی راه‌آهن چه مولفه‌هایی نیاز دارد تا به نتیجه برسد؟

اسدی: اقتصاد کشور یک رشته مشکلات کلان دارد. می‌دانیم شاخص‌های کسب و کار نسبت به دنیا پایین است. اقتصاد ایران جای مناسبی برای سرمایه‌گذاری نیست. شاخص‌های اقتصاد کلان در دولت جدید ثابت مانده اما چندان بهبود نیافته است. از نظر اخلاق اقتصادی چیزی که بعضی از اقتصاددانان به عنوان اقتصاد توسعه و سیاسی از آن نام می‌برند وضعیت فاجعه‌باری دارد و هیچ‌گاه این قدر پایین نبوده و نشان می‌دهد سرزمین ایران چندان جای مناسبی برای سرمایه‌گذاری نیست، به خصوص برای راه‌آهن که نرخ برزده به مراتب پایین‌تری دارد. با صحبت‌هایی که آقای پورسیداقایی انجام می‌دهند تشویق شدید واکن خریداری کنیم. در حمل و نقل نوین؛ لجستیک نوین

می‌کند. تنها راهی که ریلی‌ها برای جذب بار به راه‌آهن پیشنهاد می‌کنند این است که بار به جاده ندهند و به ریل بدهند. بله این پیشنهاد درست است اما آن ارزش مقایسه را خودمان می‌خواهیم حذف کنیم! این همه سرمایه‌گذاری شده و این حجم زیاد کامیون وارد کشور شده است، حال در چنین شرایطی انتظار داریم به جاده بار ندهیم و به راه‌آهن بدهیم؟! کامیون‌ها بخوابند و صدای کامیون‌داران در بیابان تا ریل به حرکت بیفتد؟! اگر از ابتدا درست فکر می‌کردیم و حمل و نقل متولی داشت و با فکر عمل می‌کردند آیا اجازه ورود این همه کامیون را به کشور می‌دادند؟! ۴۵

درصد ظرفیت ناوگان باری کشور در بخش جاده‌ای اشغال است و ۵۵ درصد بی‌کار هستند و حمل و نقل ریلی هم به همین مشکل دچار است. دست‌کم باید یکی از آن‌ها در ظرفیت خود باقی می‌ماند. در شعارها می‌گوییم می‌خواهیم حمل و نقل ریلی را اول بدانیم یعنی نه تنها رقیب بلکه می‌خواهیم جایگزین کنیم. پس این‌جا باید بگوییم که سیاست‌هایی را می‌خواهیم اعمال کنیم که حمل و نقل ریلی چند قدم هم جلوتر مسابقه را شروع کند. اما آیا توانستیم هر دو را سر خط بیاوریم هم در ناوگان، زیرساخت و هم در مدیریت؟ پرسش این جاست که چه سازوکاری این کار را می‌خواهد انجام دهد؟

انجمن باید بحثی با متولیان داشته باشد که به تازگی به طور جدی شروع شده است، ارتباطها با معاونان و وزیر شروع شده است. حمل و نقل ریلی مثل قهرمان شنا هم که باشد در نهایت مثل کسی است که کلی آهن به او بسته‌اند. برای رقابت و جایگزینی باید فکر کرد. با کمک گروه‌های کارشناسی حرکت کنیم. بخش خصوصی الان چندان کارهای نیست. باید اول مشخص شود بخش ریلی در مقایسه با جاده چه اختیاری دارد. آزادی عملی که در جاده هست در ریل نیست. امروز تقریباً بخش خصوصی در حمل و نقل ریلی فقط یک میزان سرمایه وارد کرده است و گرنه نه شرکتش شرکت است نه سرمایه‌گذاریش قابل قبول است. آقای پورسیداقایی کار بزرگی

قیمت سوخت و انرژی را بالا ببرد. یعنی در تمام دنیا دولت‌ها از فروش انرژی پول می‌گیرند اما در ایران پولی هم از جیب می‌دهند.

اصولاً دولت‌های ما پرورش دهنده خرده بازار هستند مثل کسبه. چنین نگاهی در اقتصاد رشد نمی‌کند و محکوم به فنا است. سهم عمران یا ریل سازی در برنامه سال ۱۳۹۴ کم‌تر از جاده است! شرکت‌های ریلی هشت درصد مالیات بر ارزش افزوده می‌دهند اما کامیون‌دار ۶۴ صدم درصد! دولت و مجلس قانون تصویب می‌کنند با عنوان قانون حمایت تقویت شرکت‌های خدماتی و تولیدی منتهی سازمان تامین اجتماعی رعایت نمی‌کند. دولت نه به قانون اعتقاد دارد و نه اراده دارد از ریل حمایت کند. شاخص‌های کسب و کار هم مشخص است. در جامعه اقتصادی هم ما به عنوان بخش خصوصی بازارگرا هستیم و به مشتریان مان می‌گوییم با ریل بار را جابه‌جا کنند که قبول نمی‌کنند. در داده تولید نقش داریم و در ستانده‌ها باری توسط ریل جابه‌جا نمی‌کنیم. یکی از مشکلات ما با راه‌آهن این است که در نظام قیمت گذاری در بازار - که یکی از ستون‌های زنجیره تامین است - می‌خواهیم برای قیمت تصمیم بگیریم سه ماه طول می‌کشد تا راه‌آهن به ما جواب بدهد و بعد از سه ماه باری موجود نیست که بتوان انعطاف‌ها را پیدا کرد. هر کی به فکر سهم خود است اگر اتحاد را با راه‌آهن داشتیم سازمان تامین اجتماعی ملزم می‌شد تا قوانین مربوطه را رعایت کند. در مقابل صاحب کالا یا تامین اجتماعی نیاز به حمایت راه‌آهن دارد. نظام قیمت‌گذاری و قراردادی با صاحب کالا باید متحد باشد. بنابراین فکر می‌کنم امید به آینده صنعت ریلی بستگی دارد که چه قدر شهمت داشته باشیم کی یارانه‌ای که به جاده می‌دهیم برداشته شود و من این شهمت را نمی‌بینم!

شبکه ریلی مزایای زیادی دارد اما یک رشته مشکلات تاریخی وجود دارد که به نظر نمی‌رسد به این سادگی‌ها حل شود. با توجه به حضور قدیمی شما در مجموعه حمل و نقل ریلی، نظر شما در این رابطه چیست؟
قره‌گوزلو: اولین نفری بودم که



شمسای: بارها اتفاق افتاده که مواردی را با انجمن مطرح و توافق می‌کنیم و تصمیمات گرفته می‌شود اما زمان اجرا شرکت‌های مالک موضوع می‌گیرند!



محمدی: در کشور، معدنی وجود دارد که به علت بارگیری نکردن ۶۰۰ واگن بخش خصوصی خوابیده است! یا ۴۰۰ واگن شرکتی دیگر در سنگان به خاطر مطالبات راه‌آهن متوقف مانده است

این که صرفاً نگاه توسعه ای به طرح‌ها داشته باشد. در ناوگان موجود براساس شاخص‌های یو.ای.سی. شاید ۲۶ درصد بازدهی موجود باشد. قبل از افزایش ناوگان بحث رفع تنگناها مهم است. با ناوگان موجود می‌توان تا ۵۰ درصد حمل و نقل فعلی را افزایش داد. نیاز به قوانین حمایتی در راه‌آهن داریم. مراکز تصمیم‌گیری در شعار خوب می‌نویسند اما در عمل موفق نبوده‌اند. در دنیا بر اساس سه شاخص محیط زیست، ایمنی و مصرف سوخت؛ راه‌آهن توسعه پیدا کرده است و اگر در ایران حمایت از راه‌آهن اهمیت دارد؛ جای تعجب است که چرا همه قوانین در رابطه با حمایت از جاده است و بخش ریلی فقط در حد صحبت باقی می‌ماند؟

ضرورت این بخش، تهیه قوانین حمایتی موثر است که موجب افزایش سهم در حمل و نقل می‌شود. اگر این سهم افزایش یافت، سرمایه‌گذاران با شرایط مناسب می‌توانند وارد این حوزه شوند. هم اکنون چه توجهی برای سرمایه‌گذاری وجود دارد؟ اگر هم اکنون ده هزار واگن اضافه شود آیا تقاضای جدیدی برای حمل بار وجود خواهد داشت؟ اگر قوانینی برای افزایش تقاضا نداشته باشیم سرمایه‌گذاری توجیه نخواهد داشت و همه شرکت‌های فعال می‌دانند در سایه تسهیلاتی که وجود داشت وارد این

حوزه شدند. با این قیمت‌های واگن اگر سرمایه‌گذاری پانزده سال بازدهی داشته باشد هیچ سرمایه‌گذاری تشویق نمی‌شود سرمایه‌گذاری کند. شرکت‌های تامین‌کننده واگن در ابتدا ۲۵ درصد سرمایه طلب می‌کنند و اگر از بانک هم تسهیلات بگیرند چگونه می‌توان با بازگشت سرمایه طولانی انتظار به سرمایه‌گذاری داشته باشیم. اعتقاد دارم شرایط رقابتی در بخش ریلی با وجود تلاش‌های زیاد و نگاه مثبت راه‌آهن اما در عمل رقابت امکان‌پذیر نیست. اگر بارهایی که با جاده حمل می‌شوند گران باشند به ناچار به سمت ریل می‌آیند و گرنه هزینه‌های بندری و ریلی در برخی مواقع از جاده گران‌تر است.

ضیایی: آغاز سیاست‌های خصوصی‌سازی در راه‌آهن از حدود سال ۸۱ شروع شد و براساس همان سیاست‌ها راه‌آهن، برنامه چشم‌انداز خصوصی را تدوین و تصویب کرد که بر اساس آن قرار بود به استناد قوانین سوم، چهارم و پنجم ناوگان ریلی به بخش خصوصی واگذار شود. در حال حاضر بحث واگذاری لکوموتیو را در نظر داریم که طی برنامه پنجم لازم بود واگذار شود ولی متأسفانه اقدام موثری صورت نگرفته است. در مکاتبات و بیانات این موضوع مطرح است اما خروجی ندیدیم.

موضوع جذب بار در حمل و نقل ریلی مهم است، اما می‌بینیم در بخش مخزن‌دار مشکلات فراوانی وجود دارد. می‌توانیم در صنایع پتروشیمی ورود پیدا کنیم و با توجه به این که حمل و نقل جاده‌ای ۶۰ میلیون تن محصولات پتروشیمی را جابه‌جا می‌کند ما هم سهمی از این بازار را در اختیار بگیریم اما راه‌آهن در این خصوص نقشی ندارد و به دلایل مختلف از جمله عدم استقبال پتروشیمی به ویژه در رابطه با سرعت و زمان سیر شاهد ابرماندن ظرفیت‌ها در زمانی که مخزن‌داران شاهد رکود جدی هستند نمی‌توانیم از این ظرفیت استفاده کنیم.

در سایر بخش‌های حمل و نقل مواد غیرمخزنی هم صنایع نفت و پتروشیمی حرف اول را در کشور می‌زنند و ما فقط بسنده کردیم به صنایع معادن ایمیدرو و بخش‌های تابعه و یک رشته بحث

و می‌گویند میزان سیر پایین است. سیر را به حدود ۳۰۰ کیلومتر روزانه طی یک سال رسانده‌ایم. طی یک سال گذشته کم‌تر از ۲۰۰ واگن به ناوگان اضافه شده اما ده درصد سیر افزایش یافته است. حمل و نقل چرخه بارگیری حمل و تخلیه است. سعی داریم قطارهای برنامه‌ای را افزایش دهیم.

شمسایی: همه شرکت‌ها باید کمک کنند و توقع داریم انجمن با هر سازوکاری که می‌تواند روشی را تعریف کند که زمانی که تصمیمی گرفته می‌شود اجرایی شود. بارها اتفاق افتاده که مواردی را با انجمن مطرح و توافق می‌کنیم و تصمیمات گرفته می‌شود اما زمان اجرا شرکت‌های مالک موضع می‌گیرند! واقعا انجمن می‌تواند در این مورد نقش جدی داشته باشد و پیگیر موضوعات باشد تا تصمیمات اجرایی شود.

موسوی نژاد: توجه داشته باشیم ناوگان متکی به بخش خصوصی است و راه‌آهن این موضوع را پذیرفته. اگر بخش خصوصی ضعیف است باید تقویت شود و یا اگر عملکرد مناسب نیست؛ عوامل مختلفی را لازم است بررسی و برای رفع آن اقدام کنیم. راه‌آهن با توجه به دیدگاه و تلاش وزیر راه و شهرسازی، رییس جمهوری و پورسیدآقایی در حال چشم است و باید هم بخش خصوصی و هم راه‌آهن تقویت شوند و با این روند جاری زیاد امیدی ندارم سرمایه‌گذاری لازم به جریان بیافتد. همکاری دو طرف لازم است که شرایطی فراهم شود تا بخش ریلی کشور برای بخش خصوصی جذاب باشد. با همه حمایت‌ها هنوز جذابیت لازم برای توسعه ناوگان در میان بخش خصوصی شکل نگرفته است. بخشی از دلایل آن ذاتی ریلی است.

پس لازم است در بخش‌های دیگر آزادی عمل بیش‌تری باشد. به خاطر محدودیت‌ها لازم است خدمات در اختیار بخش سرمایه‌گذار قرار بگیرد. بخشی از راهکارها به نقدینگی، مقررات و بخشی دیگر به اصلاح رفتارها مربوط است. گاهی مشکل قوانین نداریم اما عادت‌ها و رفتارها به گونه‌ای است که سرمایه‌گذاری جذاب نیست. برای جهشی کارآمدتر در حمل و نقل ریلی کشورمان لازم است تا هر دو بخش دولتی و خصوصی چابک باشند.



ضیایی: در صنایع پتروشیمی حدود دوازده میلیون تن به کشورهای آسیای میانه، ترکیه و ... به صورت کانتینری و غیرکانتینری از طریق جاده صادر می‌شود و ما باز هم سهمی از این موضوع نداریم



قطبی: از زمانی که راه‌آهن شیراز احداث شده چه درآمدی برای راه‌آهن داشته است؟ به جای این که به فکر رفع گلوگاه‌ها و مسیرهای پرتردد باشند خطی احداث کرده‌اند که فقط برای کشور هزینه داشته است!



اسدی: در سیاست‌های راه‌آهن نگاه تقاضا حاکم است و چون نگاه عرضه وجود ندارد هیچ‌گاه شاخص‌ها بالا نمی‌رود در سطح شرکت‌ها؛ نیز رفتار راه‌آهن قدری سروکوب‌گرایانه و در برخی مواقع تحقیرآمیز است

بار و مسافری باشد. اگر بخش دولتی به بخش خصوصی بگوید لازم نیست فضایی برای ایجاد کارخانه برای تعمیرات واگن بگیرند و شرکت‌های واگن سازی جواب گوی نیاز کشور هستند با واکنش منفی آن‌ها روبرو خواهیم شد.

در شرایط فعلی باید هم‌فکری کنیم و ببینیم چه کارهایی انجام بدهیم تا برای همه خوب باشد. در بحث توسعه ناوگان حدود ۱۸ ماه پیش، معاونان وقت ناوگان در مقاطع زمانی مختلف دعوت شدند و بررسی‌های لازم صورت گرفت. بررسی شد آیا لازم است ناوگان توسعه داده شود یا خیر. در حوزه بهره‌برداری آيا از صد درصد توان استفاده می‌شود و یا زیرساخت لازم وجود دارد تا سرمایه‌گذاری برای سرمایه گذار به وجود بیاید آیا خطوط مناسب مرتبط و یا محل‌های بارگیری و تخلیه داریم. آیا امکان برای قطار برنامه‌ای داریم. مطمئن هستیم می‌توان برای این موارد راهکار مناسب پیدا کرد.

محمدی: در کشور، معدنی وجود دارد که به علت بارگیری نکردن ۶۰۰ واگن بخش خصوصی خوابیده است! یا ۴۰۰ واگن شرکتی دیگر در سنگان به خاطر مطالبات راه‌آهن متوقف مانده است. این واگن‌ها که حرکت نمی‌کنند نباید آمارشان در سیر آورده شود. بعد از چند وقت متوجه شده‌ایم که برخی شرکت‌ها، قطارهای متوقف خود را با قطارهای در حال سیر جمع می‌کنند

رقم قابل توجهی زیان کرده‌ایم. انتظار داریم راه‌آهن به طور منطقی از ما حمایت کند.

شمسایی: چه اتفاقی افتاد که شرکت‌ها در گذشته با مشکلات مواجه نبودند. یکی از اصلی‌ترین نگرانی فعلی بخش خصوصی با راه‌آهن جایی است که منافع آن‌ها به خطر می‌افتد؛ در تعامل با یکدیگر به خاطر نوع ناوگانی که در اختیار راه‌آهن قرار می‌دهند. در شرایط فعلی هم این چنین مواردی وجود دارد.

در گذشته بحث تعمیر و نگهداری کل شبکه راه‌آهن با ما بود و هیچ‌گاه در تقابل با بخش خصوصی نبودیم. فکر می‌کنم در خصوصی سازی کمی عجله شد. آن زمان پیشنهاد کردیم شرکت دولتی با نام «طرح ایجاد شرکت جامع تعمیر و نگهداری واگن‌های باری» تشکیل شود. در آن مقطع راه‌آهن موافقتی برای این پیشنهاد نشان نداد. قصد ما این بود که مالک هیچ نگرانی بابت تعمیر و نگهداری نداشته‌باشد.

از سوی دیگر نگران وضعیت کنونی واگن پارس هستیم. شرکتی که از کنارش واگن سازی کوثر، ایریکو، پلورسبز به وجود آمدند و مقادیر زیادی قرارداد انجام نشده به علت توزیع نامناسب ثروت در کشور انباشته شده است. سنگ بنای واگن پارس زمانی گذاشته شد که هم اکنون جواب گوی تمامی نیاز داخلی در حوزه

کانتینری مثل ایران خودرو و سایپا. در صنایع پتروشیمی چیزی حدود دوازده میلیون تن صادر می‌شود به کشورهای آسیای میانه به صورت کانتینری و غیرکانتینری و کشورهای دیگر مثل ترکیه و ما باز هم سهمی از این موضوع نداریم و همچنان تمام حمل و نقل توسط جاده انجام می‌گیرد. از بحران مرزی به علت مابه تفاوت سوخت؛ فرصت خوبی بود تا راه‌آهن ورود کند و این قدر طول دادند که تفاهم نامه امضا شد و شرکت‌های پتروشیمی صادرات را شروع کردند و ما به پتروشیمی‌ها گفتیم حاضریم ترانزیت را انجام دهیم ولی می‌گویند باید تضمین بدهید بار به موقع برسد. هنوز نتوانستیم به نتیجه قطعی برسیم. در بخش معادن مشکل دیگری وجود دارد و آن چالش‌های مربوط به مطالبات است.

متأسفانه طرف حساب ما شرکت‌های معدنی هستند مانند ذوب‌آهن و چادرملو. مشکل ما این است که ذوب آهن چون نقدینگی ندارد در مقابل صورت وضعیت ما حواله‌های آهن را تهاتر می‌کند و ما به دلیل این که شرکت راه‌آهن به هیچ عنوان حاضر نیست با ما همکاری کند مجبوریم زیان بپردازیم. راه‌آهن تنها کمکی که به ما می‌کند می‌گوید می‌توانید حواله را بفروشید و پول ما را بدهید و بابت کل حواله‌هایی که طی سه ماه گرفتیم

واگذاری شتابزده دیروز؛ رکود جدی امروز

خدمات ارایه می‌کرد. در سال ۱۳۸۹ شرکت رجا که خود متولی امر بود نیز به بخش خصوصی واگذار شد. این واگذاری هم خیلی شتابزده و بدون تعیین تکلیف وظایف شکل گرفت و بعد از واگذاری رجا مباحثی هم که پیش آمد هم بخش مسافری غیر رجا و هم شرکت رجا را دچار مشکل کرد و باعث رکود جدی در بخش مسافری شد. نزدیک به چهار سال است که افزایش حمل مسافر نداریم، واگن جدید تقریباً خریداری نشده است و واگن‌های جدید که وارد شبکه شده‌اند مربوط به سال‌های قبل هستند که در طول این مدت مورد استفاده قرار گرفته‌اند. عمر ناوگان نیز سالی ۱۲ یا ۱۱ ماه اضافه شده است. در حال حاضر با بخش عمده تقاضای سفر پس زده شده مواجه هستیم. واگن‌هایی که مرتب شرایط مطلوب خود را از دست می‌دهند و سطح خدمات دهی کاهش پیدا کرده است. این در حالی است که با توجه به اتفاقات و پیشرفت‌هایی که در دنیا

موسوی نژاد: در این نشست قصد داریم تا نیازها و مشکلات اساسی بخش خصوصی حمل و نقل ریلی در بخش مسافری و چالش‌های پیش رو را مورد بررسی قرار دهیم. فعالیت بخش خصوصی مسافری با اقدامات شرکت رجا در سال‌های ۱۳۷۶-۱۳۷۷ با راه اندازی قطارهای «سبز» و «سیمرغ» شروع شد. بعد از آن اولین شرکت مسافری تشکیل شده توسط بخش خصوصی، شرکت «بن ریل بنیاد» بود، از آن پس جوپار اولین سرمایه گذاری جدی در این بخش بود که ۲۲ دستگاه واگن مسافری از واگن پارس را خریداری کرد و از طریق شرکت در مناقصه‌های شرکت مسافری رجا و واگذاری واگن‌ها به بخش خصوصی شرکت‌های وانباریل، بنیاد، جوپار، رعد تبریز، ریل کوثر، مهتاب سیر جم به وجود آمد و شرکت نورالرضا شرکتی است که از همان ابتدا به صورت مستقل با ۶۴ دستگاه واگن مسافری و مولد و رستوران خریداری شده از چین،

واگذاری‌های غیر اصولی بخش مسافری به بخش خصوصی موجب شد تا این بخش دچار رکود و مشکلات فراوان شود. نشست بررسی سیاست‌های راه‌آهن و عملکرد شرکت‌های مسافری بخش خصوصی در سال ۱۳۹۳ روز دوم اسفندماه در محل انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته به ظرفیت‌ها و نارسایی‌های مدیریتی در حمل و نقل مسافری ریلی نگاهی ویژه انداخته است. در این نشست مدیران عامل شرکت‌های حمل و نقل مسافری ریلی و نماینده راه‌آهن مسائل و مشکلات موجود را بررسی کردند. در این جلسه آقای سید حسن موسوی نژاد مدیرعامل رجا، عباس فروتن مدیرعامل قطارهای مسافری و باری جوپار، عباد فروزش معاون اجرایی رجا، احمدرضا صبری مدیرعامل نورالرضا، حمید صدیق‌پور مشاور انجمن، و آقای صنوبری مدیر کل دفتر سرمایه‌گذاری راه‌آهن حضور داشتند. در این نشست موارد مختلفی مطرح شد از جمله لزوم توجه مسئولان و فعالان به بسترسازی مناسب به منظور توسعه و سرمایه‌گذاری در بخش سخت افزاری و همچنین ساماندهی مقوله فرهنگ داخل جامعه در این حوزه. همچنین تصمیمات و سیاست‌های اتخاذ شده مقطعی و کوتاه‌مدت نباشد تا ایجاد مشکلات و هزینه برای بخش خصوصی به همراه نداشته باشد. بخش خصوصی و راه‌آهن شاید در این مطلب هم عقیده باشند که واگذاری شتابزده دیروز؛ رکود جدی امروز را در پی داشته که دود آن به چشم مسافرانی می‌رود که باید از خدمات کم کیفیت بهره‌برند. در ادامه این میزگرد می‌خوانید.

طرفین صورت بگیرد، این صنعت با توجه به پارامترهایی که برای آن در نظر گرفته شده است، در شرایط ایده آل جذاب خواهد بود، اما زمانی که شرایطی که تعریف شده محدود کننده باشد، خواه ناخواه جذابیت و تمایل به سرمایه‌گذاری در این بخش از بین می‌رود، در شرایط حال حاضر، تلاش و برنامه ریزی مدیران این صنعت را پویا و جذاب کرده است، اما آن‌چه در اجرا و عمل نمود پیدا کرده است را می‌توان به «سراب» تشبیه کرد، لذا من فکر می‌کنم که صنعت جذاب است در صورتی که پیش‌نیازهایی که در قوانین موجود تعریف شده است را بتوانیم رعایت کنیم و به آن‌ها دسترسی پیدا کنیم. توسعه خوبی در انتظار حمل و نقل ریلی خواهد بود، دولت باید به

که رفتار متولی آن قابل پیش‌بینی نیست. اگر شرایط و تعاریف برای حضور بخش خصوصی در این حوزه در طی سال‌ها و با تغییر دولت‌ها ثابت باشد بی‌تردید بخش خصوصی در این حوزه سرمایه‌گذاری خواهد کرد. قدم اول برای محقق شدن این مدعا این است که بخش خصوصی را قبول داشته باشیم، خیلی از بخش‌ها در راه‌آهن وجود دارد که حاکمیتی نیست و به راحتی می‌توان به بخش خصوصی واگذار کرد. در کشور به دنبال این هستند که ساخت خیلی از تجهیزات نظامی را به بخش خصوصی واگذار کنند و این اتفاق افتاده است. وقتی حوزه‌های فعالیت راه‌آهن را به بخش خصوصی واگذار کنیم، خیلی بهتر عمل خواهد شد بنابراین برای این که

است و در این حوزه وارد شده است. آیا این سرمایه‌گذاری‌ها متناسب با شرایط موجود صورت گرفته است؟ تحلیل خود را در این رابطه بیان کنید؟

صبری: سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل ریلی مسافری جذابیت خود را دارد، اما در عین حال اطمینان بخش نیست. سرمایه‌گذاری در بخش ریل و خدمات‌رسانی به مردم و برای عامه مردم منفعت دارد. این نوع سرمایه‌گذاری سود تعریف شده‌ای نیز به همراه دارد، اما اطمینان بخش نیست. برای مثال تعاونی شرکت‌های اتوبوس رانی را در نظر بگیرد که بسیار منظم‌تر و ساماندهی شده‌تر از بخش ریلی مشغول فعالیت هستند، این نظم و

و در کشور در طی این سال‌ها افتاده، سطح توقع مردم بسیار بالا رفته است. موضوعاتی نظیر قطار پرسرعت که سال‌ها است در دنیا مورد استفاده قرار می‌گیرد در حالی که در کشور ما هنوز وارد مرحله عملیاتی جدی هم نشده است و مسافران ما به شکل‌های دیگر حمل و نقل رو آورده‌اند، شاهد هستیم سهم عمده‌ای از حمل و نقل عمومی توسط اتوبوس، قطار و هواپیما انجام می‌گیرد با این حال طی دو سال اخیر گرایش به استفاده از وسایل شخصی زیاد شده که حاصل آن چیزی جز شلوغ‌تر شدن جاده‌ها، افزایش زمان سیر در جاده‌ها، افزایش حوادث جاده‌ای و مصرف بالاتر سوخت در جاده نیست. به دنبال آن نارضایتی‌هایی را هم برای دولت هم برای مردم به وجود آورده است. بالاخره با توجه به قوانین موجود و سیاست‌های دولت، فکر می‌کنم که بخش حمل و نقل ریلی در مسیر جهش قرار گرفته است، با توجه به توجه دولت، دکتر آخوندی وزیر راه و شهرسازی و دکتر آقایی که به دنبال تحول در بخش حمل و نقل ریلی هستند در مورد زیرساخت‌ها اعتبارات خوبی جذب شده است. اگر قرار است که توسعه جدی اتفاق بیافتد بخش ناوگان مسافری باید بر عهده بخش خصوصی قرار گیرد و از نظر من به جز قطارهای پرسرعت بقیه قطارها را باید بخش خصوصی سرمایه‌گذاری کند. هرچند که، کل ناوگان موجود مسافری متعلق به بخش خصوصی است. اما شوق و اشتیاق لازم برای سرمایه‌گذاری و توسعه بخش خصوصی طی این مدت فراهم نشده است. امید وجود دارد اما این امید تبدیل به عمل جدی نشده است هدف از این جلسه این است که برای چگونگی پاسخگویی انتظارات دولت و مردم از بخش مسافری ریلی دنبال راه‌حل باشیم و با توجه به شعارهای ریلی، برنامه‌های دولت و راه‌آهن چه کار باید کرد و چالش‌های اصلی پیش رو در این حوزه چیست.

محور اول بحث در خصوص ارزیابی حضور بخش خصوصی در شبکه حمل و نقل ریلی از انتظارات تا واقعیت است، بخش خصوصی سرمایه‌گذاری‌هایی انجام داده



بخش خصوصی اعتماد کند. کار را به این بخش واگذار کند و ریسک آن را بپذیرد. بلوغ و توسعه یافتگی نیاز به هزینه دارد، برای به حرکت در آمدن بخش خصوصی باید هزینه‌ها پرداخت شود. در این راه ممکن است فراز و نشیب‌هایی هم وجود داشته باشد، که دولت باید نقش حامی را در کنار بخش خصوصی ایفا کند تا این بخش بتواند به توسعه یافتگی و بالندگی خود برسد. شرایط خاص صنعت ریلی متفاوت با شرایط حوزه‌های دیگر است، به دلیل ویژگی‌های فیزیکی که دارد و این مشخصه باعث می‌شود تمام عناصر فعال در این حوزه بهم وابسته عمل کنند و تعامل گسترده با هم داشته باشند، تمام این‌ها در شرایط فعلی فراهم نشده

مشکلات کم شود اولین قدم این است که حضور بخش خصوصی را بپذیریم و برای آن‌ها زمین‌های فراهم کنیم که برای سرمایه‌گذاری‌ها و فعالیت‌های اطمینان خاطر داشته باشد که با تغییر دولت‌ها و رویکردها تغییر در شرایط فعالیت آن‌ها به وجود نیاید.

از طرف دیگر حاکمیت و دولت حوزه‌های فعالیت بخش خصوصی را مشخص کند و نظارت کلان داشته باشد، در کنار آن سرمایه‌گذاری کند و بخش خصوصی را برای انجام فعالیت‌هایش آزاد بگذارد.

فرورش: سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل ریلی جذابیت خوبی دارد، ولی این جذابیت باید تعریف دقیق شود. این تعریف باید توسط

ساختار تنها به این دلیل است که تمام فعالیت‌های این بخش از حمل و نقل به بخش خصوصی واگذار شده است. اگر تمام عناصر و ارگان‌های وابسته به حمل و نقل ریلی را به بخش خصوصی واگذار کنیم، مطمئناً به خوبی توسط این بخش اداره خواهد شد.

اما متأسفانه رفتارهای راه‌آهن بعنوان متولی قابل پیش‌بینی نیست، به عنوان مثال در رجا قرار دادی امضا شده است و زمانی که به راه‌آهن ارجاع شد این قرارداد مورد قبول واقع نشد و برخی بندها را قبول نداشتند! این موضوع به این معناست که راه‌آهن غیرقابل اطمینان است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که بخش خصوصی حاضر نیست در بخشی سرمایه‌گذاری کند

است، از نظر من اساسی‌ترین موضوعی که باید دنبال کنیم تفکیک وظایف بین بخش خصوصی است.

بخش خصوصی بنا بر مجموعه معیارها و تعاریف از قبل مشخص شده، تشکیل شده است و بخش دولتی هم وظایف و اصولی دارد. اما هنوز این دستورالعمل در اختیار بخش خصوصی قرار نگرفته است که هم بخش خصوصی هم بخش دولتی چه وظایفی در قبال یکدیگر در حوزه حمل و نقل ریلی دارند. این مقوله نیاز به تفکیک وظایف و برنامه‌ریزی‌ها دارد، برای روشن شدن موضوع مثالی می‌زنم؛ در مسیر کارون و سر بندر مسیر ریلی وجود دارد، که ظرفیت مناسبی هم دارد اما دولت در کنار این خط ریلی، اتوبانی احداث کرد و این اقدام برای خط ریلی مشکلاتی ایجاد کرد و این نشان می‌دهد که استراتژی کلان نسبت به این موضوع وجود ندارد که اگر امکاناتی وجود دارد به جای احداث بزرگراه مسیر ریلی توسعه داده شود.

