



نمای حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

انتشار: شهریورماه ۱۳۹۴ شماره ۱۸

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیر مسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

دبیر خبر:

پویا مهرابی

همکاران تحریریه:

عباس زندیاف، حسین چوپانی، سیدحسین موسوی‌نژاد،

سعید خدمت‌لو، محمد کریمی،

ناصر فرجی

گرافیک و صفحه‌آرایی:

وحید وقفی‌محبی

طرح روی جلد:

الهام زرقانی

آلتیه گرافیک:

آزاده ذرقانی

عکس:

محمدرضا رحیم‌بیگی

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: مهتاب

نشانی: تهران - خیابان توحید - خیابان غلامرضا

طوسی - پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کد پستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

تلفن: ۰۲۱-۶۶۵۶۵۶۱۶ و ۰۲۱-۶۶۵۶۵۶۱۶

دورنگار: ۰۲۱-۶۶۵۹۴۷۴۷

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.

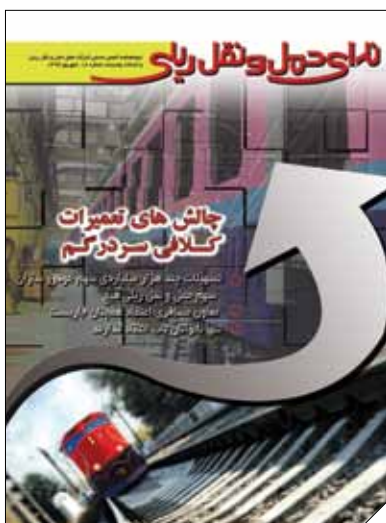


ناشر: موسسه فرهنگی مطبوعاتی نشر ترابری

(ناشر ماهنامه صنعت حمل و نقل و ماهنامه سفر)

سفارش تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۵۵

۲	وقتی نگهداری فراموش شود، مسئول تعمیرات جریمه می‌شود
۴	کلافی سردرگم
۴	مشتری مداری، پشتوانه پویایی و افزایش سهم حمل و نقل ریلی
۶	فصل خروج قطارها از ریل
۸	تسهیلات چنددهزار میلیاردی سهم خودروسازان ...
۹	اعتماد جاریست
۱۴	تنها ناتوانان تاب انتقاد ندارند
۱۸	گران می‌رویم و آرام
۲۲	تازه‌ترین اخبار ریلی جهان
۲۶	دو خطه کردن خطوط فعلی یا توسعه تک خطه ...
۲۸	بررسی مشکلات تعمیرات واگن از دید مالکان واگن
۳۰	تاثیر اندک افزایش قیمت روی تقاضای ریلی
۳۴	افزایش نظارت بر کیفیت تعمیرات و قطعات راه‌حل کاهش تعمیرات ویژه
۳۶	نیاز ۲۸ میلیارد دلاری حوزه ریلی به سرمایه‌گذاری تا سال ۱۴۰۰
۳۸	کاهش زمان تعمیرات از ۴ سال به ۳ سال پشتوانه عملی نداشت
۴۰	دولت و مجلس پیگیر پروژه‌های نیمه‌تمام ریلی
۴۱	وقتی قطار جای هواپیما را می‌گیرد
۴۳	تازه‌های ریلی



طرح روی جلد: الهام زرقانی

وقته نگهداری فراموش شود مسئول تعمیرات جریمه می‌شود

غلامحسین عبداللہی سرری
دبیر انجمن

یکی از ارکان مهم صنعت حمل و نقل ریلی، ناوگان ریلی است که در حال حاضر کل این ناوگان در مالکیت بخش خصوصی است. طبیعی است برای تضمین سلامت سبیر و حمل مطمئن به ناوگان سالم و قابل سبیر نیاز است پس برای تامین سلامت سبیر واگن‌ها طبق دستورالعمل‌های مربوطه و در زمان مقرر، مستلزم انجام تعمیر اساسی طبق ضوابط است. اصول مسلم برای سرمایه‌گذار اول نگهداری ناوگان و دوم تعمیرات آن است. (برنامه نت)

آنچه که در راه‌آهن پس از خصوصی‌سازی در عوامل اجرایی سبیر ناوگان اتفاق افتاده است عدم احساس مالیکت بر ناوگان و فراموش کردن وظایف سازمانی در نگهداری است عملاً نگهداری ناوگان به فراموشی سپرده شده و برخلاف مفاد قانون دسترسی که سلامت بار و واگن پس از صدور بارنامه و شروع سبیر را بعهده راه‌آهن واگذار کرده لیکن در حال حاضر اگر مشکلی در سلامت واگن پیش آید مالک را مقصر دانسته و مشکلات ایجاد شده متوجه آنان که مسئولان تعمیرات شناخته می‌شوند، خواهد بود.

وقتی آمارها را مرور می‌کنیم، بریدگی چرخ، خسارت به قلاب و شاسی واگن در مانورهای ضربهای، سرفت و

مفقود شدن بسیاری از قطعات واگن، عدم توجه به اصلاح زیرسازی و خرابی خط و عدم انجام وظیفه پست‌های بازدید به حدی است که اصول نگهداری ناوگان در سبیر سالم را زیر سوال برده است.

با توجه به این که عمده گذران عمر واگن در سبیر خالی و پر است و در این مدت ناوگان تحویل راه‌آهن بوده و نگهداری آن از دست مالک خارج و امنیت و سبیر آن‌ها بعهده راه‌آهن است باید برای نگهداری اصولی در سبیر، فکر اساسی شود. خیلی از کارشناسان خبیره قدیمی راه‌آهن معتقد هستند که در گذشته که این صنعت پیشرفته نبود و خیلی کارها دستی انجام می‌شد نگهداری ناوگان خیلی بهتر بود و دست‌اندرکاران با مسئولیت بیشتر انجام وظیفه می‌کردند. نباید عدم نگهداری و مشکلات در سبیر متوجه بخش تعمیرات باشد و مالک واگن مقصر شناخته شود آن وقت است مسئول تعمیرات جریمه می‌شود.

در شبکه ریلی کشور مجموعه زیر ساخت و واحدهای تعمیراتی در یک پکیج کامل دیده شده و بر اساس پیش‌بینی حجم تردد تعداد ناوگان در نواحی مختلف واحدهای تعمیراتی مورد نیاز پیش‌بینی شده

است. وقتی ناوگان به بخش خصوصی واگذار شده این واحدها هم‌زمان در یک برنامه برای واگذاری همراه ناوگان دیده نشده است و هنوز این واحدها به صورت اجاره‌ای به شرکت‌های تعمیراتی واگذار می‌شود. با توجه به این که امکان جداسازی واحدهای تعمیراتی در مجموعه ایستگاه‌ها وجود ندارد و تهیه سند ملکی مستقل برای این واحدها از مجموعه ایستگاه‌ها در طول خطوط بسیار مشکل و زمان‌بر است، بهترین روش واگذاری سرفلنی واحدهای تعمیراتی به همراه ماشین‌آلات موجود آن به صورت مزایده می‌باشد و برای همیشه صاحب این واحدها مشخص می‌شود و پس از آن سرمایه‌گذاری در ماشین‌آلات برای برنده مزایده فراهم می‌شود و برنامه‌ریزی طولانی مدت برای واحد تعمیراتی به عمل می‌آید و کیفیت تعمیرات بالا خواهد رفت.

انجام تعمیرات ویژه با برگزاری مزایده محورها به شرکت‌های مختلف برای مدت معین واگذار شده است ولی آن چه که باید برای مزایده‌های آینده اصلاح شود تعریف مراکز و تشخیص صلاحیت فنی پیمانکاران، تعیین ایستگاه‌های دارای خط تعمیر، مبالغ اجاره

مکان، ماشین‌آلات تحویلی به پیمانکار و روش تعیین فهرست بهای تعمیرات، تعیین وظایف پیمانکار، صاحب واگن و راه‌آهن و در نهایت تهیه اسناد مزایده محورها با هماهنگی کارفرمایان (راه‌آهن و مالک ناوگان) دارای اهمیت ویژه‌ای است.

از طرفی هزینه‌های جواز ترمز که بسیاری از کارشناسان معتقد هستند جزو خدمات مربوط به زیرساخت است و هزینه‌های آن در زیرساخت دیده شده نباید از مالکان ناوگان دریافت شود گرچه حتی این مبلغ بسیار اندک است و در برابر درآمد راه‌آهن بسیار ناچیز ولی وقت مالکان و مسئولان راه‌آهن بی‌دلیل گرفته می‌شود اگر هزینه جواز ترمز حذف شود فقط هزینه‌های مربوط به قطعات و تعمیرات آن‌ها مثل کفش ترمز، شمشیرک و... با توافق از صاحب ناوگان اخذ شود و تمام تلاش راه‌آهن و مالکان معطوف به تهیه دستورالعمل نگهداری و شرح وظایف مسئولان سبیر حرکت و وظایف دو طرف شود قطعاً واگن با امنیت و سلامت بهتری سبیر خواهد نمود و مالک واگن به عنوان مسئول تعمیرات ناوگان جریمه نخواهد شد.

چالش‌های تعمیرات ویژه و جاری واگن‌ها؛ کلافی سرد در گم

غلامحسین عبدالهی سروی
دبیر انجمن

این مطلب در خصوص مشکلات مربوط به تعمیرات در شبکه ریلی است. در ابتدا مشکلات تعمیرات ویژه را بررسی می‌کنیم.

مشکل اول نحوه واگذاری محورها به شرکت‌های تعمیراتی بر اساس اصول واقعی کارفرما و پیمانکار نبوده است در تعمیرات ویژه کارفرما راه‌آهن و مالکان ناوگان باری است که بدون در نظر گرفتن کارفرمای دوم یعنی مالکان ناوگان، راه‌آهن اسناد مزایده را آماده و محورها را به شرکت‌های برنده واگذار کرده است در صورتی که کسی که باید کار تعمیرات به پیمانکار تعمیرات ویژه بدهد و هزینه‌ها را پرداخت کند. مالک ناوگان است که در تهیه اسناد مزایده و شرایط واگذاری فراموش شده است که امید است در مزایده‌های سال‌های بعد این مشکل برطرف شود.

مشکلاتی که بعد از تعیین شرکت برنده محورها و تحویل محور به آن‌ها ایجاد شده چه بوده است:

- ۱- چگونگی تعیین نرخ هزینه‌های سالیانه تعمیرات ویژه بین مالک و کارفرما و پیمانکار تعیین نشده است.
- ۲- راه‌آهن بعضی از ماشین‌آلات را به پیمانکاران نداده است.
- ۳- برآورد اجاره مکان و ماشین‌آلات بر اساس محورهای پر تردد و کم تردد دیده نشده است.
- ۴- پرسنل پیمانکار گزینش لازم برای داشتن تخصص‌های فنی نشده و در بسیاری موارد تخصص لازم برای تعمیرات ندارند.
- ۵- شرح وظایف کارفرما، مالک واگن و پیمانکار روشن نیست.
- ۶- نحوه نظارت و مسئولیت راه‌آهن و مالک واگن برای تعمیرات مشخص نیست.
- ۷- بعضاً کارهای انجام نشده روی واگن در صورت وضعیت‌ها گزارش می‌شود و پرسنل راه‌آهن هم آن‌ها را تایید کرده‌اند.
- ۸- در بعضی از ایستگاه‌ها در اسناد مزایده محورها مأمور بازدید برای کارهای ویژه پیش‌بینی نشده در صورتی که روزانه چهارصد واگن بارگیری می‌شود و پست بازدید دارد.
- ۹- کارهایی که مربوط به تعمیرات جاری است به ویژه منتقل می‌شود. برای کاهش تعمیرات ویژه اگر در هر ایستگاه، سازمانی برای نظارت پیش‌بینی بازدید انجام دهند یکی از مشکلات تعمیرات جاری تهیه کفش ترمز است چون در هر یک از نواحی تعداد واگن‌ها در حال سیر زیاد و مالکان مختلف هستند بهترین روش آن است که راه‌آهن در یک مرحله کفش ترمز تنخواه را تهیه و پس از مصرف دوره سه ماهه صورت مصرف کفش‌ها را برای هر شرکت ارسال و شرکت‌ها موظفند ظرف مدت یک ماه پس از ارسال کفش مصرف شده برای راه‌آهن خریداری و به صورت متمرکز تحویل اداره کل واگن‌ها دهند.



مشتری مداری، پشتوانه پویایی و افزایش سهم حمل و نقل ریلی

حمید صدیقی پور
مدیر مسئول

یکی از عوامل سهم محیطی برای رشد و پویایی خدمات هر بخش، کسب رضایت مشتریان و مصرف‌کنندگان آن خدمات است و در این گذر پایبندی مدیران هر سازمان به جلب رضایت مشتریان پیش شرط اصلی موفقیت و تعالی آن سازمان به شمار می‌رود.

در حمل و نقل ریلی نیز به‌عنوان یک بخش ارائه‌کننده خدمات به مسافران و صاحبان کالا، موضوع رضایت مصرف‌کنندگان از خدمات چه در بخش بار و چه مسافر، از این قاعده مستثنی نبوده و علاوه بر ضرورت وجود سازوکارهای لازم از جهت ضوابط، قوانین، مصوبات و دستورالعمل‌ها که همواره از سوی دست‌اندرکاران مطرح می‌شود، توجه به مقوله مشتری مداری نباید از اذهان دور افتد.

در شرایط فعلی حاکم بر حمل و نقل ریلی کشور که بیشتر وظایف از جمله برنامه‌ریزی، بازاریابی و اجرایی مراحل انجام فعالیت از سوی بخش خصوصی عملیاتی می‌شود تاکید بر این نکته ضرورت دارد که بخش عمده‌ای از موفقیت شرکت‌ها در ارائه خدمات و

استقبال عمومی در استفاده از خدمات بخش حمل و نقل ریلی و افزایش سهم آن از کل حمل و نقل کشور، در سایه نگاه مثبت مدیران بخش خصوصی به مقوله تامین رضایت مشتریان به‌عنوان عاملی تعیین‌کننده و یکی از ابزارهای اصلی موفقیت تحقق‌پذیر است.

اگر چه از دیدگاه سنتی، مشتری فردی است که تولیدات و یا خدمات یک شرکت را خریداری و استفاده می‌کند لیکن در نظام امروزی هر شرکتی که بتواند با ارزش‌آفرینی در خدمات خود تمایل مشتری را برای استفاده از آن خدمات جهت‌دهی کرده و پاسخگوی نیاز مشتری باشد از موقعیت برتری برخوردار خواهد بود.

اگر بپذیریم در اقتصاد کلان کنونی، مشتریان بقای یک شرکت را رقم می‌زنند، لذا شرکت‌ها نمی‌توانند نسبت به انتظارات و خواسته‌های مشتریان بی‌تفاوت بوده و توانمندی‌های خود را جهت کسب رضایت و جلب مشتری ساماندهی نکرده و ایجاد ارزش‌های مشتری‌پسند را در فرآیند عملیاتی شرکت مورد ملاحظه قرار ندهند.

در بخش حمل و نقل کالا، قانع بودن شرکت‌ها به حمل محمولات سنتی و دولتی که از دیرباز با شبکه ریلی حمل می‌شده‌اند و یا جابجایی مسافرانی که برای سفرهای بیشتر زیارتی خود در ایام خاص از قطار استفاده می‌کنند یک عارضه جدی است و امروزه پاسخگوی نیازهای جامعه نبوده و با سرمایه‌گذاری‌های کلان انجام شده و در شرف انجام توسط بخش خصوصی و انتظار بازگشت سود از سرمایه‌گذاری‌ها مطابقت نداشته و برای افزایش ظرفیت و تقاضا و توان حمل و نقل و ایجاد زمینه‌های جذب مشتریان جدید (با وجود گزینه‌های رقابتی) سازوکارهای بدیع را طلب نموده که این مهم جز در سایه نگاه مشتری مداری در ارائه خدمات و ایجاد زمینه‌های مناسب و جاذب برای تامین نظر استفاده‌کنندگان از خدمات حمل کالا و رضایت مسافران در استفاده از تسهیلات سفر با قطار با فراهم نمودن زمینه سفرهای خاطره



رفع نقاط ضعف مورد توجه جدی قرار گیرد.

در بخش مسافری:

- در انتخاب افرادی که در قطارها به مسافران سرویس می‌دهند دقت لازم می‌بذول داریم.
- آراستگی و استفاده پرسنل از لباس فرم مناسب را وجهه همت خود قرار دهیم.
- در پرداخت حقوق و مزایای به‌موقع افرادی که با مسافران سروکار دارند حساس باشیم.
- در انتخاب امکانات مورد استفاده مسافران دقت نموده و ابزار و تجهیزات را به موقع سرویس و رفع عیب کنیم.
- عملکرد عوامل اجرایی در ایستگاه‌ها و قطارها بر چگونگی ارزیابی مسافران از عملکرد مجموعه تاثیر بسزایی دارد. در کنترل هیامان این بخش از خدمات را مدنظر داشته باشیم.

انگیز و ارضا کننده قابل دستیابی نخواهد بود. در نظام کسب و کار امروز، جلب رضایت مشتری از طریق اعتدالی تلقی می‌شود زیرا مشتریان تجربیات مثبت خود را به دیگران منتقل و بدین ترتیب زمینه تبلیغات و استفاده از آن خدمات را به دیگران پیشنهاد می‌کنند و در مقابل در صورت عدم رضایت، مهر تاییدی خواهد بود بر ناتوانی در خدمت و نارسایی در تامین انتظارات مشتریان. در مقوله مشتری مداری و تامین انتظارات مشتریان چند نکته اساسی وجود دارد که باید مورد توجه جدی دست‌اندرکاران بخش قرار گیرد که از جمله می‌توان موارد زیر را برشمرد:

در بخش بار:

- خدمات به‌طور صحیح و کامل و در کمترین زمان ممکن انجام شود و در واگذاری و مراحل بارگیری و تخلیه به تعهدات خود عمل کنیم.
- افراد آگاه و قابل اعتماد با مشتریان سروکار داشته باشند و امکان دسترسی و اطلاع از وضعیت کالای در حال حمل را برای مشتری فراهم کنیم.
- مشتریان برای رفع مشکل و تامین نیاز خود حتی الامکان با یک مرکز تماس بگیرند و در صورت تقاضای حمل ترکیبی هماهنگی و مدیریت کار را به‌درستی انجام دهیم.
- مرکز ارائه اطلاعات و استفاده از حمل و نقل ریلی کشور خواهد بود که این مهم وابستگی جدی به برقراری ساختاری بنیادین و نوین در کلیه سطوح شرکت‌ها داشته تا انشاء... در سایه تصویب آیین‌نامه و مقررات مورد انتظار و جاری شدن دستورالعمل‌های کارآمد و فراگیر در حمایت از بخش خصوصی، شاهد شکوفایی در توانمندی‌های مجموعه دست‌اندرکار بخش و تعالی صنعت ریلی کشور باشیم.

افراد آگاه و قابل اعتماد با مشتریان سروکار داشته باشند و امکان دسترسی و اطلاع از وضعیت کالای در حال حمل را برای مشتری فراهم کنیم



فصل خروج قطارها از ریل

پویا مهرابی

بودند و مورد آخر خروج از ریل قطار مسافری اینچهار برون گرگان که تنها یک هفته از افتتاح می‌گذشت. هرچند که این حوادث مجروح یا زخمی برجای نگذاشت جا دارد مسئولان نظارت‌های بیشتری برای تضمین امنیت مسافران انجام دهند. در ادامه گزارش حوادث اخیر را به صورت جداگانه می‌خوانید.

بارها در وصف ایمنی حمل و نقل ریلی شنیده‌ایم اما، طی چند هفته اخیر حوادث خروج از ریل بارها اتفاق افتاده است. از جمله این حوادث به موارد زیر می‌توان اشاره کرد؛ خروج از ریل قطار اصفهان مشهد؛ دو حادثه خروج از ریل در قطارهای مسیر آنکارا تهران و بالعکس که حملاتی تروریستی

دودتیره ناامنی در ترکیه به چشم گردشگران ایرانی قطار تهران-آنکارا

دولت ترکیه توان تضمین امنیت مسافران ایرانی را ندارد

این گروه پیش‌تر به دنبال ایجاد یک دولت مستقل کردی در جنوب و جنوب شرقی ترکیه بود. اما هم‌اکنون به دنبال حقوق فرهنگی و زبانی کردها و ایجاد نوعی از خودگردانی در چهارچوب مرزهای ترکیه است و پس از سی سال درگیری از اواخر سال ۲۰۱۲، بین حکومت ترکیه و عبدالله اوجالان، رهبر پ.ک.ک، گفتگوهای صلح آغاز شده است.

مدیر روابط عمومی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در خصوص حادثه اخیر گفت: قطار دوم که برای حصول اطمینان از تردد ایمن قطارهای مسیر تهران-آنکارا در روز هشتم مرداد توسط راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران لغو شد و مسافران آن که عازم ترکیه بودند در ایستگاه رازی برگردانده شدند

تازمانی که دولت ترکیه تضمین‌های لازم را به ما ندهد هیچ قطاری اعزام نخواهیم کرد و در این خصوص وزارت امور خارجه پی‌گیر ماجراست.

ترکیه سابقه دارد که مهم‌ترین آن بمب‌گذاری قطار در سال ۲۰۱۰ است که تلفات جانی و مالی بالایی به همراه داشت. دولت ترکیه گروه پ.ک.ک را مسئول حوادث اخیر می‌داند اما این گروه مسئولیت این حوادث را به‌عهده نگرفته است. مهم‌تر از آن که این حوادث به عهده کیست این موضوع است که دولت ترکیه باید سلامتی مسافران و گردشگران ایرانی را تضمین کند.

پ.ک.ک نام گروهی چپگرا و مسلح در کردستان ترکیه است که از سال ۱۹۸۴ به عنوان سازمانی چریکی شناخته شده که به صورت داخلی خاک ترکیه این‌بار توسط خودمختاری کردستان و حقوق فرهنگی و سیاسی کردها در ترکیه مبارزه می‌کند.



انفجار بمب در مسیر قطار آنکارا-تهران در حالی خبرساز شده بود که قطاری که از ایران برای بازگرداندن مسافران قطار سانحه دیده عازم ترکیه شده بود این بار روی مین رفت.

به گزارش خبرنگار دو ماهنامه ندای حمل‌ونقل ریلی، پنجشنبه هشتم مرداد ماه در مسیر قطار آنکارا-تهران، قبل از ایستگاه تاتوان بمب کنترل از راه دور منفجر شد و واگن توشه را از ریل خارج کرد این درحالی است که روز جمعه نهم مرداد قطاری که از ایران برای انتقال مسافران قطار سانحه دیده عازم ترکیه شده بود در ۲۰ کیلومتری داخل خاک ترکیه این‌بار توسط مین کارگذاشته شده روی ریل از خط خارج شد. در این دو حادثه به مسافران و خدمه قطار آسیبی نرسید. همچنین یک هفته بعد از این حوادث در مسیر اتوبوس گردشگران ایرانی در خاک ترکیه گروهی تروریستی اقدام به بستن جاده و تیراندازی کردند که یک شهروند ایرانی کشته و سه نفر زخمی شدند.

بامداد دوشنبه پنجم مرداد نیز خط لوله گازی ایران به ترکیه در منطقه آغری واقع در شرق ترکیه منفجر شده بود. وقوع این گونه حوادث در کشور

اعتراض مسافران قطار تهران _مشهد به لغو مکرر حرکت قطارها

مشهد اقدام کرده‌اند.

روابط عمومی راه‌آهن اعلام کرده است اخلاق حرفه‌ای در انتشار خبر ایجاب می‌کند تا منتشرکنندگان آن قبل از هر اقدامی صحت آن را از منابع موثق مربوطه کسب کنند اما پرداختن به دو موضوع صحت این خبر را رد می‌کند نخست آنکه قطار یاد شده مربوط به شرکت وانیای ریل بوده نه شرکت رعد و دوم آن‌که تاکنون قطاری در این محور لغو نشده و استفاده از واژه مکرر در تهیه خبر مربوطه؛ درستی خبر را زیر سوال می‌برد.



به گزارش سایت تابناک و باشگاه خبرنگاران جوان، در تاریخ بیست و نهم مردادماه سال ۱۳۹۴، لغو مکرر حرکت قطار تهران _مشهد و از طرفی برخورد نامناسب پرسنل راه‌آهن موجب انسداد ریل قطار در ایستگاه تهران توسط مسافران شد که این خبر توسط روابط عمومی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تکذیب و علت را خرابی تهویه اعلام کرد. به گزارش باشگاه خبرنگاران جوان و سایت تابناک، مسافران قطار مسافربری رعد که با بی‌نظمی در حرکت قطار مواجه شدند و پس از ساعت‌ها انتظار با پرداخت بلیط ویژه به قطار بدون کولر هدایت شدند از سوار شدن به این قطار امتناع کرده و با وارد شدن به محوطه ریل قطار مانع از حرکت آن شده‌اند.

روابط عمومی راه‌آهن در اطلاعیه‌ای باتکذیب خبر انسداد ریل قطار توسط مسافران و لغو مکرر حرکت قطار تهران-مشهد؛ علت تاخیر در حرکت قطار تهران-مشهد متعلق به شرکت وانیاریل در شب گذشته را خرابی تهویه یکی از سالن‌ها و تعویض آن عنوان کرد.