به عبارتی باید در قوانین و مقرراتی که بخش خصوصی و حوزه ی فعالیت آن مشخص شده است مسئولیت و گستره کاری واگذار شود و در صورت بروز مشکلات و نواقصی مکانیزم‌ها تجدید و خود بازایی برای آن قائل شد تا به شکوفایی و توسعه ی این بخش بینجامد.

فروتن: فعالیت در حوزه حمل و نقل ریلی شامل دو بخش می‌شود؛ یک بخش سخت افزاری که خرید واگن و ناوگان‌های مورد نیاز این حوزه در آن صورت می‌گیرد و دیگری شامل بخش نرم افزاری یا بهره‌برداری از این حوزه است. این مشکل برای حوزه سخت افزاری وجود داشته که همچنان وجود دارد حجم سرمایه‌گذاری خیلی بالاست و سرمایه‌گذاری صورت گرفته دیربازده است و با توجه به این که کالایی که به عنوان سخت افزار مورد استفاده قرار خواهد گرفت فرآیند زمانی نیاز دارد تا به مرحله بهره‌برداری برسد دستکم در یک پروسه زمانی دو تا سه ساله زمان می‌برد تا سفارش خود را از کارخانه تحویل گرفت. طی محاسبه ساده‌ای که انجام دادیم برای مثال برای خرید چهار رام از قطار نیاز به ۱۶۰ میلیارد تومان

اعتبار است که حداقل ۲۵ درصد برای تنفیذ قرارداد باید پرداخت شود و اگر این سرمایه‌گذاری اولیه برای پیش پرداخت نزد بانک سپرده کنیم، طی یک معادله ساده به عددی معادل کل سرمایه‌گذاری خود برای ساخت کل واگن‌ها خواهیم رسید! یعنی بعد از دو سال سود پولی که به عنوان پیش پرداخت به کارخانه برای تولید واگن‌ها می‌پردازیم زمانی که در بانک سپرده گذاری شود، سود آن معادل کل رقم سرمایه‌گذاری واگن‌ها است، یکی از مواردی که جذابیت را در این حوزه کم می‌کند. این مقوله است. ولی با توجه به وعده‌هایی که از سوی راه‌آهن اعلام شده است در رابطه با قیمت واقعی بلیت و سایر تسهیلاتی که می‌خواهد در اختیار بخش بگذارد که اگر محقق شود بخش سخت افزاری می‌تواند مشکلاتش مرتفع شود. با مطالعاتی که بر روی تسهیلات و تشویقاتی که راه‌آهن به بخش خصوصی وعده داده است، انجام دادیم، نیاز است که این مشوق‌ها و تسهیلات در ابتدای امر به شرکت‌ها پرداخت شود. در بخش نرم افزاری سرمایه‌گذاری‌های فعلی، متاسفانه با توجه به این که فرهنگ بخش خصوصی در راه‌آهن جا نیفتاده و راه‌آهن نمی‌خواهد ببپذیرد که در امور بهره‌برداری بخش خصوصی به این حوزه وارد شده است. بنابراین مشکلاتی برای بخش خصوصی در حوزه بهره‌برداری وجود دارد که عمده مشکلات آن سیاست‌های کلان راه‌آهن به عنوان حاکمیت است، موضوع اصلی موضوع فروش بلیت است. برای مثال بنگاه اقتصادی سرمایه‌گذاری انجام می‌دهد ولی درآمد آن را از فروش بلیت حاکمیت جذب می‌کند، متاسفانه سیاست راه‌آهن این گونه است. تصمیماتی هم که در این زمینه می‌گیرد بی‌ثبات است. در رابطه با واگذاری فروش بلیت میلیاردها تومان سرمایه‌گذاری کردیم برای برنامه ریزی نرم افزار فروش بلیت، توسعه زیر ساخت‌ها برای فروش بلیت، جذب نیروی انسانی، آموزش آن‌ها ولی بعد از یک مدت کوتاهی که به بازگشت سرمایه از سرمایه‌گذاری فروش بلیت نرسیده بودیم، این سیستم به راه‌آهن بازگشت. تمام این ضرر و زیان‌ها متوجه

بخش خصوصی شد، قریب به ۵۰ نفر نیروی انسانی که استخدام کرده بودیم شبانه بیکار شدند، یکی از مواردی که در حوزه ی سخت افزاری ضرر کردیم در رابطه با بسترهای مناسب برای تهیه منابع سرمایه‌گذاری بحث «صکوک» بود. شرکت جوپار تنها شرکتی بود که بحث صکوک را در حوزه ریلی از بازار سرمایه منتشر کرد. ما به عنوان بخش خصوصی تجربه استفاده از بخش وجوه دولتی به عنوان وجوه اداره شده برای خرید ناوگان، جذب تسهیلات از بانک‌های خصوصی با بهره بالای ۳۵ درصد برای خرید ناوگان از شرکت رجا، انتشار اوراق صکوک از بازار سرمایه برای خرید واگن دست دوم از آن جایی که ناوگان‌های نو توجیه اقتصادی نداشتند نداریم. در سال‌های قبل بازار سرمایه ۴۲ میلیارد تومان اوراق صکوک منتشر کرده است، به دلیل تصمیمات متاثر از سیستم‌های دولتی که خارج از اراده راه‌آهن است مانند بحران ارزی، تحریم ایران، لغو مجوز بانکی که بازگشایی اعتبار اسنادی را برای شرکت ما بر عهده داشت و ... که تا الان بعد از گذشت ۳۶ ماه بالغ بر ۲۴ میلیارد تومان سود اوراق انتشار یافته را به مردم پرداخت کردیم. این در حالی است که بخش خصوصی هیچ تضمینی به عنوان پشتوانه ندارد. در حال حاضر متاسفانه تسهیلاتی به عنوان وجوه اداره شده وجود ندارد. علی‌رغم این که دولت علاقه‌مند، تلاش‌های خود را برای جذب این تسهیلات انجام داد، حتی بانک‌های خصوصی هم تسهیلات گران قیمت را در اختیار ما قرار نمی‌دهند، به دلیل مسائل و مشکلات بانکی که پیش آمد، در واقع امکانات و تسهیلاتی در اختیار بخش خصوصی نیست که با وجود سرمایه‌گذاری سنگین به فعالیت بپردازد.

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تصمیم داشت معادل ۳۰ درصد از هزینه‌های سرمایه‌گذاری واگن مسافری باری را به عنوان کمک بلاعوض به بخش خصوصی پرداخت کنند. از این شعار یک سال گذشته است. آیا محقق شد؟ ما به عنوان بخش خصوصی به دنبال کسب سود بادآورده نیستیم. اگر راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران دفتر سرمایه‌گذاری و

معاونت توسعه، طرحی را توجیه کند که منابع ارزان قیمتی که وجود دارد مثل صندوق توسعه ملی، وجوه اداره شده، به هر شکل ممکن استفاده از اعتبارات بند ق تبصره بودجه سال ۹۳ و هر زمینه دیگری که به عنوان منابع آن را به ما معرفی کند بر اساس طرحی که راه‌آهن آن را توجیه کرده است، حاضریم این سرمایه‌گذاری را انجام دهیم. متاسفانه گلايه ما از راه‌آهن این است که حالا که امکان ندارد بخش خصوصی رو به جلو حرکت کند و سرمایه‌گذاری کند با توجه به دلایلی که ذکر شد امکان تهیه سخت افزار برای توسعه نیست.

متاسفانه راه‌آهن کم لطفی‌هایی نسبت به حفظ شرایط موجود هم دارد. یکی از حداقل درخواست‌های بخش خصوصی در اختیار داشتن سامانه فروش بلیت است، زمانی که سرمایه‌گذاری صورت می‌گیرد خواه ناخواه این تمایل وجود دارد تا بر درآمد و هزینه اشرف داشته باشد، اگر سرمایه‌گذاری‌هایی هم در این حوزه از بیرون بخواهد وارد شود با دیدن این بی‌ثباتی‌های مدیریتی و عدم تمرکز راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در حوزه مدیریتی بی‌تردید حاضر به انجام این اقدام نخواهد بود.

صدیق پور: علاوه بر بسترسازی مناسب به منظور توسعه و سرمایه‌گذاری در بخش سخت‌افزاری، مقوله فرهنگ داخل جامعه نیز در این حوزه باید ساماندهی شود زمانی که به آمارهای ارایه شده توجه کنیم، خواهیم دید که در همه جای دنیا صنعت حمل و نقل ریلی زمانی رشد پیدا می‌کند که بیشترین توجه به انجام امور جاری مردم است. شاید ۲۰ یا ۲۵ درصد سفرها متعلق به سفرهای گردشگری باشد. ۷۰-۷۵ درصد سفرها "کاری" هستند، در کشور ما متاسفانه در بخش مسافر این قضیه برعکس است. یعنی ما ۷۰-۷۵ درصد سفرهای زیارتی و گردشگری است و شاید ۲۰-۲۵ درصد سفرهای کاری را در بر می‌گیرد و این دلایل مختلف دارد، اگر ما بخواهیم در جهت ساماندهی منحنی این عرضه و تقاضا قدم برداریم شاید بتوان گفت یکی از عمده مشکلاتی که سرمایه‌گذاران در بخش مسافری دارند علاوه بر مسائلی



صنوبری: تصمیمات خاص اتخاذ کرده‌ایم اگر در دوره سرمایه‌گذاری شما مدیریت و تصمیمات مدیریتی تغییر کرد سرمایه‌گذار با مشکل مواجه نمی‌شود و قرارداد با برجا قابل استناد خواهد بود



صبری: برای این‌که مشکلات کم شود اولین قدم این است که حضور بخش خصوصی را بپذیریم و برای آن‌ها زمینه‌ای فراهم کنیم که برای سرمایه‌گذاری‌هایش و فعالیت‌هایش اطمینان خاطر داشته باشد



فروزش: سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل ریلی جذابیت خوبی دارد، ولی این جذابیت باید تعریف دقیق شود. با توجه به پارامترهایی که برای آن در نظر گرفته شده است، در شرایط ایده آل جذاب خواهد بود



فروتن: راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، طرحی را اعلام کند که براساس آن سرمایه‌گذاری بخش خصوصی توجیه داشته باشد؛ بر اساس طرحی که خود راه‌آهن ارائه بدهد حاضریم این سرمایه‌گذاری را انجام دهیم

اختصاص وام شروع به اقدام کنیم. برای سودآور شدن این مقوله دو شکل می‌توان عمل کرد: یکی این که نرخ سرمایه‌گذاری را پایین تر بیاوریم و با دادن تسهیلات کم‌بهره و کمک‌های بلاعوض نرخ سرمایه‌گذاری را به حداقل ممکن برسانیم و دومین راه افزایش درآمد است. یعنی اگر کسی وارد این عرصه می‌شود قاعدتاً درآمد و سود بیشتری دریافت نماید.

ساختار دولتی و برنامه‌ریزی‌های ما این است که به سمت خصوصی سازی پیش برویم، قرار نیست که بخش دولتی فعالیت‌های زیان ده را همچنان برعهده داشته باشد قصد بر این است که واگذاری‌هایی در این بخش صورت گیرد راه‌آهن در قالب کمک‌های فنی و اعتباری و تضمین‌هایی که دارد به بخش خصوصی کمک می‌کند تا برای مثال خرید واگن را انجام دهند.

در حمایت از سرمایه‌گذار به منظور بهره‌برداری شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی این دغدغه را دارد که قراردادهای خاصی برای تصمیمات خاص پیش‌بینی نموده‌ایم با این قراردادهای خاص دیگر مشکل تغییر نداریم برای مثال اگر در دوره سرمایه‌گذاری شما مدیریت و تصمیمات مدیریتی تغییر کرد سرمایه‌گذار با مشکل مواجه نمی‌شود و قرارداد با برجا قابل استناد خواهد بود.

سازان، تعمیرکاران و غیره نیز به تبع وارد این حوزه شوند. در خیلی از جاها محدودیت‌های قانونی داریم، راه‌آهن یک بخش حاکمیتی به آن سپرده شده است و یک بخش تصدی‌گری در برخی جاها دارد.

بخش حاکمیتی این است که زیرساخت و خط نمی‌تواند به بخش خصوصی سپرده شود و باید مالکیت دولتی داشته باشد تنها در یک دوره زمانی در اختیار سرمایه‌گذار قرار می‌گیرد در طی آن دوره از منافع آن طرح برداشت می‌کند در انتهای طرح به مالکیت تحویل داده می‌شود و مالکیت قابل انتقال نیست. تنها با پروژه در اختیار قرار می‌گیرد و با پایان پروژه تمام می‌شود.

در بخش مسافری تسهیلاتی که در اختیار سرمایه‌گذاران گذاشته می‌شود و با توجه به محدودیت‌های قانونی موجود و شرایطی که پیش می‌آید در تلاش هستیم تا شرایط را برای سودآوری سرمایه‌گذار تامین کنیم برای مثال در بخش ارزی تضمین نوسانات نرخ ارز را راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران می‌تواند پوشش دهد و در مورد وجوه اداره شده تسهیلات ریالی با تلاش‌های صورت گرفته قرارداد عاملیت با دو بانک منعقد شده است و در حال حاضر شرکت‌ها و طرح‌های آن‌ها نیز معرفی شده‌اند و در حال تودیع منابع ریالی هستیم که با

و دیگری سرمایه‌دار، می‌توانیم عناصر جذابیت در این صنعت را تعریف کنیم. اگر سرمایه‌گذار را با پول تعریف کنیم یعنی کسی که پول دارد ولی قصد ندارد در این صنعت سرمایه‌گذاری کند چون بازارهای دیگری در کشور ما وجود دارد که با پول خیلی خوب می‌شود در آن زمین‌ها کار کرد، اما اگر به عنوان کسب و کار نگاه کنیم که سرمایه‌گذاری با سرمایه نه چندان زیاد قصد فعالیت در بازار راه‌آهن را دارد، از نظر من نوع خدمتی که در راه‌آهن داده می‌شود جذابیت و مطلوبیت لازم برای کسی که بخواهد وارد کسب و کار بشود را دارد.

بی‌تردید منافع مالی هم به دنبال دارد. بنابراین برای ایجاد رضایت سرمایه‌گذار و این که سود مد نظر خود را از این بازار کسب کند باید بین سرمایه‌گذار - به عنوان کسی که با تامین مالی و اعتبارات در این عرصه به کسب و کار می‌پردازد - و سرمایه‌دار ارتباط برقرار شود. این صنعت جذابیت دارد و خیلی از سرمایه‌گذاران به دنبال فرصت برای نقش آفرینی در این عرصه هستند.

در واقع سیاست راه‌آهن هم این است که زمینه را برای سرمایه‌گذاری و بهتر نمودن شرایط کسب و کار فراهم کند. در تلاش هستیم تا سرمایه‌گذاران را با چنین نگاهی ترغیب کنیم وارد این صنعت شوند و سایر صنایع مانند واگن

که مطرح شد یکی از بخش‌های عمده نیز به این منحنی عرضه و تقاضا در طول سال بستگی دارد. وقتی ظرفیتی داریم برای عرضه این ظرفیت اگر قرار باشد که در کل سال تنها ۵-۶ ماه با تقاضای ۸۰-۸۵ درصد سیر کند و بقیه سال را یا متوقف باشد یا با ضریب ۵۰-۶۰ درصد سیر کند طبیعتاً یکی از نکات برگشت سرمایه‌گذاری در این‌جا خودش را نشان می‌دهد.

به اعتقاد من دولت باید در این زمینه‌ها برای رشد و پویایی صنعت یارانه اختصاص بدهد تا نقاط ضعف و کمبودهایی که مورد انتظار بخش سرمایه‌گذاری وجود دارد از این محل تامین شود از طرف دیگر مصرف کنندگان که مسافران هستند هم جاذبه سفر برای آن‌ها نیز فراهم شود.

مقوله دیگری که باید مورد توجه قرار گیرد موضوع زمان است که باید بستر و زیرساخت‌های آن فراهم باشد تا زمان سفر برای مسافرت‌هایی با قصد تجارت و کار کاهش یابد که البته این مقوله برای سفرهای خانوادگی و تفریحی صدق نمی‌کند. بنابراین امکانات و شرایط به گونه‌ای باید فراهم شود که سرمایه‌گذاری از منظر رضایت و تقاضای مصرف کننده نیز باید توجیه پذیر باشد.

صنوبری: اگر می‌جست را به دو بخش تقسیم کنیم یکی سرمایه‌گذار

صدیق پور: ظرفیت ساخت و ساز واگن مسافری به لحاظ تکنولوژی بالایی که دارد در کشور ما بسیار پایین است اگر منابع فراهم باشد زمانی که از سفارش دادن تا فراهم آمدن تسهیلات تا ساخت و ساز صورت بگیرد سه یا چهار سال این فرآیند به طول می‌انجامد و ما در این مدت نمی‌توانیم ظرفیت مورد انتظار راه‌آهن را برآورده و تامین کنیم و بتوانیم جذب مسافر نماییم.

لذا برای رسیدن به اهداف شرکت راه‌آهن که افزایش مسافر است و سهم آن را در این زمینه بالا ببرد طبیعتاً باید تصمیم دیگری گرفته شود، من فکر می‌کنم علاوه بر سیاست‌های حمایتی در بخش تولید که مورد نظر هست، بخش سهل الوصول و قابل دسترسی هم برای شرکت‌ها فراهم شود که بتوانند از واگن‌هایی که با استانداردهای تعریف شده و معیارهایی که UIC تعریف کرده است از واگن‌های موجودی که الان در اروپا سیر می‌کند و قابلیت استفاده در کشور ما را دارد، بتوانند به صورت تلفیقی وارد بکنند. به این جهت که سریع وارد مجموعه شود و بازدهی داشته باشد و بتوان از سرمایه

گذاری توجیه‌ها را بالاتر برد. مجموعه قوانینی در این حوزه در کشور وجود دارد که ما ملزم به رعایت آن هستیم، اگر آن قوانین هم به نحوی باشد که دست و پا گیر بوده ناچار به رعایت آن هستیم اگر این قوانین اجازه دهند، که نیازها با واردات تامین شود شرکت راه‌آهن جمهوری اسلا می مشکلی ندارد چون راه‌آهن خود را متولی بخش حمل و نقل می‌داند. اگر راه‌آهن توانایی حمایت در این طرح‌ها را داشته باشد برای رسیدن بخش خصوصی به مطلوبیت مورد نظر بنابراین اقدامات حمایتی خود را برای پوشش دادن این طرح‌ها انجام می‌دهد.

فروتین: یکی از مسائلی که در ارتباط با کیفیت است پایین بودن قیمت بلیت است، در حوزه بهره‌برداری و نرم افزاری ما مجموعه‌ای از مشکلات داریم که توجه ویژه راه‌آهن را نیاز دارد ما متناسب با افزایش هزینه‌های هر سال افزایش حداقل حقوق کارگری را داریم و در ابتدای هر سال افزایش هزینه‌های بازار را داریم. متأسفانه راه‌آهن هر سال این کار را با تاخیر برای ما انجام می‌دهد. این گپی که متاثر از کاهش

درآمدهای است همیشه موجود است و این مانعی است برای هم زمانی هزینه و درآمد برای رسیدن به کیفیت مطلوب و افزایشی که در این زمینه داشتیم برای پوشش هزینه‌ها بوده است نه ارتقا کیفیت.

موضوعات ارتقای کیفیت بر می‌گردد به زیرساخت‌ها و زیر بناها اگر شرکت‌های فعال درآمد مضاعف داشته باشند این را صرف بهینه و بهسازی نمودن ناوگان می‌کنند، من با واگن فرسوده ی ۴۰ ساله که هیچ امکانی برای رنگ آمیزی و نظافت و تعویض قطعاتش ندارم نمی‌توانم در زمینه کیفیت ارایه خدمات تضمینی داشته باشم ولی الزاماتی که در استانداردهای فنی و کیفی هست آن‌ها رعایت می‌شود.

شاید یک شبه نشود این مشکلات حل شود اما اگر این مشکلات یک گره یک گره حل شود امیدواریم که در آینده نزدیک بخش خصوصی دغدغه‌هایی که دارد و کم‌کم به نقطه هدف برسیم، اگر این نباشد کشور ضرر می‌کند هر چه قدر فکر و برنامه‌ریزی شود و به نتیجه نرسد مشکلات گسترده‌ای به وجود می‌آید.

پاسخگویی به مسافران؛ راه‌آهن پابخش خصوصی

مجید بابایی

در فضای کسب و کار آخرین حلقه ارایه خدمات بایستی پاسخگویی کمیت و کیفیت خدمات ارایه شده نیز باشد. درست است که برای ارایه یک خدمت مطابق با استانداردهای تعیین شده زنجیره‌ای از تامین‌کنندگان و خدمات‌رسانان دخیل هستند اما همواره وظیفه کنترل با آخرین ارایه‌کننده خدمت است. اوست که بایستی از تحقق کمی و کیفی استانداردهای



خدمات ندارند.

به نظر می‌رسد با وجود این شرایط مسافران نیز به مرور چنین برداشت نموده‌اند که برای طرح مشکلات خود سازمان مسول را راه‌آهن بدانند و لذا طرح مسایل از طریق شرکت حمل و نقل ره به جایی نخواهد برد. ادامه این وضعیت در بلندمدت به نفع بخش نیست و لازم است اقداماتی برای واگذاری مسولیت‌های بیشتر به بخش خصوصی و معرفی بهتر به مشتریان صورت گیرد. راه‌آهن به اندازه کافی دغدغه‌های امور حاکمیتی را دارد و پرداختن به امورات مسافری و وظیفه بخش خصوصی و شرکت‌های حمل و نقل است.

اشکال کار همین‌جا است که اختیارات قانونی به شرکت‌ها واگذار نشده و کسی که اختیاری ندارد پاسخگو هم نیست. اگر برخی اصلاحات ساختاری به مرور انجام گیرد هم دولت و مجلس و هم مشتریان به دنبال طرف اصلی که شرکت حمل و نقل است خواهند رفت. اختیارات فوق داده شود و سپس بخش خصوصی رودرروی مسافر قرار گیرد. اما نکته این‌جا است که آیا ظرفیت آماده این حرکت هستند. به نظر بنده هر دو طرف چنین آمادگی را ندارند. دولت آمادگی ندارد چون این‌ها را ابزار و اهرم مدیریت خود می‌داند. بخش خصوصی هم آمادگی ندارد چون به معنای واقعی خصوصی نیست و لذا دنبال دردرس جدید نمی‌شود. پس چه باید کرد؟ اگر این چنین پیش رویم پیامی را برای سرمایه‌گذاران واقعی بیرون از صنعت می‌فرستیم که این‌جا جای حساب و کتاب نیست. اینجا جای زیر سوال بردن حاکمیت نیست. اینجا برای انجام امورات بنگاه خود باید مرحله به مرحله کسب تکلیف‌نمایید.

اما از سوی دیگر ادامه وضعیت موجود هم اصلا به صلاح نیست. باید دولت پیش قدم شود و ابعاد واگذاری مسولیت‌ها را گسترش دهد. در این صورت هرگونه بهانه از بخش خصوصی هم گرفته می‌شود و به مرور در فرایند پاسخگویی قرار خواهند گرفت.

طبیعتا در فضای کسب و کار آخرین حلقه ارایه خدمات، بایستی پاسخگوی کمیت و کیفیت خدمات ارایه شده نیز باشد

در قطار و در نهایت ترک ایستگاه مقصد، مسافر بتواند ارزیابی مناسبی از خدمات شرکت مربوطه داشته باشد. در این‌صورت در سفرهای آتی و انتخاب نوع قطار این ارزیابی را به درستی به کار خواهد بست. بخش خصوصی هم چون می‌داند خدماتش به تفکیک و به نام خودش از سوی مشتری ثبت می‌شود لذا در پی رفع نارسایی‌ها و حفظ اعتبار و جایگاهش تلاش مضاعفی خواهد کرد. در وضعیت موجود در چرخه ارایه خدمات به مسافران در دو بخش مهم فروش بلیت و ارایه خدمات ایستگاهی نقش شرکت‌ها در ارتباط با مشتریان کم رنگ و در مقابل نقش اصلی را شرکت راه‌آهن دارا است. عملیات فروش بلیت در سامانه ای انجام می‌گیرد که راه‌آهن تدارک دیده است و عمدتا توسط عوامل خودش صورت می‌گیرد. البته اختیاراتی هم به شرکت‌ها داده شده است اما آن‌چه که واضح است واگذاری نقشی درجه دو به شرکت‌ها در حوزه فروش بلیت است. در داخل ایستگاه‌ها هم عمده خدمات پذیرش و کنترلر بلیط و هدایت مسافران بر عهده راه‌آهن است. به عبارتی مسافران در بدو ورود به محوطه ایستگاه ارتباط کلا می‌و تصویری لازم با شرکت خصوصی ارایه دهنده

کندی صورت می‌گیرد. بخشی از این عدم موفقیت را می‌توان به ساختار سلب روابط دولت و بخش خصوصی در بکارگیری مدل‌های بازرگانی مبتنی بر بازار دانست به نحوی که بخشی از توان شرکت‌های خصوصی را برای بهبود زیرساخت‌های خود گرفته است. اما این همه واقعیت نمی‌تواند باشد. بخشی از توان موجود نیز سهوا و یا عمدا به‌کار گرفته نمی‌شود. این بخش همان ارتباط مستقیم شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسافری با مشتریان است. در اذهان عمو می‌نام و اعتباری برای شرکت حمل و نقل منظور نمی‌شود و هرچه هست خوب یا بد، نام شرکت راه‌آهن برده می‌شود. درست است که راه‌آهن مسولیت بخشی از خدمات به مسافران را در روابط دوجانبه خود با شرکت‌ها متقبل شده اما گویا فراموش کرده‌ایم که در نهایت این شرکت حمل و نقل است که وظیفه جایجایی مسافران را برعهده دارد بلیت در اختیار مسافر قراردادی بین مسافر و شرکت حمل و نقل است و این شرکت حمل و نقل است که باید انتظارات خود را از خدمات دهندگان ثالث در قالب قراردادهای دوجانبه به طور شفاف مطرح و در قبال دریافت خدمات نامناسب تقاضای غرامت کند و البته مسولیت کل کار را نیز بپذیرد و به مسافران این اطمینان را بدهد که در قبال خدمات بی‌کیفیت پاسخگو خواهد بود. اما چرا این‌گونه شده است؟ آیا بخش خصوصی از ارتباط رودررو با مشتریان نگران است؟ آیا حاکمیت وظیفه خود می‌داند که مسولیت ارتباط با مسافران را برعهده گیرد؟ آیا ورود دولت به امر تصدی‌گری مسولیت را از دوش بخش خصوصی برداشته است؟ آیا چون دولت وظیفه نظارت بر عملکرد شرکت‌ها را دارد این امر به معنای پذیرفتن مسولیت پاسخگویی به مسافران است؟ شرایط موجود به گونه‌ای است که مسافران تفاوت مزیت‌ها و کیفیت خدمات ارایه شده از سوی شرکت‌ها را چندان درک نمی‌کنند. این تفاوت‌ها بایستی بنحوی بارز شود که از مرحله خرید بلیت، حضور در ایستگاه، حضور

مورد نظر مطمئن شود و اوست که باید در قبال خدمت نهایی که ارایه می‌شود تضمین لازم را بدهد. یک مثال ساده به روشن‌تر شدن موضوع کمک خواهد کرد. فرض کنیم که با یک شرکت ارایه سرویس اینترنتی قراردادی داریم. قرار است این خدمات با مشخصات توافق شده‌ای ارایه شود. هزینه این خدمات را هم به شرکت مزبور پرداخته‌ایم. آن شرکت هم متعاقبا قراردادهایی را با سرویس دهنده‌های اصلی نظیر شرکت مخابرات منعقد می‌کند. حال اگر در حین استفاده از خدمات مشکلاتی پیش آید نظیر قطعی شبکه و یا سرعت پایین، مشتری نهایی از چه کسی باید انتظار رفع مشکل و یا پرداخت غرامت را داشته باشد؟! ممکن است شرکت ارایه دهنده خدمات مشکلات را ناشی از اشکالات فنی در خدمات سازمان‌های ثالث بداند اما این امر نافی مسولیت او در قبال مشتریانش نخواهد بود و اگر فکری برای رفع مشکلات ننماید از گردونه رقابت حذف می‌شود.

از این دست مثال‌ها در دنیای کسب و کار بسیار است و همواره آخرین حلقه در ارایه خدمات مسولیت پاسخگویی به مشتریان را دارد. از منظر دیگر پاسخگویی و مسولیت‌پذیری جز لاینفک کسب و کار مبتنی بر رقابت است. بدون این مولفه اصولا رقابتی در کار نیست و در نتیجه خدمات بی‌کیفیت به مشتریانی ارایه می‌شود که کسی را هم برای پاسخگویی به خدمات بی‌کیفیت خود نمی‌بایند. بدون شک یکی از اهداف مهم خصوصی سازی در بخش ریلی کشور ارتقا کیفی خدمات بوده است. با گذشت ده سال از شروع خصوصی‌سازی در بخش مسافری ریلی انتظار می‌رفت به‌دلیل برخورداری آن‌ها از پویایی و چابکی بیشتر بتوانند علی‌رغم مشکلات زیربنایی ارتقا کیفی قابل ملاحظه‌ای را برای بخش به‌ارمغان آورند. با وجود اقداماتی که طی سالیان اخیر در این حوزه صورت گرفته اما نمی‌توان نمره خوبی در باب ارتقا کیفی به بخش مسافری داد و حداکثر می‌توان گفت روند بهبود با



اهم موضوعات و سرفصل های پیشنهادی کارگروه های تخصصی انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی (جهت طرح در جلسات هم اندیشی)

الف) جدول پیشنهادهای کارگروه لکوموتیو :

- ۱) اجرائی شدن طرح قطار کامل
- ۲) خصوصی سازی در بخش بهره برداری از طریق واگذاری ظرفیت یک دالان بار
- ۳) نحوه واگذاری لکوموتیوهای راه آهن به بخش خصوصی
- ۴) نحوه واگذاری دیپوهای تعمیراتی لکوموتیو به بخش خصوصی
- ۵) افزایش قطارهای برنامه ای

ب) جدول پیشنهادهای کارگروه مسافری:

- ۱) تعیین و یکسان سازی نوع خدمات و ارائه ی آن به مأمورین سیر و حرکت توسط بخش خصوصی
- ۲) تجدیدنظر در نحوه توزیع گراف بین شرکت های مالک
- ۳) اجرای یکسان سازی مقررات عمو می سیر و حرکت و تأکید به رعایت استانداردها و نیازهای تعمیر و نگهداری توسط پست های بازدید.
- ۴) فراهم آوردن امکانات و تسهیلات ایمنی در طول سیر و حرکت قطارها
- ۵) فراهم آوردن تسهیلات برای سیر قطارهای مسافری مطابق برنامه در راستای کاهش تاخیرات

ج) جدول پیشنهادهای کارگروه واگن های مخزن دار:

- ۱) افزایش عوامل ایمنی سیر و حرکت در راستای تحقق هر چه بیش تر مزایای حمل ریلی.
- ۲) یکسان سازی تعرفه حمل در تما می شبکه ریلی از جمله مناطق ویژه، ترانزیت و ... در جهت افزایش سهم حمل ریلی.
- ۳) تمهیدات برای کاهش سرقت قطعات و آلات ناقله واگن ها که در حال ازدیاد است.
- ۴) رعایت استانداردهای تعمیرات در پست های بازدید در جهت کاهش توقف واگن.
- ۵) فراهم سازی زمینه های لازم برای افزایش سرعت بازرگانی.
- ۶) انجام کلیه تعهدات راه آهن بر اساس مفاد مقررات حق دسترسی از جمله پرداخت خسارت ناشی از عدم سیر ۳۰۰ کیلومتر واگن ها.