به گزارش روابط عمومی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران؛ در این اطلاعیه آمده است: علت تاخیر در اعزام قطار تهران-مشهد خرابی تهویه یکی از سالن‌های آن بوده و متولیان مربوطه در بازه زمانی کمتر از ۵۰ دقیقه با تعویض سالن یاد شده نسبت به اعزام آن اقدام کرده‌اند. براساس این اطلاعیه از آنجایی که هیچ قطاری تا زمان آماده‌اعزام نبودن وارد سکوی مسافرگیری ایستگاه نمی‌شود و مشکل ایجاد شده برای یکی از قطارهای شرکت وانیای ریل بوده نه شرکت رعد بنابراین اخبار منتشر شده در خصوص انسداد ریل قطار توسط مسافران و لغو حرکت مکرر قطار تهران-مشهد به دور از واقعیت بوده و صحت ندارد. در زمان بروزمشکل فنی یاد شده متولیان راه‌آهن تهران در محل حاضر و در کوتاه‌ترین زمان ممکن نسبت به رفع و اعزام قطار تهران-

رییس مجمع تشخیص مصلحت نظام در دیدار مدیران شرکت ریلی رجا:

گسترش راه‌آهن از ضرورت‌های امروز جامعه است

گسترده از راه‌آهن استفاده می‌کنند.

رییس مجمع تشخیص مصلحت نظام توجه به مترو به عنوان قطار شهری را دنباله‌ی گسترش علم و تکنولوژی مربوط به قطار در راه‌آهن‌های بین شهری توصیف کرد و گفت: باید از ظرفیت‌های کشور و همچنین آمادگی بخش خصوصی برای گسترش مترو در شهرهای بزرگ و راه‌آهن در اقصی نقاط کشور استفاده شود.

آیت‌الله هاشمی رفسنجانی با تأکید بر ضرورت استفاده از تجربیات دنیا برای توسعه حمل و نقل ریلی و توجه به اولویت آن در حمل و نقل عمومی کشور سؤالاتی در خصوص کارهای انجام شده و برنامه‌های آینده شرکت حمل و نقل ریلی رجا پرسید که آقایان موسوی‌نژاد و خردمند جواب دادند.

موسوی‌نژاد، مدیر عامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا، ضمن اشاره به خدمت بخش مسافری ریلی به مردم و استقبال و نیاز کشور به توسعه این خدمات، بر ضرورت توسعه هر چه بیشتر ناوگان حمل و نقل مسافری تأکید کرد. خردمند، رییس هیات مدیره شرکت رجا گفت: با توجه به محدودیت‌های ظرفیت داخل، استفاده از امکانات بین‌المللی اجتناب‌ناپذیر است.

آیت‌الله هاشمی رفسنجانی در دیدار مدیر عامل و رییس هیات مدیره شرکت حمل و نقل ریلی رجا، با تأکید بر نقش و تاثیر توسعه راه‌آهن در آبادانی نقاط مختلف کشور به برنامه‌های راه‌سازی در سال‌های پس از جنگ اشاره کرد و گفت: راه در جغرافیای کشورها به مثابه رگ در پیکره انسان‌ها است که آبادانی و طراوت را به مردم هدیه می‌دهد.

به گزارش روابط عمومی مجمع تشخیص مصلحت نظام، رییس مجمع تشخیص مصلحت نظام با یادآوری ویژگی‌های طبیعی نقاط مختلف ایران بر لزوم توجه به گسترش راه‌آهن تأکید کرد و گفت: راه‌آهن نقش بسیار مهمی در جابجایی مسافران و همچنین نقل و انتقال کالاها به ویژه کالاهای با وزن بالا دارد.

آیت‌الله هاشمی رفسنجانی جلب رضایت مردم در استفاده از قطار و گسترش راه‌آهن در سراسر کشور را از ضرورت‌های توسعه متوازن برشمرد و گفت: باید با استفاده از سرمایه‌ی بخش خصوصی و برنامه‌ریزی‌های راهبردی دولت به این مهم توجه شود. استهلاک و هزینه‌ی پایین در کنار سود بالا و امنیت و راحتی سفر از مزیت‌های استفاده از راه‌آهن است که کشورهای پیشرفته دنیا به شکل

تسهیلات چند هزار میلیاردی، سهم خودروسازان سهم حمل و نقل ریلی؛ هیچ



شبکه‌های اجتماعی کمپینی به راه انداخته‌اند تا با نخریدن خودروی صفر از کمپانی‌های ایرانی، آن‌ها را مجبور به کاهش قیمت خودرو، افزایش کیفیت و افزایش استاندارد کنند. این کمپین تا جایی پیش رفت که موجب واکنش دبیر انجمن خودروسازان شد و به مردم توصیه کرد تحت تاثیر چنین کمپین‌هایی قرار نگیرند.

اکبر ترکان، مشاور ارشد رییس‌جمهور و دبیر شورای هماهنگی مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی در یک گفت‌وگو رادیویی در این خصوص اعلام کرد: تقاضا به حدی کم است که هم‌اکنون یکی از خودروسازان مجبور شده است در انبار خود ۸۰هزار خودرو نگهداری کند. ترکان که با رادیو اقتصاد صحبت می‌کرد، اظهار داشت: به‌طور جدی با کاهش تقاضا مواجه هستیم. این در حالی است که بیش از ۹۰ درصد بازار خودروی ایران در انحصار دو برند خودروسازی داخلی است و این دو خودروساز حتی حاضر نیستند خدمات پس از فروش مناسبی را در اختیار مشتریان قرار دهند.

اما وزیر صنعت، معدن و تجارت در حالی از پرداخت هزار میلیارد تومان سرمایه در گردش به دو خودروساز بزرگ کشور خبر داد که پیش از این کارگروه حمایت از تولید دو هزار میلیارد تومان اعتبار به خودروسازان را مصوب کرده بود. جالب این‌که خودروسازان پرداخت وام دو هزار میلیاردی را ناکافی می‌دانند. چند وقتی است مردم در

خودرو سازان را تصویب می‌کند این در حالی است که یکی از بزرگترین چالش‌های صنعت ریلی نبود منابع اعتباری خصوصاً در صنایع ریلی که باعث متوقف شدن بزرگترین سازنده داخلی ناوگان مثل واگن پارس شده و همچنین موجب توقف نوسازی ناوگان ریلی نیز شده است

با این حال این صنعت فراموش شده همیشه در صف آخر دریافت اعتبارات و تسهیلات قرار می‌گیرد. علی‌علیلو، عضو کمیسیون صنایع مجلس با اشاره به بعضی لایه‌ها بین خودروسازان، برخی نمایندگان مجلس و مدیران وزارت صنعت برای اختصاص تسهیلات به این بخش سخن فراوان می‌گویند و دولت از کاهش درآمد حاصل از فروش نفت می‌نالد، شورای پول و اعتبار کمک هزار میلیاردی به

حمل و نقل ریلی مدرن، سریع و کارآمد یکی از سه یادگاری دولت تدبیر و امید برای مردم ایران خواهد بود، این بخشی از صحبت‌های حسن روحانی در گذشته‌ای نه چندان دور بود که فعالان حوزه ریلی را به آینده‌ای روشن امیدوار کرد. عباس آخوندی هم عقیده داشت توسعه حمل و نقل در کشور نیازمند تغییر در "انگاره"ها خواهد بود اما، در برهمن پاشنه می‌چرخد. در شرایطی که بسیاری از صنایع نیازمند تسهیلات بانکی هستند و بانک‌ها از نبود منابع برای اختصاص به این بخش سخن فراوان می‌گویند و دولت از کاهش درآمد حاصل از فروش نفت می‌نالد، شورای پول و اعتبار کمک هزار میلیاردی به

خودروسازان، گفت: پرداخت



توسط شهروندان فراهم آمده است تا شرکت‌های مالک بتوانند برنامه‌ریزی مناسب‌تری در این مدت داشته باشند. با این اتفاق می‌تواند برنامه‌ریزی مناسبی از درآمد حاصل از فروش بلیت داشته باشند. این جزو خواسته به حق مالکان بود اما بنا به دلایلی کمی با تاخیر انجام شد. اولویت اصلی یکپارچه سازی سامانه فروش بود چون در گذشته در سه سامانه، فروش بلیت صورت می‌گرفت و موجب سردرگمی مسافران می‌شد. اواخر سال ۱۳۹۲ یکپارچه‌سازی سامانه صورت گرفت که باعث افزایش ضریب اشغال قطارها شد.

یکی دیگر از خواسته‌های مالکان اختیار فروش بلیت و بحث بلیت‌های گروهی و درستی بود تا بتوانند سهمیه بندی و کاهش قیمت را برنامه ریزی کنند و برای بلیت‌های گروهی و درستی برنامه ریزی‌هایی انجام دادیم و طبق آن آیین‌نامه فروش بلیت گروهی و درستی را به تصویب هیات مدیره راه‌آهن رساندیم و به مالکان ابلاغ کردیم که در هر قطار با چه شرایطی می‌توانند عمل کنند. آمادگی داریم با کم شدن فروش بلیت، در گذشته سامانه فروش بلیت به صورت دوره‌های کوتاه مدت باز می‌شد اما از دوره برنامه تابستانی این سامانه از ۱۱ خرداد تا ۱۰ مهر ماه باز شده است و امکان خرید راحت بلیت

گفت وگویی اختصاصی معاون مسافری راه آهن با ندای حمل و نقل ریلی:

اعتماد جاریست

پویا مهربانی

انجمن برای ما ارسال کردند که در آن خواستار افزایش ۲۰ یا ۱۵ درصدی بودند که این کار با متن این قانون که در دست دارم تفاوت دارد. باید هر شرکتی به صورت مستقل و جداگانه و به تفکیک هر قطار و مسیر مستقل و با شرایط خدمات ارایه شده درخواست خود را به راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران بفرستد. این که ما نسخه واحد برای همه قطارهای فعال در شبکه بیچیم و بگوییم همه قیمت بلیت‌ها را ۲۵ درصد افزایش دهیم؛ آن هم خود مالک تقاضا نکند و "یک انجمن صنفی" بیاید تقاضا کند مغایر با نفس قانون است." در ادامه این گفت‌وگو را می‌خوانید.

از سوی راه‌آهن هیچ‌گونه بی‌اعتمادی نسبت به شرکت‌های حمل و نقل ریلی به‌ویژه در حوزه مسافری وجود ندارد. با بخش خصوصی همکاری بالایی داریم و به آن‌ها اعتماد داریم. این شرکت‌ها هم‌اکنون عهده‌دار امر فروش بلیت خودشان هستند. این بخشی از سخنان سید محمد راشد، معاون مسافری راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران است. وی معتقد است با تمام توان خود از بخش خصوصی حمایت می‌کند. وی در ادامه صحبت‌هایش گفت: "مالکان بخش خصوصی قبلاً تقاضایی را از طرف

بیشتر بین بخش خصوصی و دولتی چه راهکارهایی را توصیه می‌کنید؟ از سوی راه‌آهن هیچ‌گونه بی‌اعتمادی نسبت به شرکت‌های حمل و نقل ریلی به‌ویژه در حوزه مسافری که من در آن فعالیت می‌کنم وجود ندارد. با بخش خصوصی فعال در این حوزه همکاری بالایی جریان دارد و به آن‌ها اعتماد داریم. این شرکت‌ها هم‌اکنون عهده‌دار امر

به نظر می‌رسد بین بخش خصوصی و دولتی وجود دارد. در گفت‌وگوهای "ندای حمل و نقل ریلی" به کرات این موضوع از سوی کارگزاران این بخش مطرح شده و در نشریه بازتاب داشته است. به نظر می‌رسد این بی‌اعتمادی روز به روز هم در حال افزایش است. چرا چنین وضعیتی پیش آمده و برای هم‌دلی

بیشتر بین بخش خصوصی و دولتی چه راهکارهایی را توصیه می‌کنید؟ از سوی راه‌آهن هیچ‌گونه بی‌اعتمادی نسبت به شرکت‌های حمل و نقل ریلی به‌ویژه در حوزه مسافری که من در آن فعالیت می‌کنم وجود ندارد. با بخش خصوصی فعال در این حوزه همکاری بالایی جریان دارد و به آن‌ها اعتماد داریم. این شرکت‌ها هم‌اکنون عهده‌دار امر

پس سامانه فروش در اختیار بخش خصوصی است؟! نه خیر؛ سامانه فروش با برنامه فروش متفاوت است. اعتقاد دارم سامانه فروش باید به جهت اطلاعاتی که در آن قرار دارد در راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و یا در مکانی که مورد تأیید این شرکت باشد قرار داشته باشد. راه‌آهن باید نظارت خودش را بر نحوه فروش بلیت شرکتها اعمال کند. بنای بر دخالت نداریم ولی اگر به هر حال تخلفی صورت گرفت و یا قطاری در برنامه نبود و در برنامه قرار گرفت و یا واگنی کم یا زیاد شد باید قبل از آن مجوزهای لازم گرفته شود؛ به همین دلیل سامانه شرایط خاصی دارد و باید نظارت‌های خود را داشته باشیم، اما اختیار فروش حق مسلم شرکتها است چون بلیت را باید خودشان بفروشند و درآمد به حساب خودشان واریز شود، با این‌که براساس قراردادهایی که در گذشته با آن‌ها عقد کرده بودیم باید درآمد فروش به حساب راه‌آهن می‌آمد و بعد از سیر قطارها و بعد از نظارت‌های کامل توسط ما، سپس مبالغ به حساب شرکتها واریز می‌شد.

پس درآمد حاصل از فروش بلیت به حسابی که مورد تأیید راه‌آهن است واریز می‌شود و بعد از نظارت‌های راه‌آهن؛ وجوه به حساب مالکان واریز می‌شود؟ نه، این موضوع در قرارداد آمده بود. هم اکنون مبالغ به حساب خود مالکان واریز می‌شود.

پس هم اکنون مبلغ فروش بلیت مستقیم به حساب مالکان واریز می‌شود؟ الان تمامی فروشی که در دفتر مسافرتی سراسر کشور - بیش از ۱۲۰۰ مرکز فروش - صورت می‌گیرد به طور کامل در اختیار شرکتها قرار می‌گیرد، حتی سهم راه‌آهن هم به حساب شرکتها واریز می‌شود و سپس سهم اجاره لکوموتیو و راه‌آهن را پرداخت می‌کنند. شرکتها اختیارات کامل فروش را در اختیار دارند. بین صفر تا صد درصد اجازه تخفیف دارند. تا ۳۰ درصد را مستقیم می‌توانند تخفیف



راشدی:

اگر شرکتها خودشان واگن نخرند، راه‌آهن ناچار است ناوگان خریداری کند و سپس به صورت نقد و اقساط واگن‌ها را به بخش خصوصی واگذار کند

دهند و بیش از آن را باید به اطلاع اداره کل تنظیم و نظارت بر بازار برسانند تا در جریان تخفیف بیشتر باشیم. هیچ محدودیتی در این خصوص نداریم به عنوان نمونه شرکتی بود که تا ۷۰ درصد قیمت بلیت تخفیف داد و هیچ مخالفتی هم نکردیم. شرکتها برای افزایش ضریب اشغال می‌توانند تخفیف دهند موافق هستیم و حمایت هم می‌کنیم. قاعده هم این است که شرکتها به عنوان بخش خصوصی خیلی وقتها بتوانند بلیت‌ها را به صورت شناور بفروشند و به تعبیری مدیریت درآمد و هزینه داشته باشند. در یک فصل از سال امکان فروختن روی سقف قیمت است و زمانی که کشتی بازار کم و تعداد تقاضا کم‌تر است مشابه سایر شیوه‌های دیگر حمل و نقل تخفیف اعمال کنند.

بخش خصوصی گله‌مند است هیچ‌گاه در اول سال که اوج مسافرت‌ها است، قیمت‌های بلیت افزایش نمی‌یابد و متأسفانه دیر هنگام شاهد افزایش قیمت‌ها هستند. چرا این افزایش قیمت در اول سال اعمال نمی‌شود؟ ما هم اعتقاد داریم شرکتها هزینه دارند و با توجه به تورم، هزینه شرکتها افزایش می‌یابد، پس افزایش قیمت بلیت امری طبیعی است. با افزایش قیمت بلیت هم مخالفتی نداریم؛ ولی افزایش قیمت بلیت مراحل دارد و اگر شرکتی بخواهد قیمت را افزایش دهد، براساس ماده ۹ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی (ماده ۹): نرخ حمل و نقل ریلی بار متناسب با حمل و نقل جاده‌ای به صورت توافقی بین شرکتها و صاحب بار تعیین و اجرا خواهد شد و بهای بلیت مسافری توسط شرکت‌های حمل و نقل ریلی در هر مسیر و برحسب نوع و درجه واگن قطار و خدماتی که ارائه می‌شود تعیین و بعد از تأیید هیات مدیره راه‌آهن به اجرا در آید) که از سال ۱۳۸۴ به بعد اجرا می‌شود.

اگر راه‌آهن افزایش قیمت بلیت را قبول نکند، بخش خصوصی چه کاری باید انجام دهد؟ در گذشته محدودیت‌هایی بود

هستند که نمی‌خواهند افزایش قیمت داشته باشند. این که یک نامه از طرف انجمن به دست ما برسد که خواستار افزایش قیمت باشد لزوماً به معنای تأیید همه اعضای انجمن نیست. ممکن است برخی شرکتها در رو درباستی امضا کرده باشند، بنابراین نمی‌توان به آن اکتفا کرد.

متأسفانه در خیلی از شرکت‌های خصوصی مدیریت منابع و درآمد وجود ندارد و شاید یکی از دلایل آن این است که شرکتها خصولتی هستند و یا مدیران نگاه اقتصادی، بازاریابی و بازرگانی را چندان به اجرا درنیاورده‌اند. اگر مدیریت منابع اتفاق بیفتد مورد حمایت راه‌آهن است.

به نظر شما آیا شرایط سامانه فروش و اختیاراتی که در اختیار شرکت‌های خصوصی قرار داده‌اید انتظارات بخش خصوصی ریلی را فراهم می‌کند. همچنین آیا اختیارات و نظارت‌های راه‌آهن به گونه‌ای است که تداخلی در عملکرد آن‌ها ایجاد نکند؟

بعید می‌دانم الان مشکلی وجود داشته باشد. تمام بلیت‌ها توسط شرکت رجا و سفیر ریل آسیا که منتخب شرکت‌های خصوصی هستند به فروش می‌رسد. آمادگی داریم در صورت تمایل، شرکتها بتوانند هر کدام به تنهایی بلیت‌های خود را بفروشند و این موضوع در سامانه پیش بینی شده است.

در رابطه با افزایش تعرفه بلیت قطارهای مسافری چرا به گونه‌ای عمل نمی‌شود که قبل از آغاز سال نو مقدمات فراهم باشد تا شرکت‌های خصوصی بتوانند در اوج سفرهای نوروز بلیت‌هایشان را با قیمت بالاتری بفروشند؟ آیا شرکتها درخواست‌هایشان را به موقع به شما ارائه می‌کنند؟

روند اداری طولانی نیست. اگر شرکتها تقاضایی دارند طبق قانون بفرستند. در سریع‌ترین زمان تأیید می‌کنیم. خرداد گذشته انجمن تقاضا را به صورت گروهی فرستاد و گفتیم شرکتها مستقل عمل کنند و موافقت

هم کردیم. پارسال یک افزایش قیمت داشتیم. آقایان دیر درخواست‌هایشان را ارائه می‌کنند. اگر اسفندماه تقاضا کنند در پیش فروش بهاره افزایش را اعمال می‌کنیم. برای ما فرقی ندارد ولی تقاضا باید توسط هر یک از شرکتها به صورت مستقل بیاید. فکر می‌کنم پنجم خرداد پیش‌فروش داشتیم اما سوم خرداد گفتند قصد دارند ۱۵ درصد افزایش داشته باشند و طی دو روز نمی‌شد کاری انجام داد. حداقل باید ۱۴ روز قبل درخواست‌ها را ارائه کنند تا بتوانیم افزایش را اعمال کنیم.

پس دلیل سیاسی هم وجود ندارد که راه‌آهن یا افزایش قیمت‌های بلیت مخالفت کند؟

نه، بازار کشتش ندارد و بعضی از "دوستان" برای خالی نبودن عریضه این مطالب را بیان می‌کنند و گرنه شرکتها درخواست می‌دادند. نمی‌توان برای همه شرکتها یک نسخه پیچید و هیچ‌گاه هم به این شکل افزایش قیمت نداشتیم. در مصاحبه قبلی که چند ماه پیش با شما انجام شد عقیده داشتید اگر این همه واگذاری غیراصولی به بخش خصوصی انجام نمی‌گرفت هم‌اکنون حمل و نقل ریلی مسافری وضعیت بهتری می‌داشت. آیا هنوز بر این عقیده هستید؟

هنوز هم اعتقاد دارم آن واگذاری‌ها نادرست بود. واگذاری رجا غیر کارشناسی و نادرست بود. الان این عقب‌ماندگی که طی این چندساله تشدید شده دلیل همان واگذاری است. پنج سال است رجا واگذار شده اما هنوز واگذاری قطعی نشده است (از اسفند ۱۳۸۸ تا کنون).

رجا برای خرید حتی یک واگن جدید قرارداد نبسته است. اگر قطار زندگی با واگن دیگری وارد شبکه می‌کند قراردادهای سال ۱۳۸۵ است. آن قرار داد شامل ۲۰۰ دستگاه واگن بود که از آن تعداد ۸۰ واگن را توانستند پی‌گیری کنند. هیچ قرارداد جدیدی هم نبسته‌اند. این واگن‌های جدید مربوط به زمانی است که آقای پورسیدآقایی در رجا بودند و از سه قرارداد دو مورد عملیاتی نشدند و فقط یک قرارداد با پلور سبز که

از ۲۰۰ دستگاه به ۸۰ کاهش یافته و معلوم نیست چه تعداد را تحویل بگیرند. این مشکلات به علت واگذاری غیر کارشناسی صورت گرفته است. اگر رجا در اختیار راه‌آهن بود مانند رجا دولتی که از سال ۱۳۸۲ شروع به خرید ناوگان جدید کرد و آن خودکشنده‌ها (ترنست) یا ریل باس مربوط به آن دوره است واگن غزال و قرارداد واگن پارس و پلور سبز همه مربوط به آن دوره بود می‌توانست به روند رو به رشد خود ادامه دهد. رجا سال ۱۳۷۶ تشکیل شد و تا سال ۱۳۸۰ چند مرحله ناوگان دست دوم خریداری کرد اما از ۱۳۸۰ به بعد

است. نمی‌دانم بر می‌گردد یا نه اما یک اتفاقی است که باید تعیین تکلیف شود و تا تعیین تکلیف نشود سازمان تأمین اجتماعی سرمایه‌گذاری نمی‌کند تا واگن جدید بخرد.

به نظر شما آیا نباید راه‌آهن در حوزه قطارهای پرسرعت ورود کند؟ دقیقاً. راه‌آهن به دنبال این موضوع است. سیاست راه‌آهن این است که قطارهای حومه‌ای را دنبال کند. مردم در کلان‌شهرها اگر خدمات حومه‌ای خوب باشد به‌جای استفاده از ماشین در مسیر کرج تا تهران از قطار استفاده می‌کنند و حاشیه‌نشینی کاهش می‌یابد

لازم شد ناوگان نو بخرد و بعد به بخش خصوصی واگذار کند. اگر مجبور شویم ناچار هستیم. به هر حال جزو پیش‌بینی‌های ما است و اگر شرکتها خودشان خریدی انجام ندادند یکی از روش‌ها این است که ناوگان را خریداری کنیم و نقد و اقساط به بخش خصوصی واگذار کنیم.

آیا خرید واگن از تولید کنندگان داخلی خواهد بود؟ نه. به هر حال یک محدودیت‌هایی داریم. اولویت تولید کننده داخلی است و زمانی که ظرفیت واگن‌سازان داخلی تکمیل شود و توان تولید بیشتر نداشته



باشند و نیاز به خرید بالاتر باشد قطعا ناوگان خارجی خریداری خواهیم کرد. شرکت وانیاریل هم‌اکنون در چه شرایطی قرار دارد؟ مدتی هم اجازه سیر نداشتند. الان همه شرکتها فروش بلیت دارند و هیچ محدودیتی ندارند. چند ماه پیش بنا به دلایلی از سیر قطارهای وانیاریل جلوگیری شد و اجازه سیر به آن شرکت داده نشد. در این خصوص توضیح بفرمایید. وارد بحث‌های خصوصی شرکتها نشویم. راه‌آهن در چه شرایطی می‌تواند به قطارهای مسافری بخش

خصوصی اجازه سیر ندهد؟

کیفیت خدمات ارائه شده پایین و نامناسب باشد، تعمیرات و بازسازی لازم را برای واگن‌هایش انجام نداده باشند و از لحاظ فنی و ایمنی مشکل داشته باشند و یا بدهی بالایی داشته باشند. در بند قرار داد برخی شرکت‌ها آمده است که اگر تعمیرات را انجام ندهند، راه‌آهن می‌تواند واگن‌ها را تعمیر کند و ۱۵ درصد به مبلغ هزینه نهایی بیفزاید. همچنین باید به قانون و قرار داد و موارد درج شده در آن توجه کرد. قراردادهای سی ساله هستند.