د) جدول پیشنهادهای کارگروه فنی ، سیر و حرکت و ایمنی:

- ۱) سرقت قطعات واگن ها در ایستگاه های طول مسیر راه آهن که رو به افزایش است.
- ۲) بریدگی چرخ واگن ها بدلیل عدم توجه مأمورین سیر و حرکت که علاوه بر کاهش ایمنی موجب افزایش هزینه و عدم استفاده بهینه از واگن ها می شود.
- ۳) بعضاً باز کردن قطعات برخی از واگن ها توسط مأمورین ذی ربط و استفاده برای واگن های غیر مالک واگن.
- ۴) عدم اطلاع رسانی به موقع از تعمیری شدن واگن ها به مالکین واگن.

ه) جدول پیشنهادات کارگروه واگن های لبه بلند:

- ۱) اصلاح نظام تعیین حق دسترسی.
- ۲) اصلاح ساختار وصول حق دسترسی توسط راه آهن از شرکت‌های حمل و نقل ریلی.
- ۳) یکسان سازی نرخ حمل توسط شرکت‌های حمل و نقل ریلی برای صاحبان کالا (بارهای معدنی).
- ۴) توجه به گلوگاه‌ها و طراحی راهکارهای لازم جهت رفع آن‌ها (در رابطه با محل‌های تخلیه و بارگیری و استفاده از سامانه‌های خودکار) و در مسیرهای شبکه ریلی.
- ۵) بررسی و تعیین عوامل مؤثر در افزایش ایمنی سیر و حرکت و کاهش سوانح ریلی.
- ۶) بررسی راهکارهای مناسب جهت ترغیب صاحبان معادن در استان‌های مرکزی و غربی کشور به حمل ریلی محمولات خود.
- ۷) طراحی ساختار تعرفه شناور حمل ریلی به صورت تابعی از مسیر، نوع محموله، زمان و ...
- ۸) تدوین مقررات عمو می پیمان در سرفصل‌های:
 - راه آهن و شرکت‌های مالک واگن‌های باری.
 - راه آهن و شرکت‌های مالک واگن‌های مسافری.
 - راه آهن و شرکت‌های مالک لکوموتیو.
 - راه آهن و شرکت‌های تأمین کننده خدمات فنی و مهندسی.
 - راه آهن و شرکت‌های تأمین کننده و خدمات راهبری.
 - راه آهن و مشتریان سامانه حمل و نقل ریلی.
- ۹) بررسی راهکارهای اصلاح ساختار راه آهن با رویکرد واگذاری تصمیم‌گیری به بخش خصوصی.
- ۱۰) ایجاد شورای حل اختلافات راه آهن و شرکت‌های خصوصی با مشارکت انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی

و) جدول پیشنهادهای کارگروه لبه کوتاه:

- ۱) بررسی تشکیل نهاد تنظیم مقررات جهت بررسی مواردی از قبیل: قرارداد حق دسترسی، قرارداد تعمیرات، کنترل نرخ تعرفه، واگذاری به بخش خصوصی و ...
- ۲) ارزیابی توسعه سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی با توجه به دوره بازگشت سرمایه با بهره‌گیری از تسهیلات دولتی (وجوه اداره شده و صندوق توسعه ملی)
- ۳) تحقق سیر روزانه ۳۰۰ کیلومتر و افزایش سرعت بازرگانی و عدم دریافت حق پارکینگ تا تحقق آن‌ها
- ۴) راه‌اندازی قطار کامل توسط بخش خصوصی
- ۵) اعلام شرکت‌های تأمین کننده قطعات توسط راه آهن و حذف مراحل پیچیده تأییدیه گرفتن برای هر قطعه.
- ۶) دوخطه نمودن محورهای حساس و پر تردد مانند چادرملو، چغارت به حسن آباد
- ۷) برگزاری کلاس‌های آموزشی توسط راه آهن در زمینه‌های مختلف ریلی.
- ۸) واگذاری لکوموتیوهای راه آهن به بخش خصوصی
- ۹) واگذاری مدیریت تردد به بخش خصوصی.
- ۱۰) تخفیف ویژه در مسیر برگشت خالی واگن به منظور ۲سریار شدن واگن‌ها (مشابه جاده) جهت افزایش ظرفیت حمل ریلی.
- ۱۱) اعمال سیاست‌های تشویقی جهت احداث خطوط فرعی در مراکز صنعتی و تجاری
- ۱۲) لحاظ کردن هزینه‌های مازاد از قبیل کسری عدم تکمیل ظرفیت در واگن‌های لبه کوتاه و هزینه‌های باربندی و ... جهت کاهش حق دسترسی.
- ۱۳) توسعه دالان‌های ترانزیتی و رفع گلوگاه‌ها.
- ۱۴) برنامه ریزی جهت پایین آمدن عمر متوسط ناوگان.
- ۱۵) راه‌اندازی و افزایش قطارهای برنامه‌ای در محورهای مهم و مورد نیاز.
- ۱۶) ساماندهی تعمیرات واگن در حد استاندارد و ضمانت لازم و تعلیق یا لغو مجوز در صورت عدم رعایت موارد استاندارد.
- ۱۷) ساماندهی اخذ تأییدیه قطعات واگن‌های باری با توجه به اینکه در تأییدیه‌هایی که از طرف اداره کل واگن‌ها صادر میشود و هیچ‌گونه مسئولیتی را نپذیرفته و تمام مسئولیت‌ها را به عهده سازنده یا فروشنده مالک واگن قرار می‌دهد. لیکن دریافت همین تأییدیه نیز ماه‌ها به طول می‌انجامد.
- ۱۸) سیر واگن‌های لبه کوتاه در برخی از محورها در اولویت آخر قرار دارد. به خصوص در مسیر برگشت کانتینر خالی که موجب افزایش دموراژ کانتینر و ترانزیت تایم بالا می‌شود.
- ۱۹) بی توجهی مأمورین سیر و حرکت قطار و پست‌های بازدید به خصوص در رابطه با عدم آزادسازی ترمز که منجر به بریدگی چرخ می‌شود.
- ۲۰) ساماندهی سوانح در مواردی از قبیل:
 - سوانح کوچک مانند خروج واگن از خط که به مالک واگن اطلاع داده نمی‌شود.
 - اجازه تهیه عکس از واگن سانحه دیده به مالک واگن داده نمی‌شود. در صورتی که باید سریعاً برگه‌ی (۲۲۷۷) تکمیل و عکس سانحه به شرکت بیمه ارسال شود.

۲۱) توجه بیشتر تر مأمورین پست بازدید و برخورد مناسب در صورت سهل‌انگاری

- ۲۲) مکان‌یابی نقاط خسارت خیز و حادثه خیز (مانند افتادگی خط که موجب شکستگی فنر، گوشواره و حتی بوژی می‌شود) و رفع سریع آن‌ها.
- ۲۳) کمبود و عدم دسترسی به موقع و آسان به خط دوار و سیر مداوم با یک جهت که موجب سائیدگی و تیزی پروفیل چرخ به صورت یک طرفه می‌شود.

حسین عاشوری؛ در گفت و گو با دوماهنامه ندای ریلی:

نیمه از سنگ آهن توسط جاده حمل شده است



زمانی که یک تن بار با ریل جابه‌جا می‌شود مصرف یک به هفت نسبت به جاده دارد. در کشور ما با توجه به مشکلات جاده‌ای میزان حوادث نیز بیشتر است و ضریب ایمنی در ریل بیشتر است. نکته این است که در برنامه سوم، چهارم و پنجم به توسعه حمل و نقل ریلی تاکید می‌شود اما در زمان تخصیص بودجه؛ منابع مالی تامین نمی‌شود. از طرف دیگر ۹۰۰۰ کیلومتر کنگ زده می‌شود که بیشتر آن پنج تا پانزده درصد پیشرفت داشته‌اند. هم اکنون برای تکمیل شبکه ریلی به ۴۰ هزار میلیارد تومان منابع مالی نیاز است. طی سال‌های گذشته می‌دانستیم که باید شبکه ریلی توسعه یابد اما از نظر تخصیص منابع خوب عمل نکرده‌ایم.

در رابطه با خطوط فرعی قانون داریم که اگر کسی خط فرعی بسازد و به خطوط اصلی وصل کند باید زمین را تملک کند و در احداث آن طرح و نقشه را از راه‌آهن مجوز بگیرد و زیرساخت و روسازی را خود می‌تواند بسازد و راه‌آهن در عملیات روسازی می‌تواند مشارکت داشته باشد و از محل بهره‌برداری هزینه‌ها را مستهلک کند.

به علت کمبود منابع مالی، کمتر پیش آمد که راه‌آهن در احداث خطوط فرعی مشارکت کند. در سال ۱۳۹۲ تصمیماتی گرفته شد و امسال مصوباتی تهیه شد که راه‌آهن نقش مشارکتی خود را برای اتصال مراکز بارگیری به خطوط ریلی پررنگ‌تر کرده است. طی سال ۹۳ چندین مصوبه داریم از حد دو کیلومتر تا ۱۲۰ کیلومتر - که مورد اخیر مربوط به مجموعه سرمایه‌گذاری مدکو است - برای اتصال چند معدن و چند کارخانه فولادی به خطوط ریلی تقاضای احداث ۱۲۰ کیلومتر داشتند. از این طریق معدن و کارخانه فولادی را با خطوط فرعی به هم متصل می‌کنند. این کار به صورت مشارکتی انجام خواهد شد. از کارخانه‌های پتروشیمی، سیمان و فولاد نیز تقاضاهایی داشته‌ایم و درخواست آن‌ها تصویب شده و راه‌آهن در حوزه روسازی مشارکت می‌کند. در زمینه اتصال مراکز بار نهایت همکاری را خواهیم داشت.

عاشوری سپس به برخی از مشکلات در حوزه حمل بار در شبکه ریلی اشاره کرد و افزود: طی مذاکراتی که با ایمیدرو داشتیم گلايه‌های زیادی وجود داشت. بیشتر این گلايه‌ها مربوط به بارگیری بود که از کمبود امکانات ناشی می‌شود. هر کدام از معادن برنامه‌های خود را ارایه کرده‌اند. برخی قرار است ایستگاه جدید ایجاد کنند و یا به

شبکه حمل و نقل ریلی جایگاه برجسته‌ای در حمل محمولات معدنی دارد. منتهی بخش عمده مواد معدنی و فرآورده‌های آن توسط جاده حمل می‌شود و سهم ریل به دلایل متعدد مناسب جایگاه آن نیست. حسین عاشوری معاون سیر و حرکت و بهره‌برداری راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در گفت و گو با دوماهنامه ندای حمل و نقل ریلی در این باره گفت: سالانه حدود ۳۵ میلیون تن بار توسط ریل جابه‌جا می‌شود و اگر کل بار کشور را در نظر بگیریم حدود ۹ درصد باری است که در کشور جابه‌جا می‌شود اگر تن کیلومتر در نظر بگیریم راه‌آهن ۱۲ درصد جابه‌جایی بار کشور را در اختیار دارد.

از این ۹ درصد سهم شبکه ریلی در حمل بار؛ ۶۸ درصد آن مربوط به حمل مواد معدنی می‌شود. از معادن بزرگی از جمله چغارت، سنگان، چادرمو و ... به مقصد کارخانه‌های فولادی حمل شده است و بخشی هم برای صادرات است. اگر از نظر تناژی در نظر بگیریم در سال ۱۳۹۳ حدود نیمی از سنگ‌آهنی که به کارخانه‌های فولادی ارسال شده توسط جاده و حدود نیمی دیگر آن توسط ریل جابه‌جا شده است. در سال گذشته چون صادرات سنگ آهن زیاد بود سهم جاده بیشتر بود اما به علت افت قیمت آهن و کاهش بار صادراتی سهم ریل بیشتر شده است.

عاشوری افزود: برای این که بتوانیم در زمینه جابه‌جایی بار در حوزه مواد معدنی و محصولات فولادی نقش بیشتری داشته باشیم جلسات زیادی با مسئولان ایمیدرو و راه‌آهن برگزار کردیم. در مجموع ۹ جلسه برگزار شد، آخرین جلسه در معدن چغارت بود که مدیران کل راه‌آهن در مناطق بارهای معدنی و فولادی و مدیران بخش معدن و فولاد حضور داشتند که مسائل معدن به معدن و کارخانه به کارخانه بررسی شد. تلاش این است به هماهنگی بیشتر برای افزایش بهره‌وری ناوگان ریلی برسیم.

وی در پاسخ به این پرسش که تا چه اندازه زمینه برای مشارکت معادن جهت توسعه خطوط فرعی و اتصال آن به شبکه اصلی فراهم است گفت: هدف این است این خطوط بدون هزینه از منابع راه‌آهن و فقط با هزینه بخش خصوصی احداث شود.

معدنی که بدون خط ریلی احداث می‌شود مثل بچه ناقص است. نمونه داریم که معدن بدون اتصال ریلی افتتاح شده که این موضوع به اقتصاد ملی لطمه می‌زند.



مهیای ثبت افتخار

دیگری در سال ۹۴

هستیم

سعید رسولی

معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل جمهوری اسلا می ایران

واژه‌های بهار، نوروز و فرا رسیدن سال جدید همواره حامل پیام و بار معنایی دل انگیز عبور از سرما و سختی زمستان و رسیدن به نقطه عزیمت مجدد حیات و بالندگی و رویش و سرزندگی و نشاط است و در فرهنگ ایرانی اسلامی ما ایرانیان این دگرگونی طبیعت بهانه خوبی است برای دعا و درخواست از حضرت باری تعالی در ایجاد تغییر حال معنوی و رونق زندگی مان به بهترین حال و ایجاد تحول بنیادین در همه شئون حیات و رسیدن به سعادت و رستگاریست.

خانواده بزرگ راه‌آهن جمهوری اسلا می ایران نیز از این قاعده مستثنی نبوده و در طلیعه فرارسیدن سال جدید با عزم و اراده و همت بلند آحاد خدمتگزاران این صنعت عظیم و البته اتکال به ذات حضرت حق سال ۱۳۹۳ را در حالی به پایان می‌رساند که با عمل به رهنمود و فرامین رهبر عظیم الشان انقلاب تمام توان خود را معطوف آسیب شناسی علل عقب ماندگی و حرکت کند توسعه حمل و نقل ریلی، ایجاد بسترهای قانونی و شناسایی و تامین راهکارهای اجرایی و تامین مالی و ارتقاء بهره‌وری و استفاده حداکثری از ظرفیت‌های موجود، تدوین برنامه جامع توسعه حمل و نقل ریلی پرشتاب و عملیاتی، اطلاع رسانی و تلاش در جهت تبیین اهمیت توسعه این صنعت به‌ویژه از حیث صرفه جویی چشمگیر در مصرف سوخت، کاهش آمار و هزینه‌های تصادفات جاده‌ای، کاهش آلاینده‌های زیست محیطی و ارایه خدمت با کیفیت ایمن در عرصه حمل و نقل سبز شرایط را به گونه‌ای فراهم کرد که با آغاز بهار سال نو، فصل جدیدی را در تحول و تعالی جایگاه و نقش بی بدیل راه‌آهن در پهنه گسترده کشور عزیزمان و شریان‌ها و کریدورهای ترانزیت بین‌المللی رقم زده و با استعانت از پروردگار متعال سال جدید را به نقطه عطفی در تاریخ صنعت حمل و نقل ریلی کشور عزیزمان تبدیل نماید.

آری زحمتکشان و غیور مردان و بانوان بلندهمت عضو خانواده راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های حمل و نقل ریلی و صاحب‌نظران این عرصه که آهن، این نماد سرسختی و ایستادگی در مقابل تغییر را همچون موم در دستان توانای خود رام و به خدمت گرفته‌اند آماده‌تر از همیشه، مهیای ثبت افتخاری دیگر در دفتر افتخارات نظام مقدس جمهوری اسلامی هستند و صد البته ناگفته پیداست رسیدن به قله بلند ترسیم شده این شرکت برای سال ۱۳۹۴ ارتباط تنگاتنگی با ادامه حمایت و همراهی ارزشمند دولتمردان و نمایندگان دلسوز در خانه ملت داشته و رجاء واثق دارد.

به دلیل توجه خاص مقام معظم رهبری به توسعه حمل و نقل ریلی و اولویت ویژه این مهم در صدر برنامه‌های دولت تدبیر و امید و حمایت رییس جمهور عزیز از رشد کمی و کیفی این صنعت و اعتقاد راسخ مجلس شورای اسلا می به نقش و اهمیت توسعه حمل و نقل ریلی در توسعه کشور باشیم. سال ۱۳۹۴ شاهد موفقیت‌های چشمگیر این صنعت و شروع فصل جدیدی از رشد و شکوفائی همه جانبه در حمل و نقل ریلی کشور باشیم.

فکر احداث خطوط جدید هستند. برخی معادن هنوز به خطوط ریلی وصل نیستند و پیگیر هستیم که این اتفاق بیافتد.

معاون سیر و حرکت و بهره‌برداری راه‌آهن در ادامه به روند پرتغییر تقاضای بار از راه‌آهن اشاره کرد و گفت: طی سال‌های اخیر جریان بار مدام در حال تغییر است. زمانی صادرات رشد می‌کند که جریان بار از معادن افزایش می‌یابد و اخیراً قیمت ماده معدنی کاهش می‌یابد که مسیر بار تغییر می‌کند. جدیداً تقاضا به سمت آسیای میانه افزایش یافته است که باید طبق تغییرات برنامه‌ریزی‌های مناسب صورت بگیرد. با همکاران معدنی صحبت کردیم و تا افاق ۱۳۹۸ اطلاعاتی دریافت کردیم و بر اساس آن شروع به برنامه ریزی کردیم. به خصوص در شرق کشور معدن سنگان که نقش مهمی در افزایش تقاضای بار از طریق ریل خواهد داشت. به دنبال رفع گلوگاه‌ها و دوخطه کردن برخی از مسیرها هستیم. برنامه‌ریزی کرده‌ایم با ایجاد قطار برنامه‌ای زمان سیر را کاهش دهیم. قطارهای برنامه‌ای را برای برخی مسیرها مشخص کردیم و برای این که متعهد باشیم توافق نامه چهارجانبه‌ای امضا کردیم بین راه‌آهن، مالک واگن، معدن و کارخانه فولادی که زمان سیر تا حد امکان کاهش یابد. با این روش، امیدواریم میزان بهره‌وری از امکانات ریلی حداقل در حوزه بار معدنی افزایش یابد.

موضوع دیگر بحث تعرفه است که صاحب بار می‌گوید تعرفه بالا است و بخش قابل توجهی از مسیرها پنج تا بیست درصد گران‌تر است. تصمیم گرفتیم راه‌آهن سهم حق دسترسی خود را افزایش ندهد. هم در سال ۹۲ و هم ۹۳ افزایش ندادیم. حدود ۹ درصد رشد قیمت در ریل داشتیم اما این افزایش حدود ۱۷ درصد در بخش جاده‌ای بود. برای سال ۹۴ دیدگاه این است که افزایش حق دسترسی نداشته باشیم.



پرداخت مستقیم نداریم اما؛ معادلش تخفیف می‌دهیم

راه‌آهن به بخش خصوصی قول داده بود
که به ازای خرید هر واگن مبلغی پرداخت می‌کند اما به جای آن تخفیف داد

پویا مهرایی

بیش از یک سال است دولت جدید با رویکردی متفاوت موضوع حمل و نقل ریلی را دنبال می‌کند. اینکه توسعه شبکه ریلی یکی از سه یادگار حسن روحانی خواهد بود و یا خیر باید منتظر ماند و دید. وزیر راه و شهرسازی معتقد است در توسعه شبکه ریلی ابتدا باید «تغییر در انگاره‌ها» ایجاد کرد. اما به نظر می‌رسد چشم انداز پیشرو برای توسعه شبکه ریلی تا افاق ۱۴۰۴ اهدافی آرمان گرایانه و کمتر واقع‌بینانه باشد. به نظر می‌رسد در این چشم انداز محدودیت بودجه و نبود سرمایه‌گذاری مناسب بخش خصوصی در نظر گرفته نشده است و شاید بیش از آن که به بهره‌وری ناوگان موجود توجه شود به توسعه ناوگان توجه می‌شود. متأسفانه در دولت قبل طی هشت سال تنها آن ۳۰۰ کیلومتر معروف به خطوط ریلی افزوده شد و بار سنگین این رشد نیافتگی بر دوش این دولت افتاد. این موضوع و موارد دیگر بهانه‌ای شد برای گفت‌وگو با آقای مهندس سعید رسولی معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل راه‌آهن. یکی از مهم‌ترین دستاوردها در زمان وی، استفاده از ظرفیت بند «ق» تبصره ۲ قانون بودجه سال ۱۳۹۳ که در این رابطه موفق شدند، مصوبه شورای اقتصاد برای استفاده از ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار از اعتبار موضوع بند «ق» برای راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران را برای یک دوره ده ساله دریافت کنند. البته باید دید بخش خصوصی آیا به جای نقد، نسبه قبول خواهد کرد. در ادامه این گفت‌وگو خواهد آمد.

محور ششم: ایجاد منابع پایدار جهت توسعه ریلی از طریق:

- ایجاد ردیف جدید درآمد هزینه برای استفاده از عوارض سوخت (گازوییل) به منظور توسعه حمل و نقل ریلی
- استفاده از منابع حاصل از اجرای قانون هدفمند کردن یارانه‌ها
- ایجاد ردیف درآمد- هزینه تحت عنوان توسعه حمل و نقل ریلی از محل عوارض گمرکی به منظور جبران بخشی از کاهش درآمد شرکت بدلیل اعمال تخفیف در تعرفه حق دسترسی
- استفاده از ظرفیت «بندوق» برای دوره ده ساله ۱۴۰۳-۱۳۹۴
- استفاده از تسهیلات بانکی - از جمله منابع صندوق توسعه ملی،

شده و به‌زودی عملیات اجرایی آن آغاز خواهد شد و این شروع توسعه خطوط برقی خواهد بود.

- ایجاد خطوط پرسرعت مسافری که اخیراً کلنگ عملیات اجرایی قطار سریع تهران- قم - اصفهان توسط رییس جمهور به زمین زده شد و اثرات مثبت این اقدام را شاهد خواهیم بود.
- ایجاد سازمان و توسعه حمل و نقل حومه ای به منظور ارایه مطلوب به‌ویژه به ساکنین شهرهای اقماری و حومه شهرهای بزرگ
- رسیدگی به وضعیت راه‌آهن در مناطق شهری از جمله بهسازی و زیباسازی ورودی شهرها - بهسازی و توسعه ایستگاههای راه‌آهن و ...
- محور چهارم: ایمن سازی بیشتر

اصل و سود تسهیلات دریافتی بخش خصوصی برای سرمایه گذاری در حمل و نقل ریلی نزد بانک‌ها

- تهیه بسته‌های حمایتی برای سرمایه گذاری بخش خصوصی
- استفاده از ظرفیت بند «ق» تبصره ۲ قانون بودجه سال ۱۳۹۳ که در این رابطه خوشبختانه موفق شدیم، مصوبه شورای اقتصاد برای استفاده از ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار از اعتبار موضوع بند «ق» برای راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در یک دوره ده ساله دریافت کنیم.
- استفاده از ظرفیت‌های صندوق توسعه ملی - وجوه اداره شده و ... برای ارایه تسهیلات مناسب و ارزان قیمت به متقاضیان سرمایه گذاری در صنعت حمل و نقل ریلی

مهم‌ترین رؤوس برنامه‌های معاونت برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل را برای سال ۱۳۹۴ تشریح نمایم. با توجه به این که حدود یک سال است معاونت برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل را تحویل گرفتید، عملکرد این معاونت را در سال ۱۳۹۳ چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در این مدت علاوه بر اداره امور جاری و ایجاد تغییرات لازم و ضروری در فرایندها و ساختار دفاتر زیرمجموعه به‌ویژه اصلاح نظام بودجه‌ریزی ستاد و مناطق، برنامه توسعه حمل و نقل ریلی را برای دوره ۸ ساله ۱۳۹۳ لغایت ۱۴۰۰ بازنگری دقیق و با هماهنگی حوزه معاونت‌های ذریبط بشکل عملیاتی تنظیم و تدوین نموده و تلاش بسیار زیادی برای تامین منابع مورد نیاز این برنامه و ایجاد ظرفیت‌های قانونی بعمل آمد.



موفقیت برنامه توسعه راه‌آهن وابسته به تامین منابع مورد نیاز آن است. این منابع باید دست یافتنی و واقعی باشند. بنابراین لازم بود اسناد پشتیبانی برای این برنامه تنظیم و تهیه بشود به گونه‌ای که جزییات اهداف مشخص و برای هر بخش از برنامه‌ها منابع متناسب با آن در نظر گرفته شود و برای تحقق این منابع اقدامات لازم به‌عمل می‌آید که می‌توان گفت عمده تلاش این معاونت در سال جاری معطوف تامین منابع پایدار و واقعی در قالب اعتبارات مندرج در بودجه استفاده از ظرفیت تسهیلات و حمایت‌های دولت از سرمایه گذاری بخش خصوصی و سایر موارد بوده است که رؤوس این اهداف و برنامه‌ها به این شرح است.

مجموع اقدامات مورد نظر در برنامه هشت ساله توسعه راه‌آهن در قالب هفت محور بدین شرح تنظیم شده است:

محور اول: عوامل اقتصادی کردن فعالیت ریلی برای بخش خصوصی از طریق

- کاهش و تخفیف تعرفه حق دسترسی
- اخذ اجازه قانونی برای تضمین

وجوه اداره شده و ...

محور هفتم: رفع موانع مالی موجود راه‌آهن و بدهی‌های آن به سیستم بانکی

- استفاده از ظرفیت ماده ۲۶ قانون رفع موانع تولید با توجه به این‌که هزینه کرد تسهیلات دریافتی شرکت راه‌آهن در طرح‌های عمرانی که در مالکیت دولت هستند، علی‌الاصول بدهی‌هایی که بانک‌ها به حساب شرکت راه‌آهن منظور کرده‌اند، عملاً متعلق به دولت بوده و دولت برای موارد مشابه در لایحه رفع موانع تولید این مهم را به مجلس پیشنهاد و خوشبختانه این ماده در مجلس به تصویب رسید بنابراین بر اساس این ماده با تصویب هیات

راه‌آهن از طریق

- بازسازی خطوط با عمر بیش از ۵۰ سال
- نصب سیستم ATC در تمام کشور این سیستم خطای انسانی را پوشش داده و ضریب ایمنی سیر را بسیار افزایش می‌دهد و در سال جاری محور تهران - مشهد کاملاً به این سیستم مجهز شده است و سایر محورها نیز به‌سرعت تحت پوشش کامل قرار خواهند گرفت.
- محور پنجم: توسعه خطوط جدید
- با توجه به منابع محدود در بودجه برای اجرای طرح‌های جدید تلاش داریم اولویت به خطوط با اهمیت و توسعه دهنده ظرفیت شبکه اختصاص یابد.

محور دوم: بهره‌برداری کامل از پتانسیل‌های موجود راه‌آهن از طریق:

- افزایش حمل بار در شبکه موجود
- توسعه ترانزیت
- توسعه خطوط فرعی و اتصال معادن و صنایع فولاد
- رشد حمل بار از بنادر بویژه حمل کالاهای اساسی
- دو خطه کردن و رفع گلوگاه‌ها
- تراک بندی و افزایش ظرفیت
- محور سوم: تغییر چهره راه‌آهن از طریق:
- برقی کردن خطوط: در این زمینه خوشبختانه قرارداد تجاری و کلیه اقدامات قانونی برقی کردن تهران - مشهد در سال ۱۳۹۳ انجام

وزیران مجموع بدهی‌های مزبور از عهده راه‌آهن برداشته خواهد شد.

چشم انداز پیشرو برای افق ۱۴۰۴ را برای شبکه ریلی چگونه ارزیابی می‌کنید؟ و آیا اهداف در نظر گرفته شده آرمان‌گرایانه و غیر واقعی نیست؟ محدودیت بودجه آیا در نظر گرفته شده است؟

باتوجه به عقب ماندگی تاریخی در این بخش و لزوم انجام سرمایه‌گذاری کلان برای توسعه حمل و نقل ریلی به طور قطع بدون بسیج تمام امکانات و منابع و انجام حمایت‌های لازم به مورد نظر نمی‌رسیم. لذا انتظار داریم همه امکانات و حمایت‌ها بسیج شود تا تحول در توسعه حمل و نقلی محقق شود و مطمئنیم با حمایت‌های دولت و مجلس در طول سال‌های اجرای برنامه اهداف مورد نظر محقق می‌شود، البته شاید کامل به نقاط هدف‌گذاری شده دست پیدا نکنیم، اما فاصله زیادی هم نخواهیم داشت.

شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به بخش خصوصی وعده داده بود که به خریداران واگن مسافری به ازای هر واگن مبلغ یک میلیارد تومان پرداخت می‌کند و به خریداران واگن باری اگر موجب افزایش حمل بار توسط شبکه ریلی شود سه تا پنج سال از پرداخت حق دسترسی معاف خواهند شد و به ازای هر واگن مبلغ صد میلیون تومان دریافت خواهند کرد. چرا این وعده‌ها محقق نشد؟ برخی از خریداران واگن از عدم تحقق وعده‌ها ناراحت هستند.

کسانی که به روال وضع قوانین و مقررات آشنایی دارند، می‌دانند زمانی که موضوعی برای درج در قوانین یا مقررات مطرح می‌شود؛ ابتدا صرف یک ایده و پیشنهاد است و باید در قالب طرح یا لایحه‌ای در مجلس تصویب شود یا در مراجع صاحب صلاحیت مانند دولت یا هیات مدیره شرکت‌ها حسب مورد به تصویب برسد تا ضمانت اجرایی

پیدا کند. ما فکر می‌کنیم چون حجم سرمایه‌گذاری برای تامین ناوگان بسیار بالا است باید حمایت‌هایی انجام بدهیم تا متقاضیان اطمینان حاصل کنند و مراجعه کنند. لذا از محل تعرفه حق دسترسی معادل ارقام فوق تخفیف در نظر گرفته شده تا سرمایه‌گذاران رغبت ورود به این بخش داشته باشند بنابراین به شکلی که در سولاتان مطرح کردید پرداخت مستقیم اتفاق نمی‌افتد اما معادل همین ارقام به سرمایه‌گذاران تخفیف تعلق خواهد گرفت است.

آیا برنامه‌ای برای ورود سرمایه‌گذار خارجی برای سرمایه‌گذاری در بخش ریلی در نظر دارید؟ آیا شرکت خارجی هم اکنون برای سرمایه‌گذاری ابراز تمایل کرده است؟

بله. همان‌گونه که مستحضر هستید معاونت و سازمانی در وزارت امور اقتصادی و دارایی وجود دارد که وظیفه اصلی آن جلب سرمایه‌گذاری خارجی است و اگر سرمایه‌گذاران خارجی طبق قوانین و مقررات ما عمل کنند، بی‌تردید از آن ظرفیت‌ها استفاده خواهیم کرد. در این مورد زیاد متقاضی مراجعه می‌کند که طبق روال قانونی مراحل را باید طی کنند. به عنوان مثال برقی کردن تهران مشهود که کنسرسیوم ایرانی چینی عهده‌دار انجام آن شده است.