در مصاحبه سال قبل گفته بودید که خدمات و امکانات ایستگاهی را افزایش خواهید داد و با توجه به تعصبی که در خصوص فعالیت‌هایتان در این خصوص داشتید طی یک سال گذشته وضعیت ایستگاه‌ها را رصد کردیم. طی چند سفر و بازدید که از ایستگاه‌ها داشتیم کیفیت خدمات ارائه شده نسبت به سال‌های قبل افزایش یافته است همچنین طی گفت‌وگویی که با همکاران روزنامه نگار در این خصوص داشتیم، آن‌ها هم عقیده داشتند که کیفیت خدمات ایستگاهی افزایش یافته است. در این خصوص توضیح بفرمایید.

در حوزه مسافری دو کار را پی‌گیری کردیم. نظارت بر داخل قطارها و کیفیت خدمات ارائه شده. دوم خدمت در ایستگاه‌ها، ایستگاه متعلق به راه‌آهن است و باید شرایطش هر روز بهتر از دیروز باشد و خدمات ارائه شده افزایش یابد. در سال گذشته برنامه ساخت نمازخانه داشتیم که ۲۷ نمازخانه در دست ساخت است. یک مجموعه تا آخر شهریور آماده می‌شوند و ما بقی برای نوروز سال آینده. بیش از ۱۵۰ نمازخانه در شبکه ریلی داریم. وظیفه ما است که خدمات را به صورت کامل به مسافران ارائه کنیم. طی سال گذشته و نوروز امسال روی تجهیز خدمات بهداشتی و نمازخانه‌ها تاکید داشتیم و مهرهای مناسب خریداری کردیم که بعد از مدتی



اولویت خرید واگن با تولیدکننده داخلی است وزمانی که ظرفیت واگن‌سازان داخلی تکمیل شود به طور قطع ناوگان خارجی خریداری خواهیم کرد

توان شست. کیسه کفش به تعداد مناسب تهیه کردیم. در برخی ایستگاه‌ها جا کفشی قرار دادیم. در مناطق گرمسیر در همه نمازخانه‌ها اسپیلیت‌های گازی خریداری کردیم تا هوای نمازخانه‌ها مناسب باشد و تقریباً فرش سجاده‌ای همه نمازخانه‌ها را عوض کردیم. تجهیزات مورد نیاز و نواقص موجود را برطرف کردیم و مورد به مورد نظارت انجام دادیم. فکر می‌کنم تعداد ۱۰ تا ۱۵ ایستگاهی است که باید یا توسعه یابند و یا در آن‌ها تالار جدید احداث شود. امیدواریم تا یکی دو سال آینده تالارها ساخته شوند تا مشکلات ایستگاهی در تالارها به حداقل برسد. حداقل در سال یک نوبت همه ایستگاه‌ها را بررسی می‌کنم. واحدی هم به عنوان ۵۱۴۹ به نام سامانه مسافر داریم. با این سامانه دوبار تماس گرفتیم و در خصوص خدمات بد و نامناسب ارائه شده توسط یکی از شرکت‌ها مشکلات را مطرح کردم؛ شماره پی‌گیری هم به من اعلام کردند اما هیچ پی‌گیری صورت نگرفت.

می‌توانیم الان تماس بگیریم و عملکردشان را مورد بررسی قرار دهیم. شاید آن زمان هنوز کامل راه‌اندازی نشده بود. هنوز هم این سامانه به طور کامل راه‌اندازی نشده است. الان پی‌گیری هستیم حتی با پیامک مسافران مشکلات خود را مطرح می‌کنند. نظارت‌ها انجام می‌شود تا خدمات مناسب به مسافران

ارایه شود.

بخش خصوصی فعال در حوزه باری حق دسترسی به راه‌آهن پرداخت می‌کند اما در بخش مسافری این حق دسترسی دریافت نمی‌شود. به عنوان یک مسافر سوالی داشتیم. آیا راه‌آهن به جای دریافت حق دسترسی در حوزه مسافری از بخش خصوصی؛ حق خدمات ایستگاهی از مسافران دریافت می‌کند؟

اگر حق دسترسی از بخش مسافری دریافت می‌شد آیا مالکان از جیب خود این مبلغ را پرداخت می‌کردند، یا مبلغ را روی قیمت بلیت اضافه می‌کردند و قیمت تمام شده افزایش می‌یافت.

آیا بهتر نبود نه حق دسترسی می‌گرفتید نه حق خدمات ایستگاهی؟

بنا است به مسافران خدمات مناسب ارائه شود، سال گذشته در ایستگاه‌ها ۲۰۰ میلیارد تومان هزینه کردیم. احداث یک ایستگاه در زاهدان ۵ میلیارد تومان اعتبار می‌خواهد، در بندر عباس هم به همین شکل. این تأمین اعتبار را از اعتبارات دولتی و اعتبارات سرمایه‌های راه‌آهن انجام می‌دهیم. بالاخره مجموعه‌ای خدمات از جمله هزینه آب، برق و گاز و ... است. نظافت ایستگاه‌ها و خدمات مختلف همه هزینه دارد. بخشی از هزینه را مردم باید کمک کنند تا بتوانیم به وضعیت ایستگاه‌ها بهتر برسیم.

پس حق خدمات ایستگاهی از مسافران گرفته می‌شود تا مالکان بخش خصوصی حق دسترسی پرداخت نکنند؟

اشکال کار این است که ما خواستیم شفاف‌سازی کنیم. در فرودگاه‌ها از هر مسافر پنج هزار تومان دریافت می‌کنند. این مبلغ را از شرکت‌های هوایی می‌گیرند و آن‌ها مبلغ را روی بلیت اضافه می‌کنند. ارایه خدمات نمی‌تواند مجانی باشد. اگر امکان آن وجود داشت این مبلغ را از مسافران دریافت نمی‌کردیم.

در تمام دنیا هزینه ایستگاهی و فرودگاهی از مسافر گرفته می‌شود. گاهی مستقیم مبلغ را دریافت می‌کنند و گاهی به شیوه غیر مستقیم. می‌توانستیم مثل فرودگاه به شرکت‌های هوایی بگوییم بابت هر مسافر باید مبلغی را به عنوان حق دسترسی پرداخت کنند اما به جای آن از مسافران به صورت مستقیم حق ایستگاهی دریافت کردیم. این مبلغ خرج مسافران در ایستگاه‌ها می‌شود. این مبلغ از ۳۰ تا ۴۰ درصد مسافران گرفته نمی‌شود. در مسیرهای زیر ۲۵۰ کیلومتر و مسافران حومه‌ای مبلغی گرفته نمی‌شود؛ با این که از ایستگاه‌ها استفاده می‌شود.

نسبت به شش ماه گذشته "نظارت"‌های شما بر روی عملکرد بخش خصوصی چقدر افزایش یافته تا شرکت‌های خصوصی خدمات مناسب‌تری به مسافران ارائه کنند؟

سعی کردیم نظارت‌ها بر اساس دستورالعمل‌های ابلاغی به شرکت‌ها باشد و نظارت کنیم تا دستورالعمل‌ها عملیاتی شود. طی هفت هشت ماه گذشته در بحث خدمات در داخل قطارها دستورالعملی را ابلاغ کردیم به عنوان دستورالعمل کسر خدمات که اگر در قطار کسر خدمات باشد، شرکت باید چطور جریمه شود. ممکن است در قطاری تهویه خراب باشد. اگر دمای کوبه در مدت زمان خاصی از ۱۵ کمتر (در زمستان) و ۳۰ بالاتر باشد باید ۵۰ درصد پول بلیت را به مسافر بازگرداند.

چگونه این موضوع را "نظارت" می‌کنید؟

همه ریس‌های قطار یک دما سنج به همراه خود دارند. هر مسافری در این خصوص اعتراض داشته باشد، دماسنج را در کوبه قرار می‌دهند و در مدت زمان مشخص اگر دما پایین‌تر یا بالاتر باشد؛ ریس قطار تایید می‌کند و در پشت بلیت می‌نویسد و مسافران از دفاتر مسافرتی مبلغ را دریافت می‌کنند.

اگر سامانه صوتی تصویری خراب باشد مسافر می‌تواند خسارت

دریافت کند. اگر داخل کوبه شکستگی تخت و موارد مشابه باشد می‌توانند بخشی از مبلغ بلیت را دریافت کنند تمامی موارد در آیین‌نامه نوشته شده است.

مسافران چگونه می‌توانند از حقوق خود آگاهی یابند؟

دستورالعمل در وبگاه راه‌آهن موجود است.

علاوه بر دستورالعمل ذکر شده، دستورالعمل راهبری را تهیه کردیم که در مورد شرایط مهمان‌دار و شرایط خدماتی است که باید ارائه کنند و همچنین آیین‌نامه نظارت بر دفاتر فروش تهیه کردیم و ابلاغ کردیم تا نظارت‌هایمان را انجام دهیم و ... همه این کارها را انجام دادیم تا نظارت‌ها را به نحو احسن انجام دهیم تا دستورالعمل‌ها به درستی اجرا شوند.

به نظر شما ذکر این همه نکات ریز در دستورالعمل‌ها لازم است؟ آیا راه‌آهن باید این‌همه وارد جزئیات کوچک بشود؟ به عنوان مثال آیا راه‌آهن می‌تواند بگوید اگر فلان مهمان‌دار تخلفی کرد نباید به فعالیت ادامه دهد(باتوجه به این که آن شخص کارمند شرکتی دیگر است).

به عنوان مثال اگر کارمند یکی از شرکت‌ها مزاحم خانواده یکی از مسافران باشد چه باید کرد؟ باید با او برخورد کرد و بگوییم صلاحیت کار ندارد. اگر آن شرکت آن کارمند را اخراج نکند آیا آن فرد می‌تواند امانت دار باشد. آیا این کار اخلاقی است. در قرارداد با مالکان ذکر شده که نیروها باید تعیین صلاحیت شوند و در طول مدت خدمت مورد نظارت قرار بگیرند و هر کدام از شرایط را از دست بدهند صلاحیت کار نخواهند داشت.

آیا تاکنون موردی هم پیش آمده است؟

بله، موارد زیاد داریم. موارد خاص و تخلفات نادر، به‌عنوان مثال اخلاقی و عدم ارائه خدمات مناسب و در آیین‌نامه تمام موارد ذکر شده است. اگر با تذکر درست نشوند صلاحیت کار مهمان‌داری



را ندارند.

آیا ورود به جزئیات در مقررات لازم است؟

خیلی جزئی نیست ولی ما به عنوان دستگاه حاکمیت در مقابل فروش تهیه کردیم و ابلاغ کردیم تا نظارت‌هایمان را انجام دهیم و ... همه این کارها را انجام دادیم تا نظارت‌ها را به نحو احسن انجام دهیم تا دستورالعمل‌ها به درستی اجرا شوند.

به نظر شما ذکر این همه نکات ریز در دستورالعمل‌ها لازم است؟ آیا راه‌آهن باید این‌همه وارد جزئیات کوچک بشود؟ به عنوان مثال آیا راه‌آهن می‌تواند بگوید اگر فلان مهمان‌دار تخلفی کرد نباید به فعالیت ادامه دهد(باتوجه به این که آن شخص کارمند شرکتی دیگر است).

به عنوان مثال اگر کارمند یکی از شرکت‌ها مزاحم خانواده یکی از مسافران باشد چه باید کرد؟ باید با او برخورد کرد و بگوییم صلاحیت کار ندارد. اگر آن شرکت آن کارمند را اخراج نکند آیا آن فرد می‌تواند امانت دار باشد. آیا این کار اخلاقی است. در قرارداد با مالکان ذکر شده که نیروها باید تعیین صلاحیت شوند و در طول مدت خدمت مورد نظارت قرار بگیرند و هر کدام از شرایط را از دست بدهند صلاحیت کار نخواهند داشت.

آیا تاکنون موردی هم پیش آمده است؟

بله، موارد زیاد داریم. موارد خاص و تخلفات نادر، به‌عنوان مثال اخلاقی و عدم ارائه خدمات مناسب و در آیین‌نامه تمام موارد ذکر شده است. اگر با تذکر درست نشوند صلاحیت کار مهمان‌داری

قیمت‌های بلیت را افزایش داد. خیلی از مسیرها شاید اصلاً هزینه‌ها بالا باشد اما اگر قیمت بلیت را افزایش دهیم از حالت تعادل خارج می‌شود و دیگر کسی بلیت خریداری نمی‌کند.

پس به نظر شما قیمت بلیت به تعادل رسیده است و سربه‌سر است؟

اعتقاد دارم هم اکنون تقریباً قیمت بلیت به حالت تعادل رسیده است و حتی برای برنامه تابستان که مردم صف می‌بستند.

امید است در آینده سرعت قطار به ۱۶۰ و در مسیر مشهد به ۲۰۰ کیلومتر برسد دیگر قطارهای پایین‌تر از ۱۴۰ اجازه سیر نخواهند داشت. یعنی ناوگان که سرعت پایین دارند اگر مدیر شرکت‌ها به دنبال سامانه سرعتی نباشند و اگر واگن‌هایشان توان سیر بالا ندارد و از نظر فنی اصلاح پیدا نکنند در مسیر پرسرعت توان سیر نخواهند داشت.

حدود چند سال دیگر منظور شما است؟

برنامه ای که موجود است شاید در سه سال دیگر این موضوع تحقق پیدا کند.

از تاریخ ۱۳۹۴/۹/۱ قرار است قطارهای مسافری با عمر بالای ۵۵ سال از شبکه خارج شوند. با توجه به این که بخش خصوصی هنوز قطاری نو جان‌شین آن قطارها نکرده است آیا فکر نمی‌کنید خروج حدود صد واگن از سیر؛ در شبکه‌ها اختلال ایجاد کند؟

نه خیر. واگن‌های بالای ۵۵ سال که واگن‌های کیفیت پایین، بدون تهویه و نامناسب هستند. از حدود ۲۲۵۰ واگن

مسافری موجود حدود ۵۰۰ دستگاه در سیر نیستند، البته در مواقع اوج سفر متفاوت است و تعداد زیادی همیشه متوقف هستند.

اخیراً قرار دادهای جدیدی برای تولید واگن‌های مسافری بسته شده است. آیا فکر نمی‌کنید تولید این تعداد واگن مسافری طی ۱۸ ماه غیر ممکن و غیر عملیاتی باشد؟ به عنوان مثال واگن پارس از زمان تاسیس تاکنون حدود ۴۰۰ دستگاه تولید کرده است.

آن را واگن پارس می‌دانند.

اگر نتوانند به تعهداتشان عمل کنند؟

در حوزه من نیست و مربوط به حوزه ناوگان است. ما بهره‌بردار مسافری را برعهده داریم. شرکت‌ها قراردادهایی دارند و حتماً جریمه‌هایی را پیش‌بینی کرده‌اند که اگر هر یک از طرفین نتواند به تعهداتش عمل کند باید آن جریمه را پرداخت کند.

صحبت آخر...

طی واگذاری‌ها اشتباهاتی صورت گرفته و باید تلاش کنیم مسیر اشتباه را به شکلی مرمت کنیم و با رفع نواقص و کمک شرکت‌های خصوصی شرایط را بهبود دهیم. اگر قرار است بخش خصوصی حضور فعالی در حوزه مسافری داشته باشد باید به مسافران خدمات خوب ارائه کنند. بخشی را با افزایش قیمت و بخشی را با مدیریت جبران کنند. به هر حال خدمات را بالا ببرند تا رضایت‌مندی بیشتری در مسافران جلب شود. این تلاش ما در راه‌آهن است. نقد فقط بر مالکان نداریم؛ ما هم قطارهایمان را با افزایش قیمت داریم تاخیر دارند و تلاش داریم تاخیرها را به حداقل برسانیم اما تاخیراتی که وجود دارد همه به خاطر بازسازی شبکه ریلی است. متأسفانه سال‌های زیاد بازسازی انجام نشده است و وارث یک شبکه خیلی قدیمی و فرسوده هستیم. باید هم بهره‌بردار می‌کنیم و هم بازسازی.

ما و بخش خصوصی باهم هیچ اختلافی نداریم و هیچ کدورتی وجود ندارد و با تمام توان از آن‌ها حمایت می‌کنیم. با همدلی بیشتر به هر حال شرایط بهتر خدمات را فراهم می‌کنیم.



گفت و گوی اختصاصی مدیرعامل سینا ریل با دوماهنامه ندای حمل‌ونقل ریلی

تنها ناتوانان تاب‌انتقاد ندارند

پویا مهرابی

ترتیب دادیم. آقای ابوالقاسم سعیدی که هم‌اکنون مدیرعامل شرکت سینا ریل پارس است عقیده دارد در برخی موارد راه‌آهن جمهوری اسلامی مسائل را حاکمیتی می‌بیند و حاضر به هیچ‌گونه پاسخ‌گویی نیست. همچنین وی معتقد است تغییر سلیقه‌ای سیاست‌ها، عمل نکردن به تعهدات و قرار دادها در گذشته، رابطه ضعیف بین بخش خصوصی و دولتی، نگاه از بالای راه‌آهن به بخش خصوصی از جمله مسائلی است که به بی‌اعتمادی در حوزه ریلی دامن زده است. وی معتقد است مسئولان راه‌آهن باید انتقاد پذیر باشند. در ادامه این گفت و گو را می‌خوانید.

برخی مالکان بخش خصوصی معتقدند راه‌آهن برخلاف شعارهای گذشته خود بیش‌تر از آن‌که در جست‌وجوی بهره‌وری و افزایش سیر باشند به فکر منافع اقتصادی خود هستند. برای این مدعا هم مثال می‌آورند که پس از واگذاری نواحی به بخش خصوصی برای تعمیرات ویژه راه‌آهن از پیمانکاران مبلغ بالایی را به عنوان اجاره دریافت می‌کنند که موجب افزایش تعرفه‌ها شده است؛ یا تعیین کاهش مدت زمان تعمیرات اساسی از چهار به سه سال کارشناسانه نبوده است. در این خصوص با یکی از پیشکسوتان فعال حوزه ریلی کشور مصاحبه‌ای

لفظ «نااعتمادی» را به کار ببریم بهتر است. این نااعتمادی در بخش‌های مختلف بین بخش خصوصی و دولتی وجود دارد. یکی از عوامل، رابطه ضعیف میان بخش خصوصی و دولتی است. عامل دیگر کمبود نشست‌های کارشناسی با حضور مدیران بخش خصوصی و دولتی است تا بتوان راه‌حل‌هایی برای مشکلات پیدا کرد. عامل دیگر این است که بخش دولتی از یک موضع صحبت می‌کند و بخش خصوصی از موضعی دیگر؛ و مدیران راه‌آهن هر جا مسئله‌ای یا مشکلی را ببینند مسایل حاکمیتی را در اولویت

بی‌اعتمادی بین بخش خصوصی ریلی و مدیران راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران است. با این‌که هدف و برنامه‌ها به ظاهر یکی است علت این نامهربانی‌ها را چه عواملی می‌دانید؟ اگر نگوئیم بی‌اعتماد و به جای آن

طی مصاحبه‌ها و میزگردهایی با فعالان حوزه ریلی طی چند ماه اخیر و در شماره‌های گذشته ندای حمل و نقل ریلی به خصوص در ویژه‌نامه نوروزی موضوعی به چشم می‌آید و آن کم‌اعتمادی و یا به تعبیری صحیح‌تر



سعیدی:

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران واگذاری‌ها را فعالیت اقتصادی می‌بیند. این نگاه اقتصادی باعث شده تا هزینه تمام شده بسیار بالا برود. راه‌آهن باید نگاه بهره‌وری داشته باشد نه اقتصاد محور.

کیلومتر چه قبل و چه بعد از انقلاب به نظر می‌رسد طی سال‌های آینده هم همین روند حفظ شود. زمانی که طرحی به تأخیر می‌افتد منابع مالی اولیه آن هم توان تکمیل طرح را ندارد. بعید می‌دانم بتوانیم سالی ۲۰۰ یا ۳۰۰ کیلومتر خط جدید در کشور احداث کنیم.

در رابطه با تعمیرات ویژه و اساسی با چه مشکلاتی روبه‌رو هستید؟ شرایط قبل از واگذاری را بهتر می‌بینید و یا بعد از واگذاری؟

قبل از واگذاری نواحی به پیمانکاران، مشکلات کم‌تر بود. آن زمان راه‌آهن خود مسئول تمامی امور بود؛ یعنی اگر می‌دید زمان تعمیر واگنی به سر رسیده است و یا اگر بررسی می‌کرد قطعه ندارد، خیلی راحت سر رسید را تمدید می‌کرد اما اگر الان مشکلی پیش بیاید مسئولیت آن را قبول نمی‌کنند. تعمیرات اساسی ملزم به خروج واگن از سیر است. بخش خصوصی از این شیوه راضی نیست و با توجه به این‌که هزینه شرکت‌های خصوصی بالا است این موضوع هزینه شرکت‌ها را بسیار افزایش داده است. به نظر من این یکی از ایرادات است که باید به آن توجه بیشتری شود. نرخ‌های موجود برای محور جنوب مورد قبول بخش خصوصی نیست. در حال حاضر اگر همه درآمد واگن را برای تعمیرات اختصاص دهیم باز هم کفاف هزینه‌های تعمیرات را نمی‌دهد. مشکل عمده این است که راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران این واگذاری را فعالیت اقتصادی می‌بیند. این نگاه اقتصادی باعث شده تا هزینه تمام شده بسیار بالا برود. راه‌آهن باید مناسب‌تر است.

در گذشته راه‌آهن فضا را اجاره می‌داد و بعد از محاسبه تمام هزینه

و اساسی حوزه حمل و نقل ریلی است. شبکه ریلی خیلی قدیمی است و برای نگهداری آن میلیاردها تومان سرمایه مورد نیاز است و با توجه به محدودیت‌ها و فرسودگی ناوگان مسافری که میانگین عمر آن نزدیک به سی سال است، شبکه قدیمی و سامانه نرم‌افزاری نامناسب از مشکلات اساسی است که موجب می‌شود اهداف و برنامه‌ها درست محقق نشوند. قرار است واگن‌های مسافری با عمر بالای ۵۵ سال از اول آذر ماه از شبکه خارج شوند. واگن مسافری با عمر بالای ۵۵ سال که نباید در شبکه سیر داشته باشد. سرمایه‌گذاری در بخش زیر ساخت بسیار کم بوده است.

احداث ۲۵ هزار کیلومتر جزو اهداف بلندمدت است اما اگر هم محقق شود نسبت تراکم شبکه به وسعت کشور باز هم کم است. به عنوان مثال در کشور آلمان که حدود ۴۰ درصد ایران وسعت دارد، نزدیک به ۳۰ هزار کیلومتر شبکه ریلی وجود دارد. ۲۵ هزار کیلومتر محقق شود یا نشود؛ بستگی به این دارد که منابع مورد نیاز تامین شود، همچنین تامین ریل مورد نیاز یکی از مشکلات است. اگر قرار باشد ۱۵ هزار کیلومتر به طول شبکه اضافه کنیم؛ سی هزار کیلومتر ریل نیاز داریم. اگر هر متر را ۶۰ کیلوگرم حساب کنیم ببینید چه حجم بالایی از فولاد نیاز داریم و با توجه به احداث سالانه حدود صد

به تعهداتشان عمل نکنند و این موضوع جای تعجب دارد! باید برویم دادگاه شکایت و شکایت کشی. در بسته تشویقی گفته است هرکسی واگن نو بخرد بسته‌های حمایتی دریافت خواهد کرد اما راه‌آهن به بعضی از قراردادهایش در گذشته عمل نکرد. شاید بگویند مدیر عوض شده است؛ اگر امروز قراردادی ببندیم چه ضمانتی وجود دارد که در زمان مدیریت بعدی به این قراردادها عمل شود؟ این موارد عامل بی‌اعتمادی است.

به نظر شما چه راهکاری وجود دارد که با تغییر مدیریت تصمیمات و سیاست‌های کلان در حوزه ریلی تغییر نکند؟ تنها راهکار قانون است. یعنی اگر قرارداد بین بخش خصوصی ریلی و راه‌آهن یک مصوبه هیات دولت بود نمی‌توانستند در آن تغییر ایجاد کنند. بند ق از دیگر بسته‌های حمایتی مشخص‌تر و قابل اعتمادتر است. عامل اصلی بی‌اعتمادی این موضوع است که با تغییر مدیریت‌ها؛ سیاست‌ها و بخش‌نامه‌ها تغییر می‌کند که بخش خصوصی را دچار مشکل می‌کند. در کلان هم این مشکل در کشور وجود دارد. راه‌آهن در بعضی موارد کم تجربه عمل می‌کند.

میانگین سیر قطارهای باری شرکت شما چند کیلومتر در روز است؟ حدود ۸۰ تا ۹۰ کیلومتر است. شاید برای حمل مواد معدنی در جنوب میانگین سیر بالاتر باشد چون قطار مسافری در آن مسیر کم‌تر سیر می‌کند، اما باز هم با سیر ۳۰۰ کیلومتر در روز فاصله زیادی داریم. به نظر می‌رسد عدم توسعه یافتگی زیرساخت در شبکه ریلی یکی از مهم‌ترین مواردی است که برای فعالان حوزه ریلی ایجاد مشکل کرده است. در این خصوص چه نظری دارید؟ توسعه نیافتگی زیرساخت‌ها یکی از مشکلات و مسایل بنیادی



تعمیرات مبلغی حدود ۱۷ تا ۲۰ درصد دریافت می‌کند. چون در گذشته این فرهنگ وجود داشت الان هم وجود دارد. نیروهای انسانی که در بخش دولتی فعال بودند هم اکنون در بخش خصوصی فعال هستند و هزینه بالایی بر دوش پیمانکاران قرار داده‌اند. نگاه بخش خصوصی ابتدا باید این باشد که بتواند سرمایه را وارد بخش کند بعد به فکر نیروی کار باشد. به نظر من باید راه‌آهن تغییر رویکرد دهد و به عنوان یک بنگاه

مناسب صورت می‌گیرد. در بخش مواد سوختی مشکلاتی از جمله نبود تجهیزات مناسب برای بارگیری مکانیزه است. در مقاصد تخلیه هم بیش‌تر مشکل مربوط به برودت هوا است. در مجموع می‌توان گفت در زمینه تخلیه و بارگیری بخش خصوصی سرمایه‌گذاری مناسبی انجام نداده است. با افزایش سرعت بارگیری و تخلیه سرعت گردش بار افزایش می‌یابد و هر چقدر سرعت گردش بار در کشور افزایش یابد

جدید را سهل‌تر می‌کند. حدود ۳۷ سال از انقلاب می‌گذرد و کم‌تر از ۴۰۰ دستگاه واگن مسافری در کشور ساخته شده است. اخیراً در نمایشگاه ریلی قرار داد ساخت واگن‌های مسافری بسته شده است از جمله قرار داد ساخت صد دستگاه واگن مسافری برای یکی از شرکت‌های همکار. به نظر من بعید است با توجه به مشکلات موجود بتوان طی ۱۸ ماه این تعداد واگن را ساخت و آماده تحویل کرد. مدتی عضو هیات مدیره واگن پارس



اقتصادی به این موضوع نگاه نکند. در مبادی بارگیری و تخلیه با چه مشکلاتی روبه‌رو هستید؟ عمده باری که توسط شبکه ریلی در سطح کشور جابه‌جا می‌شود مواد معدنی است که حدود ۷۰ درصد حمل بار را به خود اختصاص داده است. بعد از آن مواد سوختی و یک رشته کالای بازرگانی و دولتی است. مواد معدنی در مبادی بارگیری زیاد مشکلی ندارند. در مقاصد هم تخلیه

سرعت گردش سرمایه هم افزایش می‌یابد. رفع تحریم‌ها چه گشایشی به همراه دارد؟ تحریم‌ها به بخش‌های مختلفی از جامعه فشار وارد می‌کند. در هر بخش شدت و ضعف به همراه داشت و در بخش ریلی تأثیرات کم‌تری به همراه داشته تا صنعت هوایی. رفع تحریم ما را به دنیای جدید وصل می‌کند و دسترسی ما به فناوری‌های

بودم. مشکلات بسیار زیاد است. دوره تولید واگن بالا است و با توجه به زبان انباشته شرکت کار سخت است. این خوش باوری‌ها باعث می‌شود به اصل موضوع و مشکلات نپردازیم. با توجه به تعداد شرکت‌هایی که در زمینه تولید واگن در کشور فعال هستند طی ۳۱ سال گذشته چند دستگاه واگن مسافری ساخته شده است؟ پس چطور انتظار داریم طی ۱۸ ماه این تعداد واگن مسافری را بسازند. نه

منابع وجود دارد و نه امکانات فراهم است. به عنوان مثال سامانه ترمز وارداتی است؛ اسناد اعتباری لازم برای خرید در بهترین شرایط یک سال طول می‌کشد. راه‌آهن در برنامه پنجم قرار است سهم ۳۰ درصدی در بخش بار و سهم ۱۸ درصدی در حمل مسافر دست پیدا کند که این همان اعداد برنامه چهارم توسعه بود. سال آینده سال آخر برنامه پنجم است. هم اکنون سهم حمل بار حدود ده درصد

است. خیلی از باری که توسط شبکه جاده‌ای حمل می‌شود بدون برنامه است. به نظر من ممکن است این عدد حتی کم‌تر از ده درصد باشد. قیمت واگن مسافری آن قدر بالا است که اگر همان پول را در بانک بگذاریم سود بیشتری به بخش خصوصی تعلق می‌گیرد. اگر تولید واگن مسافری محقق شود خوشحال خواهیم شد اما خوش‌بین نیستیم. آیا فکر می‌کنید سهم ۱۸

درصدی جابه‌جایی مسافر در بخش ریلی در برنامه محقق خواهد شد؟

نه. اگر سال ۱۳۹۳ نزدیک به ۲۵ میلیون نفر مسافر جابه‌جا کرده باشیم و با توجه به ۵۰۰ میلیون سفر بین شهری در کشور، سهم شبکه ریلی کم‌تر از پنج درصد است. امسال به سهم ۱۸ درصد نمی‌رسیم. ۱۸ درصد یعنی جابه‌جایی ۷۲ میلیون مسافر. کدام شبکه و یا کدام ناوگان می‌تواند این حجم مسافر را جابه‌جا کند. اگر ناوگان هم پاسخ‌گوی نیازها بود شبکه توان جابه‌جایی این حجم مسافر را نداشت.

از صحبت‌های شما این‌گونه می‌توان برداشت کرد که شرکت راه‌آهن دچار صحبت‌های شعار گونه شده است. یک رشته اعداد و ارقام را به عنوان اهداف اعلام می‌کنند اما اگر هم برنامه‌ها محقق نشود کسی پاسخ‌گو نخواهد بود.

مدیریت‌ها هیچ‌کدام پاسخ‌گو نیستند. یکی از رییس‌های راه‌آهن در یکی دو دوره قبل در جلسه معارفه گفت قرار نیست کار اجرایی انجام دهم بلکه قرار است طول شبکه ریلی را به ۲۵ هزار کیلومتر برسانم. همان موقع به دوستم که کنار من نشسته بود گفتم؛ نمی‌داند ۲۵ هزار کیلومتر چقدر ریل نیاز دارد. آن شخص سه سال رییس راه‌آهن بود و رفت و راه‌آهن هم هیچ‌گاه این ۲۵ هزار کیلومتر را نساخت. عملکرد قبلی را می‌توان مقایسه کرد اما آیا واقعا کسی پاسخ‌گوی صحبت‌ها و عملکردش خواهد بود؟ نمی‌خواهم بگویم شعار چون ممکن است آقایان از این لفظ خوششان نیاید ...

اگر حرفی زده شود اما محقق نشود و یا مسیر دست‌یابی به آن هدف مشخص نباشد این حرف معنی جز شعار نخواهد داشت.

در گذشته با نشریه صنعت حمل و نقل مصاحبه‌ای داشتم، در آن جا گفتم مقامات علاقه دارند بیش‌تر صحبت‌ها در جهت تمديد و تجلیل

راه‌آهن جمهوری اسلامی باید تغییر رویکرد دهد،

نباید به حمل و نقل ریلی

به عنوان بنگاهی اقتصادی

نگاه کرد؛ در گذشته

راه‌آهن فضا را اجاره می‌داد

و بعد از محاسبه تمام هزینه

تعمیرات مبلغی حدود ۱۷ تا

۲۰ درصد دریافت می‌کرد.

این فرهنگ وجود داشت

الان هم وجود دارد



باشد تا انتقاد. متأسفانه ما مردمی انتقادپذیر نیستیم.

در رابطه با مصالح کشور جایی برای تمجید و تشویق باقی نمی‌ماند، از جمله در زمینه ریلی...

اگر ما مصالح کشور را رعایت می‌کردیم هم اکنون کشور در شرایط بهتری به سر می‌برد...

شاید این مقایسه، مقایسه صحیحی نباشد اما کشور آلمان بعد از جنگ جهانی اول در سال ۱۹۱۸ با آن شرایط رکود تومی در حالی که کشورش محاصره نظامی و اقتصادی بود طی ۲۱ سال به ابرقدرت جهان تبدیل شد. به خصوص طی سال ۱۹۳۳ تا ۱۹۳۵ که جهشی عظیم داشت و برنامه چهارساله‌اش را طی دو سال محقق کرد. منظور این است که مردم آن کشور اسیر شعار و مصلحت اندیشی نبودند و با کار و پشت‌کار به اهدافشان دست یافتند.

حتماً کتاب «اقتصاد بعد از جنگ آلمان» را خوانده‌اید. آن‌ها کار کردند. بعد از جنگ هر کدام بعد از ساعت کاری تا شش ساعت اضافه کار می‌کردند. هم اکنون بازده کاری آلمانی‌ها در دنیا بسیار بالا است. کار برای مردم آلمان فرهنگ شده است. کار و تعهد در وجود مردم آلمان نهادینه شده است.

جاده‌های کشور سال‌ها است پاسخ‌گوی نیاز کشور نیستند، راه‌بندان‌های بسیار سنگین و عجیب

و غریب؛ تصادفات دردناک؛ کشته‌ها و مجروح‌ها در این جاده‌ها و وضعیت تاسف‌بار رانندگی شهروندان؛ آیا نباید از شعار در زمینه توسعه ریلی خارج شویم؟ آیا نسبت به جان تک تک هم‌وطنان خود در مقابل خدا و بازماندگان مسئول نیستیم؟ سالانه

بیش از ۲۱ هزار نفر در جاده‌های کشور جان خود را از دست می‌دهند. جاده‌های کشور دیگر کشش این حجم انبوه ماشین را ندارند. سالانه افراد زیادی مجروح می‌شوند. شما تعداد افرادی را که به علت تصادفات در زندان هستند حساب کنید. متأسفانه شرایط به این گونه است.

مسئولان خیلی دوست ندارند انتقاد بپذیرند.

از عمر صنعت ریلی بیش از ۸۰ سال می‌گذرد اما دچار عقب‌ماندگی تاریخی است و سهم ناچیزی از سهم حمل و نقل را در کشور به خود اختصاص داده است.

به نظر شما آیا قیمت بلیت مسافری به حد تعادل رسیده است، یعنی مسافران حاضر نیستند بیش از این بابت هزینه سفر مبلغی پرداخت کنند؟ چه راهکاری پیشنهاد می‌کنید. آیا باید کیفیت و خدمات ارایه شده را افزایش داد؟ اگر نظر تان موافق است با افزایش هزینه‌ها چه باید کرد؟

قیمت بلیت به تعادل نزدیک است اما هنوز جا دارد افزایش یابد. باید کیفیت و خدمات ارایه شده را افزایش داد. قیمت بلیت طی سال‌های گذشته چند برابر شده است اما خدمات ارایه شده به مسافران را اگر نگویم کاهش یافته است؛ افزایش هم نیافته. اگر خدمات خوب به مشتریان ارایه کنیم مسافران حاضر هستند قیمت بالاتری بابت بلیت پرداخت کنند.

از جمله مهم‌ترین خدماتی که باید به مسافران ارایه شود نظافت کوپه و افزایش سرعت سیر قطارها است؛ به عنوان مثال فاصله تهران تا گرگان ۳۹۶ کیلومتر است که حدود ۱۲ ساعته طی می‌شود، یعنی میانگین

سرعت کم‌تر از صد کیلومتر است. پس سرعت قطار یکی از عوامل بسیار مهم است. کسی که ۸۰ هزار تومان پول بلیت می‌دهد آیا این سرعت سیر برای وی مناسب است. معمولاً مسافر اگر امکان دیگری برای سفر نداشته باشد قطار را انتخاب خواهد کرد.

راه‌آهن مبلغ چهار هزار تومان به عنوان حق ایستگاهی در مسیر تهران مشهد دریافت می‌کند. بلیت قرار داد بین شرکت مالک واگن و مسافر است. اما راه‌آهن آن مبلغ را از مسافر می‌گیرد. راه‌آهن می‌توانست این مبلغ را از مالکان واگن دریافت کند.

اگر بخش خصوصی زیان ده است چرا هنوز به فعالیت خود در بخش ریلی ادامه می‌دهد؟

با وعده وعیدهای ابتدای امر و پیش‌فرض‌ها، سرمایه‌گذاران تمایل به سرمایه‌گذاری پیدا کردند. همچنین خیلی از شرکت‌های فعال در این حوزه به معنای واقعی خصوصی نیستند و هر کدام به یک نهاد مقدس مرتبط هستند. بخش خصوصی به معنای صددرصد نداریم. دنبال سود هستند اما به آن معنا دنبال سود نیستند. بنگاه انتفاعی فقط به دنبال سود است اما بنگاه اقتصادی از جمله ما علاوه بر سود به فکر مسائل جانبی و نقش در مسائل فرهنگی هم هستیم و می‌خواهیم نقشی در توسعه کشور داشته باشیم. اگر بخش خصوصی

به معنای واقعی باشد دچار مشکل می‌شدند. بقیه هم آن انتظاری که داشتند به صورت کامل برآورده نشده است. برخی شرکت‌ها تولیدی از جمله فولادسازان مشکل در حمل بار داشتند برای این که خط تولیدشان دچار مشکل نشود به سمت حمل و نقل ریلی روی آوردند.

صحبت آخر...

سهم تمام شده هزینه حمل و نقل کالا در کشورهای پیشرفته تک رقمی است، اما سهم حمل و نقل در هزینه تمام شده کالا در ایران بیش از ۵۰ درصد است. راه‌آهن می‌تواند در کاهش این هزینه سهم بالایی داشته باشد.



گران می‌رویم و آرام

اگر بتوانیم سهم ریلی سال ۱۳۹۳ را حفظ کنیم کار بزرگی انجام داده‌ایم

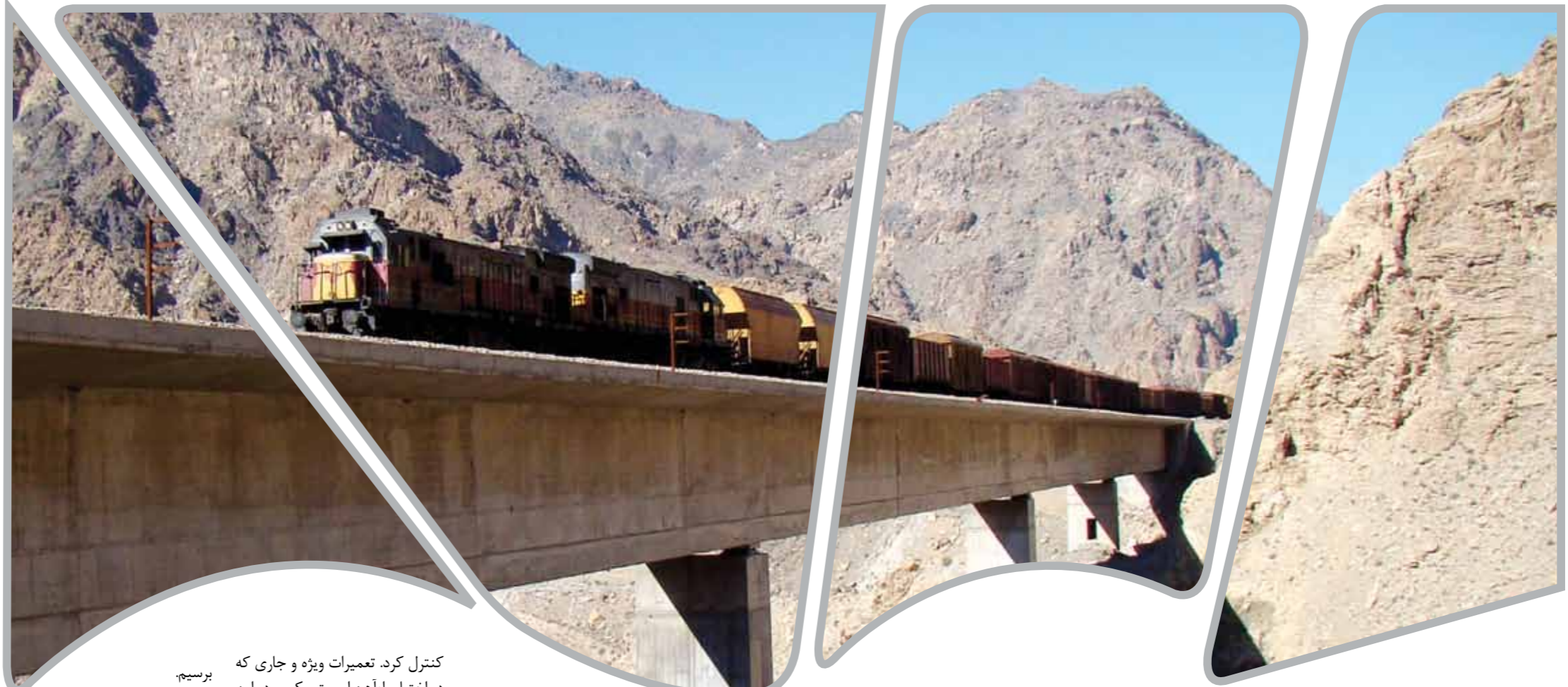
پویا مهربانی

کلاف‌های درهم پیچیده نارسایی‌ها، فعالیت بخش خصوصی ریلی را بفرنج کرده است. متأسفانه مدیریت تکنولوژی در صنعت ریلی تجربه‌های موفق را در سابقه خود ندارد. همچنین به مشکلات، نبود نقدینگی کافی در بخش ریلی را اضافه کنید که بازار تعمیرات و بازسازی در کشور را پررونق کرده است چراکه هزینه‌های کمتری در مقایسه با خرید ناوگان نوری دست مالک قطار گذاشته است. یکی از نگرانی‌های بخش خصوصی هزینه سنگین تعمیرات اساسی است. بخش خصوصی اعتقاد دارد این هزینه‌ها به آن‌ها تحمیل می‌شود؛ به خصوص

از زمانی که مدت زمان تعمیرات از چهار سال به سه سال کاهش یافت. مدیران بخش خصوصی گله‌مند هستند که راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در این خصوص پاسخگو نیست. این مشکلات برای شرکت‌هایی که واگن‌های لبه کوتاه دارند بیشتر مشهود است؛ واگن‌هایی که هزینه و تعرفه بالایی دارند. به همین مناسبت گفت‌وگویی با آقای محمد جواد انتظاری مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل ترتیب دادیم. وی معتقد است اگر بتوانند سهم باری که در سال ۱۳۹۳ داشتند را حفظ کنند کار بزرگی انجام داده‌اند. در ادامه این گفت‌وگو را می‌خوانید.

تعمیرات اساسی هزینه بالایی بر دوش بخش خصوصی تحمیل می‌کند. از مسئولان راه‌آهن در این خصوص می‌پرسیم که چرا زمان تعمیرات اساسی از چهار سال به سه سال کاهش یافت، هیچ جواب مشخصی دریافت نمی‌کنیم. چرا این مدت‌زمان به پنج سال افزایش نیافت! شاید بگویند خرابی واگن‌ها طی این مدت زیاد شده بود که می‌تواند ناشی از رسیدگی نامناسب به واگن‌ها بوده باشد؛ می‌شد با نرم‌افزارهای مناسب این علت را

در رابطه با شرایط حاکم بر تعمیرات ویژه، اساسی و جاری توضیح بفرمایید. آیا از شرایط موجود راضی هستید؟



و نقل جاده‌ای محقق می‌شود؟ باید دید این افزایش سهم را دولت و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با چه سازوکاری قصد افزایش را دارند. هم‌اکنون مشکلات عجیب و غریبی در خصوص حمل بار وجود دارد. به نظر اینجانب امسال اگر بتوانیم سهم سال ۱۳۹۳ را حفظ کنیم کار بزرگی انجام داده‌ایم. در بخش باری شرکت‌های خصوصی هر کدام فضا و شرایط مخصوص به خود دارند. شرکت ترکیب حمل و نقل که بیشتر در زمینه واگن‌های لبه کوتاه فعالیت می‌کند فضای مخصوص به خود دارد. واگن‌های لبه بلند، واگن‌های مخزن دار و نفتکش هر کدام فضای مخصوص به خود دارند و هیچ کدام با یکدیگر قابل مقایسه نیستند. در بخش واگن‌های لبه کوتاه عقیده داریم تنها شرکت‌هایی قادر به ادامه فعالیت هستند که به بنگاه‌های بزرگ تولیدی اقتصادی وابسته باشند. باتوجه به کمی بار و بازاریابی سخت در این بخش، شرکت‌هایی که به نهادهای تولید وابسته نیستند قادر به فعالیت نیستند و یا با سهم بازار پایینی به فعالیت مشغول هستند. افزایش سهم حمل بار در حوزه واگن‌های لبه کوتاه

برسیم.

زمانی که در بخش تعمیرات نواحی در اختیار راه‌آهن بود شاید تعمیرات با نظارت کمتری انجام می‌شد، شاید دقت هم‌اکنون بالاتر باشد؛ به خصوص این که شرکت‌های پیمانکار نواحی پاسخگو هستند. زمانی که نواحی در اختیار راه‌آهن بود سرعت عمل بالاتر بود و ما چند ماه بعد پول را پرداخت می‌کردیم. توان مالی پیمانکاران در سرعت کار و کیفیت تاثیرگذار است و اگر قطعه را نتوانند به موقع خریداری کنند واگن دیرتر سیر می‌کند و هر ساعت توقف واگن زیان برای ما در پی دارد. هزینه تعمیرات برای شرکت‌ها بالا است و کمبود نقدینگی زمانی بیشتر تشدید می‌شود که ما نمی‌توانیم از صاحب کالا، به موقع هزینه حمل را دریافت کنیم.

آیا افزایش سهم حمل و نقل ریلی در سال ۱۳۹۴ نسبت به حمل

که شرایط رقابتی را کاهش می‌دهد. مجموعه این مشکلات باعث شده کمتر کسی به سمت سرمایه‌گذاری در واگن‌های لبه کوتاه بیاید. پس افزایش سهم در حمل بار را بسیار مشکل می‌دانیم ولی فکر می‌کنیم اگر صادرات سنگ آهن مجدد به صورت قبل برگردد، واگن‌های لبه بلند بتوانند این سهم را افزایش دهند. معادن تنها به این شیوه می‌توانند به صورت انبوه بار جابه‌جا کنند. هر بخشی سهمی جداگانه دارند اما در واگن‌های لبه کوتاه این افزایش سهم بسیار اندک است. مشکل دیگر عدم پایبندی راه‌آهن به تعهد انجام سیر سریع است. درست است قرارداد ۳۰۰ کیلومتری داریم ولی میانگین سرعت سیر کمتر از صد کیلومتر در روز است ولی در حمل جاده‌ای با سرعت بسیار بالایی سیر انجام می‌شود. اگر بندر عباس به تهران را پنج روزه سیر کنیم در جاده در دو روز سیر می‌شود و تازه بار در محوطه کارخانه صاحب بار تخلیه می‌شود اما ریل نیازمند تخلیه و بارگیری مجدد است. سهم واگن‌های لبه کوتاه در این افزایش سهم بسیار کم خواهد بود.

به نظر شما چه مشکلات و کمبودهایی در زیر ساخت وجود دارد که افزایش سهم ریلی را با مشکل مواجه کرده است؟ مشکل اصلی نبود زیرساخت مناسب در بندرها است تا بتوانیم واگن‌ها را به شکلی در بندرها به کار بگیریم تا مجبور نشویم اول کانتینر را برداریم و در منطقه مخصوصی جمع کنیم و سپس قطار را بیاوریم و بارگیری کنیم بلکه باید به شکلی زیرساخت‌ها در بنادر تقویت شود و نرم افزارهای قوی تری داشته باشیم قطعا در حمل بار افزایش چشمگیری را شاهد خواهیم بود. از دیگر مشکلات ما وجود گلوگاه‌ها متعدد است. به عنوان مثال گلوگاه‌ها، موجب تراکم واگن‌ها می‌شود و چون قطار را به صورت یک پارچه نمی‌توانند بیاورند به صورت چند تکه می‌آورند ممکن است واگن‌ها به صورت پنج‌تا دوتا می‌رسند و طی چند روز و صاحب بار» گیج می‌خورد» که بار را یکجا فرستادم اما



انتظاری:

تعمیرات اساسی هزینه بالایی بر دوش بخش خصوصی تحمیل می‌کند. از مسئولان راه‌آهن در این خصوص می‌پرسیم که چرا زمان تعمیرات اساسی از چهار سال به سه سال کاهش یافت. هیچ جواب مشخصی دریافت نمی‌کنیم

چرا چند تکه شده است. هم اکنون قرار است قطارهای باری برنامه‌ای داشته باشیم که اقدام خوبی است. این شیوه مثل قطار مسافری است؛ در زمان مشخص و یکپارچه در زمان مشخص به مقصد می‌رسد. در واگن‌های باری باید همین کار را انجام داد.

عملا این کار انجام نشده است. عوامل مختلفی که باید با هم هماهنگ باشند به علت بعد مسیر و تعدد افراد یا شدنی نیست و یا کم‌رنگ است. اگر سامانه نرم افزار مناسبی وجود داشت این کار را تسهیل می‌کرد.

آیا اطلاع دارید در کشورهای از جمله کانادا و روسیه که به مراتب وسیع‌تر از ایران هستند چنین مشکلاتی وجود دارد؟ حتما در چنین کشورهایی باید بارها طی دو تا سه ماه به مقصد برسند!