آیا فکر نمی‌کنید با این شرایط سرمایه‌گذار تمایلی به سرمایه‌گذاری نخواهد داشت. دستکم سرمایه‌گذار خارجی نیاز دارد که از بانک مرکزی تضمینی داشته باشد.

برای برقی کردن تهران -مشهد طرح را در شورای اقتصاد مصوب کردیم و قرار شده طرف چینی فاینانس آن را تامین کند و بانک مرکزی حمایت لازم را انجام دهد لذا تضمین‌های قانونی لازم برای انجام این پروژه را از مراجع ذیربط دریافت و کاملاً مراحل قانونی آن در کوتاه‌ترین زمان ممکن انجام شده است. بنابراین انتظار می‌رود در

اجرای طرح با مشکلی مواجه نباشیم و طبق زمانبندی کار به انجام خواهد رسید.

انتقال بار از مسیر اینچه برون به گرگان -تهران- بندرعباس به ویژه با توجه به شیب مسیری و وجود پل ورسک اقتصادی نیست. آیا در راه‌آهن مسیری جایگزینی در نظر دارید؟ به عنوان مثال برنامه‌ای برای اتصال گرگان به دامغان در نظر دارید؟ یا باید حجم انتقال بار از حدی بالاتر باشد تا این طرح اجرایی شود؟ آیا اطلاع دارید این مسیر کی به بهره‌برداری می‌رسد؟

طرف ترکمن حجمی را برای انتقال بار از طریق اینچه برون عنوان کرده که البته به مرور اتفاق می‌افتد. بدیهی است باید وضعیت شبکه را بررسی کنیم و براساس تقاضا مسیرها را مناسب سازی کنیم که هم اقتصادی باشد و هم موجب جلب اطمینان صاحبان کالا شود. ما قصد داریم برای این‌گونه موارد قطارهای برنامه‌ای راه‌اندازی کنیم این هدف ایده‌آل ما است. در مورد این محور حتماً محور بهینه در اولویت است و از الان برنامه‌ریزی‌های لازم را انجام می‌دهیم.

در رابطه با نقش راه‌آهن و بنادر خشک آیا فکر می‌کنید بنادر خشک می‌توانند در توسعه خطوط ریلی نقش داشته باشند یا بالعکس آیا شبکه ریلی در توسعه بنادر خشک موثر است؟ حتماً به این صورت است. توسعه بنادر خشک در دستور کار راه‌آهن قرار دارد. در این رابطه و به‌عنوان مثال خوشبختانه جلساتی با سازمان کشتیرانی داشته‌ایم و به موجب آن تفاهم‌نامه‌ای بین راه‌آهن و کشتیرانی جمهوری اسلامی مبادله شده تا در منطقه آپرین که جزو املاک راه‌آهن است ما یک منطقه‌ای را به عنوان بندر خشک در اختیار کشتیرانی قرار دهیم و در قالب قراردادی بصورت BOT سرمایه‌گذاری لازم را برای ایجاد بندر خشک انجام خواهد داد و تاسیسات مربوطه را نصب خواهد کرد و با استقرار گمرک نیز در این

منطقه بخش خصوصی حتماً تمایل خواهد داشت که از این مسیر بار خود را جابه‌جا کند و انشالله... جزو نمونه‌های موفق خواهد بود.

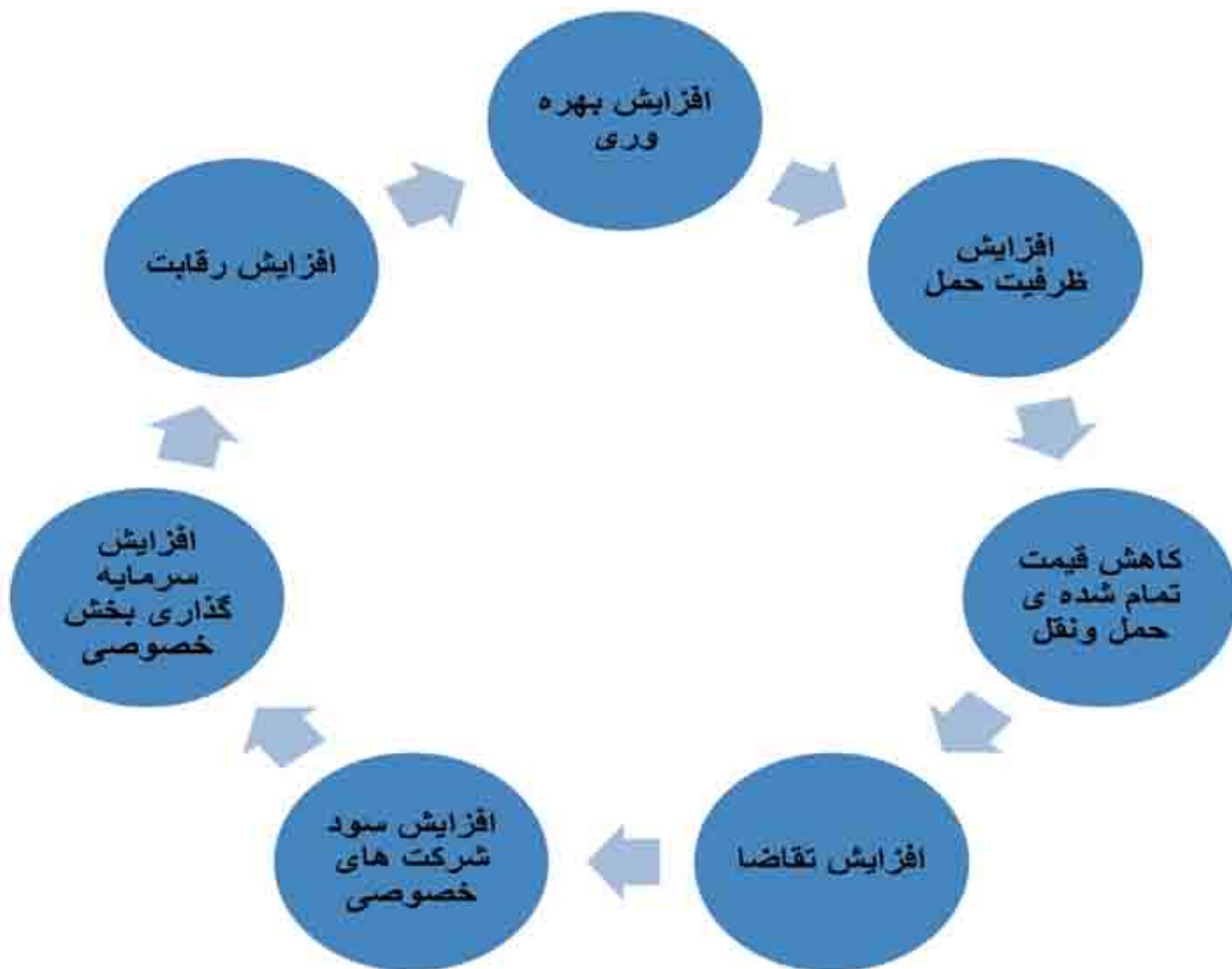
با توجه به سقوط شدید قیمت نفت طی ماه‌های اخیر تاثیر آن را بر روی پروژه‌های عمرانی راه‌آهن به خصوص پروژه‌های نیمه تمام، چگونه ارزیابی می‌کنید؟ چه راهکارهایی در دستور کار دارید؟ در چنین شرایطی برنامه‌ریزی آن معاونت چه سرنوشتی پیدا می‌کند؟

بالاخره بخش قابل توجهی از منابع بودجه‌ای، از محل فروش نفت تامین می‌شود و اثر هر کاهش درآمدی را در اجرای بودجه می‌بینیم باید دید اثر مستقیم کاهش قیمت نفت چقدر و اثر روانی آن چقدر خواهد بود. به ازای هر دلار کاهش قیمت نفت حدود هزار میلیارد تومان بر بودجه کشور اثر کاهشی خواهد داشت. امیدوار هستیم با اتفاقات پیش رو این کاهش قیمت جبران شود. اما متأسفانه عدم تحقق بودجه همواره چهره خود را در کاهش بودجه عمرانی نشان می‌دهد.

اگر قیمت نفت به این صورت باشد و تحریم‌ها نیز مانع ورود پول فروش نفت به کشور باشد ممکن است با یک کاهش منابعی مواجه باشیم. بنده و همکارانم در راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با حمایت مدیر عامل سعی داریم با جلب همکاری بخش خصوصی به اهداف طرح‌های عمرانی خود برسیم و اثرات این کاهش درآمدها را به حداقل برسانیم.

آیا فکر می‌کنید در راه‌آهن تغییر نگاه و «تغییر انگاره» وجود دارد؟

فکر می‌کنم پاسخ این سوال را به‌طور کامل در بخش‌های گذشته و در توضیح برنامه هشت ساله توسعه حمل و نقل ریلی بیان کردم. حمل و نقل ریلی امروز یک انتخاب نیست و به‌عنوان یک ضرورت باید به آن نگاه کرد پس باید همه امکانات را بسیج کنیم. امیدواریم شاهد یک انقلاب در حمل و نقل ریلی باشیم.



نقش سرمایه گذاری بخش خصوصی کشور در افزایش بهره‌وری حمل و نقل ریل

را از یاد نبرده و همواره برای آن برنامه‌ریزی‌های بلند مدت داشته‌اند. موفقیت اقتصاد هر کشوری وابستگی زیادی به بهره‌وری سامانه حمل و نقل آن کشور دارد. از سوی دیگر به دلیل مزایای بسیار حمل و نقل ریلی، قوانین بالادستی متعددی برای افزایش سهم ریلی در کشور ایران وضع شده است. از مزایای توسعه حمل و نقل ریلی درون و برون شهری و حومه ای می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- کاهش انتشار گازهای گل‌خانه‌ای حاصل از حمل و نقل و در نتیجه آلودگی و گرم شدن زمین
- کاهش مصرف انرژی‌های تجدیدناپذیر به ویژه سنگ‌واره‌ای
- توجه به نقش جهانی یا بین‌المللی کشور از منظر حمل و نقل عبوری و جهانی سازی

ناوگان موجود است. در این گزارش با استفاده از تجربیات کشورهای پیشرفته، نقش بخش خصوصی کشور در افزایش بهره‌وری حمل و نقل ریلی و همچنین تاثیر افزایش بهره‌وری راه‌آهن در جذب سرمایه‌های بخش خصوصی به سوی آن بررسی می‌شود. این مقاله برگرفته از بخشی از پژوهش کارشناسان کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و گمرک اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی ایران است.

نقش بخش خصوصی در حمل و نقل ریلی کشورهای پیشرفته

با توجه به این که بهره‌وری در حمل و نقل همواره ملاکی برای پیشرفت صنعتی محسوب می‌شده است، کشورهای پویا، بهبود شرایط بهره‌وری

کارایی حمل و نقل ریلی ضروری است. به عبارتی بالا بودن سهم هزینه‌های حمل و نقل از قیمت تمام شده محصولات تولیدی و خدماتی، ضرورت توجه ویژه به افزایش بهره‌وری در حوزه حمل و نقل را نشان می‌دهد. موضوعی که در اغلب موارد با بهره‌مندی از برنامه‌ریزی مناسب قابل دستیابی بوده و نیازی به انجام هزینه‌های هنگفت ندارد. وجود بهره‌وری مناسب در حمل و نقل ریلی باعث ورود سرمایه‌های بخش غیردولتی به دلیل افزایش بازدهی سرمایه نیز خواهد شد. از طرفی ورود بخش خصوصی در این بخش باید موجب افزایش رقابت و همچنین بهره‌وری در این بخش بشود. اما آمار نشان می‌دهد، یکی از مشکلات مهم بخش حمل و نقل ریلی کشور بهره‌وری آن به ویژه بهره‌وری در استفاده از

بهره‌وری به عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل پیشرفت کشورها، به معنی استفاده بهتر و بیش‌تر از امکانات موجود است. بر این اساس، بهره‌وری نشان دهنده تفکر، نوآوری و مدیریت مطلوب در سازمان‌ها و کشورها خواهد بود. با توجه به محدودیت منابع، رقابت مضاعف، حفاظت از منابع، پایداری توسعه، ضرورت بهبود مستمر و استفاده حداکثری از منابع در اختیار، قانون برنامه پنجم توسعه ی کشور نیز ارتقاء سهم بهره‌وری در رشد اقتصادی به یک سوم را در پایان برنامه ضروری دانسته است. افزایش بهره‌وری در حمل و نقل نیز موجب افزایش سرعت و قابلیت اطمینان سفر، و همچنین کاهش هزینه، زمان و خطرندگی آن خواهد شد. بهره‌وری در حوزه جریان کالا بسیار حائز اهمیت بوده و از این جهت توجه به

اهمیت امنیتی راه آهن و انسجام و ایجاد یکپارچگی در امور دفاعی
 رسیدن به تردد روان (در مقایسه با وضعیت موجود شهرهای ایران)
 حمل و نقل انبوه بار و مسافر
 ایمنی و رفاه بالا
 اشغال کم تر زمین
 هزینه تعمیر و نگهداری کم تر
 کاهش مصرف انرژی
 کاهش بیماری های جسمی و روانی
 افزایش ضریب ایمنی فنی و امنیت محیطی
 ایمنی و ثبات در شرایط آب و هوایی مختلف
 قابلیت افزایش و بهبود مدیریت، آموزش و فناوری
 رشد ارتباطات و توسعه قابل توجه مناطق حومه این خطوط
 کاهش فاصله زمانی مناطق پیرامونی شهرهای بزرگ و کاهش تراکم کاری و اقامتی کلان شهرها
 افزایش تقاضای اقامت و تجارت و خدمات در حومه این خطوط
 افزایش اشتغال اهالی و کاربری اراضی و اماکن پیرامون آن و کاهش فقر و محرومیت این مناطق
 کاهش امکان استفاده از خودروهای شخصی و به تبع آن کاهش سوانح و آلودگی های زیست محیطی در جاده ها، کلان شهرها و حومه آن ها
 اما علی رغم وضع قوانین بالادستی متعدد در راستای افزایش سهم ریلی، مدیریت حمل و نقل در ایران از گذشته کاملاً منفعلانه در مقابل کاهش سهم این شیوه ی حمل و نقل عمل کرده است. با وجود مزایای یاد شده و قوانین وضع شده، سهم حمل و نقل ریلی در کشور ایران در سال های گذشته دائماً در حال کاهش بوده است. برای برخورداری کشور از منافع اشاره شده، یکی از راهکارهای افزایش سهم راه آهن از حمل بار کشور، پر رنگ تر شدن مشارکت بخش خصوصی در این شیوه است. اما حضور بخش خصوصی در این عرصه چه الزاماتی دارد؟ چگونه تمایل بخش خصوصی برای حضور در این بخش افزایش خواهد یافت؟
 روشن است که رفع تبعیض بین هزینه های بهره برداری از شبکه ریلی و جاده ای یکی از مهم ترین راهکارهای

حضور بیش تر بخش خصوصی در بخش ریلی خواهد بود. همچنین سوخت ارزان و عدم جبران خسارت های زیست محیطی، منجر به ایجاد مزیت نسبی برای حمل جاده ای شده است. اما در این گزارش موضوع اصلی، افزایش بهره وری حمل و نقل ریلی است. موضوعی که می تواند هزینه های این شیوه از حمل و نقل را کاهش داده و بازده سرمایه را در آن افزایش دهد.
 استفاده از تجربیات و الگوهای سایر کشورها و سازمان های مشابه، به شرط بو می سازی آن ها برای ارائه ی راهکارهای حل مشکلات کشور، ضروری اند. ضمن این که مشکلات فعلی راه آهن ایران در حوزه ی بهره وری را تقریباً تماماً راه آهن های پیشرفته ی فعلی دنیا، پشت سر گذاشته اند. برای مثال می توان به شرایط چند دهه ی گذشته ی راه آهن آمریکا اشاره کرد. سی سال از زمان مقررات زدایی در صنعت حمل و نقل آمریکا می گذرد. صنعت ریلی آمریکا در دهه های گذشته تغییرات زیادی چون افزایش تردد، کاهش تعرفه ها و تغییرات فیزیکی فراوان، داشته است.

په ره وری در راه آهن آمریکا

در اواخر دهه ی ۱۹۷۰ قوانین زیاد و مخرب باعث شده بود که ورشکست شدن شرکت های ریلی آمریکا معمولی بشود. اما راه آهن آمریکا از سال ۱۹۸۱ تا ۲۰۱۱ با وجود افزایش قیمت ها و تورم، نرخ تعرفه های خود را نیز به شدت کاهش داده است. عامل اصلی این موضوع، ارتقاء بهره وری در بخش ریلی حمل و نقل بار بوده است. میزان رشد بهره وری در بخش ریلی آمریکا طی سال های ۱۹۸۷ تا ۱۹۹۹ (۱۲ سال) قریب به ۴۸ درصد بوده است. با

جدول ۱

نتایج	خصوصی سازی در راه آهن آمریکا
تا قبل از سال ۱۹۸۰ صاحبان خطوط کم تر از نصف یک قطار باری را در تملک خود داشتند. ولی از آن به بعد جای آن ها با شرکت های بزرگ عوض شد.	خصوصی سازی به همراه نظارت و تعدیل شرکت های ریلی توسط دولت
	تعیین قیمت توسط خود شرکت ها
	تلاش شرکت ها به منظور افزایش بهره وری فعالیت هایشان و ایجاد رضایت در مشتریان بیش تر با قیمت های کم تر
افزایش بارگیری ها از ۲۲،۲ میلیون در سال ۱۹۸۰ تا ۳۰،۶ میلیون در سال ۲۰۰۸	تمایل شرکت ها با سرمایه های خصوصی بیشتر و افزایش ناوگان ریلی

و تعداد خطوط داخلی ایستگاه ها به منظور کاهش زمان سفر بوده است. در جدول ۲ عوامل دیگر موثر در بهره وری حمل و نقل ریلی آمریکا به همراه نتایج آن ها دسته بندی شده است [۱۵].
 در حال حاضر راه آهن آمریکا یکی از مقرون به صرفه ترین راه آهن های دنیاست. متوسط نرخ راه آهن آمریکا کم ترین نرخ در دنیا، کم تر از چین و روسیه و کمتر از نصف بزرگ ترین کشورهای اروپاست. این راه آهن سالانه میلیارد ها دلار به نفع مصرف کنندگان آمریکایی صرفه جویی دارد. در حال حاضر منابع با بهره وری بالاتری مصرف شده و هزینه ها را کاهش می دهند. این وضعیت می تواند موجب فضای رقابتی، کار بیشتر و اقتصادی قوی تر بشود.

بهره وری در راه آهن بریتانیا

در مجموع اکثر مطالعات نشان می دهد که ایجاد ساختارهای مناسب برای خصوصی سازی راه آهن ها و افزایش رقابت در صنعت ریلی، باعث افزایش کارایی می شود [۲]. اما بررسی تجربه کشور بریتانیا به منظور خصوصی سازی صحیح در حمل و نقل به ویژه در ابعاد ایمنی ضروری است. زیرا خصوصی سازی به شیوه ای نادرست در این کشور باعث خدشه دار شدن حمل و نقل ریلی و همچنین بخش خصوصی در این کشور شد. بعد از جنگ جهانی دوم و در سال ۱۹۴۸ با ادغام چهار شرکت بزرگ ریلی موجود در بریتانیا و تبدیل آن ها به شرکت دولتی بریتش ریل فصل جدیدی برای صنعت ریلی بریتانیا آغاز شد. این شرکت با این که نهاد محسوب می شد ولی در شش منطقه به طور جداگانه فعالیت می کرد. در نیمه دهه ۵۰ میلادی نیز نسل جدیدی از قطارهای دیزلی و الکتریکی

به صنعت ریلی معرفی شدند. اما آن طور که انتظار می‌رفت سهم ریل از حمل و نقل افزایش نیافت. به همین منظور و در راستای افزایش سود آوری، تصمیم به افزایش بهره‌وری در راه‌آهن گرفته شد. این کار در نیمه دهه ۶۰ میلادی و با کوچک کردن شبکه ریلی به منظور شکل دهی مجدد کل شبکه آغاز شد. خطوط شاخه‌ای بسیاری به دلیل اقتصادی نبودن مسدود شدند و تردد مسافری زیادی در خطوط اصلی از بین برده شد. خطوط اصلی بار تنها برای سرمایه‌گذاری‌های بزرگ و بلند مدت مورد استفاده قرار گرفتند. در دهه ۷۰ با معرفی قطارهای پر سرعت بین شهری مسافری نیز دوباره با ریل آشتی کردند. تجربه‌ی خصوصی سازی در این کشور در ابتدا چندان خوشایند نبود زیرا بعد از خصوصی سازی، چهره حمل و نقل ریلی در بریتانیا بر اثر تعداد زیادی حوادث ریلی خدشه دار شد و سازمان‌های دولتی را مجبور کرد که حدود ۱۲۰۰ خطر غیر مترقبه را برای شرکت‌های ریلی تعریف کنند. البته این قوانین موجب شد در سال ۲۰۱۳ راه‌آهن بریتانیا امن ترین راه‌آهن اروپا لقب بگیرد.

ساختار راه‌آهن در کشورهای پیشرفته

راه‌آهن‌ها همواره از طریق نوع قانون گذاری‌های حاکمیت و دولت تحت تاثیر بوده اند. از این روست که ارائه دید صحیح به حاکمیت در هنگام قانون گذاری همواره به پیشرفت این سامانه‌ها کمک شایان کرده است. قانون گذاران باید توجه داشته باشند که یکی از مهم ترین مسائلی که توسط قوانین مشخص شده و بر بهره‌وری تاثیر مستقیم دارند، ساختار راه‌آهن در هر کشوری است. انتخاب نوع مناسب ساختار راه‌آهن با توجه به اهداف و برنامه‌های هر کشور تعیین می‌شود و در بهبود شرایط آن بسیار ضروری است. هر کشور باید نوع صحیح ساختار سازمانی راه‌آهن را با توجه به شرایطش انتخاب نموده و به رفع قوانین قدیمی به منظور شرکت بیشتر بخش‌های خصوصی اقدام کند. پیاده سازی صحیح مدل انتخاب شده‌ی هر کشور (مثلاً خصوصی سازی ناوگان در راه‌آهن

ایران) نیز بسیار ضروری است. یکی از مسائل راه‌آهن ایران، ایجاد شرکت‌های نیمه خصوصی به جای خصوصی می‌باشد که حاصل عدم پیاده سازی صحیح سیاست خصوصی سازی است. همواره افزایش رقابت در یک حوزه در کاهش قیمت‌ها و افزایش کیفیت خدمات رسانی موثر است. نقش مستقیم دولت در عملیات مرتبط با راه‌آهن از مهمترین عوامل تاثیر گذار در بازار رقابت است. دولت به عنوان یکی از رقابت کننده‌ها در این بازار می‌تواند قوانین را به نحوی به نفع خود تنظیم کند که بازار رقابت به کلی از حالت عادی خود خارج شود. در شرایطی که شرکت‌های نیمه خصوصی نیز به جود بیایند تا حد بسیار زیادی همین حالت پیش خواهد آمد. اما در مقابل دولت بی طرف در یک راه‌آهن خصوصی به عنوان عاملی برای نظارت بر ایمنی و مرجعی برای شاکیان و ناراضیان عمل می‌کند. در جدول ۳ نقش برخی دولت‌ها در عملیات‌های راه‌آهنی مشاهده می‌شود. همان طور که در این جدول

مشاهده می‌شود، کشورها نقش خود را در عملیات‌های راه‌آهن مشخص کرده اند. دولت آمریکا تنها در مقررات مربوط به ایمنی دخالت دارد و کشور چین در همه‌ی کارها می‌تواند دخالت کند. بنابراین کشور ایران نیز باید با توجه به مدل‌های اقتصادی بو می‌خود و همچنین در نظر گرفتن پارامترهای مختلف داخلی مدل مناسب خود را در راستای افزایش بهره‌وری انتخاب کند و به درستی آن را پیاده کند. در این تصمیم گیری باید توجه داشت که در مجموع اکثر مطالعات نشان می‌دهد که ایجاد ساختارهای مناسب برای خصوصی سازی راه‌آهن‌ها و افزایش رقابت در صنعت ریلی، باعث افزایش کارایی می‌شود. ضمن این که افزایش رقابت و خصوصی سازی باید در کنار ایجاد نهادهای تعدیل و تنظیم کننده و همچنین وضع قوانین به منظور رعایت حقوق مردم و حفظ ایمنی باشد. البته تدوین قوانین و مقررات باید به نحو صحیحی بوده و قانون گذار باید با حذف مقررات اضافی یا متضاد،

زمینه‌های رشد بهره‌وری و توسعه ریلی را فراهم سازد.

تاثیر متقابل مشارکت بخش خصوصی و بهره‌وری در حمل و نقل ریلی

در بخش حمل و نقل ریلی، اخیراً مدیران به دنبال بررسی دلایل کاهش تقاضای حمل و نقل بار ریلی و کاهش ترانزیت ریلی هستند. آمار و ارقام نشان می‌دهد که برای افزایش ظرفیت حمل و نقل ریلی تا کنون بیش تر از راهکارهای تعداد افزایش ناوگان و زیرساخت استفاده شده است. با وجود این که بررسی‌ها نشان می‌دهد مهم ترین معضل بهره‌وری حمل و نقل ریلی در بخش بهره‌وری ناوگان است. در حال حاضر نیز راه‌آهن به دنبال افزایش تعداد ناوگان ریلی به منظور افزایش ظرفیت و سهم حمل و نقل ریلی است. مسئله‌ی کمبود ظرفیت و نیاز به افزایش واگن‌ها، مشکل بسیاری از راه‌آهن‌های دنیا از جمله راه‌آهن آمریکا نیز بوده است. در شرایطی مشابه در کشور آمریکا موضوع خرید ناوگان جدید ریلی

جدول ۲: عوامل موثر در بهره‌وری در راه‌آهن آمریکا (منبع: Y. Kriem, ۲۰۱۱)

عوامل ارتقای بهره‌وری	توضیحات
تخصصی شدن و تفکیک وظایف بین جاده و ریل و بازدهی و توان بیشتر در حوزه‌ی تخصصی	مثلاً اقلام توده (ذغال، غله، مواد معدنی) و موادی که نیازمند بسته بندی‌های خاص و واگن‌های مجهز باشند (مواد شیمیایی و کالاهای خطرناک، قطعات صنعتی و خودرو)
کاهش میانگین زمانی سفر	یکی از راهکارهای آن افزایش چشم گیر تعداد ایستگاه‌های تشکیلاتی در میان راه‌ها و افزایش خطوط داخلی ایستگاه‌ها
افزایش ضریب اثربخشی سوخت از ۵۷ درصد به ۱۳۶ درصد	صرفه جویی ۲٫۸ میلیارد دلاری در هزینه‌های سوختی (این در حالی بوده که قیمت گازوئیل از ۰٫۶ دلار برای هر گالن به ۳٫۱۲ دلار در سال ۲۰۰۸ رسیده است)
کاهش خطوط ریلی و گرایش به سمت جذب بارهای با حجم و مسافت طولانی که مناسب با این شیوه است.	کاهش هزینه‌های ثابت و متغیر و نگهداری ۴۰۰۰۰ مایل از خطوط ریلی (پایا شدن قیمت‌های ریلی با هزینه‌های آن و افزایش سود حمل و نقل ریلی)
ارتقا تکنولوژی و افزایش استفاده از فناوری اطلاعات	استفاده از فناوری‌های بهتر در مواردی چون ساخت خطوط، استفاده از فناوری برای بازرسی خط، افزایش استفاده از فناوری اطلاعات و...
کاهش کادر درگیر در عملیات ریلی	کاهش نیروی انسانی راه‌آهن آمریکا را از ۵۰۰۰۰ نفر به نصف این عدد از سال ۱۹۸۰ تا ۲۰۱۰ و کاهش ۹۰ درصد کادر کادر مانور و تشکیل قطار از سال ۱۹۶۸ تا سال ۲۰۰۸
تغییرات در ناوگان	افزایش ظرفیت ناوگان و کاهش هزینه تا ۵۰ درصد
افزایش بهره‌وری لکوموتیوها	۱٫۵ برابر شدن طول قطارها از دهه ۶۰ تا زمان حال و استفاده از لکوموتیوهایی با قابلیت کشش تا ۶۰ درصد وزن بیشتر

در کنگره بررسی شد. در نهایت در گزارش مجلس نمایندگان آمریکا به این نکته اشاره می‌شود که «کمبودی در زمینه ی واگن‌های باری وجود ندارد؛ راه‌آهن باید از آن چه دارد بهتر استفاده کند.»

با افزایش تعداد واگن‌ها زمان معطلی واگن‌ها در ایستگاه‌ها (پایانه‌ها) افزایش و سرعت انجام عملیات کاهش خواهد یافت. به همین علت علاوه بر آمریکا بسیاری از کشورهای دیگر نیز به دنبال راه حل کاهش ازدحام در این پایانه‌ها هستند. این مسئله علاوه بر کاهش سود راه‌آهن، صاحبان بار را به دلیل به موقع نرسیدن بارشان به مقصد ناراضی خواهد کرد. همچنین افزایش قیمت‌های ایجاد شده ی حاصل از افزایش هزینه‌ها، در چرخه‌ای معیوب حتما موجب کاهش رضایت مشتریان، کاهش مزیت نسبی حمل بار با راه‌آهن و در نتیجه کاهش تقاضای حمل بار خواهد شد. همچنین شرکت‌های خصوصی حمل و نقل ریلی دچار کاهش سود و یا سهم بازار خواهند شد. هدف گذاری راه‌آهن‌ها باید در راستای افزایش ظرفیت باشد و نه صرفا افزایش ناوگان جدید. در مواقعی ممکن است خرید ناوگان موجب کاهش ظرفیت نیز بشود.

طبق برنامه دولت یازدهم برای سال ۱۴۰۰ حمل و نقل بار در سطح کشور حدود ۲۵۰ میلیون تن، افزایش خواهد داشت. در تقسیم سهم از این ۲۵۰ میلیون تن چیزی در حدود ۱۷۰ میلیون تن به سمت حمل و نقل ریلی باز خواهد گشت. یعنی حمل بار ریلی ۳۲ میلیون تنی فعلی به ۲۰۰ میلیون تن در سال ۱۴۰۰ خواهد رسید و فقط حدود ۷۰ تا ۸۰ تن از این رقم به حمل نقل جاده‌ای اضافه خواهد شد.