اصلا شرایط به این شکل نیست، قطار یک بار و یک محموله است و در گراف‌های دیجیتال به صورت آنلاین قابل مشاهده است. هم کشور آلمان را دیده‌ام، هم کشور روسیه را. حجم جابه‌جایی بار در کشوری مثل آلمان به مراتب بالاتر است و تعداد قطارهایش بسیار بالا است. زیرساخت ریلی قوی دارند.

برای بهبود وضعیت بازار باری در شرکت‌های ریلی چه پیشنهادهایی دارید؟

مشکلات خیلی زیاد است که بخش خصوصی نمی‌تواند موفق باشد. روزانه با شرکت‌های زیادی صحبت می‌کنیم اما به علت هزینه بالا، تخلیه و بارگیری متعدد، نرساندن به موقع، سرعت سیر پایین در عمل مشتری به سمت جاده می‌رود. باید از مشتری اصرار و خواهش کنیم تا بار را بگیریم. وقتی کامیون بار را در کارخانه تخلیه می‌کند باید همان لحظه پول پرداخت شود، اما ما صورت حساب را می‌فرستیم و می‌گوییم بعد از یک ماه پول را دریافت می‌کنیم.

شرکت‌های بزرگ مثل فولادسازی چون حمل ریلی برایشان راحت‌تر است مشتری‌ها را سمت ریل می‌فرستند اما راضی کردن مشتری‌ها خیلی سخت است چون بارشان با کامیون به موقع

رسد، در عمل مشتری به سمت جاده می‌رود. باید از مشتری اصرار و خواهش کنیم تا بار را بگیریم. وقتی کامیون بار را در کارخانه تخلیه می‌کند باید همان لحظه پول پرداخت شود، اما ما صورت حساب را می‌فرستیم و می‌گوییم بعد از یک ماه پول را دریافت می‌کنیم.

چون حمل ریلی برایشان راحت‌تر است مشتری‌ها را سمت ریل می‌فرستند اما راضی کردن مشتری‌ها خیلی سخت است چون بارشان با کامیون به موقع

از ۵۰ کیلومتر در روز است. سیر حمل تا مبدا تا مقصد را حساب می‌کنیم اما در عمل اگر خواب واگن را در نظر بگیریم سیر خیلی پایین‌تر است.

طی یک سال گذشته آیا میانگین سیر نسبت به گذشته افزایش یافته است؟

تلاش زیادی صورت گرفته است تا کار بهتر شود. در بخش واگن لبه کوتاه توجه بیشتری شده است. به نظرم همگامی خوب است اما بالاخره مانع دولتی بودن هم دارند و دستشان زیاد باز نیست اما تلاش دارند به شرکت‌هایی که واگن لبه کوتاه دارند کمک کنند تا بار از جاده با ریل منتقل شود. این دلسوزی برای خودشان هم است و درآمدشان را افزایش می‌دهد.

مهمترین مشکلی که در بخش جابه‌جایی بار وجود دارد چیست؟ چه راهکاری پیشنهاد می‌کنید؟

نداشتن منابع مالی. راه‌آهن سه راهکار پیشنهاد کرده است. در ظاهر خوب است اما در ابتدای کار باید نقدینگی وجود داشته باشد. تا زمانی که نقدینگی نباشد مشکلات برطرف نمی‌شود. قیمت ۲۰۰ میلیون را در ۶۰۰ واگن ضرب کنید؛ چرا کسی باید این حجم از سرمایه را وارد این بخش کند تا چقدر سود نصیبش شود. می‌تواند جای آن پول را در دلالی یا

ساخت و ساز صرف کند. این‌جا تازه زمانیکه واگن را می‌خریم و روی ریل قرار می‌دهیم هیچ اختیاری نداریم. اگر راه‌آهن تصمیم بگیرد واگن‌ها را نبرد نمی‌برد. در ابتدای واگذاری به بخش خصوصی وجوه اداره شده داده شد و الان وجوه آن وجود ندارد. روی کاغذ می‌گویند این قدر وام می‌دهیم و بهره را جای ۲۲ درصد ۱۱ درصد می‌دهیم اما راه‌آهن این بودجه را ندارد.

در نمایشگاه ریلی چندین قرارداد برای ساخت سه هزار واگن بسته شد. سال آینده پیگیری کنید که سرانجام آن واگن‌ها چه شد. بهترین محک نمایشگاه سال آینده است. متأسفانه این کار ایجاد انتظار برای مردم ایجاد می‌کند. نه خریدار پول دارد نه سازنده.

فراهم کردن مقدمات حدود یک سال طول می‌کشد. واگن سازان ما دچار هزاران مشکل هستند.

باید بهره‌های مناسب داده شود تا جذابیت ایجاد شود.

آیا قصد خرید واگن باری جدیدی دارید؟

سه طرح توسعه‌ای داریم و برای تکمیل ناوگان طبق قانون حق دسترسی که باید ۶۰۰ واگن داشته باشیم ۶۴ واگن کم داریم که طرح توجیهی آن را به راه‌آهن فرستادیم تا بتوانیم از تسهیلات استفاده کنیم. قصد داریم واگن لبه بلند هم خریداری کنیم و برای ۵۰۰ واگن طرح توجیهی آن را آماده کردیم و اگر منابع مالی آن آماده شود بعد از یک سال و نیم دیگر و اگر منابع نباشد عملا انجام نخواهد شد. اگر منابع مالی نباشد عملا کاری نمی‌توان کرد مگر نهادهای عمومی بزرگ به صورت تکلیفی وارد عمل شوند که بعید می‌دانم آن‌ها هم با این شرایط وارد عمل شوند.

یکی از مسئولان راه‌آهن گفته بود اگر بخش خصوصی ریلی این همه مشکلات دارد چرا در این حوزه سرمایه‌گذاری کرد و چرا به کارشان هنوز ادامه می‌دهند. شما چه پاسخی در این خصوص دارید.

فعالیت شرکت‌های خصوصی بر اساس جذابیت‌های اولیه از جمله وجوه عملیات نقل و انتقال بار زیاد خواهد شد و اگر بار زیاد شود حمل و نقل ریلی و جاده‌ای بهره مند می‌شوند. چند روز پیش شنیدیم به لحاظ کمبود بار بین دو شهر بنگاه‌های حمل جاده‌ای تهدید کردند اگر کامیون شهر دیگر به شهر دیگری بروند همدیگر را می‌زنند. این کمبود بار باعث این جریان شده است و امیدواریم با باز شدن درها و ورود کالا و صادرات کالا باعث ایجاد اشتغال شود و پول‌های دولت برگردد گردش آن ایجاد اشتغال خواهد کرد. میلیاردها تومان صنایع فولادی به ما بدهکار هستند و ما به راه‌آهن بدهکار هستیم. چشم‌انداز کار را در صنعت حمل و نقل ریلی را خوب می‌بینم و امیدوارم به آن نقطه برسیم. چه تحلیلی در خصوص آیین

سن بالا هستند و ناوگان نو وارد شبکه نشده است. در واگن‌های باری سن زیاد مهم نیست چون بالاخره سنگ جابه‌جا می‌کنیم اما در مسافری باید نو باشد حتما چون مردم سروکار دارند.

از مسئولان راه‌آهن شنیدم اگر بخش خصوصی نتواند واگن مورد نیاز کشور را تامین کند حتی ممکن است از خارج خریداری کنند.

مگر این که مجوزی از دولت گرفته باشند و اطلاعی در این خصوص ندارم. اگر این کار را نکنند با وجود ناوگان فرسوده و رشد جمعیت به مشکل خواهیم خورد.

با توجه به توافقات هسته‌ای فکر می‌کنید چه تغییر در سرمایه‌گذاری ریلی به وجود خواهد آمد. آیا سرمایه‌گذاران داخلی ورود می‌کنند؟

امیدواریم مذاکرات با خوبی به نتیجه برسد. کار رونق پیدا خواهد کرد. چند ماه پیش از اسکله شهید رجایی بازدید کردم و انگار خاک مرگ پاشیده بودند و همه انتظار کشتی می‌کشیدند. در حالی که سال‌های گذشته که تحریم‌ها به این شدت نبود از لابه‌لای کانتینرها رد می‌شدیم. به حدی بار زیاد بود که سرریز پیدا کرده بود به گمرک‌های تهران و سیرجان اما الان چیزی نبود. اگر انشالله تحریم‌ها برداشته شود،

عملیات نقل و انتقال بار زیاد خواهد شد و اگر بار زیاد شود حمل و نقل ریلی و جاده‌ای بهره مند می‌شوند. چند روز پیش شنیدیم به لحاظ کمبود بار بین دو شهر بنگاه‌های حمل جاده‌ای تهدید کردند اگر کامیون شهر دیگر به شهر دیگری بروند همدیگر را می‌زنند. این کمبود بار باعث این جریان شده است و امیدواریم با باز شدن درها و ورود کالا و صادرات کالا باعث ایجاد اشتغال شود و پول‌های دولت برگردد گردش آن ایجاد اشتغال خواهد کرد. میلیاردها تومان صنایع فولادی به ما بدهکار هستند و ما به راه‌آهن بدهکار هستیم. چشم‌انداز کار را در صنعت حمل و نقل ریلی را خوب می‌بینم و امیدوارم به آن نقطه برسیم. چه تحلیلی در خصوص آیین

نامه و دستورالعمل قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی دارید؟

از مدیران راه‌آهن پرسیدم چه تعریفی در خصوص حق دسترسی دارند. قانون گفته راه‌آهن باید این مبلغ را از هر بارنامه بابت حق دسترسی بگیرد. آیا فقط روی ریل رفتن است و یا شامل واگن روی ریل هم می‌شود. هم حق دسترسی پرداخت می‌کنیم و به بهانه‌های دیگر ما را بدهکار می‌کنند و بهره مالکانه هم می‌گیرند. پس این حق دسترسی باید تعریف شود. تا بدانیم چقدر سود داریم. حق

با توجه به توافقات هسته‌ای فکر می‌کنید چه تغییر در سرمایه‌گذاری ریلی به وجود خواهد آمد. آیا سرمایه‌گذاران داخلی ورود می‌کنند؟

امیدواریم مذاکرات با خوبی به نتیجه برسد. کار رونق پیدا خواهد کرد. چند ماه پیش از اسکله شهید رجایی بازدید کردم و انگار خاک مرگ پاشیده بودند و همه انتظار کشتی می‌کشیدند. در حالی که سال‌های گذشته که تحریم‌ها به این شدت نبود از لابه‌لای کانتینرها رد می‌شدیم. به حدی بار زیاد بود که سرریز پیدا کرده بود به گمرک‌های تهران و سیرجان اما الان چیزی نبود. اگر انشالله تحریم‌ها برداشته شود،

مالکانه داریم یک حق دسترسی. برای بخش خصوصی دیگر چیزی نمی‌ماند. اعتقاد دارم این قانون خوبی بود ولی جهت شفافیت هزینه‌هایی که به راه‌آهن پرداخت می‌شود قانون حق دسترسی باید به ریز نوشته شود و پرداختی‌ها مشخص شود و سهم سود ما مشخص شود. پولی که بابت حق مالکانه می‌دهیم نهایتاً نمی‌دانیم چند درصد کار ما سود می‌شود چون به دلایل مختلف از ما پول می‌گیرند.

پس این اتفاق باعث شده که نتوانید برنامه ریزی بلندمدت داشته باشید.

می‌گوییم راه‌آهن باید دیدگاه حمایتی، حکومتی داشته باشد و نباید خودش را بنگاه اقتصادی ببیند. آن‌ها

هم دلایل خود را دارند اما اگر با نگاه حمایتی باشند یکی از انگیزه‌ها بخش خصوصی فراهم خواهد شد. با افزایش استقبال در مقطعی موجب افزایش درآمد راه‌آهن خواهد شد.

یکی از مشکلات ما در مبادی بارگیری این است که به عنوان مثال بارنامه را صادر می‌کنیم. راه‌آهن ممکن است تا ۴۸ ساعت واگن را حرکت ندهد چون می‌گوید قطار تشکیل نشده یا مشکلات دیگر. اعتقاد داریم واگن باید فردای روزی که بارنامه نوشته شد باید حرکت کند.

هزینه تمام شده اش کاهش یابد و به دنبال جایی هستند که سازوکار پیچیده‌ای نداشته باشند و با یک نفر طرف باشند.

در رابطه با شرایط بیمه در حمل و نقل ریلی توضیح فرمایید؟

بیمه را ما انجام می‌دهیم، واگن‌ها بیمه هستند و بار را اگر صاحب بار تمایل داشته باشد بیمه می‌کنیم و از نظر بیمه مشکلی نداریم اما معمولا در حوادث، بیمه اگر پول را پرداخت کند از راه‌آهن مبلغ را می‌گیرد و کمیته بررسی سوانح خیلی دیر هنگام بررسی می‌شود.



ما فقط شرکت ریلی نیستیم؛ شرکت جاده‌ای هم هستیم در پایانه اکبرآباد دفتر داریم و اجازه بارنامه بین المللی و داخلی داریم.

صحبت آخر...

بخش سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل ریلی بسیار کم‌رنگ است و دود نبود سرمایه‌گذاری در چشم مردم می‌رود. در سرمایه‌گذاری باید حمایت واقعی از سرمایه‌گذار صورت پذیرد. سال‌هاست که واگن نو باری و مسافری توسط هیچکدام از شرکت‌ها خریداری نشده است. در سرمایه‌گذاری ریلی اگر تسهیلات و یارانه نباشد با پول نقد جذابیتی برای سرمایه‌گذاری وجود ندارد. در خصوصی عجله صورت گرفت اما کار باید از جایی آغاز می‌شد تا معایب پیدا می‌شد.

انقلاب انرژی تجدیدپذیر در راه‌آهن هلند

مترجم: عباس زندیاف

شبکه راه‌آهن هلند طبق قرارداد جدیدی که با شرکت نیروگاهی انکو و تعاونی تدارکات انرژی ویونز امضاء کرده است در سال ۲۰۱۸ تماماً به انرژی تجدیدپذیر باد متکی خواهد بود. به این ترتیب مردم هلند به زودی در راه‌آهنی جایجا خواهند شد که اگر طبیعت‌پسندترین در جهان نباشد در اروپا هست.

هم‌اکنون از کل ۱,۴ تراوات ساعت برقی که سالانه در شبکه ۲۹۰۰ کیلومتری پروریل هلند مصرف می‌شود حدود نیمی توسط نیروگاه‌های بادی فراهم می‌شود. قرار است این شاخص در سال ۲۰۱۸ به ۱۰۰ درصد برسد. طبق گفته میشل کرکوف مدیر حساب‌های انکو این قرارداد می‌تواند در چگونگی مصرف انرژی تجدیدپذیر در بخش ریلی و سایر صنایع اصلی انقلابی به پا کند. در واقع ویژگی منحصر به فرد این قرارداد و همکاری کاهش ردپای دی‌اکسید کربن در یک بخش کامل و سرمشق شدن برای سایر بخش‌ها است. در هلند ۲۰ درصد انتشار دی‌اکسید کربن متعلق به بخش حمل و نقل است. در نتیجه حالا شهروندان هلند می‌توانند برای حمل و نقل از راه‌آهن استفاده کنند تا بر محیط زیست اثر منفی نگذارند. طبق این قرارداد نیمی از قطارهای برقی باید در سال ۲۰۱۵ با انرژی سبز به حرکت درآیند، سال بعد این شاخص باید به ۷۰ درصد برسد، در سال ۲۰۱۷ به ۹۵ درصد و در سال ۲۰۱۸ به ۱۰۰ درصد برسد.

انکو ۱,۴ تراوات ساعت برق سالمانه ریلی را تأمین خواهد کرد که هم‌ارز برق مصرفی کل خانوارهای ساکن در آمستردام است. این برق از نیروگاه‌های بادی تأمین می‌شود که نیمی‌شان در هلند و بقیه در بلژیک و اسکاندیناوی قرار دارند.



افزایش ۲۵ درصدی قیمت‌های ریلی انگلستان از سال ۲۰۱۰

بر اساس تحلیل جدیدی که مجمع اتحادیه کارگری و اتحادیه ریلی کنش برای راه‌آهن منتشر کرده است قیمت بلیت‌های فصلی و



قیمت سایر خدمات ریلی در انگلستان در قیاس با پنج سال گذشته ۲۵ درصد افزایش داشته است که می‌گویند این افزایش حدود ۳ برابر

افزایش متوسط حقوق‌ها بوده است. حقوق‌ها در فاصله ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۵ به میزان ۹ درصد افزایش داشته است.

طبق این تحقیق که توسط گروه ترابری در خدمت کیفیت زندگی انجام شده است اگر ریل‌ها به بخش عمومی بازگردانده شود انگلستان در پنج‌سال آینده ۱,۵ میلیارد پوند صرفه‌جویی خواهد کرد.

فرانس اوگرادی دبیرکل مجمع اتحادیه کارگری می‌گوید: اگر وزرا واقعاً دوست دارند به تنگ‌دستان کمک کنند باید خدمات ریلی را به بخش عمومی برگردانند. این گزینه منصفانه و پایدارتر است و سبب می‌شود صرفه‌جویی بسیار بیش‌تری نصیب مردم شود. در این صورت می‌توان تا سال ۲۰۱۷ قیمت بلیت‌های فصلی را کاهش داد. این تحلیل نشان داد که خصوصی‌سازی راه‌آهن برای مالیات‌دهندگان چیزی جز فاجعه نبوده است. فقط سهام‌داران شرکت‌های ریلی از آن سود برده‌اند.

جلوگیری از خودکشی در ایستگاه‌های راه‌آهن

۲۰۱۳ بر اثر خودکشی‌ها حدود ۴۰۰ هزار دقیقه تأخیر در حرکت قطارها رخ داد. به‌کرد آموزش و آگاهی عمومی

راه‌آهن انگلستان با همکاری موسسات خیریه در پی آزمایش فناوری‌های جدید در ایستگاه‌های شلوغ راه‌آهن است تا از خودکشی‌ها در راه‌آهن پیش‌گیری کند.

به‌کرد آموزش و آگاهی عمومی

طبق بررسی تازه‌ای که انجام شده است بیش از نیمی از حوادث مرگ‌بار ریلی ناشی از خودکشی هستند. سازمان بهداشت جهانی هم گزارش داده است که در ۴۵ سال گذشته نرخ خودکشی در جهان ۶۰ درصد افزایش داشته است. طبق آمار انجمن راه‌آهن‌های اروپا (ارایا) شمار خودکشی در شبکه راه‌آهن اروپا به موازات افزایش سفرها افزایش یافته است و در فاصله سال ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۱ با رشد ۱۸ درصدی از ۲۴۲۲ نفر در سال به ۲۸۶۸ نفر در سال افزایش یافته است.

اما فقط ۲۸ کشور دارای راه‌آهن ملی برای جلوگیری از خودکشی هستند. مثلاً راه‌آهن انگلستان یکی از بالاترین نرخ‌های خودکشی در اروپا را دارد و سالی ۵۰ میلیون پوند از این بابت زیان می‌بیند. در سال

خودکشی در راه‌آهن را کاهش هم داده است. مثلاً در سال ۲۰۰۲ نصب درهای توری‌دار در ایستگاه‌های هنگ‌کنگ سبب شد آمار خودکشی حدود ۶۰ درصد کاهش یابد. اما این روش در برخی موارد خیلی پرهزینه است و در خارج از ایستگاه هم کارایی خود را از دست می‌دهد. یعنی باید به سراغ روش‌های دیگر جلوگیری هم رفت. آموزش دادن متصدیان ریلی و نیروی انتظامی می‌تواند بسیار کارساز باشد و برای حل معضلات



استخدام بیش از ۱۰ هزار عمانی در طرح ریلی

مختلف درون کشور اشتغال ایجاد می‌شود. بنابراین همگان می‌توانند در طرح‌های عمان‌ریل شرکت کنند.



به گفته جان لسنوسکی مدیر ارشد شرکت عمان‌ریل با اجرای طرح چندمیلیارد دلاری توسعه زیرساخت راه‌آهن ملی عمان برای ۱۰ تا ۱۵ هزار عمانی اشتغال ایجاد می‌شود.

شرکت ملی راه‌آهن (عمان‌ریل) را دولت عمان برای پیاده‌سازی و بهره‌برداری شبکه ترابری ریلی در کلاس جهانی تأسیس کرده است تا در این سلطان‌نشین خدمات حمل مسافر و بار ارایه دهد. این شرکت مفهومی به نام ارزش درون‌کشوری (آی‌سی‌وی) تعریف کرده است که به معنای سرمایه‌گذاری در عمان به نفع توسعه کسب‌وکار، کمک به توسعه قابلیت نیروی انسانی و آسان‌سازی انتقال فناوری است تا قابلیت‌های رقابتی پایدار پیمانکاران عمانی تضمین شود و بهره‌وری اقتصاد عمان افزایش یابد.

تأمین محصول و خدمات از پیمانکاران عمانی، آموزش و متحول‌سازی نیروی کار عمان از جمله کارهایی است که در این راستا می‌توان انجام داد. لسنوسکی می‌گوید پای‌بندی به ارزش درون‌کشوری پیش‌نیاز برنده شدن در مناقصه‌های ریلی است.

به طوری که ۲۰ درصد فرایند انتخاب حول طرح ارزش درون‌کشوری است یعنی برای افراد و مهارت‌های مختلف درون کشور و صنایع و شرکت‌های

برکناری نامنتظره معتمد پوتین از ریاست راه آهن روسیه

ولادیمیر یاکونین رییس قدرت مند راه آهن دولتی روسیه و دوست قدیمی ولادیمیر پوتین رییس جمهور این کشور از این سمت کنار می رود تا کسوت سناتوری بر تن کند.

این تغییر زمانی صورت گرفت که یاکونین در تعطیلات به سر می برد و تنزل رتبه شدید برای وی محسوب می شود که به گفته خزانه داری ایالات متحده جزو معتمدین پوتین است.

خود پوتین هم برای رفع شگفتی حاصل از این برکناری تلاش چندانی نکرده است و در کریمه به خبرنگاران گفت این انتقال به درخواست خود یاکونین بوده است اما گفت که بعداً بیش تر در این باره صحبت خواهد کرد.

یاکونین ۶۷ ساله بعد از ۱۰ سال زمامداری این شرکت دولتی که بیش از ۴۰ میلیارد دلار گردش مالی از حمل و نقل تولیدات بخش های انرژی، معدن و کشاورزی داشته است اکنون باید در صورت موفقیت در انتخابات در سمت سناتوری منطقه کالنینگراد قرار گیرد که عمدتاً جنبه تشریفاتی دارد.

یاکونین در نامه ای به کارکنان راه آهن که برای رویتر هم ارسال شده است اعلام کرده است از بخت دیگری برای تداوم حراست از حقوق شهروندان در جایگاه نماینده ای در نهادی عالی برخوردار شده است. البته مجلس سنای فدراسیون روسیه از قدرت رسمی اندکی برخوردار است اما ممکن است پوتین بخواهد پیش از انتخابات ریاست جمهوری سال ۲۰۱۸ به این نهاد قدرت بیشتر بدهد.

منبعی نزدیک به راه آهن روسیه گفته است اگر یاکونین وارد مجلس سنا شود احتمالاً قائم مقام ریاست مجلس خواهد شد.

فرو افتادن از عرش؟

این در حالی است که برخی از مفسران معتقدند با توجه به این که یاکونین قرارداد سه ساله جدیدی سال پیش با راه آهن روسیه بسته بود به نظر می رسد مرتکب خطایی شده باشد و وجهه خود را از دست داده باشد.

یکی از منابع صنعت روسیه که به راه آهن نزدیک است می گوید: این واقعه به کلی نامنتظره بود. حتی کوچک ترین شایعه ای هم در این مورد وجود نداشت. حتی مدیران ارشد هم خبر نداشتند و جانشینی هم تعیین نشده است.

یکاترینا شولمان از سازمان ملی اقتصاد روسیه می گوید رکود اقتصادی قوی روسیه که کاهش قیمت نفت و تحریم غرب باعث آن است به سستیز میان دارودسته های مختلف کرملین دامن زده است. شولمان می گوید: این سمت خیلی مهم است... با پول



تفاهم نامه

دوچپه بان آلمان با صنعت ریل اروپا

شرکت راه آهن دوچپه بان (دی بی) آلمان و انجمن صنعت راه آهن اروپا (یونایف) برای پیشبرد استاندارد بین المللی صنعت ریل (ایر ایس=IRIS) تفاهم نامه امضاء کردند.

هدف از این طرح بهرکرد کیفیت و قابلیت اطمینان محصولات و انجام بهتر نیازهای مشتری است. ایرس مکمل استاندارد کیفیتی معروف بین المللی ایرو ۹۰۰۱ است و الزامات خاص ریلی را پوشش می دهد. ایرس که توسط اعضای یونایف تدوین شده است مدلی بر اساس استانداردهای کیفیتی مشابهی دارد که قبلاً در صنایع خودروسازی و هوافضا به کار رفته اند. لوتس برتلینگ رییس یونایف هم می گوید: دوچپه بان یکی از بزرگ ترین و بانفوذترین نهادهای ریلی اروپا و جهان است. توسعه دادن بیش تر استاندارد ایرس در راستای بهرکرد کیفیت زنجیره تامین تجهیزات ریلی خیلی به نفع این استاندارد است و قرار است بین این دو نهاد همکاری پرثمری در حوزه کیفیت شکل بگیرد.

این تفاهم نامه بر بهرکرد مبادله دانش و تجربه بین اعضای یونایف و دوچپه بان به منظور برآورده سازی بهتر نیازهای راه آهن متمرکز است.

فولکر که فر عضو هیات مدیره زیرساخت، خدمات و فناوری می گوید: همکاری با یونایف که شریکی قابل اعتماد است بخش ریلی و کیفیت را تقویت می کند. تمرکز بر برآورده سازی نیازهای مشتری در ایرس فرصتی برای کسب و کار در اقتصاد جهانی است. دوچپه بان امیدوار است که در درازمدت بهبودهای چشم گیری در نتیجه تخصص و همکاری دو طرف رخ دهد.

هم اکنون حدود ۱۲۰۰ شرکت در جهان با گواهی ایرس کار می کنند و این استاندارد به طور فزاینده ای از سوی بهره برداران ریلی و سازندگان تجهیزات به عنوان مهر بین المللی استاندارد در حال پذیرفته شده است.



برنده شدن کنسرسیوم میتسوی در مناقصه هندوستان

تعاونی اختصاصی دالان بار هندوستان (DFCCIL) دو قرارداد به ارزش ۶۲۰ میلیون دلار برای انجام عملیات ساختمانی و ریل سازی مرحله دوم دالان اختصاصی غربی بار (DFC) بین دهلی و بمبئی را به کنسرسیومی سپرد که ریاست آن به عهده شرکت ژاپنی میتسوی است.

این قرارداد در مورد مسیر ۱۸۶ کیلومتری وایتارانا-ساچین و ۱۳۴ کیلومتری ساچین-وادودارا از این دالان است که قرار است ۱۴۸۳ کیلومتر طول داشته باشد. طرح DFC در نهایت چهار شهر دهلی، بمبئی، چنای و کلکته را به هم وصل خواهد کرد که مربع طلایی هندوستان را تشکیل می دهند. اعضای کنسرسیوم تحت رهبری میتسوی هم عبارت اند از شرکت بین المللی ایرکان (شاخه ای از وزارت راه آهن هندوستان)، دولت هندوستان و شرکت پروژه های تاتا که شاخه زیرساخت سازی گروه تاتا است.

در این طرح ایرکان و تی پی ال به طور مشترک با استفاده از ریل های پرکیفیت ساخت ژاپن ریل گذاری و کارهای ساختمانی را انجام می دهند. این طرح ها به منظور پاسخ گویی به تقاضای فزاینده برای حمل بار از طریق راه آهن صورت می گیرد که ناشی از رشد اقتصادی سریع هند در سال های اخیر است. ریل گذاری مکانیزه با استفاده از ماشین های جدید مسیرسازی (ان تی سی) نیز بخشی از این طرح است. قرار است سرعت ریل گذاری حدود ۲ کیلومتر در روز باشد. پیش بینی می کنند که این مسیر بتواند مدت حمل بار بین دهلی و بمبئی از سه روز به کم تر از یک روز کاهش دهد. ساخت و ساز قرار است از ماه سپتامبر آغاز شود و چهار سال طول می کشد.

کارخانه جدید ترن سازی هیتاچی ریل اروپا

هیچش ۸۲ درصدی شکایات مربوط به فساد در هندوستان و صدرنشینی راه آهن بیش از ۶۴ هزار شکایت از مؤسسات هندی در سال گذشته صورت گرفت که نشانگر ۸۲ درصد رشد نسبت به سال قبل از آن است.

انجمن شکایات هندوستان در سال گذشته ۶۴۴۱۰ شکایت دریافت کرد. این شاخص در سال ۲۰۱۳ برابر با ۳۵۳۳۲ شکایت بود که نشانگر ۸۲٫۲۹ درصد رشد است.

یکی از مقامات ارشد انجمن شکایات هندوستان می گوید: برای نخستین بار است که این همه شکایت دریافت کرده ایم. سازمان راه آهن در فهرست سازمان های دولتی بیش از همه مورد شکایت بوده است و بیش از ۱۲ هزار شکایت مربوط به این نهاد بوده است. بعد کارکنان راه آهن که ۱۲۷۷۶ شکایت مربوط به آن ها بود مقامات بانکی با ۶۸۳۶ شکایت مقام دوم را داشتند.

هیچش ریل اروپا کارخانه ترن سازی خود در انگلستان را روز ۳ سپتامبر افتتاح می کند. این کارخانه ۸۲ میلیون پوندی در شهر نیوتن آیکلیف نخستین کارخانه ترن سازی هیتاچی ریل در اروپا است و قرار است ترن های فوق سریع مورد استفاده در مسیر ریلی اصلی کرانه شرقی و غربی را بسازد. هیتاچی در کل قرار است برای این دو مسیر ۸۶۶ ترن کلاس ۸۰۱/۸۰۰ بسازد.

به علاوه کارخانه جدید پشتیبان طرح اکسپرس درون شهری انگلستان است و ترن های جدید ای تی ۲۰۰ برای گروه آلیو تولید خواهد کرد. این کارخانه می تواند ماهی ۳۵ ترن پرسرعت و مترویی بسازد. قرار است این کارخانه از کارهای تحقیقاتی هم پشتیبانی کند. هیتاچی برای راه اندازی این کارخانه از وزارت کسب و کار انگلستان ۴ میلیون پوند وام گرفت. به گفته هیتاچی این کارخانه برای ۷۳۰ نفر اشتغال ایجاد می کند.



تحقیق رییس جمهور راجع به فساد در راه آهن نیجریه

محمد بوهاری رییس جمهور نیجریه از وزارت اقتصاد درخواست کرد راجع به وام های خارجی اخذ شده برای طرح های ریلی که از جاهای دیگری سر درآورده اند توضیح دهد و این اتفاق را ناراحت کننده خواند.

رییس جمهور نیجریه هشدار داد: انتقال پول از طرحی به طرحی دیگر باید بر اساس روال مشخصی صورت گیرد.

منظور رییس جمهور نیجریه وامی به میزان ۱ میلیارد دلار است که از بانک اکسپیم چین اخذ شده بود تا صرف ساخت ریل استاندارد بین لاگوس و کانو شود اما در محل دیگری خرج شده است و فقط ۴۰۰ میلیون دلار آن در دست وزارت اقتصاد باقی ماند.

قرارداد این وام در سپتامبر سال ۲۰۱۲ بین نیجریه و بانک اکسپیم چین امضاء شده بود و قرار بود صرف سه طرح دارای اولویت بالا در بخش ترابری و ارتباطات شود.





دو خطه کردن خطوط فعلی یا توسعه تک خطه به نقاط فاقد خط آهن

محسن پورسید آقایی مدیرعامل راه آهن با اشاره به ضرورت دو خطه شدن خطوط ریلی کشور، گفته است که دو خطه شدن تمام خطوط شبکه ریلی کشور در دستور می‌خوانید.

سعید قصابیان: آرزوی شیرینی است اگر بتوان هم دو خطه کردن خطوط فعلی را انجام داد و هم خطوط آهن را به‌صورت تک خطه به نقاط فاقد خط آهن رساند. ولی واقعیت این است که منابع محدودند و با بضاعت فعلی این دو هندوانه را نمی‌توان با یک دست بلند کرد. دو خطه کردن به افزایش ظرفیت خط می‌انجامد و احداث خطوط جدید مناطق و مردم بیش‌تری را تحت پوشش خدمات ریلی در می‌آورد. افزایش ظرفیت خط (دو خطه) وقتی اشباع شده باشد. توسعه خطوط جدید (تک خطه) باید با توجه به تقاضای بار و مسافر انجام شود.

اگر در مقام تصمیم‌گیری بودید کدام را اولویت می‌دادید. دو خطه کردن خطوط فعلی یا توسعه تک خطه به نقاط فاقد خط آهن؟ برای این که به محدودیت منابع ایمن‌بیاورید توجه بفرمایید که همین الان فقدان ریل به یک معضل بزرگ در راه آهن تبدیل شده است.

عیسی نصیری: دو خطه شدن مسی‌رهای تک خطه می‌بایست نسبت به احداث خطوط تک خطه جدید در ارتقای ظرفیت مسی‌رهای دو خطه البته با آینده‌نگری و اصلاح هندسی خطوط ایستگاهی فعلی نیز در الویت بعدی به‌طور هم‌زمان و یا قبل از احداث مسی‌رهای جدید قرار دارند، به‌عنوان طراح ترافیک و گراف برنامه‌ریزی حرکت قطارهای مسافری و باری به عینه شاهد تحمیل و تسری معضلات خطوط تک خطه جدیدالاحداث (مانند زاهدان، شیراز و...) به‌واسطه عدم تکمیل زیرساخت‌های مورد نیاز بهره‌بردار، به سایر خطوط شبکه بوده‌ام، با توجه به ستاره‌ای بودن شکل ترافیک و تقاضای سفر در بخش مسافری (عمدتاً از مبدا و به مقصد تهران) ایجاد خطوط جدید بدون افزایش ظرفیت خطوط فعلی و توسعه ظرفیت ایستگاه‌های موجود تنها موجب اتلاف منابع خواهد بود.

نقلی با یک جامع‌نگری مناسبی ورود کنیم.

از سوی دیگر موضوع دوخطه کردن مسی‌رهای موجود مرتبط با هدف افزایش ظرفیت شبکه در دستور کار قرار می‌گیرد. البته دوخطه کردن تنها یکی از سناریوهای افزایش ظرفیت است و لزوماً در همه مسی‌رها گزینه مناسب و اول ما نخواهد بود. افزایش ظرفیت را می‌توان از طریق ارتقا سامانه‌های علایمی و همچنین ارتقا بهره‌وری عملیات سیر و حرکت نیز میسر کرد. طبق آمار عملکرد سال‌های اخیر به‌طور متوسط حدود ۶۰ درصد از ظرفیت موجود شبکه ریلی استفاده می‌شود که شاید یکی از دلایل آن توسعه بی‌برنامه مسی‌رهای جدید طی سال‌های اخیر بوده است. اما در همین شبکه موجود که معتقدیم ظرفیت خالی داریم مسی‌رهایی وجود دارد که به‌دلیل قرار گرفتن در نزدیکی چشمه‌های بار و مسافر فراتر از ظرفیت نیز عملکرد دارند و لذا اولویت اول توسعه و ارتقا ظرفیت است. به همین دلیل است که ۷۰ درصد عملکرد ریلی کشور فقط در ۳۰ درصد شبکه اتفاق می‌افتد. یعنی ۳۰ درصد شبکه جور ۷۰ درصد مابقی را نیز می‌کشد و لذا بایستی در اولویت افزایش ظرفیت قرار گیرد. البته بدون برخورداری از نتایج طرح جامع حمل و نقل نباید قضاوت و پیش‌دوری کرد اما به‌طور کل می‌توان ادعا کرد که در وضعیت موجود کشور و محدودیت‌های جدی منابع بهتر است عمده تمرکز بر رفع گلوگاه‌های شبکه موجود قرار گیرد تا توسعه خطوط جدید. البته قاعدتاً نمایندگان مجلس چنین استدلالی را نخواهند پذیرفت چرا که آن‌ها جدا از نگاه ملی تعهداتی را نیز نسبت به حوزه‌های انتخابیه خود دارند که بعضاً پر رنگ‌تر از نگاه ملی هم است. تنها راه چاره‌نهایی شدن طرح جامع حمل و نقل کشور است تا در قالب قانونی مدون مسیر حرکت توسعه ریلی در سالیان آتی را بدون اعمال سلیقه‌ها و مبتنی بر مزیت طرح‌ها مشخص کنند.

عیسی نصیری: ۷۰ درصد درآمد از ۳۰ درصد شبکه حاصل می‌شود

که البته منظور در بخش باری است و اشاره به تمرکز معادن و مبادی بارگیری در ۳۰ درصد از شبکه ریلی در نواحی اصفهان، یزد و بخشی از کرمان دارد، اما به معنی عدم استفاده از ۷۰ درصد مابقی شبکه نیست چراکه بخش بزرگی از ظرفیت شبکه در محورهای دیگر به بخش مسافری اختصاص داده شده و همچنین بخشی از محورها نیز نقش ترانزیتی بار از مبدا تا مقصد را برعهده داشته مراکز بارگیری عمده‌ای را شامل که در آمار درآمدی محسوب نمی‌شوند مانند محور تهران-مشهد، آذربایجان، شمال و بخشی از محور جنوب، بخش دیگری از شبکه نیز دارای ظرفیت بلا استفاده بوده که غالباً به‌دلیل نوسازبودن و عدم تکمیل زیرساخت‌ها و اتصال به مراکز جذب بار هستند (مانند مناطق فارس، زاهدان و...)، در UIC ۴۰۶ عنوان شده که در صورتی که ۶۰ درصد ظرفیت یک مسیر مورد استفاده قرار گیرد بهره‌بردار، از مسیر فوق‌درحالت بهینه بوده و پایین‌تر و بالاتر از این مقدار منجر به عدم بهینگی می‌شود.

استفاده حداکثری از ظرفیت خط

سعید قصابیان: باید اولویت را به استفاده حداکثری از داشته‌های فعلی داد. افزایش ظرفیت خط فقط با دوخطه بدست نمی‌آید اولین قدم و ارزان‌ترین قدم برای دست‌یابی به این هدف، اصلاح سامانه علایم و ارتقا هوش‌مندی در عملیات سیر و حرکت است. خط مشهد تا چند سال قبل به روش جواز راه آزاد کنترل می‌شد ولی امروز سامانه علایم آن ارتقا پیدا کرده است. ارتقا سامانه علایم هم باید هم‌پای افزایش تقاضای تردد به‌صورت مرحله‌ای ارتقا یابد چرا که افزایش تردد در یک خط یک‌شبه رخ نمی‌دهد. نصب سی‌تی‌سی برای خطی که در روز یک قطار از آن عبور می‌کند صحیح نیست. ارتقا سامانه علایم باید به کاهش زمان سیر قطار در بلاک منجر شود. در غیر این صورت این ارتقا فقط هزینه است.

در مورد عملیات سیر و حرکت همان‌طور که در راه آهن ایران سابقه طولانی دارد، چاره‌ای جز کنترل از مرکز نداریم. مسئولان کنترل نواحی اشراف کامل بر کل شبکه ندارند و مرکز باید درباره اولویت سیر دادن قطارها تصمیم‌نهایی را بگیرند. نمی‌دانم این سامانه چقدر خودکار است؟ از سامانه خودکار انتظار نداریم که به‌جای مسئول کنترل مرکزی تصمیم بگیرد بلکه کافی است به او در تصمیم‌گیری کمک کند.

لذا وقتی از احداث تک خطه جدید سوال می‌کنیم و آن را با دو خطه کردن خطوط موجود مقایسه می‌کنیم پیش فرض من این است که ظرفیت تک خطه موجود اشباع شده است.

دوستان به یک معضل بزرگ اشاره کرده‌اند و آن کامل نبودن خطوط

خطوط ریلی کشور صحبت کنیم؟ کاربرد کلمه «همه» کمی نگران‌کننده است.

کشیدن خط به مناطقی که قبلاً ریل نداشته‌اند

داستان کشیدن خط به مناطقی که قبلاً ریل نداشته‌اند داستان دیگری است. بحث عدالت اجتماعی در میان است. اما نباید توجه اقتصادی را رها کرد. اگر توجه اقتصادی را رها کنیم به سرنوشت امروز فرودگاه‌هایی دچار می‌شویم که با توجه عدالت اجتماعی ساخته شدند اما اکنون در خیلی از روزها هیچ پرندهای در آن‌ها فرود نمی‌آید. اگر توجه اقتصادی را رها کنیم به سرنوشت امروز روستاهایی دچار می‌شویم که که با توجه عدالت اجتماعی از برق و لوله کشی گاز و آب تصفیه شده برخوردار شدند اما ساکنان آن‌ها امروز در صف مهاجرت به شهر قرار دارند. یکی از عواقب تصمیم‌گیری احساساتی برای احداث خطوط جدید عدم تقارن شدید در تردد است (فرموده‌اند که ۷۰ درصد عملکرد ریلی کشور فقط در ۳۰ درصد شبکه اتفاق می‌افتد). این یعنی اتلاف منابع

سوال دیگری هم در این میان مطرح است. سوالی مثل سوال مرغ و تخم مرغ: راه آهن بکشیم و فرودگاه بسازیم تا منطقه توسعه پیدا کند؟ یا وقتی منطقه در مسیر توسعه اقتصادی قرار گرفت راه آهن و فرودگاه با پای خودشان می‌آیند؟ شما طرفدار کدام دیدگاه هستید؟

ضمناً با موکول کردن همه چیز به تصویب طرح جامع حمل و نقل کشور مخالف هستم چون هیچ تضمینی وجود ندارد که این طرح بعد از تصویب، دچار اعمال سلیقه نشود. کسانی که آن‌قدر ذی‌نفوذ هستند که امروز می‌توانند احداث یک خط جدید یا یک فرودگاه جدید یا بندر جدید را بدون توجه اقتصادی و اجتماعی به کرسی بنشانند بعد از تصویب طرح جامع حمل و نقل کشور هم خواهند توانست. باید برای حل این معضل فکر دیگری کرد.

- باید اولویت را به استفاده حداکثری از داشته‌های فعلی داد. افزایش ظرفیت خط فقط با دوخطه بدست نمی‌آید اولین قدم و ارزان‌ترین قدم برای دست‌یابی به این هدف، اصلاح سامانه علایم و ارتقا هوش‌مندی در عملیات سیر و حرکت است



جدید الاحداث در زمان شروع بهره‌برداری است. زیرساخت‌های مورد نیاز بهره‌بردار ناقص تحویل می‌شوند. به این معضل کیفیت پایین اجرای خطوط جدید را هم اضافه کنید. شاهد عینی آن خط اصفهان-شیراز است. این مشاهدات کجا و «استفاده حداکثری از ظرفیت خط کجا!»

آیا کسی راه آهن جمهوری اسلامی ایران را از بابت این معضلات مورد سوال قرار می‌دهد؟ اگر ظرفیت تک خطه موجود اشباع شده باشد می‌توان در باره دو خطه کردن آن فکر کرد. آن‌طور که دوستان آمار داده‌اند تعداد معدودی از خطوط در نزدیکی حد اشباع هستند و اکثر بقیه خطوط ظرفیت خالی زیادی دارند. پس دلیل و توجیه کافی داریم برای دوخطه کردن این چند مسیرمعدود. از بخت بد دوخطه کردن برخی از این خطوط (اندیشک - دورود) با موانع فنی جدی مواجه است. در نگاه‌داری از همین تک خطه موجود هم درمانده‌ایم.

قبل از دو خطه کردن باید در باره توجیه اقتصادی این کارهم مطالعه کرد. نمی‌دانم امروزه این کار در شرکت احداث یا وزارت یا راه آهن انجام می‌شود یا خیر؟ اما همان‌طور که اشاره کرده‌اند برخی اوقات فرمایشات نمایندگان مجلس بر صدر می‌نشیند و محاسبات اقتصادی در ته!

اما بقیه خطوط چه؟ آیا درست است که از ضرورت دو خطه شدن «همه»



بررسی مشکلات تعمیرات واگن از دید مالکان واگن

احمدهراتی
کارشناس ریلی

تاخیر چند ساله در واگذاری دپوهای تعمیراتی به بخش خصوصی و اقدام به اجاره دادن آن‌ها به صورت کوتاه مدت موجب شده پیمانکاران تعمیراتی قادر نباشند تا سرمایه‌گذاری روی ماشین‌آلات و تجهیزات کارگاهی به دلیل نداشتن توجیه اقتصادی انجام دهند. متأسفانه ما شاهدیم در سراسر ایران دپوها راندمان پایینی دارند و به جز یکی دو مورد بقیه با ماشین‌آلات قدیمی کار می‌کنند به‌طور کلی در حال حاضر تعمیرات واگن‌ها در ایران از کیفیت مناسبی بر خور نیست.

با شروع خصوصی‌سازی در راه‌آهن در سال ۱۳۸۴ و واگذاری انواع واگن‌های باری و مسافری به بخش خصوصی تغییرات عمده‌ای در عرصه حمل‌ونقل ریلی به وجود آمد. بدین ترتیب که واگن‌های در اختیار شرکت‌های مختلف قرار گرفت و به‌طور طبیعی مسئولیت‌های صدور برنامه و تعمیرات واگن‌ها نیز به مالکان واگن‌ها که همانا شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی هستند منتقل شد ولی متأسفانه هم‌زمان امکانات دپوهای تعمیراتی و قطعات که در اختیار راه‌آهن بود و متعلق و وابسته به واگن‌ها بود به بخش خصوصی منتقل نشد. این

قدیمی بودن ماشین‌آلات

فرسوده و قدیمی بودن ماشین‌آلات در دپوها تعمیرات که به‌طور میانگین عمر ماشین‌آلات بالای ۳۰ سال است به‌طور مثال بیشتر دستگاه‌های تراش چرخ و محور و تعویض بانداژ بیش از ۳۰ سال عمر دارند و عمر صنعتی‌شان سپری شده و این در راندمان کاری آن‌ها بسیار تاثیر گذار است.

دستورالعمل‌های تعمیراتی

دستورالعمل‌های تعمیراتی که از سوی راه‌آهن (واگن‌های باری) اعلام شده به‌طور دقیق رعایت نمی‌شود. گاهی قطعات به‌طور غیر استاندارد در کنار خطوط تعمیر یا در کارگاه‌های جانبی با روش‌های غیر استاندارد بازسازی و دوباره به روی واگن‌ها نصب می‌شود.

گاهی استفاده از قطعات یدکی

به نسبت ارزان و کیفیت پایین عدم تعمیر یا بازسازی قطعات مهم مثل فنر: معمولاً فنر که قطعه حساسی است و ضربات وارد به بدنه بوژی را خنثی می‌کند می‌بایستی در تعمیرات اساسی بازسازی شود. یعنی در کارگاه فنرسازی دمونتاژ کامل شده پس از بادگیری لایه‌ها باز گرداندن قوس

لایه‌ها به حالت اولیه و مطمئن شدن از سلامت آن‌ها احیاناً تعویض لایه‌های ترک خورده دوباره مونتاژ شده و برای یک دوره چهار ساله آماده شود. متأسفانه در ایران تا فنر شکستگی پیدا نکند آن‌را تعویض یا تعمیر نمی‌کنند و این موضوع آمار تعمیرات ویژه یا اتفاقی در طول خط را به شدت افزایش می‌دهد و هزینه‌های اضافی برای مالک در بر



هراتی:

بندهای مختلف اجباری که در دستورالعمل وجود داشت کارهای که در تعمیرات اساسی می‌بایستی حتماً انجام شود

خواهد داشت و متوسط سرعت سیر واگن را نیز کاهش می‌دهد.

دگرگونی در دستورالعمل تعمیرات اساسی واگن

در طول چند سالی که تعمیرات توسط راه‌آهن انجام می‌شده و بعداً با واگذاری واگن‌ها به بخش خصوصی به مرور تعمیر به پیمانکاران تعمیراتی (خصوصی) واگذار شد. بندهای مختلف اجباری که در دستورالعمل وجود

داشت کارهای که در تعمیرات اساسی می‌بایستی حتماً انجام شود از لیست جدا شده و به لیست موارد هزینه‌ای جداگانه اضافه شده و این روال طی چند سال اخیر ادامه پیدا کرد. به‌طور مثال تعمیرات چرخ و محور و جعبه یاتاقان جدا شده، انواع جوشکاری‌ها روی بدنه بوژی، جوشکاری روی شاسی و تعمیر و بازسازی قطعات اصلی ترمز و ترمز دستی حتی صافکاری و ترمیم پله‌ها سرشاسی جزو موارد هزینه‌ای است که می‌بایستی جداگانه محاسبه شود. با این روش هزینه‌های تعمیرات اساسی واگن غیر معمول افزایش شده به‌طوری‌که اکنون هزینه تعمیر اساسی یک واگن از مرز ده میلیون تومان فراتر رفته است و همین‌طور در حال افزایش است. سرعت قطعات: این موضوع در یکی دو سال اخیر در محورهای خاص تشدید شده و زبان‌های غیر قابل جبرانی به شرکت‌ها وارد کرده که هزینه‌های جایگزینی قطعات بسیار بالا است و همچنین زمان خواب واگن برای تعمیر و جایگزینی قطعات افزایش یافته و هم‌اکنون برای

درآمد واگن می‌کاهد در حالی که طبق بند دوم قرار داد حق دسترسی ماده ۶ این جزو مسئولیت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران است که راه‌آهن متعهد شده واگن‌ها را در طول مسیر سالم به مقصد برساند. به‌طور مثال سرعت شیر کوئل سیستم بخار هزینه‌ای حدود ۳۰۰ هزار تومان برای مالک واگن دارد.