جدول ۳: نقش دولت‌ها در عملیات‌های راه‌آهن (منبع: گزارش انجمن بین‌المللی حمل و نقل درباره ی بهره‌وری راه‌آهن‌ها، ۲۰۱۳)

گزارش راهکارهای دیگری را برای حل این معضل بیان می‌کند:

این‌که یک واگن از ۲۶ روز دوره گردش ۱۶ روز در پایانه‌ها و توقف‌گاه‌هاست. واگن‌ها به طور میانگین ۳ روز در دست فرستنده، ۳ روز دریافت کننده، ۲ روز حرکت به صورت باردار و ۲ روز بدون بار، ۱۶ روز باقی مانده در پایانه‌ها و ایستگاه‌های ریلی بوده‌اند. با توجه به این‌که ۶۰ درصد دوره گردش واگن‌های باربری در پایانه‌ها می‌گذرد، این توقف‌گاه‌ها به عنوان گلوگاه خطوط ریلی مطرح می‌شود. همچنین در سال ۱۹۸۷ سرعت حمل حدود ۶۰ مایل در روز بوده است. این مسئله علاوه بر کاهش سود حمل و نقل ریلی، صاحبان بار را به دلیل عدم رسیدن به موقع بارشان به مقصد ناراضی خواهد کرد. نتیجه این که برنامه ریزی و همچنین استفاده از فناوری‌هایی به منظور کاهش زمان توقف در ایستگاه‌ها و مبادی و مقاصد ضروری است. وضعیت راه‌آهن آمریکا در حوالی سال ۱۹۸۰ تا سال ۲۰۱۰ به گونه ای پیشرفت کرد که میانگین دوره گردش کلیه واگن‌ها در شرکت یونین پاسفیک (UP) آمریکا به حدنصاب ۸٫۶ روز رسید. اما این گزارش توزیع مناسب واگن‌های باربری به منظور حرکت واگن‌های باردار به سمت مقاصد و حرکت واگن‌های خالی برای رسیدن به بار را به عنوان یکی از پیشنهاد‌های خود بیان می‌کند. در ایران نیز تاکنون تلاش زیادی توسط بخش دولتی یا خصوصی برای کاهش مسافت طی شده توسط ناوگان باری انجام نشده است. حمل و نقل ریلی نیازمند سامانه‌ای است که در آن حرکت واگن‌ها از مبدا به مقصد کنترل

در نتیجه سهم بار در حوزه حمل نقل ریلی شش برابر و به عبارتی ظرفیت ناوگان ریلی باید در طی حدود هفت سال، شش برابر شود. اما در این زمینه باید به سوال‌هایی پاسخ داده شود. سوال اول این که چگونه این افزایش ظرفیت ایجاد خواهد شد. اولویت با کدام راهکارهای افزایش ظرفیت است: افزایش بهره‌وری ناوگان حمل و نقل ریلی موجود و یا خرید ناوگان جدید؟ سوال دوم این است که آیا از ناوگان موجود حمل و نقل ریلی به طور مناسب استفاده می‌شود؟

برای پاسخ به این سوال شرایط مشابه کشور آمریکا در دهه‌های ۷۰ و ۸۰ بررسی می‌شود. همان طور که ذکر شد در سال ۱۹۸۰ گزارشی با موضوع کمبود ظرفیت ناوگان ریلی به دلیل برآورده نشدن تقاضای حمل بار به مجل نمایندگان آمریکا ارائه می‌شود. در این گزارش به این نکته اشاره می‌شود که کمبودی از لحاظ تعداد در زمینه ی واگن‌های باری وجود ندارد، بلکه راه‌آهن باید از ناوگان ریلی موجود دارد، بهتر استفاده کند.

دلیل نگارش این گزارش قصد خرید ناوگان جدید به دلایل «آماده نبودن واگن باربری هنگام نیاز» و «برآورده نکردن تقاضای حمل بار توسط ناوگان ریلی» ذکر شده است. این گزارش بیان می‌کند که با وجود این که در طول سال در نقطه ای از کشور نیاز به نوع خاصی از واگن وجود داشته است اما در نقطه ای دیگر در کشور مازاد واگن بوده است. همچنین دوره گردش و سیر واگن‌های خالی وضعیت نامناسبی دارد. به عبارتی دلیل اصلی عدم وجود ناوگان هنگام نیاز، کمبود واگن نیست. این

شود و در کنار آن قابلیت اطمینان از رسیدن به موقع بار افزایش یابد.

علاوه بر راه حل‌های عملیاتی ذکر شده، آزادسازی قیمت‌ها می‌تواند بهبود بهره‌وری ریلی را تسریع کند به این صورت که با آزاد سازی قیمت حمل و نقل ریلی، شرکت‌های باربری ریلی ملزم به ارائه خدمات ارزان تر می‌شوند و ارزان ارائه شدن آن‌ها به معنی کاهش توقف‌های غیر ضروری، افزایش سرعت ناوگان و کاهش ناوگان خالی است. در صورتی که کاهش قیمت حاصل نشود، صاحبان بار به انواع دیگر حمل و نقل مراجعه می‌کنند. راه حل‌های بسیار متنوع دیگری نیز برای افزایش بهره‌وری در حمل و نقل ریلی ارائه شده است.

بنابراین در پاسخ به سوال‌های فوق می‌توان گفت که راهکار بهبود بهره‌وری برای افزایش ظرفیت، دارای مزیت‌های بسیاری نسبت به خرید ناوگان جدید است. زیرا سرمایه گذاری کم‌تری برای رسیدن به هدف نیاز داشته و همچنین موجب منفعت کلیه ذی نفعان شامل مشتریان، بخش‌های خصوصی و راه‌آهن کشور خواهد شد. زیرا هزینه‌ها و همچنین سرعت و زمان حمل و نقل کالا کاهش می‌یابد. اما سیاست خرید ناوگان ریلی جدید بدون در نظر گرفتن مسئله دوره گردش و بهره‌وری واگن‌ها می‌تواند موجب توقف بیش‌تر واگن‌ها در ایستگاه‌ها شده و موارد ذکر شده را افزایش دهد. در صورت استفاده از راهکارهای افزایش بهره‌وری به منظور افزایش ظرفیت، از سرمایه کم‌تر استفاده بیش‌تر خواهد شد. در نتیجه سود شرکت‌های حمل و نقلی بیش‌تر و هزینه‌های تمام شده ی حمل و نقل برای کاربران کم‌تر خواهد شد. با افزایش بازدهی سرمایه در بخش ریلی، حضور بخش خصوصی و رقابت در این بخش افزایش یافته که این مسئله خود موجب افزایش بهره‌وری خواهد بود. عامل اصلی در کاهش قیمت تمام شده توسعه فضای رقابتی است. زیرا توسعه رقابت می‌تواند، نوآوری و خلاقیت را افزایش داده، فرایندهای اضافی را حذف و فرایندها را به گونه ای اصلاح نماید که قیمت تمام شده کاهش یابد. در این راستا همان طور که در بخش‌های

انواع عملیات راه‌آهن	کنترل و رهبری بازار	قیمت گذاری برای خدمات مسافر و بار	برنامه ریزی و پیاده سازی زیرساخت‌ها	تعیین حق دسترسی به خطوط	مقررات ایمنی
آمریکا					√
کانادا			√	√ (محدود)	√
ژاپن		√ (تایید قیمت‌ها)	√ (با همکاری بخش خصوصی)	√	√
روسیه	√	√ (فقط در مسافری)	√	√	√
چین	√	√	√	√	√

قبل ذکر شد، اصلاح سیاست‌های و قوانین و مقررات ضرورتی اجتناب ناپذیر است. در این صورت چرخه ای سالم، در افزایش بهره‌وری، افزایش تقاضای حمل و نقل ریلی و همچنین افزایش سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی در شرکت‌های حمل و نقلی ایجاد خواهد شود.

وظایف بخش خصوصی برای افزایش بهره‌وری در حمل و نقل ریلی

علاوه بر قانون‌گذاران، سیاست‌ها و برنامه‌های مدیران بخش دولتی حمل و نقل ریلی، مطالعات نشان می‌دهد که مدیران شرکت‌های خصوصی نیز نقش بسزایی در افزایش بهره‌وری ریلی دارند. برای مثال یکی از عواملی که در افزایش بهره‌وری و به ویژه در بهره‌وری ناوگان ریلی موثر خواهد بود، استفاده از دانش و نوآوری در شرکت‌های ریلی است. همچنین کاهش هزینه‌های دائمی نیروی انسانی با سرمایه‌گذاری بجا در فناوری‌های جانشین آن همواره بهره‌وری را افزایش می‌دهد. بهبود

بهره‌وری علاوه بر راهکارهای علمی، نتیجه‌ی نگرش خلاقانه و نوآورانه به وضع موجود نیز است. بهره‌وری با عقلانی کردن فعالیت‌ها، جلوگیری از کارهای بیهوده، درست مصرف کردن و اصلاح نحوه‌ی انجام امور بدست می‌آید. یکی از راهکارهای دیگر بهبود بهره‌وری نیز ارتقای مستمر دانش، فناوری و پشتوانه آن، تحقیق و توسعه (R&D) است. بهبود مستمر بهره‌وری نیاز به تلاشی پیوسته برای به کارگیری دانش و فنون جدید در شرکت‌های ریلی داشته و نباید به صورت مقطعی باشد. مهارت، تحصیلات و توانمندی نیروی انسانی، عامل مهمی در افزایش بهره‌وری است. نوآوری و همچنین استفاده از فناوری‌های پیشرفته مستلزم وجود نیروی انسانی توانمند است. نیروی انسانی خلاق از ساده‌ترین ابزار بیش‌ترین بهره را خواهد گرفت. حمل و نقل ریلی خصوصی نیازمند آموزش بیش‌تر کارکنان خود، استفاده بیش‌تر از کارکنان توانمند و استقبال و پیاده‌سازی دانش، دیدگاه‌ها، ابتکارات و خلاقیت‌ها در این زمینه است.

حصول به بهره‌وری مناسب در صورتی قابل دسترس است که به عنوان سیاست سازمان‌ها قرار گرفته و پیاده‌سازی شوند. بنابراین مدیران شرکت‌های ریلی وظایف بسیاری در این راستا نیز دارند. اقدام موثر عملی و نظام یافته برای بهبود بهره‌وری با استقرار مدیریت بهره‌وری بدست خواهد آمد. در واقع در صورتی رسیدن به نقطه مطلوبی از بهره‌وری قابل دستیابی است

که یک فرآیند مستمر و دائمی برای بهبود وجود داشته باشد. برای اینکه به موفقیت دست یافته شود و سامانه‌ای که طراحی شده است، اثربخشی لازم را داشته باشد، حتماً بایستی کوشش و تلاش‌ها دارای چارچوب خاصی مانند چرخه بهبود بهره‌وری نیز باشد.

جمع‌بندی

تمامی اسناد بالادستی کشور ایران، جهت‌گیری حمل و نقل کشور را افزایش سهم حمل و نقل ریلی مشخص کرده‌اند. اما با گذشت سالیان متمادی، آمار و ارقام مربوط به رشد حمل و نقل ریلی در مقایسه با سایر شقوق حمل و نقل، گواهِ بر این حقیقت است که پشتوانه‌های اجرایی لازم به منظور تحقق چشم‌انداز و اهداف و قوانین نظام ایجاد نشده است. به بیان دیگر بخش حمل و نقل در ایران، کاملاً منفعلانه عمل کرده است. یعنی علی‌رغم وضع قوانین بالادستی برای افزایش سهم ریلی و حتی پیش‌بینی طرح جامع حمل و نقل کشور مبنی بر افزایش بار حمل شده ریلی آن چه که در واقعیت رخ داده است، کاهش سهم حمل و نقل ریلی و بحران در مدیریت حمل و نقل کشور است. یکی از عوامل این چالش نیز، عدم ورود سرمایه‌های بخش غیردولتی به این حوزه به دلیل بازده سرمایه کم آن بوده است. از عوامل اصلی کاهش سود شرکت‌های حمل و نقل ریلی نیز بهره‌وری نامناسب آن است. در کشور ما به دلایل گوناگون، از ضعف بهره‌وری به عنوان مهم‌ترین مشکل حمل و نقل ریلی یاد می‌شود. به عبارت دیگر قدیمی بودن و ضعف سامانه‌های بهره‌برداری و پایین بودن بهره‌وری اساسی‌ترین عامل ضعف در شبکه حمل و نقل ریلی کشور ایران است. در کل ضعف بهره‌وری ممکن است به تدریج موجب تضعیف حمل و نقل ریلی کشور شده و آثار نامطلوب بسیاری را در بلندمدت به کشور تحمیل خواهد کرد. بنابراین برنامه‌ریزی و اقدامات جدی در این زمینه برای حمل و نقل کشور، حیاتی تلقی می‌شود.

همان‌طور که در این گزارش بیان شد، یکی از راهکارهای مهم افزایش

بهره‌وری، افزایش مشارکت بخش خصوصی و افزایش رقابت در این بخش از حمل و نقل است. ایجاد ساختارهای مناسب برای خصوصی‌سازی راه‌آهن و افزایش رقابت در صنعت ریلی، در کنار ایجاد نهادهای تعدیل و تنظیم‌کننده و همچنین وضع قوانین به منظور رعایت حقوق مردم و حفظ ایمنی باعث افزایش کارایی می‌شود. تدوین قوانین نیز باید به نحو صحیحی بوده و قانون‌گذار باید با حذف مقررات اضافی یا متضاد، زمینه‌های رشد بهره‌وری و توسعه ریلی را فراهم سازد. اما سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای افزایش ناوگان شبکه ریلی پیشنهادها خواهد داشت. به عبارتی پیش و یا هم‌زمان با اضافه کردن ناوگان جدید توسط بخش خصوصی به شبکه حمل و نقل ریلی، افزایش کارایی ناوگان موجود در شبکه ضروری است. زیرا با افزایش تعداد واگن‌ها در این شبکه بدون افزایش بهره‌وری، زمان معطلی واگن‌ها در ایستگاه‌ها (پایانه‌ها) افزایش و سرعت انجام عملیات‌ها کاهش خواهد یافت. به عبارتی هدف گذاری راه‌آهن‌ها باید در راستای افزایش ظرفیت باشد و در مواقعی ممکن است خرید ناوگان جدید، موجب کاهش ظرفیت شبکه نیز بشود. به همین دلیل بسیاری از کشورهای پیشرفته جهان به دنبال راه حل کاهش ازدحام در پایانه‌های ریلی خود بوده‌اند. افزایش بهره‌وری، افزایش سرعت سیر و قابلیت اطمینان زمانی و کاهش ازدحام در پایانه‌ها و شبکه ریلی، موجب افزایش سود راه‌آهن، شرکت‌های خصوصی حمل و نقل ریلی و همچنین صاحبان بار خواهد شد. هزینه‌های تمام شده‌ی حمل و نقل برای کاربران کاهش یافته و چرخه ای سالم، در افزایش بهره‌وری، افزایش تقاضای حمل و نقل ریلی و همچنین افزایش سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی در شرکت‌های حمل و نقلی ایجاد خواهد شود. با افزایش بازدهی سرمایه در بخش ریلی از این طریق، اعتماد و حضور بخش خصوصی و رقابت در این بخش افزایش یافته که این مسئله خود موجب افزایش بهره‌وری خواهد بود.

منابع در دفتر نشریه موجود است.





چین چگونه شبکه ریل پرسرعت را با هزینه کم ترا احداث کرد

محمد باقر کاظمی

۲۰ تا ۳۰ میلیون مسافر تخمین زده می‌شود. در مسیرهای با تراکم متوسط ۴۰ تا ۵۰ قطار در روز با ترکیبی از خدمات ریلی سریع و نیمه سریع وجود دارند. طبق گزارش پست راه‌آهن خلق چین در ماه ژانویه میانگین اشغال صندلی هفتاد درصد بوده و نرخ کرایه‌های درجه ۲ از ۰/۰۴۵ دلار در هر کیلومتر در مسیرهای ۲۵۰-۲۰۰ کیلومتر بر ساعت تا ۰/۰۷۷ دلار در هر کیلومتر در خطوط ریلی سریع السیرتر متغیر هستند. این نرخ کرایه‌ها سه تا چهار برابر قطارهای تندروی عادی بوده اما کم‌تر یا قابل مقایسه با

متوسط طراحی شوند. تا پایان سال ۲۰۱۳ اکثر مناطق کلان شهری در چین با حداکثر سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت یا بیشتر به هم متصل بوده و یا در حال احداث بوده‌اند. خدمات ریلی در خطوط پرسرعت متشکل از قطارهای هشت یا شانزده واگنه بوده و جدول زمان‌بندی فعلی حرکت قطارهای شرکت راه‌آهن چین نشان می‌دهد که ۷۰ تا صد قطار در روز در مسیرهای شلوغ و پرتردد با هشت قطار در هر جهت و در هر ساعت در زمان‌های اوج وجود دارند. تراکم تردد در چنین مسیرهایی حدود

ده‌هزار کیلومتر مسیر شبکه ریلی پرسرعت که بیش‌تر از کل شبکه ریلی پرسرعت اتحادیه اروپا بوده را تکمیل کرده بود و به رشد خود با در دست احداث داشتن ۱۲۰۰۰ کیلومتر مسیر ریلی در حال حاضر ادامه می‌دهد. ضمناً چندین راه‌آهن مسافری جدید با سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت و خطوط تردد ترکیبی ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت احداث کرده است. دالان‌های با تراکم بالا از قبیل پکن - شانگهای و پکن - گوانگژو قرار است برای سرعت ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت و خطوط ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت برای خطوط با تراکم

چین بزرگ‌ترین شبکه ریلی پرسرعت (high speed) را کم‌تر از یک دهه احداث کرده و اکنون هزینه احداث خطوط ریلی پرسرعت چین کم‌تر از یک سوم سایر کشورها است. در این مقاله "جرارد اولیویر"، "چی تندرنا سوندهری" و نان یان ژون از دفتر بانک جهانی در چین چگونگی ادامه توسعه سامانه کلاس جهانی با هزینه‌های کم‌تر توسط چین را تشریح می‌کنند. چین دارای بزرگ‌ترین شبکه ریلی پرسرعت در دنیا بوده و در کم‌تر از یک دهه به این موفقیت دست یافته است. برنامه پرسرعت در سال ۲۰۰۳ با خط ۴۰۰ کیلومتری بین "کینگ هوا دائو" و "شنیانگ" با سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت آغاز شد. این برنامه به سرعت با طرح شبکه ریلی میان تا بلند مدت راه‌آهن در سال ۲۰۰۴ ادامه یافت و در سال ۲۰۰۸ آغاز شد که راهبرد توسعه برای شبکه تا سال ۲۰۲۰ تدوین شد. خط پرسرعت پکن - تیانجین به عنوان اولین خط نسل جدید با طراحی ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت در اوت سال ۲۰۰۸ بهره‌برداری شد. تا سال ۲۰۱۳، چین احداث حدود

دادن تیرهای پل بر روی پل‌های دره‌ای می‌توان پایین نگه داشت. طول دهانه تیرهای پل دره‌ای در ۲۴ و ۳۲ متر استاندارد شده است. تیرهای پل در مراکز موقتی در امتداد مسیر خط قالب‌گیری شده و در فاصله ۸ کیلومتری به وسیله خودرو مخصوص حمل‌کننده تیر به محل مربوطه حمل می‌شوند. سپس تیرها بر روی ستون‌های پل دره‌ای به وسیله تجهیزات با طراحی ویژه نصب می‌شوند. هزینه یک تیر ۳۲ متری از ۸۰۰۰۰۰ تا یک میلیون یوان متغیر است.

خط ریلی تازه‌ای نیز در مراکز موقتی قالب‌گیری می‌شوند. پس از اتمام طرح، مراکز قالب‌گیری تیرهای پل و خط تازه‌ای از هم جدا و باز شده و در محل دیگری دوباره نصب می‌شوند. زمین تخلیه شده قبل از تحویل آن به

هانگ ژو (۱۷۷ میلیون یوان در کیلومتر) زیاد بود زیرا این خط شامل هزینه احداث چندین پل، خریداری زمین، جابجایی که در این منطقه پر جمعیت و پرتراکم در شرق چین بالا بوده، است. در چین به پل‌های دره‌ای اغلب به خاکریزها و سازه‌های خاکی حتی اگر هزینه احداث آن‌ها گران‌تر باشد ترجیح داده می‌شوند زیرا در این روش جابه‌جایی‌ها، استفاده از زمین‌های حاصل‌خیز کشاورزی و اثرات زیست‌محیطی به حداقل می‌رسد.

در طرح‌های تحت حمایت بانک جهانی، هزینه برآورد شده احداث پل‌های دره‌ای در چین از ۵۷ تا ۷۳ میلیون یوان در کیلومتر برای خط دو طرفه متغیر است. چنین هزینه‌هایی را از طریق استاندارد سازی طراحی و فرایند تولید برای بتن ریزی و قرار

می‌دهد. عملیات ساختمانی حدود ۵۰ درصد و سیگنال‌دهی، ارتباطات و برقی کردن هرکدام حدود ۵ درصد مجموعه هزینه احداث را دربر می‌گیرند. تجزیه و تحلیل هزینه احداث خط ۸۴۱ کیلومتری شی‌جیاژوانگ - وهان نشان می‌دهد که قیمت واحد واقعی ۵ درصد کم‌تر از برآوردها است.

چند عامل از جمله سرعت طراحی، نقشه برداری، شرایط آب و هوایی، قیمت زمین و ایستگاه‌ها بر هزینه احداث راه‌آهن پرسرعت تاثیر می‌گذارند. قیمت واحد در خط پکن - تیانجین بیش‌تر از ۱۸۳ میلیون یوان در کیلومتر بوده زیرا این خط شامل احداث دو ایستگاه بزرگ در پکن جنوب و تیانجین بوده که به خطوط دیگر خدمات رسانی می‌کنند. قیمت واحد احداث خط پرسرعت شانگهای

جدول ۱: درصد مجموع هزینه‌های طرح

۲۰۰ کیلومتر بر ساعت	۲۵۰ کیلومتر بر ساعت	۳۰۰ کیلومتر بر ساعت	
۶ - ۹ درصد	۴ - ۸ درصد	۴ درصد	خرید زمین و جابجایی
۴۶ - ۵۱ درصد	۵۰ - ۵۴ درصد	۴۸ درصد	عملیات ساختمانی
۱۳ - ۱۵ درصد	۷ - ۱۲ درصد	۶ درصد	خاکریزها
۲۵ - ۲۷ درصد	۱۳ - ۲۵ درصد	۴۱ درصد	پل/پل دره ای
۲ - ۱۳ درصد	۱۶ - ۲۹ درصد	۰ درصد	تونل
۶ - ۷ درصد	۹ - ۷ درصد	۹ درصد	خط آهن
۴ درصد	۳ درصد	۴ درصد	سیگنال دهی و ارتباطات
۴ - ۵ درصد	۴ - ۵ درصد	۵ درصد	برقی کردن
۵ - ۷ درصد	۳ - ۴ درصد	۱۵ درصد	وسایل نقلیه ریلی
۳ - ۵ درصد	۲ - ۴ درصد	۲ درصد	ساختمان شامل ایستگاه‌ها
موازنه	موازنه	موازنه	سایر هزینه‌ها

جدول ۲: طرح‌های ریلی تحت حمایت بانک جهانی در چین

طول مدت ساخت	پل/پل دره ای / تونل درصد مسیر-کیلومتر	قیمت واحد میلیون یوان	مجموع هزینه برآورد شده میلیون یوان	طول کیلومتر	حداکثر سرعت بر کیلومتر	پروژه
۲۰۰۸-۲۰۱۲	۶۹	۱۲۳	۴۳/۹	۳۵۵	۳۵۰	شی جا ژوانگ- زنگ ژو
۲۰۰۸-۲۰۱۴	۸۰	۱۱۰	۹۴/۶	۸۵۷	۲۵۰	گوئیانگ - گوئیانگ ژو
۲۰۱۰-۲۰۱۴	۶۸	۱۱۰	۳۹/۶	۳۶۰	۲۵۰	جیلین - هوهای
۲۰۱۳-۲۰۱۷	۶۷	۱۲۱	۳۴/۶	۲۸۶	۲۵۰	پکن - هوهای
۲۰۰۸-۲۰۱۴	۵۳	۸۹	۴۱	۴۶۳	۲۰۰	نانینگ - گوئیانگ ژو
۲۰۱۴-۲۰۱۷	۴۸	۹۹	۳۳/۹	۳۴۳	۲۰۰	هاربین - جیاموسی

خطوط هوایی با تخفیف بوده و مشابه با کرایه اتوبوس‌های بین شهری هستند. طبق استانداردهای بین‌المللی نرخ کرایه‌های پرسرعت چین فوق‌العاده کم بوده و حدود یک چهارم تا یک پنجم نرخ کرایه در سایر کشورها است.

هزینه‌های ساخت و ساز شبکه ریلی سریع‌السیر

تجزیه و تحلیل هزینه‌های احداث ۲۷ خط پرسرعت عملیاتی در پایان سال ۲۰۱۳ تفاوت زیادی در قیمت واحد هزینه ساخت از ۹۴ میلیون یوان (۱۵/۳ میلیون دلار) تا ۱۸۳ میلیون یوان در کیلومتر را نشان می‌دهد. به‌جز در چندین مورد، قیمت واحد احداث خطوطی ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت ۷۰ تا ۱۶۹ میلیون یوان در کیلومتر بوده است. میانگین موزون قیمت واحد ۱۲۹ میلیون یوان در کیلومتر برای طرح ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت و ۸۷ میلیون یوان در کیلومتر برای طرح ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت بوده است.

این قیمت‌ها شاخص عمومی سطوح هزینه ساخت و ساز را نشان می‌دهد اما این داده‌ها فقط در این نقطه به صورت کلی ارایه می‌شوند.

این هزینه‌ها در سال‌های مختلف به دست آمده بنا بر این می‌توانند مستقیماً به خاطر تاثیر تورم و همچنین نوسانات در عرضه و تقاضا برای خدمات ساخت و ساز ریلی قابل مقایسه باشند. اما با وجود این نمی‌تواند ارزش سنجش و معیاری برای طرح‌های جدید فراهم سازد. جدول ۱ تاثیر عوامل مختلف در مجموع هزینه طرح را برای تمام طرح‌های پرسرعت ریلی حمایت شده توسط بانک جهانی را نشان



می‌شود. ایستگاه‌های بزرگ اغلب به صورت طرح‌های مستقل ساخته شده و هزینه‌های آن‌ها همیشه در هزینه‌های خطوط ریلی سریع السیر منظور می‌شوند. هزینه احداث ایستگاه‌های بزرگ با معماری خاص گران قیمت بوده اما آن‌ها در زمان‌های اوج و شلوغ مسافری پر از مسافر می‌شوند. چنین ایستگاه‌هایی دارای ۳ تا ۵ طبقه بوده و امکانات تقاطعی بین شبکه‌های راه‌آهن، جاده و مترو را فراهم می‌سازند. برای مثال "شانگهای هونگ کیائو" دارای امکانات تقاطعی برای فرودگاه و خط ریلی مغناطیسی (مگلو) در آینده است. این ایستگاه‌ها امکاناتی برای گسترش ترانزیت و عبور و مرور سریع و راحت را با ظرفیت تردد زیاد فراهم می‌سازند. ایستگاه‌های قابل توجه شامل پکن جنوب (۶/۳ میلیارد یوان، ۳۱۰۰۰۰ متر مربع) و هان (۴/۱

میلیارد یوان، ۱۱۴۰۰۰ متر مربع) هستند ایستگاه گوانگجو جنوب (۱۳ میلیارد یوان، ۴۸۶۰۰۰ متر مربع) و ایستگاه ژنگ ژو جنوب (۹/۵ میلیارد یوان، ۴۱۲۰۰۰ متر مربع). در حالی که این طرح‌ها سرمایه‌گذاری‌های بزرگی هستند، در چین گرایش به هزینه کم‌تر ساخت و ساز نسبت به سایر کشورها وجود دارد. بر اساس تجربه در طرح‌های مورد حمایت بانک جهانی، هزینه احداث راه‌آهن حدود ۸۲ درصد مجموع هزینه طرح‌های پیش گفته بالا است. خطوط ریلی سریع السیر چین با حداکثر سرعت ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت دارای قیمت واحد نمونه زیر ساخت حدود ۱۰۰ تا ۱۲۵ میلیون یوان در کیلومتر (۱۷ تا ۲۱ میلیون دلار) با تعداد زیادی پل‌های دره ای و تونل هستند.

مالک مربوطه برای استفاده کشاورزی با ریختن خاک اصلی بر روی آن به حالت اولیه بر می‌گردد. پل‌های ویژه ای که از روی رودخانه‌های بزرگ قابل کشتی‌رانی عبور کرده و یا نیاز به سازگار شدن با ویژگی‌های هم‌بندی بزرگ به مانند کوه‌ها دارند، هزینه احداث آن‌ها بسیار گران‌تر بوده و نیاز کارهای طراحی فشرده و فنون ساخت و ساز پیشرفته دارند. معمولاً چنین طراحی پل شامل درصد کمی از مجموع پل‌ها می‌شود. طرح‌هایی که دارای پل‌های ویژه زیادی به مانند پل‌های "ژی جیانگ" و "سی ژیان جیانو" هزینه ساخت بالایی دارند. ایستگاه‌ها نقش دوگانه به عنوان مراکز حمل و

نقل و مراکز شهری بازی می‌کنند و بسیاری از آن‌ها نماد و نشانه‌های شهری بوده که انعکاس دهنده فرهنگ و میراث فرهنگی محلی هستند. حجم تردد و آمد و شد در ایستگاه‌ها بسیار متفاوت بوده و اندازه و هزینه ساخت ایستگاه‌ها به طور چشم‌گیری نسبت به ایستگاه‌های کوچک حدود ۴۰ میلیون یوان (ایستگاه‌های با ۳۰۰۰ متر مربع ساختمان) متغیر است. در حالی که ایستگاه‌های بزرگی که بیش‌تر شبیه فرودگاه‌ها، پایانه‌ها بوده ممکن است هزینه ساخت آن‌ها به ۱۳ میلیارد یوان برسد هزینه ساخت ایستگاه‌های عادی عموماً در هزینه طرح منظور شده و ۱ تا ۱/۵ درصد کل هزینه طرح را شامل

جدول ۳: برآورد هزینه چهار خط در دست احداث در فرانسه

مجموع	سود یوروپ آتالانتیک	نیم - مونت پولیه	بریتانی-پی دو لالوار	TGV EAS فاز ۲	
مجموع هزینه	۷/۸ میلیارد یورو	۱/۸ میلیارد یورو	۳/۳ میلیارد یورو	۲ میلیارد یورو	
طول (کیلومتر)	۳۰۳	۸۰	۱۸۲	۱۰۶	
هزینه در هر کیلومتر	۲۵/۷ میلیون یورو ۳۵/۲ میلیون دلار	۲۲/۵ میلیون یورو ۳۰/۸ میلیون دلار	۱۸/۱ میلیون یورو ۲۴/۸ میلیون دلار	۱۸/۹ میلیون یورو ۲۶۹ میلیون دلار	



روز ۵ تا ۱۰ متر تونل احداث شود هزینه احداث تونل پرسرعت در چین حدود ۱۰ تا ۱۵ میلیون دلار بوده که از سایر کشورها ارزان تر است. هزینه ساخت تونل بسیار تحت تاثیر فناوری زمین شناسی و نیروی کار است که ارزان بودن نیروی کار باعث کاهش قیمت ساخت تونل در چین است.

کارو شاهکار بزرگ

چین کار بزرگ و قابل توجهی در ساخت بیش از ۱۰۰۰۰ کیلومتر خط پرسرعت در مدت شش تا هفت سال با قیمت واحدی که از طرح‌های مشابه در سایر کشورها ارزان تر بوده، انجام داده است. شبکه ریلی چین با حجم تردد بالا در دالان‌های اصلی با سطح توانایی زیاد، عملیاتی است و این موفقیت با هزینه ای حداکثر دو سوم بقیه دنیا به دست آمده است. به اضافه نیروی کار ارزان تر در چین، مقیاس برشی برنامه دلیل احتمالی دیگر برای این موفقیت است زیرا این طرح امکان استانداردسازی طراحی عناصر ساخت و ساز، توسعه فن آوری و ظرفیت رقابتی را برای تولید و ساخت تجهیزات و استهلاک هزینه سرمایه تجهیزات ساختمانی در چند طرح، امکان پذیر می‌سازد.