صدمات وارد به واگن در هنگام مانور بروز انواع سوانچ در راه‌آهن

این موضوع هر ساله هزینه‌های زیادی را به مالکان واگن تحمیل می‌کند. سرعت استاندارد و مانور در راه‌آهن‌های پیشرفته دنیا و بر مبنای استاندارد UIC حداکثر حدود شش کیلومتر است در حالی که سرعت مانور در محوطه‌های مانوری در راه‌آهن ایران بسیار بالاتر است و به‌طوری‌که صدمات زیادی را به سرشاسی واگن و قلاب‌ها وارد می‌کند و موجب شکستگی و اعوجاج سرشاسی و ضربه گیرها می‌شود و هر ساله هزینه‌ها قابل توجهی را به

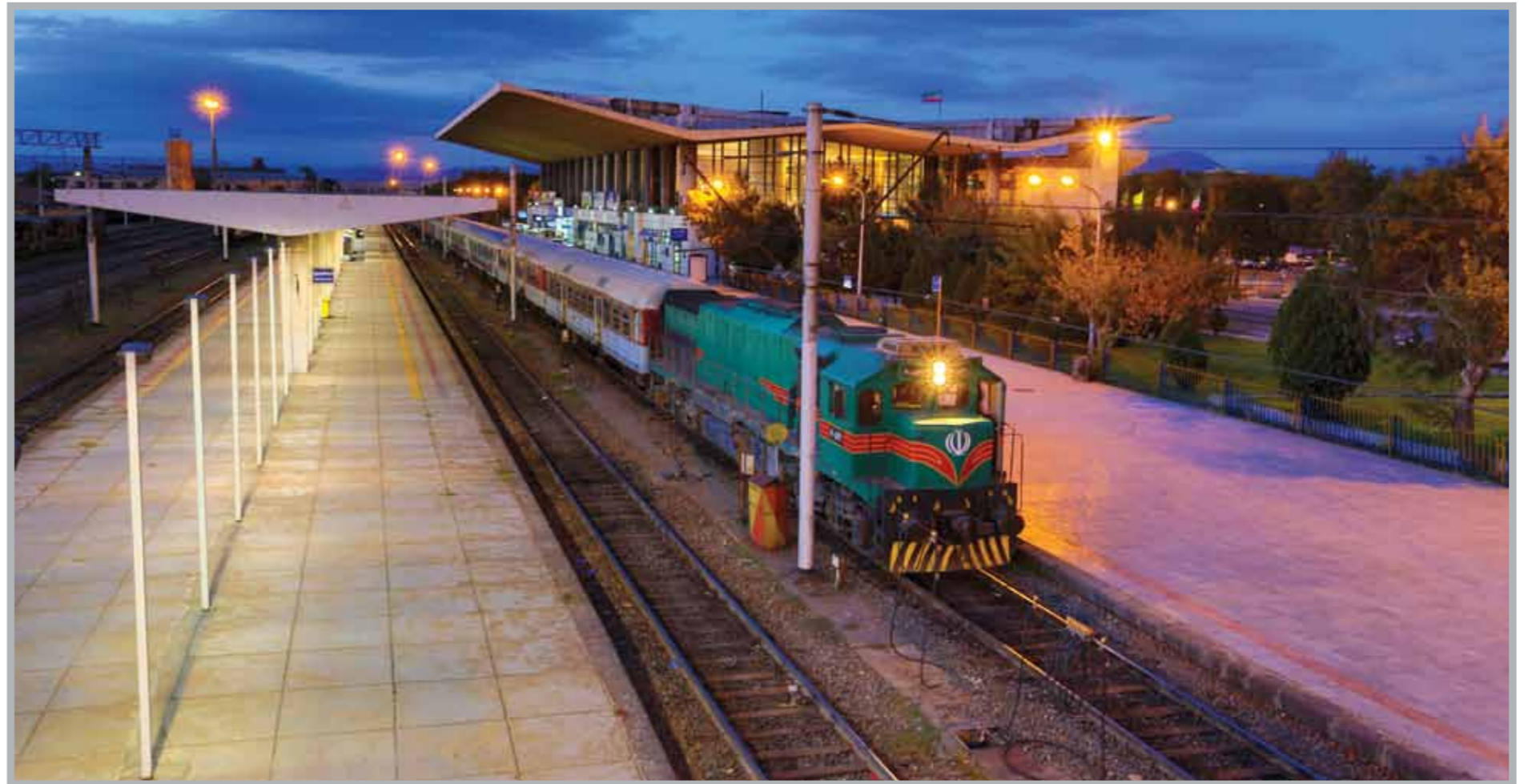
مالکان واگن‌ها تحمیل می‌کند. در این خصوص انتظار این است که مسئولان راه‌آهن (سیر و حرکت) در جلوگیری از این خسارات‌ها اقدام کنند. جدول زیر نمونه‌ای از سوانچ به‌وجودآمده برای واگن‌های مخزن‌دار یکی از شرکت‌های مخزن‌دار است.

عدم دقت در بهره‌برداری از واگن (راه‌آهن)

موارد زیادی از بریدگی چرخ در اثر سهل‌انگاری در تعیین حالت باردار و یا خالی دسته ترمز که موجب بریدگی معمولاً هر چهار چرخ و محور واگن می‌شود. گزارش شده این اتفاق از موارد مهم در تعمیرات ویژه است که اولاً واگن را مدتی متوقف کرده ثانیاً چرخ و محور و بانداژ را صدمه‌زده که با تراش چرخ رفع بریدگی شده ولی عمر بانداژ بشدت کاهش می‌یابد این مورد خطر سانحه را نیز برای واگن ایجاد خواهد کرد. که می‌بایستی مسئولیت خسارات وارده به مالک واگن را راه‌آهن تقبل کند.

سوانچ بوجود آمده برای واگنهای مخزن‌دار یک شرکت

ردیف	شماره واگن	تاریخ سانحه	محل سانحه	تاریخ تعمیر	تعمیر کار	در تعهد	ملاحظات
۲۳	۵۵۷۸۱۳-۳	۹۰/۰۹/۰۳	خط بهران تهران	۹۰/۱۰/۱۴	کویر واگن (ری)	بیمه البرز	تعویض بوژی و ۱۱ تامپون
۲۴	۵۵۶۷۱۴-۱	۹۰/۱۰/۱۹	ری	۹۰/۱۱/۱۲	کویر واگن (ری)	بیمه البرز	استاپر و کانال قلاب
۲۵	۵۵۶۷۵۸-۵	۹۱/۰۶/۱۲	نودژ - انجیلوند	بار و واگن کاملاً از بین رفته		بیمه البرز	واگن اسقاط شده
۲۶	۵۵۶۵۸۳-۷	۹۱/۰۹/۲۹	اسلامشهر	مقابل ایوان	فولاد درخشان	بیمه البرز	شاسی و قلاب و ... خراب
۲۷	۵۵۶۶۶۷-۳	۹۲/۰۱/۱۳	ملکی		فولاد درخشان	بیمه البرز	مخزن، مجموعه قلاب‌ها و ...
۲۸	۵۵۶۲۳۲-۸	۹۲/۰۱/۲۰	اراک		فولاد درخشان	بیمه البرز	تامپون، شاسی و یو
۲۹	۵۵۶۷۷۶-۳	۹۲/۰۱/۲۰	قزوین		کویر واگن (ری)	بیمه البرز	بوژی و شاسی
۳۰	۵۵۷۸۰۱-۲	۹۲/۰۱/۲۰	قزوین		کویر واگن (ری)	بیمه البرز	بوژی و شاسی
۳۱	۵۵۷۵۰۶-۲	۹۲/۰۱/۲۰	قزوین		کویر واگن (ری)	بیمه البرز	بوژی و شاسی
۳۲	۵۵۶۷۷۲-۴	۹۲/۰۱/۲۰	قزوین		کویر واگن (ری)	بیمه البرز	بوژی و شاسی
۳۳	۵۵۷۵۸۹-۵	۹۲/۰۵/۲۶	ازنا مومن آباد			بیمه البرز	بار و واگن کامل از بین رفته
۳۴	۵۵۷۵۶۴-۶	۹۲/۰۵/۲۶	ازنا مومن آباد			بیمه البرز	بار و واگن کامل از بین رفته
۳۵	۵۵۷۷۲۸-۱	۹۲/۰۹/۰۵	شیرگاه قائمشهر		کویر واگن (ری)	بیمه البرز	بار و قسمتی از واگن
۳۶	۵۵۶۷۸۶-۰	۹۲/۰۹/۰۵	شیرگاه قائمشهر		کویر واگن (ری)	بیمه البرز	بار و قسمتی از واگن
۳۷	۵۵۷۶۸۹	۹۳/۰۲/۲۷	رودک دربند			شعبه البرز	بوژی - سرشاسی و جرخ و محور
۳۸	۵۵۷۶۶۶	۹۳/۰۳/۱۵	امروان			شعبه البرز	شاسی و بوژی و قسمتی از مخزن
۳۹	۵۵۷۶۳۱	۹۳/۰۳/۱۵	امروان			شعبه البرز	شاسی و بوژی
۴۰	۵۵۷۶۸۲	۹۳/۰۳/۱۵	امروان			شعبه البرز	سرشاسی و بوژی و قسمتی بدنه
۴۱	۵۵۷۸۲۶	۹۳/۰۳/۱۵	امروان			شعبه البرز	سرشاسی و عدسی مخزن



تأثیر اندک افزایش قیمت روی تقاضای ریلی

سید حسن موسوی نژاد، سعید خدمتلو، محمد کریمی

با توجه به جایگاه و اهمیت حمل و نقل ریلی در توسعه کشور و همچنین اهمیت موضوع تقاضا در سیستم ریلی، در این مقاله و با توجه به عوامل تولید و جذب سفر و همچنین عوامل بازدارنده سفر به بررسی عوامل مؤثر بر روی تقاضای ریلی پرداخته شده است. سپس با استفاده از منطق کشف پذیری و تابع تقاضای کاپ داگلاس، مدل پیشنهادی برای بررسی تأثیر این پارامترها ارائه شده است. با در نظر گرفتن اطلاعات مربوط به سال‌های ۱۳۷۷ - ۱۳۹۲ و با استفاده از نرم‌افزار SPSS تأثیر هر یک از شاخص‌ها بر روی قیمت تعیین گردیده است. نتیجه اصلی به دست آمده این موضوع هست که افزایش قیمت بر روی تقاضا (ضریب اشغال) تأثیر منفی دارد اما میزان این تأثیر چندان نیست و عامل اصلی کاهش ضریب اشغال، افزایش قیمت نیست و پارامترهای دیگری می‌توانند در دید مسافران اهمیت بالاتری را نسبت به قیمت داشته باشند. کلمات کلیدی: تقاضای حمل و نقل مسافری ریلی، کشش پذیری، تأثیر قیمت بر تقاضا

مقدمه
حمل و نقل، یکی از عوامل مؤثر در رشد و توسعه اقتصادی هر کشوری به شمار می‌آید و در جمهوری اسلامی ایران نیز حمل و نقل به‌ویژه حمل و نقل ریلی، در جهت رشد و گسترش و توسعه اقتصادی ایران از اهمیت بالایی برخوردار است. چنانچه ملاحظه می‌شود حمل و نقل ریلی از لحاظ مصرف سوخت، آلودگی محیط زیست، ایمنی و بسیاری از پارامترهای دیگر از سایر شقوق مسافر در بلندمدت می‌گردد که

قیمت یکی از مهم‌ترین عوامل مؤثر بر تصمیم‌گیری مصرف‌کنندگان است. تغییر قیمت ممکن است مصرف‌کنندگان را به استفاده از یک محصول خاص و جایگزینی آن با کالاهای دیگر سوق دهد



می‌توان از این عوامل به جمعیت، درآمد، اشتغال و ... اشاره نمود. عوامل بازدارنده سفر: عواملی موجب کاهش سفر در بلندمدت می‌شود که قیمت خدمات، مسافت، مدت زمان سفر و ... از این عوامل هستند. در میان عوامل مؤثر قیمت خدمات یکی از عواملی است که حساسیت بسیار بالایی در روزهای اخیر بر روی آن وجود دارد. این موضوع می‌تواند افزایش قیمت در سیستم ریلی را با افت شدید تقاضا روبه‌رو کند. در ادامه روند تغییرات ضریب اشغال و تغییرات قیمت خدمات به ازای هر نفر-کیلومتر در بررسی تقاضا و عوامل مؤثر بر آن می‌تواند از اهمیت بالایی برخوردار باشد. در این میان حمل و نقل مسافری با توجه به این که به‌طور مستقیم با جامعه درگیر است، دارای حساسیت بالاتری است. با توجه به این که حمل و نقل ریلی یکی از شقوق اصلی در جابه‌جایی مسافر است، در این مقاله پارامترهای مؤثر بر روی تقاضای مسافری ریلی با تمرکز بر روی قیمت مورد بررسی قرار می‌گیرد.

بررسی وضعیت موجود

عوامل مؤثر بر روی تقاضا و جابه‌جایی مسافر را می‌توان به دو دسته تقسیم نمود:

عوامل جذب و تولید سفر: عواملی که موجب افزایش جابه‌جایی مسافر در بلندمدت می‌گردد که

بازه زمانی سال‌های ۱۳۷۷-۱۳۹۲ نشان داده می‌شود. به‌طور کلی روند ضریب اشغال کاهشی بوده که این موضوع به دلایلی همچون کاهش تقاضای سفر به‌صورت کلی در کشور، تغییر قیمت‌ها و ... اشاره نمود. مطالعات حاکی از افزایش صندلی ایجاد شده تا سال ۱۳۸۹ و ثبات تقریبی مقدار آن است. بدین معنا که کاهش ضریب اشغال ناشی از کاهش عرضه نیست و عامل اصلی آن کاهش تقاضا است. تأثیر تغییرات قیمت در ادامه به‌طور گسترده‌ای مورد بررسی قرار می‌گیرد. البته روند کلی ضریب اشغال در این مدت با شیب بسیار کمی کاهشی است. تا قبل از سال ۸۶ روند افزایشی بوده اما از این سال کاهش آغاز شده و روند تا سال ۱۳۹۲ ادامه داشته است.

تقریباً نرخ قیمت به ازای هر نفر-کیلومتر ثابت بوده و در این سال با شروع خصوصی‌سازی در صنعت حمل و نقل ریلی و واگذاری واگن‌ها به شرکت‌های خصوصی و بعد از دوره‌ای بدون تغییر در قیمت‌ها، قیمت‌ها افزایش یافته است و با توجه به این موضوع که شرکت‌های خصوصی برای ادامه فعالیت‌های خود و ارائه خدمات نیاز به کسب درآمد داشته و در کنار ارائه خدمات مناسب به مسافران نگاهی به هزینه‌ها و درآمدهای خود نیز دارد، روند افزایش قیمت‌ها ادامه داشته است. البته نکته‌ای که باید در نظر گرفته شود، تورم و افزایش قیمت‌ها در کشور است. مقدار تورم در سال‌های اخیر به‌صورت فزاینده‌ای رشد داشته و هزینه‌ها را تحت تأثیر خود قرار داده است. موضوع دیگر قابل بررسی که می‌تواند در کاهش تقاضا تأثیرگذار باشد، هزینه ناخالص سالانه یک خانوار است. بدین معنا که هر خانوار به هر یک از گروه‌های هزینه چه میزان تخصیص می‌دهد. جدول ۱ سهم از هزینه ناخالص سالانه یک خانوار به تفکیک گروه‌های مختلف هزینه طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲ را نشان می‌دهد. همان‌طور که در جدول نشان داده شده است، سهم هزینه‌ای حمل و نقل در این سال‌ها به شدت کاهش یافته و خانوار در بخش‌های دیگری همچون مسکن، کالاهای ارتباطات، بهداشت و ... که ملزومات اصلی زندگی می‌باشند، هزینه می‌کنند و کمتر هزینه خود را صرف حمل و نقل و مسافرت

جدول ۱. سهم از هزینه ناخالص سالانه یک خانوار به تفکیک گروه‌های مختلف هزینه طی سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۹۲

گروه هزینه	1392	1391	1390	1389	1388	1387	1386	1385	1384	1383
خوراکی‌ها و آشامیدنی‌ها	26.3	26.2	24.9	24.9	23.7	23.8	23.4	23.9	23.7	25.4
دخانیات	0.4	0.4	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.5
پوشاک و کفش	4.6	4.5	4.6	4.9	5.1	4.6	5.0	5.2	5.6	5.6
مسکن، آب، برق، گاز	34.1	32.9	30.6	30.1	31.4	33.1	31.8	29.2	27.6	27.4
لوازم، اثاث و خدمات مورد استفاده در خانه	4.2	4.5	4.8	5.2	5.3	5.0	5.4	5.2	5.7	5.7
بهداشت و درمان	5.6	5.5	5.3	5.6	5.1	4.5	4.4	4.4	4.3	4.2
حمل و نقل	8.5	9.4	11.7	11.3	11.6	11.6	12.3	14.6	15.8	15.4
ارتباطات	2.0	2.0	2.3	2.3	2.3	2.6	2.6	2.1	1.8	1.5
تفریح و امور فرهنگی	2.3	2.3	2.7	2.8	2.7	2.4	2.6	2.8	3.0	3.5
تحصیل	1.8	1.9	2.1	2.5	2.2	2.3	2.2	2.3	2.1	1.9
رستوران و هتل	2.1	2.1	2.3	2.2	2.2	2.1	2.2	2.2	2.2	2.3
کالاهای و خدمات متفرقه	8.1	8.2	8.4	8.0	7.9	7.5	7.6	7.7	7.6	6.9

می‌نماید.

بررسی تئوریک عوامل مؤثر بر تقاضای مسافری حمل‌ونقل ریلی

در این بخش بررسی تأثیرات پارامترهای مختلف بر روی تقاضای ریلی با استفاده از منطق کشش-

مختلف در نظر گرفته‌شده در مدل کشش‌پذیری پیشنهادی موردبررسی قرار می‌گیرد. قیمت یکی از مهم‌ترین عوامل مؤثر بر تصمیم‌گیری مصرف‌کنندگان است. تغییر قیمت ممکن است مصرف‌کنندگان را به استفاده از یک محصول خاص و جایگزینی آن

می‌تواند جایگزین سفر با اتوبوس باشد؛ بنابراین مد رقیب با قابلیت جایگزینی نیز باید در مدل کشش در نظر گرفته شود. تأثیر این موضوع با در نظر گرفتن شاخص هزینه مسافرت با اتوبوس موردبررسی قرار گرفته است. در مقابل قیمت که می‌تواند

استقبال جامعه (تقاضای سفر) را مشخص می‌سازد. در ادامه رابطه خطی شده تابع تقاضای کاپ داگلاس با در نظر گرفتن پارامترهای ورودی و خروجی که در آن: LN : علامت لگاریتم نپری



پذیری در علم اقتصاد صورت می‌پذیرد. منطق کشش‌پذیری بر روی این موضوع تأکید دارد که هر یک از پارامترها به چه میزان مطلوبیت داشته و بر روی پارامتر خروجی (تقاضا) چه میزان تأثیر می‌گذارد. به‌صورت تخصصی‌تر حساسیت مصرف‌کننده به تغییرات قیمت یا به درصد تغییر در مصرف ناشی از یک درصد تغییر در قیمت، در صورت ثبات سایر شرایط، کشش نامیده می‌شود. در ادامه پارامترهای

با کالاهای دیگر سوق دهد. هر چند تصمیم‌های افراد مختلف در زمینه مصرف با یکدیگر متفاوت هست، اما الگوی حاکم بر مصرف و تقاضا این است که با افزایش قیمت‌ها - باثبات سایر شرایط - مقدار تقاضا باید کاهش یابد. در بحث تقاضای سفر با توجه به تعدد و تنوع شیوه‌های سفر، علاوه بر کشش قیمت، بایستی کشش متقاطع نیز مدنظر باشد. به‌عنوان مثال در کشور سفر با قطار

یک عامل بازدارنده از سفر باشد، پارامتری همچون جمعیت یکی از عوامل جذب و تولید سفر هست. این پارامتر نیز به موجب رعایت فرض موجود در تابع تقاضا در نظر گرفته می‌شود. به عنوان خروجی مدل کشش‌پذیری نیز ضریب اشغال قطارها در نظر گرفته‌شده است که از یک‌سو نشان‌دهنده توانایی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در عرضه خدمات هست و از سوی دیگر

ت: نماد زمان (سال‌های موردبررسی) $Load_Factor$: ضریب اشغال (درصد) $Rail_Index$: شاخص قیمت کرایه مسافرت ریلی (شاخص ارائه‌شده توسط بانک مرکزی) $Road_Index$: شاخص قیمت کرایه مسافرت جاده‌ای (اتوبوس) (شاخص ارائه‌شده توسط بانک مرکزی) $Population$: جمعیت



می‌توان نتیجه گرفت شاخص کرایه مسافرت ریلی نسبت به تقاضا و ضریب اشغال کشش‌پذیر و تأثیر منفی دارد اما این تأثیر به میزان بالایی نبوده و دلیل اصلی کاهش ضریب اشغال سیستم ریلی، قیمت ارائه خدمات نیست. نتایج به‌صورت خلاصه در جدول ۳ نشان داده‌شده است.

نتیجه‌گیری

با توجه به جایگاه و اهمیت حمل‌ونقل ریلی در توسعه کشور و همچنین اهمیت موضوع تقاضا در سیستم ریلی، در این مقاله به بررسی عوامل مؤثر بر روی تقاضای ریلی پرداخته شد. در این راستا و با توجه به عوامل تولید و جذب سفر و همچنین عوامل بازدارنده سفر، سه پارامتر اصلی شاخص قیمت کرایه مسافرت ریلی، شاخص قیمت کرایه مسافرت جاده‌ای (اتوبوس) و جمعیت در نظر گرفته‌شده و با استفاده از منطق کشش‌پذیری و تابع تقاضای کاپ داگلاس، مدل پیشنهادی برای بررسی تأثیر این پارامترها ارائه شد. با در نظر گرفتن اطلاعات مربوط به سال‌های ۱۳۷۷ - ۱۳۹۳ و با استفاده از نرم‌افزار SPSS تأثیر هر یک از شاخص‌ها بر روی قیمت تعیین گردید. نتیجه اصلی به‌دست‌آمده این موضوع هست که افزایش قیمت بر روی تقاضا (ضریب اشغال) تأثیر منفی دارد اما میزان این تأثیر چندان نیست و عامل اصلی کاهش ضریب اشغال، افزایش قیمت نیست و پارامترهای دیگری همچون زمان سفر، کیفیت خدمات و ... می‌توانند در دید مسافران اهمیت بالاتری را نسبت به قیمت داشته باشند.

کشش‌پذیری بالای عامل جمعیت و بی کشش بودن شاخص قیمت کرایه مسافرت جاده‌ای نسبت به ضریب اشغال از دیگر نتایج به‌دست‌آمده از این تحقیق هست. منابع در دفتر نشریه موجود است.

چندانی ندارد و به‌صورت تخصصی بی کشش هست. اما مثبت بودن آن کاملاً منطقی هست (افزایش قیمت کرایه مسافرت با اتوبوس می‌تواند موجب افزایش تقاضای ریلی شود). اما در مورد تأثیر شاخص قیمت کرایه مسافرت ریلی بر روی تقاضا می‌توان اشاره نمود که طبق منطق افزایش قیمت کرایه مسافرت ریلی، تقاضای حمل‌ونقل ریلی را کاهش می‌دهد اما میزان این کاهش زیاد نیست. بدین معنا که افزایش یک واحد در شاخص کرایه مسافرت ریلی کاهش بسیار کمتر از یک واحد (-۰,۱۴۵) در ضریب اشغال ایجاد می‌کند. این نشان می‌دهد در دید مسافران علاوه بر قیمت می‌توان عواملی چون کیفیت خدمات، راحتی سفر، زمان سفر و ... بیشتر از قیمت تأثیرگذار باشد. این موضوع در نظرسنجی انجام‌شده در نوروز سال ۱۳۹۴ در قطارهای شرکت حمل‌ونقل ریلی رجا اثبات‌شده و بیش از ۴۹ درصد مسافران حاضر به پرداخت هزینه بیشتر در ازای دریافت خدمات باکیفیت بهتر و ارتقای کیفیت واگن‌ها است. از این موضوع

عامل اصلی کاهش ضریب اشغال، افزایش قیمت نیست و پارامترهای دیگری همچون زمان سفر، کیفیت خدمات و ... می‌توانند در دید مسافران اهمیت بالاتری را نسبت به قیمت داشته باشند



است. نتایج به این صورت هست که جمعیت دارای تأثیر بسیار بالایی بر روی تقاضا هست که کشش‌پذیری بالا و مثبتی بر تقاضا دارد. این بدین معناست که به ازای یک واحد تغییر در جمعیت بیش از یک واحد (۱,۰۶۱) تغییر در میزان ضریب اشغال به وجود خواهد آمد. در مورد شاخص قیمت کرایه جاده‌ای (اتوبوس) می‌توان اشاره نمود کشش‌پذیری پایین و البته مثبتی نسبت به ضریب اشغال (تقاضا) ریلی خواهد داشت. بدین معنا که تغییر قیمت کرایه سیستم رقیب برای حمل‌ونقل ریلی تأثیر

جدول ۲. خروجی نرم‌افزار SPSS در پیاده‌سازی مدل پیشنهادی

Model B	Coefficients Unstandardized		T	Sig.	
		Error .Std			
1	(Constant)	11.636-	3.839	3.031-	010.
	Index_Road	030.	105.	3.096	025.
	Index_Rail	145.-	079.	3.468-	004.
	Population	1.061	968.	3.059	009.