خود را با سامانه‌های خودکار در ساخت و ساز و تولید سازگار کردند. حجم بالای کار و توانایی در استهلاک سرمایه گذاری انجام شده در تجهیزات ساختمانی گران قیمت در چند طرح به کاهش قیمت‌ها کمک کرد عوامل دیگر شامل قیمت به نسبت کم خرید زمین و جابه‌جایی‌ها، بومی کردن طراحی و تولید وسایل و تجهیزات و همچنین استاندارد کردن طراحی برای خاک‌ریزها و خط آهن، پل‌های دره ای، برقی کردن، سیگنال‌دهی و سامانه‌های ارتباطی هستند. برای نمونه، فرایند تولید خط آهن تاوه ای از آلمان وارد گردید اما هزینه تولید ساخت چین حدود یک سوم کم‌تر از قیمت تولید آلمان در نتیجه حجم بالای تولید و نیروی کار ارزان تر بود. فناوری ساخت تونل نه تنها در چین ارزان تر بود بلکه باعث شد که در هر

ارائه شده در جدول ۳ و ۴ برای فرانسه و اروپا است. جدای از هزینه ارزان تر نیروی کار در چین، چند عامل دیگر احتمالاً در قیمت واحد کم‌تر در چین موثر هستند. در سطح برنامه، اعلامیه طرح معتبر میان - مدت برای احداث ۱۰۰۰۰ کیلومتر خط پرسرعت در چین در بیش از یک دوره ۶ تا ۷ ساله به شرکت‌های ساخت و ساز و تجهیزات برای احداث سریع خطوط ریلی و سازگار کردن فنون پیشرفته برای این چنین حجم کار و عملیات ساختمانی، نیرو بخشید. این عوامل باعث ایجاد قیمت واحد کم‌تر در نتیجه ایجاد رقابت چند گانه بین منابع داخلی برای ساخت و ساز (از جمله، عملیات خاک‌برداری، پل‌ها و وسایل نقلیه ریلی) که شد

هزینه خطوط سریع السیر طراحی شده در اروپا برای راهبری در سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت یا بیش تر ۲۵ تا ۳۹ میلیون دلار در کیلومتر (جدول ۳ و ۴) و همچنین ۵۲ میلیون دلار در کیلومتر در کالیفرنیا برآورد می‌شود. (به جز زمین، وسایل نقلیه ریلی و سود در طول زمان ساخت و ساز) قیمت واحد برای چهار خط سریع السیر که اکنون در فرانسه در حال ساخت است از ۲۴/۸ تا ۳۵/۲ میلیون دلار در کیلومتر متغیر است.

بنابراین بدیهی است که هزینه ساخت خطوط پرسرعت در چین به طور چشم‌گیری کم‌تر از هزینه‌های

جدول ۴: برآورد هزینه طرح‌های جدید سریع السیر در اروپا

پروژه ریلی سریع السیر	طول (کیلومتر)	هزینه تقریبی ساخت در هر کیلومتر	تاریخ اتمام پروژه
کوردوبا-مالاگا (اسپانیا)	۱۵۵	۲۷ میلیون دلار	۲۰۰۷
مادرید-بارسلون (اسپانیا)	۷۴۹	۲۹ میلیون دلار	۲۰۰۸
TGV EST (فرانسه)	۳۰۰	۳۱ میلیون دلار	۲۰۰۷
مادرید-والادولید (اسپانیا)	۱۷۷	۳۹ میلیون دلار	۲۰۰۷

آرمان و چشم انداز راه آهن

ایجاد سامانه حمل و نقل ریلی پیشرفته و پیشرو و کارآمد آرمان هر ملتی است. در وبگاه رسمی راه آهن جمهوری اسلامی ایران صفحه‌ای با عنوان آرمان و چشم انداز راه آهن وجود دارد که در ابتدای آن نکته‌ای وجود دارد: «پیش فرض‌ها: افق زمانی بلندمدت و با فرض هیچ گونه محدودیت مالی: در آرمان خود راه‌آهنی را تصور کرده‌ایم که افتخار می‌کنیم در ساختن آن نقش داشته‌ایم».

در بخشی از آرمان نامه می‌خوانید: «دستیابی به بالاترین سهم ترانزیت ریلی در «منطقه» در مقایسه با مسیرهای رقیب ترانزیت سایر کشورها و ترانزیت جاده‌ای ایران.» و یا در بخش دیگری از این آرمان نامه آمده است: «کار کردن در این شرکت یکی از آرزوهای اساتید، متخصصین و فارغ التحصیلان نخبه دانشگاه‌های درجه اول کشور باشد.» بهتر بود آرمان مان بزرگ تر می‌بود. در ادامه متن این آرمان را می‌خوانید.

ایجاد سیستم حمل و نقل ریلی پیشرفته و پیشرو و کارآمد پیش فرض‌ها: افق زمانی بلند مدت و با فرض هیچگونه محدودیت مالی: در آرمان خود راه‌آهنی را تصور کرده‌ایم که افتخار می‌کنیم در ساختن آن نقش داشته‌ایم.

آرمان راه آهن (با شرح بیش‌تر): ایجاد یک سیستم حمل و نقل ریلی پیشرفته و پیشرو و کارآمد به گونه‌ای که در بخش‌های مسافری، باری و کل راه آهن، سیستم و منابع انسانی و در بعد جهانی شرایط زیر اتفاق بیافتد:

الف - در بخش مسافری

۱. استقرار کارآمدترین سیستم خطوط حومه و قطارهای حومه‌ای در کشور
۲. ایجاد خطوط گسترده قطارهای سریع السیر (HS) در کشور
۳. ایجاد سیستم یکپارچه حمل و نقل ریلی با سایر مدهای حمل و نقلی برون شهری و درون شهری به لحاظ فیزیکی و نرم افزاری
۴. تحول در ساختار و کاربری

ایستگاه‌های مسافری راه آهن تا جایی که به یک برند ممتاز تبدیل شود. ۵. چه به لحاظ کیفیت و چه کمیت سفر، راه آهن در حدی باشد که اولویت اول انتخاب مردم باشد.

ب - در بخش باری و کل راه آهن (باری، مسافری و زیربنایی):

۱. تمام نیازهای مشتریان را پاسخگو باشد (مشتری مدار ترین راه آهن دنیا بودن)
۲. احساس وفاداری را در مشتریان ایجاد کند.
۳. مراکز اصلی تولید و جذب بار و مسافر بتوانند به راحتی به سیستم ریلی دسترسی داشته باشند (اعم از مراکز داخلی و مرزی)
۴. رقابت پذیری با جاده و



هوایما در حمل بار و مسافر به لحاظ مطلوبیت بالای قطارهای مسافری و باری (سرعت، نظم، ایمنی، قیمت، خدمات، درب به درب بودن، مشتری مداری، کلاس اجتماعی، سهولت استفاده از قطار و ...)

۵. کسب بالاترین سطح استاندارد در حوزه ایمنی در مقایسه با سایر کشورها.
۶. راه آهن به یکی از ارکان مهم اقتصاد کشور تبدیل شود.
۷. ایجاد جذابیت برای سرمایه گذاران داخلی و خارجی برای سرمایه گذاری در بخش‌های مختلف راه آهن ایران.
۸. تمامی مسیرهای قطار در حوالی شهرها از مناطق زیبا، پاکیزه و چشم نواز عبور کنند و برخی از این مناظر را راه آهن در اطراف مسیرهای

خود ایجاد کند.

۹. نماد بارز دوست‌دار محیط زیست بودن و استفاده از انرژی‌های پاک

۱۰. مراعات آسایش و حقوق مردم ساکن در حوالی خطوط راه آهن

ج - در بخش سیستم و منابع انسانی:

۱. کارکنان شرکت از کار کردن در این شرکت احساس افتخار کنند و تعصب سازمانی قوی داشته باشند و همه با هم متحد به دنبال هدف واحد باشند.

۲. کار کردن در این شرکت یکی از آرزوهای اساتید، متخصصین و فارغ التحصیلان نخبه دانشگاه‌های درجه اول کشور باشد.

۳. حاکمیت ضابطه و شایسته سالاری و سلامت در کلیه امور با وجود امکان برابر رشد علمی، تخصصی، مادی و معنوی برای همه افراد

۴. رضایت کامل تمامی بخش‌های خصوصی و دولتی مرتبط با راه آهن در زمینه اجرا، پژوهش، آموزش و ... و تمایل به استمرار و انجام فعالیت. ۵. الگو بودن راه آهن به لحاظ سرعت انجام امور اداری و تمامی امور ارجاعی

۶. دستیابی به هدف خرابی حداقل (حاکمیت پیشگیری بجای تعمیرات)، تاخیر صفر، نارضایتی صفر، ... در همه ابعاد.

۷. دارای قویترین کادر مدیریتی و منابع انسانی و رعایت اصول مدیریت سیستماتیک در تمامی زمینه‌ها.

د - در بعد جهانی:

۱. دستیابی به بالاترین سهم ترانزیت ریلی در کل منطقه در مقایسه با مسیرهای رقیب ترانزیت سایر کشورها و ترانزیت جاده‌ای ایران.
۲. دستیابی به پیشرفت‌های مدیریت و تکنولوژی‌های منحصر بفرد در سطح دنیا.
۳. حداکثر استفاده از سازمان‌های بین المللی مرتبط ریلی.
۴. تبدیل شویم به صادر کننده دانش مدیریت ریلی.

افتتاح قطار پرسرعت بین‌شهرهای قونیه و استانبول

کشور ترکیه در سال‌های اخیر پیشرفت‌های چشم‌گیری در راه اندازی قطارهای پرسرعت داشته است و افتتاح طرح‌های خود را به سرعت پی‌گیری می‌کند.

در این راستا خدمات قطار پرسرعت در ترکیه بین شهرهای قونیه و استانبول در تاریخ ۱۷ دسامبر ۲۰۱۴ افتتاح شد. مراسم افتتاحیه با حضور رجب طیب اردوغان و احمد داوود اوغلو، نخست‌وزیر ترکیه و آقای لطفی الوان، وزیر حمل و نقل، امور دریایی و ارتباطات ترکیه برگزار شد. پس از افتتاح اولین خط آهن پرسرعت (آنکارا-اسکی‌شهر، ۱۳ مارس ۲۰۰۹)، دومین خط پرسرعت بین آنکارا-قونیه (۲۴ اوت ۲۰۱۱) و خط پرسرعت اسکی‌شهر-قونیه (۲۳ مارس ۲۰۱۳)، خدمات تجاری بین شهرهای آنکارا، اسکی‌شهر و استانبول در تاریخ ۲۵ ژوئیه ۲۰۱۴ آغاز شد.

تعداد کل مسافران جابجا شده با قطارهای پرسرعت در خطوط فوق‌الذکر بین سال‌های ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۴ به ۱۸ میلیون نفر رسیده است.

با شروع خدمات قطار پرسرعت بین شهرهای قونیه و استانبول، کل زمان سفر بین این دو شهر با قطار به نسبت اتوبوس از ۱۰ الی ۱۱ ساعت به ۴ ساعت و ۱۵ دقیقه کاهش یافت. طول خط بین شهرهای قونیه و استانبول، ۶۳۱ کیلومتر است. این قطار دو بار در روز در حرکت خواهد بود و مسافران را جا به جا می‌کند.



بزرگ‌ترین و بی‌نظیرترین رویداد در حوزه پرسرعت جهان در ۲۰۱۵ تلقی می‌شود و مهم‌ترین شعار آن "تجلیل از گذشته و طراحی برای آینده" خواهد بود که نشان‌گر درس‌های گرفته شده از پنجاه سال تاریخ شکل‌گیری راه‌آهن پرسرعت و شناسایی چالش‌ها برای ۵۰ سال بعد است.

بسیاری از مقامات دولتی از بخش حمل و نقل، متخصصین، دانشگاهیان، کارشناسان حوزه حمل و نقل از بخش صنعت و نیز راه‌آهن‌های جهان در این کنگره حضور خواهند داشت. پیش‌بینی می‌شود بین ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰ هیئت‌از ۵۰ کشور جهان در این کنگره شرکت کنند. همچنین فراخوان مقاله برای این کنگره از تمامی مراکز دانشگاهی با هدف ارائه تصویر بزرگی از چشم‌انداز راه‌آهن پرسرعت و فعالیت‌های آن داده شده است. طبق پیش‌بینی UIC تعداد ۱۶۵ سخن‌رانی در نشست‌های موازی که در این اجلاس برگزار خواهد شد در روز به شرکت‌کنندگان ارائه خواهد شد.

کارگروه علمی این کنگره دو موضوع عمده را جهت پوشاندن موضوعات مورد بحث و ارائه برگزیده است که عبارتند از: راه‌آهن پرسرعت به عنوان نوعی از شبکه که هم شامل فعالیت‌های ریلی و هم فعالیت‌های غیر ریلی می‌شود و دیگری طرح‌هایی برای راه‌آهن پرسرعت هست. به علاوه در کنار این اجلاس نمایشگاهی نیز در حوزه راه‌آهن پرسرعت در محل این اجلاس برگزار خواهد شد.

برگزاری نهمین کنگره جهانی پرسرعت UIC ژاپن، خرداد ۱۳۹۴

نهمین کنگره جهانی پرسرعت اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها (UIC) از ۱۹-۱۶ تیر ۹۴ (۱۰-۷ ژوئیه ۲۰۱۵) با همکاری اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها UIC و راه‌آهن شرق ژاپن در توکیو ژاپن برگزار می‌شود.

UIC به‌منظور توسعه راه‌آهن پرسرعت و ارائه آخرین دست‌آوردها و پیشرفت‌ها در زمینه راه‌آهن پرسرعت هر دو

سال یک بار اقدام به برگزاری اجلاس جهانی پرسرعت می‌کند که با استقبال زیاد از راه‌آهن‌ها و صنعت ریلی روبرو می‌شود. این اجلاس جهانی در سال‌های اخیر در آمستردام (۲۰۰۸)، پکن (۲۰۱۰) و فیلادلفیای آمریکا (۲۰۱۲) برگزار شده و قرار است نهمین اجلاس جهانی پرسرعت به میزبانی راه‌آهن شرق ژاپن در کشور ژاپن به عنوان اولین خاستگاه راه‌آهن پرسرعت در ۵۰ سال قبل (اکتبر ۱۹۶۴) برگزار شود. کنگره مذکور





دولت حمایت

گلخانه‌ای از صنایع ریلی را برچیند

سعید قصابیان

کارشناس ناوگان ریلی شرکت مپنا / بخش حمل و نقل ریلی

داخلی است (سه‌م بدنه در ارزش کل یک وسیله نقلیه ریلی به ویژه لکوموتیو و واگن مسافری کم‌تر از ده درصد است). مشتری از آن‌ها راضی نیست. اگر مشارکتی با شرکت‌های خارجی رخ داده عمدتاً در حد خرید دانش فنی تولید بوده و نه جذب دانش فنی طراحی ناوگان.

۹- یک دیدگاه پرترفدار در کشور اعتقاد دارد که برای حمایت از تولید داخل باید با وضع تعرفه بالا بر واردات ناوگان، هزینه واردات را آن قدر بالا بُرد که مشتری ناچار به ناوگان ساز داخلی مراجعه کند. این دیدگاه قبلاً در خودروسازی تجربه شده است. این تجربه همچنان ادامه دارد. نتیجه این تجربه آن بوده که خودروسازان سال‌ها بدون رقیب در بازار داخلی جولان داده‌اند. در غیاب رقیب، خودروسازان به هیچ روی رشد نکرده‌اند. فناوری تولید خودرو را جذب نکرده‌اند. هنوز در سطح مونتاژ کار مدل‌های از رده خارج خودروسازان اروپائی و آسیائی باقی مانده‌اند. کیفیت خوبی ارائه نمی‌کنند. خدمات پس از فروش آن‌ها راضی کننده نیست. با یک تلاطم در قیمت ارز، زمین گیر و قیمت محصولاتشان

۶- طبیعی است که مشتری ناوگان به دنبال کمینه کردن سرمایه‌گذاری اولیه و هزینه‌های جاری خود باشد. او (با حفظ کیفیت) ارزان‌ترین ناوگان را جستجو می‌کند. اگر ناوگان ساخت داخل ارزان‌ترین باشد مراد حاصل است و ناوگان از شرکت‌های ناوگان ساز داخلی تامین می‌شود و مطالبه حمایت موضوعیت خود را از دست می‌دهد. اما متأسفانه نوعاً ناوگان ساخت داخل ارزان‌ترین نیست.

۷- مشتری برای دست‌یابی به ناوگان ارزان‌تر دو راه پیش رو دارد:

- واردات ناوگان نو.
- تهیه ناوگان دسته دوم داخلی/ خارجی و بازسازی آن.

۸- عملکرد اکثر ناوگان سازهای داخلی تاکنون نشان داده که علی‌رغم سرمایه‌گذاری هنگفت دولت و یا مالکان شبه دولتی، تعدادی از آن‌ها با ظرفیت کم کار می‌کنند. موفق به جذب دانش فنی نشده‌اند. قیمت تمام شده آن‌ها چنان بالاست که نمی‌توانند در هیچ مناقصه بین‌المللی پیروز شوند. در تامین زیرمجموعه‌ها بر واردات متکی هستند و مزیت آن‌ها عمدتاً در بخش مونتاژ بدنه و تزئینات

را بررسی کند.
۱- مشتریان ناوگان، شرکت‌های حمل و نقل ریلی هستند. ناوگان بخشی از سرمایه این شرکت‌ها است. آن‌ها ناوگان را در امر حمل نقل بار/ مسافر به کار می‌اندازند. این شرکت‌ها برای فعالیت اقتصادی (=کاسبی) بنیان گذاشته شده‌اند و انتظار سود دارند.

۲- در چند سال اخیر رکود اقتصادی باعث کم شدن بار و مسافر شده و از حاشیه سود شرکت‌های حمل و نقل کاسته شده است. تقاضا برای ناوگان کم شده است.

۳- محدودیت برقرار شده در قیمت بلیط و تعرفه بار بر شرکت‌های حمل و نقل فشار وارد می‌کند.

۴- افزایش ناگهانی قیمت ارز، پیش‌بینی‌های اقتصادی این شرکت‌ها را به هم ریخته، باعث کمبود نقدینگی شده و تامین ناوگان جدید (اعم از داخلی یا خارجی) را مشکل کرده است.

۵- هیچ سهمی از مزایای اقتصادی و صرفه جوئی ملی ناشی از حمل و نقل ریلی به این شرکت‌ها بر نمی‌گردد. با آن‌ها همان رفتاری می‌شود که با حمل و نقل کنندگان جاده‌ای.

یکی از روش‌هایی که همواره برای حمایت از تولید داخلی پیشنهاد می‌شود ممانعت از واردات است. این ممانعت به دو طریق انجام می‌شود. قرار دادن کالای خارجی در فهرست کالاهای ممنوعه (=اجبار به خرید کالای ایرانی) و افزایش تعرفه واردات. این روش حمایت از تولید داخلی، سابقه زیاد و موافقان و مخالفان متعددی دارد. مخالفان، حمایت مصنوعی از کالاهای گران‌یابی کیفیت داخلی را ایجاد انحصار در بازار و سلب حق آزادی انتخاب مشتری و همین‌طور ممانعت از بلوغ فنی و اقتصادی تولید کننده ایرانی قلمداد می‌کنند. این بحث در مورد ناوگان ریلی نیز مصداق دارد زیرا تولیدکنندگان ناوگان ریلی در زمره تولیدکنندگان کالای داخلی هستند و این حمایت در مقابل کالای مشابه خارجی را طلب می‌کنند. این مقاله تلاش دارد موضوع حمایت از تولید ناوگان ریلی را از دیدگاه ناوگان ساز داخلی (تولید کننده)، شرکت‌های حمل و نقل ریلی (مشتری ناوگان)، همچنین مشتری نهائی و همچنین منافع ملی ببیند و لزوم یا بی‌فایده بودن حمایت مصنوعی از تولید داخل

وجود دارد. بازسازی همانند تولید نیازمند مدیریت دانش است. بازسازی همانند تولید نیازمند مدیریت زنجیره تامین و مدیریت هزینه است. می توان بخشی از ظرفیت کارخانجات ناوگان سازی را به بازسازی اختصاص داد. نمونه‌هایی از این تجربه موفق در صنعت ریلی وجود دارد. استفاده مجدد از ناوگان مسن صیانت از ثروت ملی است. استفاده از ناوگان بازسازی شده بار زیادی را از هزینه شرکت‌های حمل و نقل ریلی خواهد برداشت. بازسازی ناوگان داخلی می‌تواند نیاز کشور به واردات ناوگان دست دوم خارجی را به حداقل برساند. بازسازی ناوگان این قابلیت را دارد که قطعه سازان داخلی را به تحرک وا دارد. دست اندرکارانی که به دلیل وحشت از بیکار شدن کارگران، مدافع تداوم وضعیت کژدار و مریز فعلی هستند باید توجه کنند که کارکنان مورد نیاز بازسازی کم‌تر از نیاز خط تولید نیست.

۳- کشور در زمینه قطعه سازی به پیشرفت‌های خوبی نائل شده است. مهندسان ایرانی دانش فنی انواع روش‌های ساخت را در اختیار دارند. به عنوان نمونه، دانش فنی تولید قطعات سامانه‌ی ترمز ناوگان (اعم از سامانه‌ی UIC و سامانه‌ی ماتروسوف) کاملاً داخلی شده است. کشور از لحاظ ساخت‌افزارهای تولیدی و ماشین آلات هیچ کمبودی ندارد. قطعه‌سازان داخلی این قابلیت و چابکی را دارند که به شبکه بین‌المللی تولید قطعه یدکی بپیوندند. تجربه نشان داد که ناوگان ساز داخلی قابلیت پیوستن به شبکه بین‌المللی ناوگان سازی را ندارد. اگر دولت قصد دارد به تولید کمک اثر بخش کند باید ورود قطعه سازان (اعم از خودروئی و ریلی و دیگر صنایع) به بازار بین‌المللی را تسهیل کند. این کمک از نوع مشورت و نرم افزاری است و هزینه زیادی ندارد. حمایت صحیح این است. قطعه‌سازی این توان را دارد که قطعات مورد نیاز برای تولید ناوگان و همین طور بازسازی ناوگان را تامین کند. دست‌اندرکارانی که به دلیل وحشت از بیکار شدن کارگران، مدافع تداوم وضعیت فعلی هستند باید توجه کنند که در سال‌های اخیر قطعه‌سازی سهم زیادی در اشتغال داشته است.

توان رقابت با رقیب خارجی را ندارند و فعالیت آن‌ها اقتصادی نیست. حال چه باید کرد؟ ادامه حمایت‌های بی نتیجه قبلی؟ تعطیل کردن این کارخانجات؟

جمع بندی، نتیجه گیری و پیشنهاد:

پیشنهاد زیر می‌تواند راه سومی برای حمایت از صنعت تولید ناوگان باشد. این پیشنهاد سه جزء دارد:

۱- باید فعالیت شرکت‌های حمل و نقل ریلی و همین طور شرکت‌های ناوگان ساز را از دریچه کسب و کار یک بنگاه اقتصادی نگاه کرد. هیچ نوع فعالیت ضررده قابل دفاع نیست. هزینه هرگونه فعالیت غیر اقتصادی نهایتاً از جیب مردم پرداخت خواهد شد. باید قبل از این که صنایع ریلی و بقیه صنایع کشور به سرنوشت فجیع خودروسازی دچار شوند، ظرفیت‌های تولیدی کشور را در خدمت محصولات در آوریم که در آن‌ها برتری نسبی و مزیت اقتصادی داریم. تشخیص این دسته از محصولات / خدمات سخت نیست. دولت بانک اطلاعات همه صنایع کشور را در اختیار دارد و به کمک کارشناسان خود بهتر از هر مرجعی می‌تواند این تشخیص را انجام دهد و به ذی‌نفعان مشورت بدهد. تغییر خط تولید برخی از صنایع تولید ناوگان که به صورت غیر اقتصادی کار می‌کنند یک راه حل است. اگر دولت قصد دارد از تولید حمایت اثر بخش کند می‌تواند فرایند تغییر خطوط تولید را تسهیل کند. تغییر خط تولید، نوعی سرمایه‌گذاری است که برگشت دارد. حمایت صحیح این است. دست اندکارانی که به دلیل وحشت از بیکار شدن کارگران، مدافع تداوم وضعیت کژ دار و مریز فعلی هستند باید توجه کنند که تغییر خط تولید به معنای تعطیلی کارخانه نیست.

۲- یکی از مزیت‌های نسبی صنایع ریلی کشور و مهندسان آن‌ها در بازسازی ناوگان است. این مهندسان به راحتی می‌توانند محاسبه کنند که یک وسیله نقلیه ریلی خارج از رده، ارزش بازسازی دارد یا خیر. سرمایه‌گذاری انجام شده در بازسازی پس از اعزام ناوگان به سرویس به سرعت بر می‌گردد. در فرایند بازسازی، ظرفیت زیادی برای جذب دانش فنی

گاهی موضع خود را کمی رقیب می‌کنند که بیائیم مشتری را وادار به خرید از تولیدکننده داخلی (گران‌تر) کنیم. پس از این که ظرفیت داخلی پر شد مجوز واردات بدهیم. سوال اساسی که پیش روی این دیدگاه قرار دارد این است که چرا مشتری ناوگان (شرکت حمل و نقل) باید خسارت این خرید اجباری را تا مدت نامعلوم تحمل کند؟ این گونه هزینه‌ها باعث شده که افق سرمایه‌گذاری بر روی ناوگان برای شرکت‌های حمل و نقل تاریک باشد. تجربه خودروسازی (و بسیاری از صنایع دیگر) نشان داد که به سادگی می‌توان ترتیبی داد که این ظرفیت داخلی هیچ گاه پر نشود.

۱۳- با افزایش ناگهانی قیمت ارز، همه پیش بینی‌های اقتصادی شرکت‌های ناوگان ساز به هم ریخته و قیمت تمام شده محصولاتشان یک شبه چند برابر شده است. این امر نشان می‌دهد که تزریق ارز ارزان در طول سالیان گذشته نه تنها این شرکت‌ها را تقویت نکرده بلکه آن‌ها را به شدت آسیب پذیر کرده است. فراموش نکنیم که ما به التفاوت ارز ارزان و قیمت واقعی ارز در نهایت از جیب مردم پرداخت شده است. این نوع حمایت‌ها اعتیاد آور هستند. این حمایت، ابزار بسیار برنده‌ای برای از میدان به در کردن رقیب خارجی به دست ناوگان ساز داخلی می‌دهد. اگر ورزشکاری مصدوم است علاجش راه ندادن رقیب به میدان مسابقه نیست، باید ورزشکار را معالجه کرد. این گونه حمایت‌ها هیچ انگیزه‌ای را در مدیران این شرکت‌ها برای ارتقای بهره‌وری باقی نمی‌گذارد. پاشنه آشیل صنعت کشور بهره‌وری نازل آن است. بهره‌وری فقط در شرائط بازار رقابتی مجال بروز و ظهور پیدا می‌کند.

۱۴- تزریق ارز ارزان در گذشته و سوددهی کاذب، شرکت‌ها را به سوی تورم نیروی انسانی سوق داده است. قانون کار و شرایط اجتماعی فعلی، تعدیل نیرو را مشکل کرده است. فراموش نکنیم که هزینه نیروی انسانی مزاد در نهایت از جیب مردم پرداخت می‌شود.

۱۵- برآیند فعلی عملکرد اکثر ناوگان سازان داخلی این است که

چند برابر می‌شود. دولت ناچار است برای جلوگیری از افزایش قیمت، انواع امتیازها را به آن‌ها بدهد. همه این امتیازات نهایتاً از جیب مردم پرداخت می‌شود. اگر ورزشکاری مصدوم است علاجش راه ندادن رقیب به میدان مسابقه نیست، باید ورزشکار را معالجه کرد. با توجه به شکست فاحش این دیدگاه در صنعت خودرو، تکرار آن در صنعت ریلی هیچ توجیهی ندارد.

۱۰- برخی از طرفداران حمایت، حد وسط را می‌گیرند که بیائیم در "مدت محدودی" از ناوگان ساز حمایت کنیم و پس از سپری شدن این مدت از او بخواهیم که سرپایش بایستد و وابسته به حمایت دولت نباشد. تجربه خودروسازی نشان داده که این گونه حمایت باعث تقویت تولیدکنندگان می‌شود. این نوع حمایت بازار را از رقیب خالی می‌کند. وقتی مشتری چاره‌ای جز خرید از خودروساز وطنی ندارد، خودروساز هم دلیلی برای ارتقاء کیفیت نمی‌بیند، دلیلی هم برای کاهش هزینه تولید نمی‌بیند، دلیلی هم برای کاهش قیمت نمی‌بیند. دلیلی هم برای تعمیق دانش فنی خود نمی‌بیند و همچنین دلیلی برای ارائه کالا / خدمات در موعد مقرر احساس نمی‌کند. این نوع حمایت اعتیادآور است. این اعتیاد با گذشت زمان برطرف نمی‌شود. تجربه خودروسازی نشان داد که این «مدت محدود» بعد از قریب پنجاه سال هنوز به پایان نرسیده است. لذا نظریه "حد وسط"، به نتیجه مورد نظر منتهی نمی‌شود.

۱۱- طرفداران نظریه حمایت، به تبعیض موجود بین بخش خودرو و صنعت ریلی در بهره‌مندی از حمایت‌های دولتی اعتراض دارند. باید به طرفداران نظریه حمایت در همه صنایع کشور حق داد که به این تبعیض اعتراض کنند. چرا صنعت داروسازی نباید از حمایت و امتیازات مشابه برخوردار باشد؟ چرا صنعت ماشین آلات کشاورزی نه؟ چرا صنعت نساجی نه؟ چرا صنعت سیمان نه؟ چرا ...

این تناقضی مهم در حمایت گل‌خانه‌ای دولت از برخی از صنایع است.

۱۲- ممنوعیت کلی واردات نیز طرفدارانی دارد. طرفداران این نظریه

برگزاری سومین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل ریلی، صنایع و خدمات وابسته

به‌منظور حضور قدرتمند در عرصه حمل و نقل ریلی بین‌المللی سومین نمایشگاه حمل و نقل ریلی بین‌المللی و صنایع وابسته (RAILEXPO)، چهارمین اجلاس بین‌المللی پیشرفت‌های اخیر مهندسی در راه‌آهن و همایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی ایران مقرر شد به‌صورت همزمان با مشارکت و حمایت وزارت راه و شهرسازی، راه‌آهن جمهوری اسلامی، انجمن صنایع ریلی، انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، اتحادیه قطارهای شهری (مترو) و دانشکده مهندسی راه‌آهن در تاریخ ۲۰- ۱۷ می ۲۰۱۵ (۳۰- ۲۷ اردیبهشت ماه ۱۳۹۴) در محل نمایشگاه بین‌المللی تهران به مدت چهار روز برگزار شود. برگزاری این رویدادها در سطح عالی سازماندهی شده و مقامات بالایی نظیر معاون اول رییس‌جمهور جمهوری اسلامی ایران و مدیران سطح بالا از کشورهای اروپایی و خاورمیانه در آن شرکت می‌کنند. برگزاری آن به‌عنوان بزرگ‌ترین نمایشگاه ریلی در خاورمیانه در کنار همایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی یک فرصت بزرگ جهت ارتباط مخاطبان با تصمیم‌گیرندگان، کارآفرینان و تجار حرفه‌ای، بازاریابی چهره به چهره و ارتباط مستقیم فراهم می‌آورد که می‌تواند علاوه بر تبادل اطلاعات، امکان تعامل جمعی با متخصصان مرتبط صنعت ریلی نظیر مشتریان موجود، بهره‌برداران، تامین‌کنندگان، مشاوران، سرمایه‌گذاران و چهره‌های کلیدی در صنعت ریلی را در یکجا برقرار کند.

در این نمایشگاه به‌عنوان انواع صنایع و خدمات مختلف ریلی بخش مسافری درون شهری، برون شهری و بخش باری، انواع واگن‌ها، (نیرو محرکه، مولد، مانوری، باری و...)؛ لکوموتیو برقی و دیزلی، قطعات مصرفی واگن‌های اتوبوسی و باری،

شرکت‌های حمل و نقل ریلی، شرکت‌های ارایه‌دهنده خدمات پس از فروش، خدمات تعمیر و نگهداری و خدمات بیمه‌ای، ارایه و در معرض دید علاقه‌مندان قرار خواهد گرفت. لازم به ذکر است در این نمایشگاه علاوه بر شرکت‌های داخلی، ده‌ها شرکت خارجی تولیدات و خدمات خود را ارایه خواهند کرد. همچنین در همایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری نیز اطلاع‌رسانی از آخرین دست‌آوردها و فناوری صنعت حمل و نقل ریلی و صنایع وابسته، ارتقا تولیدات داخلی، توسعه صادرات، ارایه توان‌مندی‌های شرکت‌های ایرانی، افزایش تولید و مقابله با تحریم، بومی‌سازی صنایع ریلی و آشنایی تولیدکنندگان صنایع ریلی کشور با جدیدترین پیشرفت‌های روز این صنعت در جهان صورت می‌پذیرد. برنامه‌ریزی برای بازدید چند هیات صنعتی، تجاری و بازرگانی خارجی از این نمایشگاه، برگزاری چند کارگاه و همایش تخصصی از جمله چهارمین همایش بین‌المللی پیشرفت‌های اخیر در مهندسی راه‌آهن (ICRARE ۲۰۱۵) با حضور تعدادی از مقامات کشوری، برخی از برنامه‌های دیگر این رویداد بین‌المللی حمل و نقل ریلی خواهد بود. باهماهنگی‌های انجام شده با دانشکده مهندسی راه‌آهن چهارمین همایش بین‌المللی پیشرفت‌های اخیر در مهندسی راه‌آهن (ICRARE ۲۰۱۵) با هدف گرد هم آوردن مهندسان و پژوهشگران این حوزه به منظور بحث و بررسی در مورد روش‌ها و رویکردهای علمی و نظری جدید و اشاره به پیشرفت‌های اخیر، فناوری و نوآوری در همه رشته‌های مهندسی راه‌آهن به طور هم‌زمان در تاریخ ۱۸-۱۷ می ۲۰۱۵ برگزار می‌شود.

مدیرعامل راه‌آهن خبر داد: توافق روسای راه‌آهن «ایران - ترکمنستان - قزاقستان» در خصوص زمان ترانزیت و تعیین تعرفه

مشترک

مدیرعامل راه‌آهن از توافق روسای راه‌آهن سه کشور «ایران - ترکمنستان - قزاقستان» به منظور زمان ترانزیت از خط ریلی دالان شمال شرق دریای خزر و تعیین میزان تعرفه برای مسیر یاد شده خبر داد.

به گزارش روابط عمومی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، محسن پورسیداقایی مدیرعامل راه‌آهن در خصوص برگزاری جلسه سه جانبه روسای راه‌آهن «ایران - ترکمنستان -

قزاقستان» شب گذشته با اشاره به افتتاح خطوط ریلی میان سه کشور گفت: به منظور حل و فصل مسایل اجرایی پس از افتتاح خط ریلی ضروری است تا جلساتی به منظور حل و فصل مسایل اجرایی برگزار شود.

وی افزود: طی مذاکرات انجام شده در این جلسه در خصوص زمان ترانزیت تصمیم‌گیری شد و هر سه کشور توافق کردند تا ترانزیت بار ظرف مدت حداکثر ۱۰ روز از داخل قزاقستان تا بندرعباس انجام شود.

وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد: توافق برای افزایش سه برابری حجم حمل و نقل ریلی بین ایران و ترکمنستان

است، تصریح کرد: در زمینه همکاری‌های حمل و نقل ریلی توافق شد تا حجم سه میلیون تنی کالاها تا سه سال آینده به ده میلیون تن افزایش یابد.

وی افزود: در حال حاضر روزانه حدود ۵۰۰ کامیون از چهار مرز مشترک ایران - ترکمنستان وارد عشق‌آباد می‌شود که با گفت‌وگوهای فیما بین به توافق رسیدیم تا تردد کامیون‌ها روزانه به حدود هزار دستگاه افزایش یابد و برای تحقق این امر طرح‌های زیربنایی گمرکی و جاده‌ای با استاندارد روز ایجاد شود.

آخوندی با اشاره به این که در آینده نزدیک رییس‌جمهوری اسلامی ایران به عشق‌آباد می‌آید، گفت: اگر بخواهیم روابط و همکاری‌های مناسب داشته باشیم اولاً باید اعتماد فیما بین را تکمیل کنیم و اعتماد متقابل بزرگ‌ترین سرمایه در روابط دو کشور همسایه و دوست ایران و ترکمنستان است.

وی با اشاره به اشتراکات فراوان تاریخی و فرهنگی میان ملت ایران و ترکمنستان، گفت: خوش‌نامی

وزیر راه و شهرسازی در سفر به ترکمنستان از توافق برای افزایش بیش از سه برابری حجم حمل و نقل ریلی بین ایران و ترکمنستان و رسیدن حجم کالاهای جا به جا شده از سه میلیون تنی به ده میلیون تن تا سه سال آینده خبر داد. این در حالی است که هنوز خط ریلی اینچ‌برون پس از افتتاح به بهره‌برداری نرسیده است.

به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی وزارت راه و شهرسازی، عباس آخوندی که در همایش مشترک بازرگانی جمهوری اسلامی ایران و ترکمنستان در عشق‌آباد سخن می‌گفت، با اشاره به وجود ظرفیت‌های همه‌جانبه برای توسعه و گسترش مناسبات اقتصادی، تجاری و سایر عرصه‌ها، گفت: ایران و ترکمنستان از اراده خاص برای ارتقاء سطح مناسبات فیما بین برخوردار هستند.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به این که در آغاز سفر به عشق‌آباد، به صورت جداگانه با رییس‌جمهور و وزیر امور خارجه و سایر مقامات عالی‌رتبه دولت ترکمنستان ملاقات و مذاکراتی را انجام داده

پورسیدآقایی تصریح کرد: همچنین هر سه طرف بر سر وجود یک تعرفه مشترک از مبدا تا مقصد برای این مسیر توافق کردند و مقرر شد تا ظرف مدت دو هفته معاونین راه‌آهن سه کشور جلساتی را به منظور تعیین میزان تعرفه برای این مسیر برگزار کنند.



وجود ۷۵ درصد ظرفیت بلیت قطار نوروزی در اکثر محورها

معاون مسافری راه‌آهن از وجود ظرفیت بلیت قطار در اکثر محورها خبرداد و اعلام کرد که حدود ۷۵ درصد ظرفیت ایجاد شده در سامانه‌ی فروش بلیت قطار موجود است و متقاضیان می‌توانند از طریق اینترنت و مراکز فروش بلیت نسبت به تهیه بلیت اقدام کنند.

به گزارش روابط عمومی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران؛ سیدمحمد راشدی معاون مسافری راه‌آهن با اشاره به وجود ظرفیت بلیت قطار در اکثر محورها گفت: در بازه زمانی ۲۰

روزه آغاز پیش فروش بلیت قطارهای نوروزی از ۲ میلیون صندلی ایجاد شده تاکنون در مجموع ۵۰۰ هزار بلیت از طریق اینترنت و مراکز فروش بلیت به فروش رسیده است. وی افزود: در حال حاضر در تمام مسیرها به جز برخی مسیرها در روزهای خاص امکان تهیه بلیت قطار وجود دارد و متقاضیان می‌توانند با مراجعه به دفاتر مسافرتی و یا از طریق اینترنت نسبت به تهیه بلیت مورد نیاز خود اقدام کنند. معاون مسافری راه‌آهن با بیان این

که هیچ‌گونه افزایش قیمتی برای بلیت قطار در ایام نوروز وجود ندارد تصریح کرد: در حال حاضر شرکت راه‌آهن هیچ برنامه‌ای برای افزایش بهای بلیت قطارهای مسافری ندارد. پیش فروش بلیت قطارهای نوروزی (حد فاصل ۲۵ اسفند ۹۳ لغایت ۱۵ فروردین ۹۴) از ۴ بهمن ماه سالجاری با مجموع ۲ میلیون صندلی ایجاد شده آغاز شده که این میزان در مقایسه با سال گذشته ۵ درصد رشد را نشان می‌دهد.



بهره‌برداری از کارخانه تولید ریل ذوب آهن اصفهان در آذر ۹۴

سرپرست خرید خارجی شرکت ذوب آهن اصفهان در حالی از تولید نخستین ریل ایرانی تا آذر ماه سال آینده خبر داد که قرار بود این کارخانه تیرماه سال ۱۳۹۴ به بهره‌برداری برسد.

پروانه نصراللهی گفت: تجهیزات لازم برای ایجاد و راه‌اندازی نخستین کارخانه تولید ریل شرکت ذوب آهن اصفهان طی هشت بخش از خارج کشور به وسیله کشتی وارد کشور خواهد شد. تاکنون سه بخش این بارها وارد ایران شده و کارخانه آن‌ها را دریافت کرده است.

وی ادامه داد: در حال حاضر ۳۷ درصد این پروژه اجرایی شده و پیش‌بینی می‌شود تا فروردین ماه امسال میزان پیشرفت پروژه به ۴۰ درصد برسد.

سرپرست خرید خارجی شرکت ذوب آهن اصفهان با بیان این‌که همه مراحل اجرای این پروژه بر اساس برنامه تعیین شده پیش رفت و در این فرآیند تاخیر زمانی چندانی به وجود نیامده و مقدار اندک تاخیرها در طول طرح قابل جبران است، توضیح داد: بر پایه توافقات کارخانه تولید ریل ذوب آهن اصفهان آذرماه ۹۴ به بهره‌برداری می‌رسد و طبق برنامه روزشمار کارخانه تا ۲۵۶ روز دیگر نخستین ریل ساخت ایران تولید می‌شود.

وی یادآور شد: تولید ریل ایرانی در پیش‌بینی اولیه یک هزار و یکصد

میلیون دلار برآورد می‌شود. این مقام عالی‌رتبه دولت ترکمنستان افزود: هم‌اکنون در ترکمنستان ۱۴۷ شرکت ایرانی رسماً ثبت شده و ۸۸ طرح مختلف به ارزش یک میلیارد و ۳۰۶ میلیون دلار توسط شرکت‌های ایرانی در دست اجراست.

در جریان این همایش یک روزه، موضوعاتی مانند ارائه تسهیلات بیشتر در زمینه صدور روادید، سر و سامان دهی امور بانکی و نقل و انتقال پول، ایجاد کار گروه پی‌گیری امور کالا، ایجاد کار گروه بررسی و تبیین ظرفیت‌های دوجانبه و بخش‌های همکاری‌های صنعتی، تبادل هیات کارشناسی برای آشنایی بیشتر از توان‌مندی‌های متقابل، تطبیق نظام‌های اقتصادی دو کشور، روان‌سازی فعالیت گمرکات و تردد کامیون‌ها، فرصت‌های مشارکت شرکت‌های ایران در اجرای طرح‌های کلان صنعتی به ویژه نفت و گاز و توسعه میادین نفت و گاز ترکمنستان مورد بحث و بررسی کارشناسان دو طرف قرار گرفت.

هم‌اکنون ایران جزو ۵ شریک اصلی ترکمنستان در عرصه مبادلات اقتصادی است و در سال جاری میزان مبادلات تجاری و اقتصادی دو طرف از مرز یک میلیارد دلار عبور کرد.

شرکت‌هایی که به نمایندگی جمهوری اسلامی ایران در بازارهای خارجی حضور دارند در واقع از اهمیت خاصی برخوردار است و این در حالی است که برنامه و طرح‌های عظیم در پیش روی ما است که قصد داریم به صورت مشترک با دوستان ترکمنی اجرا کنیم و در رشد و توسعه دو ملت سهیم باشیم.

بنابر این گزارش وزیر راه و شهرسازی در دیدار با رئیس جمهور و وزیر امور خارجه ترکمنستان یادآور شد: احداث ۷۰۰ کیلومتر آزادراه در کشور ترکمنستان به دست مهندسان و شرکت‌های ایرانی و همچنین احداث نیروگاه برق در این کشور و انتقال برق از مرو به مشهد از دیگر توافقات این دیدارها بود.

قائم مقام وزارت اقتصاد و توسعه ترکمنستان نیز در این همایش در سخنان خود با اشاره به این‌که جمهوری اسلامی ایران یکی از شرکای مهم اقتصادی و تجاری کشور ترکمنستان است، گفت: حجم مبادلات بازرگانی میان ترکمنستان و ایران در سال گذشته میلادی (۲۰۱۴) بالغ بر ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون دلار برآورد شده است.

«سردار آتایوف» تصریح کرد: سهم صادرات ترکمنستان به ایران دو میلیارد و ۴۰۰ میلیون دلار و سهم واردات از ایران نیز حدود یک میلیارد و ۳۰۰



تن در سال است که با بهره‌برداری از کارخانه تولید ریل شرکت ذوب آهن اصفهان احتمال افزایش تولید ریل بیش از این هم فراهم خواهد بود.



با دستور رییس جمهور عملیات اجرایی خط آهن پرسرعت تهران - قم - اصفهان آغاز شد

رییس جمهور در نخستین برنامه از سفر خود به شهر قم دستور داد تا عملیات اجرایی خط آهن پرسرعت تهران - قم - اصفهان آغاز شود و قرار است بعد از چهار سال به بهره برداری برسد.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، حسن روحانی در نخستین بخش از برنامه‌های سفر خود به استان قم دستور داد تا عملیات اجرایی خط آهن پرسرعت تهران - قم - اصفهان که ۴۰۰ کیلومتر طول دارد آغاز شود. براساس این گزارش با احداث این خط آهن قطارهای برقی پرسرعت با سرعت ۳۰۰ تا ۳۵۰ کیلومتر در ساعت در مسیر تهران - قم - اصفهان تردد می‌کنند.

با بهره‌برداری از این خط ریلی سالانه ۵۵ میلیارد تومان در مصرف سوخت صرفه‌جویی خواهد شد. مدت زمان در نظر گرفته شده برای اجرای این طرح چهار سال بوده و این طرح با اعتباری بالغ بر ۲۴ میلیارد یورو به صورت تأمین اعتبار به مرحله اجرا گذاشته می‌شود.



مدیرعامل راه آهن در اولین جشنواره تعالی حمل و نقل ریلی مطرح کرد:

جذب سرمایه گذاری در گرو تعالی در راه آهن و شرکت‌های حمل و نقلی

مدیرعامل راه آهن تحقق اهداف و راهبردهای راه آهن را در گرو تعالی در درون راه آهن و شرکت‌های حمل و نقلی برشمرد و اعلام کرد: امروزه مشکل اصلی کمبود منابع نیست و بیش تر مشکلات از فرآیندها و عدم

تعالی در مجموعه حمل و نقل ریلی است که موجب شده ما به جایگاه درستی نرسیم.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، محسن پورسید آقایی مدیرعامل راه آهن در اولین جشنواره تعالی حمل و نقل ریلی با اشاره به تصویب بند «ق» در قانون بودجه سال ۹۴ و اختصاص منابع حاصل از صرفه‌جویی در مصرف سوخت به بخش ریلی گفت: براساس این مصوبه ۷.۵ میلیارد دلار تا سال ۱۴۰۳ از محل صرفه‌جویی سوخت به سرمایه‌گذاران بخش ریلی اختصاص می‌یابد که این مصوبه آینده سرمایه گذاری در این بخش را تضمین کرده و برای یک دهه موجب رشد و توسعه حمل و نقل ریلی کشور می‌شود.

وی افزود: این رقم آینده ریلی کشور را متحول می‌کند و باید تلاش کنیم تا با سیاست گذاری‌ها و تشویق‌های مناسب موجبات رشد حمل و نقل در دو حوزه بار و مسافر در راه آهن را مهیا کنیم.

به گفته مدیرعامل راه آهن تحقق اهداف تدوین شده و رسیدن به این جایگاه برای جذب رقم ۷.۵ میلیارد دلار نیازمند رشد چهار برابری در حوزه بار و دو برابری در حوزه مسافری هستیم.

وی با اشاره به این که تحقق اهداف نیازمند اصلاح زیربناها است خاطر نشان کرد: جذب چنین رقمی به منظور سرمایه‌گذاری در راه آهن؛ فعالیت جدی به منظور تعالی در بخش داخلی راه آهن و شرکت‌های حمل و نقل ریلی را می‌طلبد.

پورسید آقایی تصریح کرد: اگر شرکت‌های توانمند نداشته باشیم و شرکای راه آهن شرکت‌های توانمندی نباشند راهبردها بی‌اثر خواهد بود. مدیرعامل راه آهن با بیان این که نمی‌توانیم همه اهداف را به تنهایی در دولت محقق کنیم گفت: تحقق اهداف نیازمند سرمایه گذاری و همکاری بخش خصوصی است و این مهم بدون شرکای تجاری قوی میسر نیست.



معاون ناوگان راه آهن با تشریح فرصت‌های سرمایه گذاری در حوزه ریلی اعلام کرد:

معافیت ۱۰۰ میلیون تومانی سرمایه گذاران حوزه ریلی از پرداخت حق دسترسی

معاون ناوگان راه آهن از تدوین برنامه‌ها و اقدامات جدی به منظور جذابیت سرمایه‌گذاری در حوزه ریلی خبر داد و اعلام کرد این اقدامات در قالب بسته‌های حمایتی مجزا و بر اساس منابع مختلف تدوین شده اند.

بابک احمدی معاون ناوگان راه آهن با اشاره به تصویب قانون حق دسترسی آزاد به شبکه ریلی در سال ۱۳۸۴ گفت: شرکت راه آهن به منظور تسریع در شکل گیری

بخش‌های غیردولتی ریلی، در سال‌های گذشته نسبت به واگذاری ناوگان ریلی خود شامل واگن‌های باری و واگن‌های مسافری به بخش غیر دولتی اقدام کرده است.

وی افزود: این اقدام تاثیر مثبتی بر حضور بخش خصوصی در صنعت ریلی داشته و موجب توسعه مطلوب منابع ناوگان ریلی شده است.

وی در ادامه، دلایل بازدارنده توسعه مطلوب ناوگان طی سال‌های گذشته را مدنظر قرار داد و گفت: عدم تناسب نرخ بازگشت داخلی سرمایه گذاری ریلی در مقایسه با سایر بخش‌های سرمایه‌گذاری، عدم سرمایه‌گذاری جدی شرکت راه آهن و دولت در توسعه ناوگان با فرض حضور بخش غیردولتی

مدیرعامل راه آهن: استفاده از خطوط ریلی مصرف انرژی را به یک هفتم کاهش می‌دهد

جاده‌ای هدر می‌رود، اظهار کرد: اکنون نزدیک به هفت درصد از تولید ناخالص ملی کشورمان را به همین دلیل از دست می‌دهیم.

این مسوول به بخش توسعه وزیر ساخت‌های راه آهن کشور اشاره و خاطر نشان کرد: دو بانده کردن خطوط ریلی به خصوص در مسیرهایی که بار و مسافر زیادی وجود دارد از مهم‌ترین برنامه‌های در دست اجرای راه آهن جمهوری اسلامی است.

پورسید آقایی، دوبانده کردن مسیرهای بافق - یزد به میبد تا اصفهان، تهران کرج، ورامین و گرمسار را یاد آور شد و افزود: بخش‌های زیر بنایی و عملیات اجرایی این مسیرها شروع شده و تا پایان سال آینده بخش مهمی از آن‌ها به بهره‌برداری می‌رسد.

این مسئول یاد آور شد: با بهره‌برداری از مسیرهای دوبانده شده ظرفیت حمل و نقل بار در راه آهن کشور به دو برابر افزایش پیدا خواهد

مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران با اشاره به اصول اقتصاد مقاومتی، گفت: جذب بار و مسافر به خطوط ریلی، هفت برابر مصرف انرژی کشور را کاهش می‌دهد.

محسن پورسید آقایی افزود: یکی از نقاط ضعف کشور مصرف زیاد انرژی در سطوح مختلف است بنابراین هر یک تن باری که از جاده‌ها به راه آهن منتقل شود صرفه جویی زیادی در مصرف انرژی و عدم نیاز به واردات سوخت خواهد بود.

معاون وزیر راه و شهرسازی خاطر نشان کرد: جابجایی مسافر با قطار علاوه بر این که کمک شایانی به شکوفایی اقتصاد می‌کند، موجب کاهش خطر تصادفات جاده‌ای و تبعات اجتماعی ناشی از آن خواهد شد.

وی، با بیان این که بخش مهمی از تولید ناخالص ملی به خاطر تبعات اقتصادی ناشی از تصادفات و سوانح

دوره ده ساله از نرخ بازگشت داخلی ۳۰ درصدی برخوردار شود بسته حمایتی ای را آماده اجرا کرده‌ایم که طی آن مقرر شد از ابتدای سال ۹۳؛ سرمایه گذار به ازای ورود واگن باری نو خود به شبکه ریلی به طور متوسط به میزان چهار میلیون تن کیلومتر (حدود صد میلیون تومان) از پرداخت حق دسترسی معاف باشد.

به گفته وی در مرحله‌ی نخست اجرای این طرح و بر اساس منابع راه‌آهن هدف گذاری این است که تا پایان سال ۹۴ بتوانیم تا سقف ۴۵۰۰ دستگاه واگن باری را از این بسته حمایتی برخوردار کنیم.



همایش تعمیر و نگهداری در حوزه حمل و نقل برگزار شد

رییس انجمن مهندسی حمل و نقل ایران درباره همایش تخصصی تعمیر و نگهداری در حوزه حمل و نقل گفت: این همایش تخصصی به مدت سه روز با حضور ۴۰ نفر از متخصصان شرکت مترو شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران شرکت‌های واگن‌سازی و طراحی حمل و نقل در جزیره کیش برگزار شد.

ابوالفضل بهره‌دار گفت: در این همایش تخصصی، تمرکز موضوع بر دوره‌های آموزشی پیش‌گیرانه تعمیر و نگهداری است. هدف از برگزاری این همایش بررسی و توجه به شرایط نگهداشت وسایل، تجهیزات، نیروی انسانی و جلوگیری از ضرایب خطا در حوزه حمل و نقل کشور است.

رییس انجمن مهندسی حمل و نقل ایران یادآور شد: در همایش تخصصی تعمیر و نگهداری در حوزه حمل و نقل علاوه بر سخنرانی‌های علمی، میزگردهای تخصصی هم برگزار شد تا با نگاه به تولیدات و خدماتی که از طریق نگهداری در حوزه حمل و نقل صورت می‌گیرد، بازه کار افزایش یابد. در این همایش دکتر محمد ریاحی عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت ایران و رییس گروه تخصصی تعمیر و نگهداری در حوزه حمل و نقل و ابوالفضل بهره‌دار رییس انجمن مهندسی حمل و نقل

بر این‌که برای اجرای برنامه لازم است که تمامی منابع قابل استفاده را بسیج کنیم تصریح کرد: در اولین گام از منابع درآمدی شرکت راه‌آهن شروع کرده و دو اقدام جدی راعملیاتی کردیم.

وی افزود: در اقدام اول و طی دو مرحله که از سال گذشته آغاز شد با هدف نزدیک کردن حق دسترسی شبکه ریلی به عوارض جاده‌ای، سهم ۵۷ درصدی راه‌آهن از تعرفه حمل بار؛ به ۳۵ درصد کاهش یافت.

معافیت ۱۰۰ میلیون تومانی سرمایه‌گذاران حوزه ریلی از پرداخت حق دسترسی

احمدی تصریح کرد: در اقدام دوم و با فرض این‌که سرمایه‌گذاری در توسعه واگن‌های باری برای یک

واگن‌های مسافری و لکوموتیوهای باری است.

وی با بیان این‌که راه‌آهن برنامه جامع و سنگینی را پیش روی خود دارد گفت: شرکت راه‌آهن در نظر دارد تا همراستا با اجرای تعهدات برنامه‌ای سال‌های آتی بتواند عقب افتادگی‌های سال‌های گذشته را نیز جبران کند که در این راستا پاسخ‌های مثبت و خوبی را از سمت دولت و مجلس دریافت کرده‌ایم و بر اساس آن‌ها به محض آماده شدن مقدمات اجرایی هر یک، بسته حمایتی خود را طراحی و نسبت به اعلام عمومی آن اقدام می‌کنیم.

کاهش ۲۲ درصدی حق دسترسی به شبکه ریلی
معاون ناوگان راه‌آهن با تاکید

در این عرصه، جذب سرمایه‌های بخش غیردولتی برای بازپرداخت خرید ناوگان موجود راه‌آهن و وجود تنوع در نوع و محیط‌های کسب و کار ناوگان راه‌آهن از جمله عوامل بازدارنده توسعه مطلوب ناوگان ریلی هستند.

به گفته وی وجود این عوامل بازدارنده موجب شده تا شرایط اقتصادی برای حضور بخش خصوصی در برخی از حوزه‌ها نظیر قطارهای حومه‌ای، لکوموتیوهای مسافری و مانوری، سازمان قطار نجات و قطارهای پرسرعت فراهم نشود. احمدی افزود: پیرو این مساله برنامه‌های راه‌آهن معطوف به مشارکت بخش غیر دولتی در تامین و بهره‌برداری از واگن‌های باری

سندلی‌های قطار پرسرعت یزد تهران هم بیان کرد: واگن‌ها و قطار به بخش خصوصی تعلق دارد و اصولاً این نوع قطارها برای مسیرهای کوتاه در نظر گرفته شده است با این حال براساس وظیفه نظارتی که داریم به این موضوع رسیدگی خواهیم کرد.

وی با بیان این‌که باید از طریق پرداخت تسهیلات بانکی بخش خصوصی را حمایت کنیم، افزود: امیدواریم با پرداخت این وام‌ها، واگن‌های جدید و بازسازی شده و زیبا جایگزین واگن‌های فرسوده شود.

این مسئول اضافه کرد: بخش خصوصی در این راستا، کارهای خوبی انجام و تاکنون بیش از ۴۰۰ واگن قدیمی را بازسازی و به وضعیت جدید و مدرن در آورده تا بتواند خدمات بهتر و بیشتر به هموطنان ارائه دهد.

وی هدف از سفر به بافق را شرکت در همایش فرماندهان بسیج راه‌آهن کشور، بازدید از کارخانجات تعمیرات لکوموتیو و دو خطه شدند مسیر بافق - یزد و همچنین دیدار با همکاران، مردم و مسئولان این شهرستان عنوان کرد.

بافق با ۴۰ هزار جمعیت در فاصله ۱۱۰ کیلومتری یزد قرار دارد.

کرد. وی، هزینه دوبانده سازی خطوط ریلی کشور را ۴۰ هزار میلیارد ریال اعلام کرد و گفت: امسال ۱۰ هزار میلیارد ریال به این امر اختصاص یافته و در سه سال آینده نیز هرسال همین میزان در این راستا هزینه خواهیم کرد.

پورسیدآقایی همچنین به توسعه ایستگاه راه‌آهن بافق اشاره کرد و افزود: ساخت سکوی دوم این ایستگاه دهه فجر امسال با اعتباری افزون بر ۱۵ میلیارد ریال آغاز می‌شود و هم اکنون کار مقدماتی تعیین پیمانکار این طرح انجام شده است.

وی همچنین با بیان این‌که رضایت مردم از خدمات راه‌آهن از اهداف ما است، گفت: بخشی از کار بازسازی ایستگاه راه‌آهن بافق انجام شده و بخش دیگر آن نیز به زودی به اتمام می‌رسد.

این مسئول درباره کمبود سهمیه بلیت بافق - مشهد و تهران گفت: مشکل اساسی در تعطیلات نوروز و زمان اوج سفر است که این کمبود در همه جای کشور وجود دارد با این وجود سهمیه بلیت مشهد برای مردم این شهرستان نسبت به سایر شهرستان‌ها بیش تر در نظر گرفته شده است.

مدیرعامل راه‌آهن کشور در مورد وضعیت نامناسب





منابع مالی قطار پرسرعت نهایی شد

به مناسبت روز ملی مهندسی در ۴ اسفندماه سال جاری در همایشی با حضور رئیس جمهور در محل همایش های برج میلاد از جایگاه و نقش نظام مهندسی کشور تقدیر شد.

دکتر حسن روحانی در این همایش با تأکید بر اینکه دولت آماده واگذاری کارها به انجمن های مختلف از جمله جمع های مهندسی است، به برنامه های دولت در زمینه راه و راه آهن، توسعه بنادر نیز اشاره کرد و گفت: مهندسان کشور باید در این عرصه ها حضور فعالی داشته باشند. خوشبختانه منابع مالی ساخت قطار پرسرعت تهران به اصفهان نهایی شد و ان شاء الله ایران وارد صنعت جدید و استفاده از راه آهن پرسرعت با سرعت بالای ۳۰۰ کیلومتر خواهد شد و این طرح ها با حضور، کمک و همت شما به نتیجه خواهد رسید. در این مراسم که بعضی از اعضای هیئت دولت و مجلس شورای اسلامی نیز حضور داشتند از خدمات برخی مدیران برگزیده در چند حوزه تقدیر به عمل آمد.

ایران سخن رانی کردند.



دولت به گسترش قطارهای حومه ای توجه ویژه دارد

با توجه ویژه دولت به امر توسعه و گسترش قطارهای حومه ای قرار است قطارهای حومه ای به اولویت اول مردم برای جابه جایی تبدیل شوند.

سید حسن موسوی نژاد مدیرعامل رجا با اشاره به این مطلب گفت: در برخی نقاط کشور عمر قطارهای حومه ای به چندین دهه می رسد، اما برای تبدیل آن ها به یکی از وسایل نقلیه اصلی فعال در این حوزه قطعاً به برنامه ریزی و کار مدون احتیاج است. خط تاریخی اهواز - بندر امام، پیشوا - ورامین و گرگان - ساری - پل سفید از جمله مسیرهای حومه ای فعال در کشور بودند که از عمر آن ها چندین دهه می گذرد اما قطعاً برای آن چه اهداف رسمی وزارت راه و شهرسازی به حساب می آید باید برنامه ریزی های گسترده ای کرد تا

قطارهای حومه ای به انتخاب اول مردم تبدیل شوند.

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا با اشاره به این که در راه آهن دنیا بخش مهمی از حجم مسافرت ها به قطارهای حومه ای اختصاص دارد اظهار کرد: برای این کار هم به ناوگان مستقل نیاز است و هم به شبکه مستقل؛ در قطارهای بین شهری دو عامل قیمت پایین بلیت و سرعت بالا اصلی ترین عوامل تعیین کننده هستند و باید برای تامین نیاز شهروندان هر دو این عوامل را لحاظ کرد. برنامه جدی وزارت راه و شهرسازی در چند طرح به گسترش قطارهای حومه ای اختصاص دارد که یکی از آن ها طرح هشتگرد - کرج - تهران بود که از سوی شرکت رجا آغاز به کار کرده و با زمانی کوتاه و قیمتی محدود مسافران را در این حوزه جابه جا می کند.

موسوی نژاد با بیان این که محدودیت ایستگاه های راه آهن در کلان شهرها بحث قطارهای حومه ای را با مشکل جدی مواجه کرده اظهار

رقابت قطار پرسرعت تهران-اصفهان با هواپیما

وزیر راه و شهرسازی با بیان این که قطار پرسرعت تهران - اصفهان در این مسیر قطعاً می تواند با هواپیما رقابت کند، گفت: این قطار با سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت قابلیت انتقال ۱۲.۵ میلیون مسافر را در سال دارد.

پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی به نقل از عباس آخوندی درباره اجرای عملیات احداث خط آهن قطار پرسرعت تهران - قم - اصفهان گفت: این پروژه تهران، فرودگاه امام خمینی، قم و اصفهان را در مسیری ۴۱۰ کیلومتری به یکدیگر متصل می کند. قطار این خط با سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت سیر خواهد داشت که سرعت آن تا ۳۵۰ کیلومتر نیز قابل ارتقا است. وی با بیان این که احداث خط آهن قطار پرسرعت ایران از سال ها قبل مورد توجه مسئولان بود و بخش هایی از احداث آن آغاز شد، ادامه داد: کل پیشرفت پروژه کمتر از ۵ درصد است.

وی افزود: هزینه ساخت این پروژه بدون احتساب ناوگان ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون یورو است که یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون یورو از طریق فاینانس چین تامین شده و ال سی های آن نیز گشایش شده و محل تامین منابع ۸۰۰ میلیون یورو دیگر نیز از منابع داخلی کشور است.

با ایجاد خط آهن قطار پرسرعت دانش فنی و فناوری ریل کشور ارتقا می یابد

وزیر راه و شهرسازی با بیان این که خط آهن قطار پرسرعت تهران -

قم - اصفهان در کمتر از چهار سال ساخته می شود و به بهره برداری می رسد گفت: با ایجاد خط آهن قطار پرسرعت دانش فنی و فناوری ریل کشور ارتقا می یابد. اکنون بالاترین سرعت سیر قطارهای ایران ۱۶۰ کیلومتر در ساعت است که با انتقال این فناوری سرعت سیر قطارها به ۳۰۰ کیلومتر در ساعت می رسد.

آخوندی با تشریح اهدافی که دولت و وزارت راه و شهرسازی از طریق احداث خط آهن قطار پرسرعت دنبال می کنند، گفت: این خط آهن امکان دسترسی آسان را از تهران به فرودگاه امام خمینی فراهم می کند. اکنون مسافران از طریق آزادراه پرتراфик تهران - قم به فرودگاه امام و پایتخت دسترسی دارند. همچنین کسانی که از طریق ریل از شهرهای اصفهان و قم به فرودگاه امام خمینی قصد حرکت دارند، می توانند به آسانی با کمک قطار پرسرعت در کمترین زمان مسیر را طی کنند.

وی یادآور شد: میزان ترافیک آزادراه قم - تهران حدود ۵۲ هزار عبور و مرور است که بخشی از آن می تواند به ریل منتقل شود تا مسافران بتوانند در ۳۵ دقیقه مسیر بین تهران - قم را سیر کنند. این قطار امکان فوق العاده ای را برای ساکنان شهرهای تهران و قم فراهم می آورد. وی تأکید کرد: قم شاهراه ارتباطی مرکز و جنوب و محل پرترددی است. قطار پرسرعت می تواند فاصله زمانی بین تهران - قم و قم - جنوب را کم کند.

رقابت قطار پرسرعت با هواپیما

از دیگر مزایای این نوع قطار به امکان رقابت آن با هواپیما است و با اجرای این خط آهن، قطار پرسرعت تهران - اصفهان در این مسیر قطعاً می تواند با هواپیما رقابت کند. همچنین با احداث این نوع خط

قطار برای رجاء ساخته شده و تحویل داده شود.

قطعات این واگن‌ها حدود شش سال قبل خریداری شده بود در حالی که برای خرید این قطعات باید هزینه زیادی پرداخته شود اما قیمت تمام شده واگن مشابه این واگن‌ها حدود ۷۳۰ هزار یورو است در حالی که ایران تحریم است و تنها می‌توان از کشور چین واگن وارد کرد، واگن‌های وارداتی حدود ۸۳۰ هزار یورو هزینه برمی‌دارد.

نحوه تحویل سفارش تولید واگن بر اساس میزان قرارداد است، معمولاً در شرایط قرارداد نخستین واگن ۱۰ ماه پس از انعقاد قرارداد تحویل داده می‌شود و سایر واگن‌ها هم به ترتیب ۲ ماه به ۲ ماه تحویل داده می‌شود. اکنون ۸ دستگاه واگن مسافری به سفارش بنیاد مستضعان آماده کردیم که هفته آینده آن را به این بنیاد تحویل خواهیم داد. همچنین تا آخر اسفندماه امسال یک رام قطار آماده تحویل داریم که هنوز مشتری نهایی آن مشخص نیست.

مسافری چهار تخته برابر با یک رام قطار مسافری را به شرکت رجا تحویل داد، شرکت رجا مصمم است این قطار را برای سفرهای نوروزی وارد خطوط ریلی کشور کند.

این قطار لوکس بوده و از امکانات و ویژگی‌های متناسب با استانداردهای بین‌المللی برخوردار است. این ویژگی‌ها شامل سامانه‌های صوتی و تصویری، تهویه، کوبه مجهز خدمه بدون نیاز به رستوران داخل قطار می‌باشد. اکنون شرکت رجا در حال تجهیز امکانات و تزئینات کوبه‌های این قطار است.

قرارداد تولید این قطار به شش سال قبل بازمی‌گردد، زمانی که این شرکت به راه‌آهن جمهوری اسلا می‌تعلق داشت، در آن زمان شرکت رجا برای پلور سبزی الوسی باز کرد تا قطعات مورد نیاز برای ساخت این واگن‌ها را وارد کشور کند. در همین زمان رجا به شستا سپرده شد و وضعیت سفارشات و قراردادهای این شرکت مسافری معلق ماند. با رایزنی‌های انجام شده مقرر شد این

مدنظر دولت یازدهم اعلام کرده‌اند که این دولت سه یادگار عمده از خود به جای خواهد گذاشت که یکی از اصلی‌ترین آن‌ها بحث قطار و راه‌آهن است. شرکت راه‌آهن و رجاء، دیگر شرکت‌ها و فعالان این حوزه تمام تلاش خود را می‌کنند تا به این هدف جامه عمل پوشانده و یادگاری مدنظر دکتر روحانی را برای مردم به جای بگذارند.



تفاوت ۱۰۰ هزار یورویی واگن تولید داخل با واگن چینی

هر دستگاه واگن لوکس داخلی با واگن مشابه چینی‌اش یکصد هزار یورو تفاوت قیمت دارد و شرکت پلور سبزی به تازگی قطار لوکسی را ساخته و به شرکت رجا تحویل داده است. مدیرعامل شرکت پلور سبزی گفت: تولید واگن‌های لوکس حدود ۷۳۰ هزار یورو هزینه لازم دارد در حالی که هزینه خرید واگن مشابه چینی آن حدود ۸۳۰ هزار یورو تمام می‌شود. مجتبی گلشنی افزود: شرکت پلور سبزی اخیراً هشت دستگاه واگن

کرد: برای اتصال شهرهایی مانند پردیس به راه‌آهن تهران مشکلات عمده‌ای داریم، زیرا پایتخت کشور از شمال و شرق هیچ اتصالی به راه‌آهن نداشته و این مساله انتقال قطارهای حومه‌ای به این حوزه را با دشواری روبرو می‌کند. اما در مسیرهایی که امکان اتصال به راه‌آهن وجود داشته اقدامات خوبی صورت گرفته که برای مثال می‌توان از اتصال ایستگاه راه‌آهن تهران به مترو و ایستگاه جوانمرد قصاب به راه‌آهن تهران اشاره کرد.

مدیرعامل شرکت رجا با بیان این‌که باید در طراحی ایستگاه‌ها نگاهی ملی وجود داشته باشد اظهار کرد: برای این‌که راه‌آهن ایران به درجه‌ای از اطمینان برسد که می‌تواند به عنوان نخستین گزینه مدنظر مردم شناخته شود باید از یک سو نگاه همه جانبه سازمان‌ها را لحاظ کرد، از سوی دیگر هماهنگی‌های لازم برای ساخت ایستگاه‌های مناسب با حجم شهر صورت گیرد و از سوی دیگر با گسترش و توسعه شبکه ریلی سرعت و دسترسی قطارها افزایش یابد. رییس جمهوری در اهداف ابتدایی

است، توضیح داد: تلاش کردیم کنترل سرعت، دوربین کنترل سرعت و مدیریت آزادراه را در آن داشته باشیم. همچنین امکانات خدمات مسافری، بین راهی و سیستم پمپ بنزین آن را که نیاز دارد، در نظر بگیریم.

بازگشت سرمایه آزادراه حرم تا حرم از همین امروز

آخوندی یادآور شد: با افتتاح رسمی قطعه نخست آزادراه حرم تا حرم از همین امروز سیستم عوارضی وضع و برقرار می‌شود، مصرف‌کنندگان باید این عوارض را بپردازند و سرمایه‌گذار می‌تواند از امروز از بازگشت سرمایه‌اش مطمئن باشد.

وی با بیان این‌که فاز دیگر

احداث این آزاد راه در محور مشهد - نیشابور - سبزوار به سرعت شروع می‌شود، اضافه کرد: همچنین عملیات احداث کمرکش آزادراه چرمشهر به سمت آبیگ و قزوین آغاز شده است. این محور کمربرد سوم تهران است و کمک بسزایی در سهولت حمل و نقل جاده‌ای پیرامون تهران می‌کند بنابراین در کاهش آلودگی محیط زیست و روانی ترافیک موثر خواهد بود.



آهن میزان دانش فنی و فناوری ریلی در ایران را ارتقاء می‌دهیم. اکنون بسیاری از کشورها به قطار پرسرعت مجهزند و ما از داشتن این فناوری محروم هستیم که با ساخت خط آهن آن می‌توانیم با سایر کشورها هم‌تراز شویم. وی افزود: با توجه به این‌که داشتن این فناوری به دانش خاصی نیاز دارد، نگهداری از خطوط، اداره خطوط و رانندگان ناوگان آن نیز به آموزش‌های خاص نیازمندند. البته توجه و رسیدن به تمام این موضوعات موجب ارتقای سطح دانش فنی ایران می‌شود.

انتقال بیش از ۱۲ میلیون مسافر در سال با قطار پرسرعت

دکتر آخوندی یادآور شد: پیش‌بینی می‌شود با احداث این خط آهن سالانه ۱۲ میلیون و ۵۰۰ هزار نفر مسافر جابه‌جا شوند که این ظرفیت بزرگی در حمل و نقل کشور است. همچنین بعدها خطوط قطار پرسرعت را می‌توانیم در سایر بخش‌های کشور توسعه دهیم.

وی درباره افتتاح آزادراه قم-گرمسار نیز گفت: آزادراه حرم تا حرم مهم‌ترین آزادراه شریانی کشور است و محورهای جنوب را به شمال و شمال شرق وصل می‌کند. تمام وسایل نقلیه در محورهای جنوب همچون اهواز، بندرعباس، کرمان، یزد، اصفهان، اراک و لرستان می‌توانند به قم بیایند و از این آزادراه به سمت شمال و شمال‌شرق ایران بروند. وی ادامه داد: این شاهراه مهم ایران ۸۵ کیلومتر طول مسیر را کاهش می‌دهد و از جهت ایمنی و سرعت سیر ۱۳۰ کیلومتر در ساعت است. همچنین تلاش شده تمام مشخصات آزادراهی در آن رعایت شود و شتابی در افتتاح آن خرج نشود.

وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه سطح عرضی این آزادراه ۳۵ متر

شرکتهای عضو انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

 <p>حمل و نقل ریل گستران فیلدار مدیرعامل: علی محمد صادقی تلفن: ۸۸۵۱۴۰۶۵ نمبر: ۸۸۵۱۴۰۷۰</p>	 <p>حمل و نقل بین المللی کشتیرانی برادران مجدپور مدیرعامل: مجید مجدپور تلفن: ۸۸۳۴۷۴۴۷ نمبر: ۸۸۳۰۳۳۴۱</p>	 <p>توکا ریل مدیرعامل: بهرام پرورش تلفن: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۲ نمبر: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۵</p>	 <p>پیروز حمل و نقل مدیرعامل: یوسف اسکندری تلفن: ۸۸۵۴۵۶۲۶ نمبر: ۸۸۵۴۵۶۲۸</p>	 <p>سینا ریل پارس مدیرعامل: محمد ساطعی تلفن: ۹۰-۱۸۹۸-۸۸۸۰ نمبر: ۹۰-۱۸۹۸-۸۸۸۰</p>
 <p>حمل و نقل ریلی نیرو مدیرعامل: ناصر بختیاری تلفن: ۸۸۳۰۸۶۹۶ نمبر: ۸۸۸۳۷۶۲۳</p>	 <p>حمل و نقل بین المللی وانباریل مدیرعامل: سیدعلی امیر تلفن: ۲۲۰۶۴۳۰۰ نمبر: ۲۲۰۶۴۳۰۱</p>	 <p>آهودشت غزال مدیرعامل: علی اکبر همتی آهوئی تلفن: ۷۷۵۰۷۴۷۲ نمبر: ۷۷۵۰۷۴۷۲</p>	 <p>تأمین ترایر سبز (صبا) مدیرعامل: سید مجید فاضلی تلفن: ۸۸۹۰۱۵۴۹ نمبر: ۸۸۹۰۹۶۴۶</p>	 <p>نورالرضا (اصفهان) مدیرعامل: احمد رضا صبری تلفن: ۷-۹۳۵-۸۸۰۰ نمبر: ۸۸۹۰۹۷۷۵</p>
 <p>خدماتی بازرگانی نادرکاران فردا مدیرعامل: خانم نادیا خان نجوان تلفن: ۸۸۳۱۲۲۶۶ نمبر: ۸۸۳۱۲۲۶۷</p>	 <p>حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی ج.ا.ا. مدیرعامل: ابوالقاسم پور تیموری تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰ نمبر: ۸۸۳۰۳۹۵۳</p>	 <p>چرخ ریل راهبر مدیرعامل: حمید محمد ظاهری تلفن: ۵۵۱۲۵۰۸۲ نمبر: ۵۵۱۲۵۰۱۵</p>	 <p>تجهیزات ناوگان ریلی البرز نیرو مدیرعامل: مجتبی لطفی تلفن: ۸۸۷۰۵۲۹۵ نمبر: ۸۸۵۵۲۸۹۸</p>	 <p>آسیا سیرارس مدیرعامل: منوچهر هادی تلفن: ۸-۳۶۵۰۵۰۲۶-۰۳۱ نمبر: ۰۳۱-۳۶۵۰۴۷۹۸</p>
 <p>توکا کشش مدیرعامل: احمد کریمی پور تلفکسن: ۰۳۱۳-۹۵۰۱۹۹۲۸-۹</p>	 <p>حمل و نقل چندوجهی سایپالجستیک مدیرعامل: محمدعلی قادری تلفن: ۴۴۱۸۱۶۱۱ نمبر: ۴۴۵۲۷۸۰۳</p>	 <p>حمل و نقل بین المللی پاکان ترابر مدیرعامل: مهدی اسدپور منفرد تلفن: ۸۸۸۴۴۵۴۵ نمبر: ۸۸۸۲۹۳۳۵</p>	 <p>ترکیب حمل و نقل مدیرعامل: محمدجواد انتظاری تلفن: ۶۶۹۱۳۹۲۸ نمبر: ۶۶۹۱۳۹۲۴</p>	 <p>آهن ریل کاران مدیرعامل: حسن منجزی پور تلفن: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹ نمبر: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹</p>
 <p>راه آهن حمل و نقل مدیرعامل: محمدرضا کامیاب تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰ نمبر: ۶۶۴۲۱۲۱۶</p>	 <p>حمل و نقل ریلی راهوار کوثر تلفن: ۸۸۹۶۹۶۷۲ نمبر: ۸۸۹۵۰۸۹۵</p>	 <p>حمل و نقل بین المللی خوشنام راه مدیرعامل: سید محمود کمالی تلفن: ۸۸۵۲۳۹۹۵ نمبر: ۸۸۵۲۳۹۹۸</p>	 <p>ناوگان ریل الوند نیرو مدیرعامل: ابراهیم پاشنا تلفن: ۸۸۷۲۹۳۲۵ نمبر: ۸۸۷۰۵۱۶۷</p>	 <p>بهتاش سپاهان مدیرعامل: اصغر ضیایی تلفن: ۰۳۱۳-۶۶۹۲۰۶۵ نمبر: ۰۳۱۳-۶۶۹۴۹۹۴</p>



شرکت فولادریل توس
مدیرعامل:
غلامرضا میلانلو
تلفنکس: ۰۵۱۳-۸۴۴۱۲۹۲-۳



شرکت حمل و نقل ریلی رجاء
RAJA RAIL TRANSPORTATION CO.
حمل و نقل ریلی
رجاء
مدیرعامل:
سیدحسین موسوی نژاد
تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰
نمابر: ۸۸۸۳۴۳۴۰



سمنند ریل
مدیرعامل:
حسین محمدی
تلفن: ۴۴۱۸۰۱۹۵
نمابر: ۴۸۲۷۹۳۲۹



ریل سیرکوثر
مدیرعامل:
محمدحسن اسماعیلی
تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶
نمابر: ۸۸۶۶۰۹۱۳



راه آهن شرقی بنیاد
مدیرعامل:
ناصر صوفی
تلفن: ۸۸۷۲۴۱۱۱-۵
نمابر: ۸۸۷۲۴۰۱۱



لکوموتیو ریل الوند
مدیرعامل:
محمود خاکپور
تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۲
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



قطارهای مسافری و
باری جوپار
مدیرعامل:
عباس فروتن
تلفن: ۴۴۲۸۱۶۱۰
نمابر: ۴۴۲۸۱۶۱۳



سیمرغ آهنین
مدیرعامل: محمود قیام
تلفن: ۵۵۴۶۴۶۰۱
نمابر: ۵۵۶۶۸۵۴۱



فولادریل دنا
مدیرعامل:
علیرضا احتشامی
تلفن: ۸۸۵۳۹۵۶۱
نمابر: ۸۸۵۳۹۵۶۹



راهبر سیر سمنگان
مدیرعامل:
سیدحسین هاشمی
تلفن: ۸۸۷۹۹۴۴۲
نمابر: ۸۸۸۸۹۰۲۶



ماربین (قطار سبز)
مدیرعامل: محمود امامی
تلفن: ۸۸۸۴۰۵۲۰
نمابر: ۸۸۸۴۰۳۷۲



قطارهای مسافری
هستیا
مدیرعامل:
محسن محمدعلی
تلفن: ۵۵۱۲۴۹۴۳
نمابر: ۵۵۱۲۵۹۶۵



ریل تراپر فجر
مدیرعامل:
سید احمد مجتباتی
تلفن: ۸۸۷۹۷۸۵۶
نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹



ریل کاران ورسک
مدیرعامل:
ابراهیم نصیری دهقان
تلفن: ۷۷۶۲۴۷۷۰
نمابر: ۷۷۶۴۵۶۸۹



ریل ابریشم پارس
مدیرعامل:
میثم نقدی نژاد
تلفن: ۸۸۳۲۴۳۳۴
نمابر: ۸۸۳۲۴۳۳۵



مهتاب سیرجم
مدیرعامل:
محسن یاوری
تلفن: ۸۸۴۸۱۰۴۲
نمابر: ۸۸۴۸۱۰۴۲



کاروان ریل گلستان
مدیرعامل:
رحمت الله عسکری
تلفن: ۰۳۱۳-۶۲۰۴۰۶۶
نمابر: ۰۳۱۳-۶۲۰۴۰۶۶



فولادریل جنوب
مدیرعامل: حافظ نظری
تلفن: ۸۸۰۴۹۳۰۰
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



سپیدار ریل ایرانیان
مدیرعامل: یوسف رودگر
تلفن: ۵۵۶۶۴۸۴۶
نمابر: ۵۵۶۶۴۸۴۶



ریل تراپر سبا
مدیرعامل:
محمد جواد فخاری
تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴
نمابر: ۸۸۷۲۴۹۸۹



شرکت پرسی ایران گاز
پرسی ایران گاز
مدیرعامل:
حمیدرضا حدادی
تلفن: ۸۸۹۰۰۱۴۱-۷
نمابر: ۸۸۹۰۴۰۵۳



راهبران مشتاق یزد
مدیرعامل:
محمد میر جلیلی
تلفن: ۰۳۵۱-۸۲۶۲۹۰۱
تلفن: ۶۲۹۴۳۱۴
فکس: ۰۳۵۱-۶۲۴۴۴۴۲



مهندسی ساختمان و
تأسیسات راه آهن (بالاست)
مدیرعامل:
سیروس جعفری
تلفن: ۸۸۹۵۵۸۵۱
نمابر: ۸۸۹۶۳۸۶۸



راهوار نیرو آریا
مدیرعامل:
مسعود استاد عظیم
تلفن: ۸۸۴۸۱۵۹۴-۵
نمابر: ۸۸۵۵۲۸۴۵



نماد ریل گستر
مدیرعامل:
مسعود زحمتکش
تلفن: ۸۸۱۴۰۳۲۳-۴
نمابر: ۸۸۱۴۰۳۲۵

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

مهندس محمدرضا کامیاب
نائب رئیس هیات مدیره



مهندس سیدحسین موسوی نژاد
رئیس هیات مدیره



مهندس محمود قیام
عضو هیات مدیره



مهندس ابوالقاسم سعیدی
عضو هیات مدیره و خزانه دار



مهندس مجتبی لطفی
عضو علی البدل



مهندس عباس فروتن
عضو هیات مدیره



مهندس غلامحسین عبدالهی سروی
دبیر انجمن



دکتر همايون اسدی لنگرودی
بازرس




بیکران قشم
مدیرعامل:
مهرداد داودی
تلفن: ۸۸۸۵۰۵۴۲
فاکس: ۸۸۸۵۰۸۷۰



شهاب سیر غزال
مدیرعامل:
علیرضا نوری
تلفکس: ۵۵۱۲۵۶۰۶



سفير ریل آسیا
مدیرعامل:
محمد خان احمدی
تلفن: ۷-۸۸۸۶۳۱۵۵
نمبر: ۸۸۳۱۳۰۴۳



شرکت مهندسی و بازرگانی راهیان عصر دایا
مدیرعامل:
مرجان عالیوند
تلفکس: ۶۶۵۶۴۰۶۵



کمال نقش دانش (کمند)
مدیرعامل:
کمال الدین سخا
تلفکس: ۵۵۸۱۸۸۵۲
صندوق پستی:
۱۶۷۶۵-۳۸۱۳



محمد صادق خلفی
مدیرعامل:
تلفن: ۸۸۷۰۷۵۷۲
نمبر: ۸۸۷۰۹۶۸۹

روح مصوب چاپ تبلیغات در نشریه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته



از آنجایی که امروزه امر تبلیغات برای کلیه تولیدکنندگان، سازندگان، بهره برداران و سرمایه گذاران از اهمیت ویژه و قابل توجهی برخوردار می باشد و صاحب نظران هزینه های مرتبط با تبلیغات را نوعی سرمایه گذاری محسوب و آن را بهترین هزینه تلقی می نمایند. بر آن شایسته تا در نشریه انجمن که با نام نمای حمل و نقل ریلی منتشر می گردد تعداد محدودی تبلیغات اهدا و آنها را در شمارگان نشریه چاپ کنیم. با توجه به اینکه نشریه انجمن تازه وارد نوساز مطبوعات گردیده و به نوعی جدید و نوپا هست لذا به منظور امکان جذب مخاطبین و مشتریان بیشتر پیشنهاد می گردد تا در صورت تکلیف مراتب در هیات مدیره انجمن هزینه های تبلیغات در نشریه با رعایت جمیع جهات و با تأیید هیات هیئت و به شرح ذیل از مشتریان دریافت گردد.

- ۱- چاپ یک صفحه ۸۲ تبلیغات بصورت چهاررنگ در پشت جلد نشریه (جلد پایانی) با کاغذ گلاسه یا طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۲۱۰۰۰۰۰ ریال
- ۲- چاپ یک صفحه ۸۲ تبلیغات بصورت چهاررنگ در داخل جلد یا کاغذ گلاسه یا طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۰۱۰۰۰۰۰۰ ریال
- ۳- چاپ یک صفحه ۸۲ تبلیغات بصورت یک رو و چهاررنگ در صفحات داخلی نشریه با کاغذ گلاسه یا طرح ارائه شده از سوی متقاضی، هر شماره به مبلغ ۶۱۰۰۰۰۰۰ ریال
- ۴- حضور در صفحات ویژه معرفی شرکت ها در کنار cm ۲x۵ برای هر نوبت ۵۱۰۰۰۰۰ ریال که بصورت اشتراک سالانه و برای ۳ شماره بطور یکجا دریافت می گردد.



توضیح ۱: در صورت بصورت طراحی از سوی بنابر هزینه طراحی جداگانه محاسبه خواهد شد.
توضیح ۲: برای انجام تبلیغات غیر افکار در صفحات داخلی هر یک نصف صفحه و یا همان کیفیت به شرح ذیل پشت و داخل جلد نشریه اهدا می شود و دوم ۵۰٪ تا ۷۰٪ باقیمانده دریافت می گردد.
توضیح ۳: کلیه شرکت های عضو انجمن در صورت تمایل به چاپ تبلیغات شرکت متبوع خود از تبلیغات ویژه به شرح ذیل نوبت مند خواهند بود.
توضیح ۴: درصد تخفیف ویژه برای چاپ تبلیغات نوبت اول برابر ۱۵٪ درصد تخفیف ویژه برای چاپ تبلیغات نوبت دوم و سوم و چهارم برابر ۲۱٪ درصد تخفیف ویژه برای چاپ تبلیغات نوبت پنجم و به بعد.
توضیح ۵: چاپ روزانه آگهی برای اعضای انجمن اشتراک در ۲ قسمت با ابعاد ۳۰x۱۰ تخفیف در نرخ سیرج هر بند ۲ صورت خواهد پذیرفت.
توضیح ۶: در فرست چاپ هرگونه آگهی در یک و نهایت و تعداد و سایر مسائلها از سوی شرکتها و سایر اشخاص مطبوع و مطبوع در کنار cm ۷ x ۱۰ در صفحات داخلی نشریه برای آگهی اهداکنان توضیح شماره ۱ و ۲ و ۳ در جدول شماره بصورت رایگان و برای سایر اشخاص به ازای هر نوبت با نرخ ۲۲۰۰۰۰۰ ریال انجام می پذیرد.



دوماهنامه انجمن مستفی شرکت های حمل و نقل ریلی
و خدمات وابسته، شماره ۱۵، اسفند ۱۳۹۳

نه‌ای حمل و نقل ریلی

رئیس جمهور: بودجه قطار پرسرعت نهایی شد
در جست و جوی اعتماد از دست رفته
بررسی ویژه انجمن درباره مشکلات تاریخی حمل و نقل ریلی
دولت حمایت گلخانه ای از صنایع ریلی را برچیند

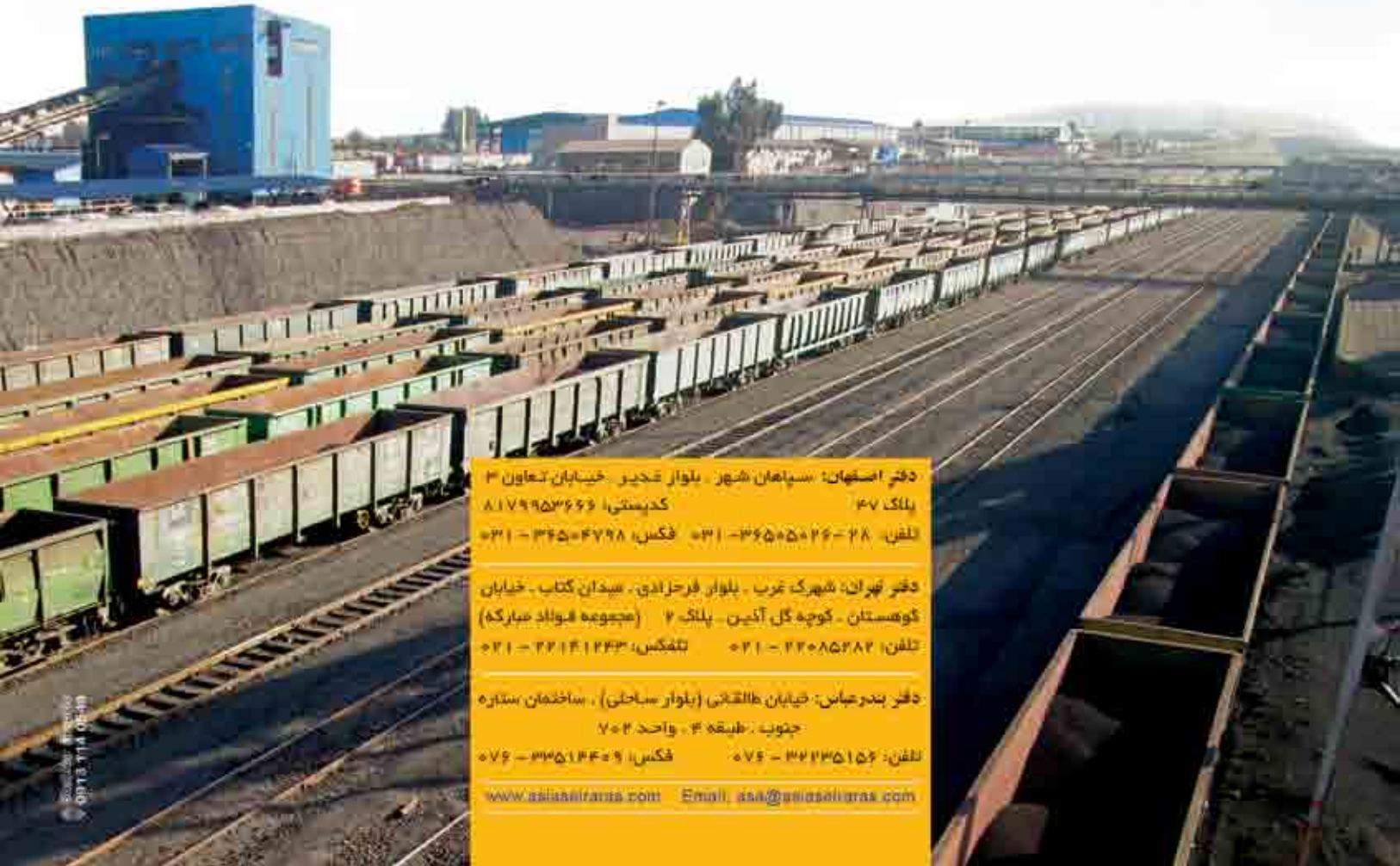




ASA

آسیا سیرارس

شرکت حمل و نقل ریلی
Asia Seir Aras Co.



دفتر اسفهان: سپاهان شهر - بلوار تجریر - خیابان تعاون ۳
پلاک ۶۷ کدپستی: ۸۱۷۹۹۵۳۶۶۶
تلفن: ۲۸-۳۶۵۰۵۰۲۶-۳۱ فکس: ۳۶۵۰۴۷۹۸-۳۱

دفتر تهران: شهرک غرب - بلوار فرحزادی - میدان کتاب - خیابان
کوهستان - کوچه گل آفتاب - پلاک ۲ (مجموعه فولاد مبارکه)
تلفن: ۲۲۰۸۵۲۸۲-۲۱ فکس: ۲۲۱۴۱۴۴۳-۲۱

دفتر بندرعباس: خیابان طالقانی (بلوار ساحلی) - ساختمان ستاره
جنوب - طبقه ۴ - واحد ۴
تلفن: ۳۲۲۳۵۱۵۶-۷۶ فکس: ۳۳۵۱۴۴۰۹-۷۶

www.asiasairaras.com Email: asa@asiasairaras.com



سال نو مبارک

انجمن صنفی حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته فرارسیدن سال نو ۱۳۹۴
خورشیدی را به همه اعضای محترم و فعالان
صنعت حمل و نقل ریلی تبریک می گوید





BALLAST

شرکت مهندسی ساختمان و تأسیسات راه آهن (سهامی عام)
شماره ثبت: ۱۷۵۶۹۸

تهران، خیابان ایتالیا، نبش خیابان طوس، پلاک ۲۴
تلفن: ۳ - ۸۸۹۵۵۸۵۱ / نمایر: ۸۸۹۶۳۸۶۸



www.ballast.ir