جدول ۳. خلاصه نتایج به‌دست‌آمده از خروجی مدل پیشنهادی

پارامتر	نتیجه	تغییر در ضریب اشغال به ازای ۱۰۰ واحد افزایش در پارامتر
شاخص قیمت مسافرت ریلی	کشش‌پذیری پایین	۱۴,۵
شاخص قیمت مسافرت جاده‌ای (اتوبوس)	بی کشش	۳
جمعیت	کشش‌پذیری بالا	۱۰,۶

افزایش ناوگان ریلی هلند با قطارهای "سیوتی" و "فلیرت"

مترجم: محمد باقر کافعی

دو قطار جدید نوساز برای افزایش بهره‌برداری از خدمات ریلی در هلند سفارش خرید شده‌اند. با پیش بینی افزایش تعداد مسافران ریلی در چند سال آینده، مقامات راه‌آهن هلند اقدام به دو سفارش بزرگ در دسامبر ۲۰۱۴ برای قطارهای خود-کشش برقی کردند.

در هلند دانشجویان از ناوگان ریلی به طور چشمگیری در چند دهه گذشته از الگوی پراخت هزینه برای دانشجویان بهره‌مند شده‌اند. ارایه حمل و نقل ریلی رایگان به عنوان بخش "کلیدی" از تامین هزینه آموزش عالی در نظر گرفته شده است. پس از بحث و گفتگوی طولانی درباره آینده این سیاست، در نهایت دولت تصمیم گرفت این امتیاز را به گروه بیشتری از مردم ارایه دهد. به جای سفارش خرید قطارهای ناوگان فعلی راه‌آهن هلند تصمیم نسل آینده را به مناقصه بگذارد. به

هر حال به منظور افزایش ظرفیت و سرعت سفارش خرید چند قطار خود-کشش برقی برای بهره‌برداری در اوایل ۲۰۱۶ را سفارش خرید دهد.

قطار سبک اسپرینتر (sprinter)

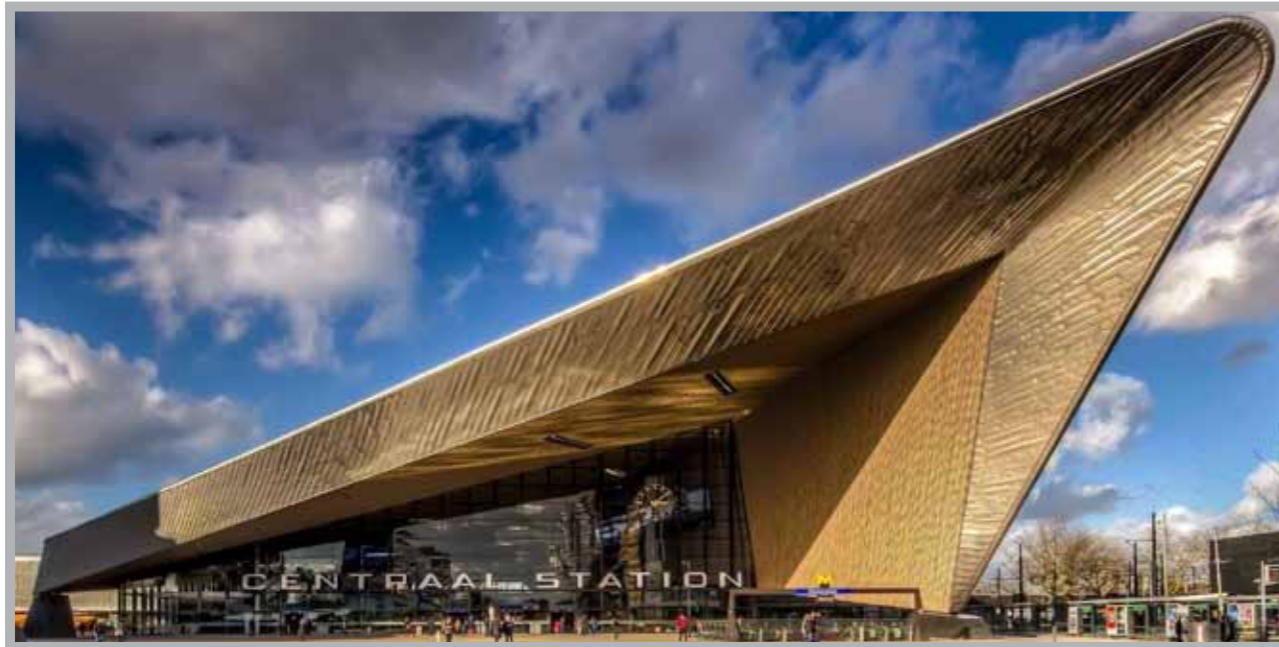
راه‌آهن هلند بین سال‌های ۲۰۰۸ و ۲۰۱۰ ناوگان گسترده‌ای از قطارهای برقی سبک اسپرینتر با بدنه آلومینیومی از شرکت‌های بمباردیر و زیمنس دریافت کرد. این قطارها شامل ۶۹ دستگاه قطار چهار واگنه کلاس ۲۴۰۰ و ۶۲ دستگاه قطار شش - واگنه کلاس ۲۶۰۰ بودند. قرارداد اصلی که در ژوئیه سال ۲۰۰۵ امضا شد شامل سفارش ۲۴۶ خودرو ریلی با حق سفارش تا بیش از ۸۰۰ امضا شد. اما در نهایت با توقف تولید به جای ۱۰۴۶ واگن فقط ۶۵۸ واگن تحویل شد.

پس از بروز چند مشکل در سامانه الکترونیک، تمام قطارها دریافت شده

راه آهن هلند بین سال‌های ۲۰۰۸ و ۲۰۱۰ ناوگان گسترده‌ای از قطارهای برقی سبک اسپرینتر با بدنه آلومینیومی از شرکت‌های بمباردیر و زیمنس دریافت کرد.



و با کیفیت و کارایی خوبی مورد بهره‌برداری قرار گرفتند. به هر حال نداشتن توالی اعتراضاتی از سوی مسافران را در پی داشت. در نتیجه راه آهن هلند تصمیم گرفت تا سال ۲۰۲۵ تمام قطارهای خود را مجهز به توالی‌های پیشرفته کند. قرار است نصب توالی در سال ۲۰۲۱ آغاز شود و تمام قطارهای سبک اسپرینتر به



ظرفیت خود، به خصوص قطارهای اسپرینتر خود پیدا کرد. در بحبوحه اعتراض به توالی قطارهای سبک اسپرینتر، راه آهن هلند تصمیم به ادامه راهبری بقیه ناوگان خود گرفته و خرید قطارهای اسپرینتر نسل جدید را به مناقصه گذاشت.

برای شرکت در این مناقصه شرکت آلستوم قطار "کورادیا کنتینال" و شرکت CAP قطار سیوتی و شرکت استادلر قطار فلیرت را پیشنهاد دادند.

سبک A۳۲ ساخت بمباردیر استفاده می‌کرد، همچنین سفارش خرید شش قطار دو-واگنه به قدرت ۱/۵ کیلو ولت جریان مستقیم را داده است. بنابراین نه قطار فلیرت به زودی گواهینامه راهبری در هلند را دریافت خواهند کرد.

افزایش ظرفیت

پیرو تصمیم گیری دولت برای افزایش امتیاز سفر دانشجویان، راه آهن هلند نیاز به افزایش سریع

این دو مسیر قرار است از دسامبر ۲۰۱۷ راه اندازی شوند. ناوگان فلیرت شامل ۱۳ قطار پنج واگنه مجهز به سامانه برق ۱۵ کیلو وات، ۱۶/۷ هرتز و هفت قطار سه سیستمی (۱۵ کیلو ولت، ۱۶/۷ هرتز، ۲۵ کیلو ولت ۵۰ هرتز و ۱/۵ کیلو ولت برق جریان مستقیم) است.

شرکت "آبلیو" ضمن برنده شدن امتیاز بهره برداری از مسیر آلفن - آن - دن - ریجین و "گودا" که از سامانه ترموا - قطار با قطار

طور همزمان به سیستم ETCS نیز تجهیز شوند.

بهره برداری از قطارهای فلیرت (flirt)

شرکت "آبلیو" وابسته به سامانه راهبری بین‌المللی راه آهن هلند دو نوع از قطارهای فلیرت برای راهبری در خدمات منطقه‌ای مونشن گلاباخ - وسل در آلمان و مسیر فرامرزی دوسلدورف - امریچ - آرنه‌هایم را سفارش خرید داده است.

بهره‌گیری از قطارهای گردشگری می‌تواند به توسعه و کاهش هزینه‌های گردشگری بی‌انجامد

اهداف تدوین شده برای این حوزه در سند ۱۴۰۴ دست یابیم. وی با بیان این که توسعه و گسترش گردشگری از جمله محورهای اساسی و مدنظر ریاست جمهور است تصریح کرد: ما باید در برنامه‌ریزی‌های خود این موارد را به عنوان محورهای اساسی در نظر داشته تا انشالله بتوانیم به اهداف مورد نظر دست یابیم. رییس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری خاطرنشان کرد: در این زمینه علاوه بر ظرفیت داخلی باید از ظرفیت خارجی بهره بگیریم و امید می‌رود با انجام توافقی و به نتیجه رسیدن برجام و ایجاد گشایش در همه بخش‌ها در حوزه گردشگری نیز شاهد گشایش باشیم. وی افزود: اگر بنا داریم در ۱۰ سال آینده به رشد سه برابر در حوزه گردشگری دست یابیم رفع تحریم‌ها فرصت‌های خوبی را در این زمینه ایجاد کرده و می‌تواند ما را به اهداف نزدیک‌تر کند. سطلانی فر تصریح کرد: یکی از مهم‌ترین برنامه‌ها و استراتژی‌ها بحث توسعه امکانات حمل‌ونقل اعم از ریلی، هوایی، زمینی و دریایی است. به گفته وی هرچند قطارهای گردشگری و امکانات ریلی یک تجربه موفق در دنیا است اما این تجربه در ایران جدید است و می‌تواند به توسعه بخش گردشگری و کاهش هزینه‌های آن بی‌انجامد.

معاون رییس‌جمهور و رییس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری با بیان این که بهره‌گیری از قطارهای گردشگری و امکانات ریلی یک تجربه موفق در دنیا است گفت: اما این تجربه در ایران جدید است و می‌تواند به توسعه بخش گردشگری و کاهش هزینه‌های آن بی‌انجامد. مسعود سلطانی‌فر رییس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری با اشاره به مفاد برنامه ششم توسعه و قرار داشتن توسعه گردشگری و جذب گردشگر به عنوان یکی از اولویت‌های اصلی آن گفت: براساس اولویت هشت‌گانه دولت و نظام در تدبیر برنامه ششم توسعه افزایش سهم گردشگری و جذب توریست در کشور است. وی افزود: در حال حاضر سهم ما از این حوزه نیم درصد است و باید به گونه‌ای برنامه‌ریزی شود تا در افق ۱۴۰۴ سهم ما از نیم به دو درصد برسد چرا که فکر می‌کنیم جاذبه گردشگری، فرهنگی و زیارتی ایران به گونه‌ای است که امکان ارتقاء این جایگاه وجود دارد. سلطانی‌فر با اشاره به برنامه ریزی دنیا به منظور دسترسی به رشد سه درصدی در حوزه گردشگری و توریست گفت: با این وجود ما باید بتوانیم رشد ۱۴ درصدی را حاصل کنیم تا بتوانیم به



وزیر راه و شهر سازی در مراسم بازدید از کارخانجات لکوموتیو مینا؛

نیاز ۲۸ میلیارد دلاری حوزه ریلی به سرمایه‌گذاری تا سال ۱۴۰۰

وزیر راه و شهر سازی در مراسم بازدید از کارخانجات لکوموتیو مینا از نیاز ۲۸ میلیارد دلاری حوزه ریلی به سرمایه‌گذاری تا سال ۱۴۰۰ خبر داد و اعلام کرد: در حال حاضر نیازمند افزایش ظرفیت سه هزار کیلومتری در راه‌آهن هستیم و در همین راستا برنامه داریم تا ۱۳ هزار کیلومتر خط راه‌آهن را کارآمدترین روش حمل و نقلی در کشور برشمرد و تأکید کرد: خواه ناخواه راه‌آهن در آینده ایران جایگاه ویژه‌ای خواهد داشت و هر دولتی که روی کار بیاید، باید به این روش حمل و نقلی توجه بیشتری داشته باشد.

وی با اشاره به تردد روزانه بیش از ۱۱۷ هزار خودرو در مسیر ورودی تهران - کرج خاطر نشان کرد: انتقال این حجم از مسافر به روی ریل هم

هواپیما هستند؛ البته این قطارها هنوز وارد بازار نشده‌اند.

وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر اینکه برنامه بسیار مفصلی در حوزه ریلی داریم، گفت: در حال حاضر دانش فنی در راه‌آهن وضعیت بسیار مناسبی و تولید ریل نیز در جایگاه مناسبی قرار دارد به طوری که طبق توافق اخیر با وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی در سفر اصفهان، قرار است ذوب‌آهن طبق وعده اعلامی خود تا زمستان به ما ریل تحویل دهد و ما بتوانیم از نظر تأمین ریل نیز وابستگی کمتری به خارج داشته باشیم.

آخوندی نکته مهم در توسعه حمل نقل ریلی را موضوع تأمین مالی برشمرد و خاطر نشان کرد: براساس برنامه ریزی صورت گرفته تا سال ۱۴۰۰ شمسی حدود ۲۸ میلیارد دلار نیاز به سرمایه‌گذاری در این حوزه داریم تا خطوط ریلی در مسیرهای انتهایی به کلانشهرها، دوخطه، سه‌خطه و چهارخطه شوند.

وزیر راه و شهر سازی افزود: در حال حاضر نیازمند افزایش ظرفیت سه هزار کیلومتری در راه‌آهن هستیم و در همین راستا برنامه داریم تا ۱۳ هزار کیلومتر خط آهن جدید در برنامه‌های عمرانی وزارت راه و شهرسازی ساخته شود.

آخوندی با اشاره به اهمیت برقی کردن خطوط آهن تهران - مشهد، تهران - بندرعباس و تهران - تبریز گفت: باید حمل و نقل سریع در مسیرهای بلندپرسرعت توسعه یابد تا حداقل سرعت قطارها به ۲۰۰ کیلومتر برسد. به گفته وی در حال حاضر ۶۰۰ لکوموتیو در کشور وجود دارد و ۹۰۰ لکوموتیو دیگر نیاز کشور است.

تحویل ریل ملی در زمستان

وی تصریح کرد: در سفر اخیری که به کره جنوبی داشتیم، قطارهایی با سرعت ۳۵۰ کیلومتر در دنیا رایج شده و خبر از راه‌آهن‌های با سرعت ۴۵۰ کیلومتر به گوش می‌رسد که این قطارها در مسافت‌های ۷۰۰ تا ۸۰۰ کیلومتری به راحتی قابل رقابت با

همکاری خوب راه آهن و مینا

خاطر نشان کرد: با شرکت مینا در راه‌آهن در خصوص اجرای قرارداد تحویل ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو داریم که تا امروز ۱۲۰ دستگاه آن بهره‌برداری شده و ۳۰ دستگاه باقیمانده تا پایان امسال تحویل می‌شود که این قرارداد خدمات پس از فروش را نیز شامل می‌شود و از شرکت مینا لکوموتیو برای زمان پس از تحویل لکوموتیوها هم کمک گرفته‌ایم.

وی با بیان اینکه به دنبال این هستیم تا سفارشات بیشتری به شرکت مینالکوموتیو دهیم افزود: با توجه به تنگنای شدید مالی در مقطع کنونی مجبوریم از مدل‌های جدید تأمین مالی استفاده کنیم؛ به طوری که با استفاده از مدل اجاره به شرط تملیک، مبلغ سرمایه اولیه بهره‌برداران کاهش پیدا خواهد کرد و این به نفع آنهاست.

آخوندی یادآور شد: با استفاده از این مدل باید مینا را قانع کنیم که اگر ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو دیگر بسازد، تمام لکوموتیوها برای مدت زمان ۱۰ سال و بالاتر تحت اختیار شرکت راه‌آهن و شرکت‌های حمل و نقل ریلی قرار می‌گیرد و محصول روی دست کارخانه باقی نمی‌ماند.

وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه در شرایط کنونی به ۸۰۰ تا ۹۰۰ لکوموتیو جدید نیازمندیم، گفت: با توجه به اینکه شرکت مینالکوموتیو همکاری خوبی با شرکت زمینس آلمان دارد، می‌توان با استفاده از محصولات این شرکت به سمت فناوری‌های قطار برقی در داخل کشور برویم و با توجه به پیشینه مثبت این شرکت در حوزه صنعت برق و نیرو، گروه صنعتی مینا می‌تواند به راحتی می‌تواند به سراغ تولید لکوموتیو با کشش نیروی برق برود.

وی تولید قطارهای برقی در داخل کشور را اتفاقی بزرگ برای صنایع ریلی توصیف و تأکید کرد: ما چند پروژه بزرگ در حوزه ریلی تعریف کرده‌ایم که گروه صنعتی مینا پیش از این در خصوص برقی کردن راه‌آهن تهران - مشهد با استفاده از فاینانس

چین پیشنهادهای ارائه کرده بود که البته موفق نشد و حال باید دید با شرایط جدید چه مدل تأمین مالی می‌توان برای این پروژه پیش‌بینی کرد. آخوندی تأکید کرد: اصلی‌ترین شرط برای همکاری با شرکت‌ها، بحث تأمین مالی است که امیدواریم با تعریف مدل تأمین مالی جدید بتوانیم از خدمات گروه صنعتی مینا استفاده بیشتری ببریم.

وزیر راه و شهرسازی افزود: در حال حاضر دانش فنی کشور در حدی است که تعمیرات اساسی و کلی از صفر تا صد لکوموتیوها را می‌توان در ایران انجام داد و این تعمیرات باعث می‌شود لکوموتیوهای ما ۱۸ سال دیگر در شبکه ریلی فعالیت کنند.

حمایت از صادرات مینا

آخوندی یکی دیگر از موارد بسیار مهم برای مینالکوموتیو را موضوع صادرات خواند و تصریح کرد: وزارت راه و شهرسازی قطعا از صادرات مینالکوموتیو حمایت می‌کند و این شرکت نباید به بازار داخلی قانع باشد. در حال حاضر همکاری خوبی میان شرکت‌های مینا و راه‌آهن وجود دارد. وزیر راه و شهرسازی با اشاره به پیشینه موفق شرکت مینا در صنعت برق خاطر نشان کرد: چنانچه این شرکت مدل تأمین مالی مناسبی برای برقی کردن مسیرهای ریلی از جمله تهران - مشهد ارائه کند، آمادگی همکاری و واگذاری اجرای این پروژه به این شرکت وجود دارد.

گفتنی است در مراسم امروز وزیر راه و شهر سازی در طول مسیر سفر خود به استان البرز که با قطار حومه‌ای (ریل باس) تهران - شهر قدس - کرج - هشتگرد - قزوین انجام شد ضمن افتتاح توقفگاه شهر قدس به طور رسمی با حضور استاندار تهران، مدیرعامل راه آهن و جمعی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی، از کارخانه بازسازی لکوموتیو البرز و مینا بازدید کرد و در جریان بازدید از کارخانجات لکوموتیو البرز نیز اولین لکوموتیو تحویلی از پروژه ۱۰ دستگاه لکوموتیو «جی‌ای» را افتتاح کرد.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس اعلام کرد فرسودگی خط آهن و ناوگان از موانع توسعه ریلی سرمایه‌گذاری غیردولتی راهکار اصلی

نماینده مردم ارومیه با بیان اینکه شبکه ریلی کشور با کمبودهایی نظیر نبود سرمایه‌گذاری کافی و خطوط ریلی لکوموتیو و ناوگان مسافری فرسوده مواجه است، گفت: برای رفع این مشکلات باید حمایت از بخش خصوصی و جذب سرمایه غیردولتی به صورت جدی در دستور کار قرار گیرد.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران به نقل از فارس، نادر قاضی پور گفت: بخش حمل‌ونقل ریلی همانند دیگر حوزه‌های حمل و نقلی با کمی بی‌توجهی از سوی دولت و مسئولان مواجه است. وی اظهار داشت: شبکه ریلی کشور با کمبودهای مشهودی همچون نبود سرمایه‌گذاری کافی، خطوط ریلی فرسوده نبود سرعت بالا، فرسودگی و قدیمی بودن و نبود کارایی در بخش لکوموتیو و ناوگان مسافری مواجه است که روند اجرای برنامه‌ها و اهداف توسعه‌ای را سخت‌تر کرده است.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس بیان کرد: این بخش حمل و نقلی نیاز به سرمایه‌گذاران کلان و بزرگی دارد تا جدا از زیر ساخت‌ها، در زمینه‌های دیگر آن ورود کرده و وضعیت فعلی آن را بهبود بخشد. قاضی‌پور با اشاره به آمار بالای تصادفات رانندگی که رقم آن به بیش از ۱۹ هزار نفر در سال می‌رسد، اضافه کرد: این رقم بالا در مقایسه با کشورهای دنیا، برای ما این الزام را ایجاد می‌کند تا سهم جاده‌های در حمل و نقل کاهش یافته و به سوی استفاده از حمل و نقل ریلی هدایت شود.

وی بیان داشت: توسعه خطوط ریلی و همچنین دو خطه کردن مسیرها در کنار اتصال خطوط به داخل و مراکز شهرها را باید به متخصصانی سپرد تا بتوانند بهترین و مناسب‌ترین طراحی‌ها را برای اتصال و توسعه خطوط داشته باشند؛ برای دستیابی به این موضوع، باید حمایت از بخش خصوصی سرلوحه برنامه‌ها و سیاستگذاری‌ها قرار گیرد.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس افزود: در حال حاضر کشورهای توسعه یافته‌ای نظیر بلژیک مسافرت‌های درون‌شهری خود را از طریق راه‌آهن انجام می‌دهند به طوری که حمل و نقل چند وجهی در این کشورها گسترش یافته و همه خطوط ریلی قطارهای حومه‌ای با قطارهای برون شهری به نحوی مطلوب به یکدیگر متصل شده‌اند. قاضی‌پور گفت: بالا بردن سرعت قطار یکی دیگر از موضوعاتی است که سالها کشور را با چالش‌های زیادی مواجه کرده است که علت اصلی آن را می‌توان در فرسودگی خطوط عنوان کرد.

عضو کمیسیون انرژی مجلس اضافه کرد: کشور باید به سوی حمل و نقل چند وجهی حرکت کرده و در این عرصه خطوط ریلی برای سرعت‌های بالا طراحی شود.

وی با اشاره به اینکه صنایع بزرگ کشور به منظور تأمین مواد اولیه خود، نیازمند بخش حمل و نقلی هستند، گفت: در صورت افزایش سرعت، کاهش زمان سیر و مهمتر از همه هزینه کمتر در شبکه ریلی، می‌توان به این مهم دست یافت تا مواد اولیه این صنایع از طریق شبکه ریلی جابه‌جا شوند.

قاضی پور بیان کرد: اجرای پروژه‌های ریلی در مدت زمان تعیین شده و حمایت همه جانبه از بخش غیر دولتی، صرفه اقتصادی بالایی را از این بخش نصیب کشور خواهد کرد.

کاهش زمان تعمیرات از ۴ سال به ۳ سال پش‌ت‌وان‌ه‌ ع‌لم‌ی‌ ن‌دار‌د

یکی از بخش‌هایی که هزینه بسیاری به شرکت‌های حمل و نقل ریلی تحمیل می‌کند، تعمیرات اساسی، جاری و ویژه است که بخش بالایی از درآمد شرکت‌ها را به خود اختصاص داده است. کارشناسان و فعالان حوزه ریلی معتقد هستند قطار باری اعزامی از پست بازدید مبدا تا پست بازدید بعدی تعدادی از واگن‌هایش دچار تعمیرات ویژه یا جاری می‌شوند که برای شرکت‌های ایجاد مشکل و هزینه می‌کند. در این خصوص با مهندس حسین چوپانی که از قدیمی‌ترین فعالان حوزه ریلی

است گفت‌وگویی انجام دادیم. ۱۳۹۴/۱۰/۲۶ پنجاهمین سالگرد فعالیت ایشان در صنعت حمل و نقل ریلی است. وی معتقد است سالیانه یک سوم از تعداد واگن‌های ملکی خود را باید از سرویس خارج و به تعمیرات اعزام نمایند و مشکلی که برای راه آهن به‌وجود می‌آید به‌علت نداشتن سایت‌های صددرصد فعال و امکانات لازم در موقع مقرر تعمیرات انجام نمی‌پذیرد و زیان هنگفتی به‌علت از سرویس خارج شدن واگن برای تعمیرات و عدم حمل بار متوجه راه آهن خواهد شد.



به نظر شما چه مشکلاتی در خصوص تعمیرات ویژه وجود دارد؟ برای کاهش تعمیرات ویژه چه پیشنهادهایی دارید و با چه راهکاری می‌توان آن را کاهش داد؟

مشکلات تعمیرات ویژه واگن‌ها در ایستگاه‌های تشکیلاتی را می‌توان به عدم تدوین دستورالعمل جامع با وضعیت فعلی و عدم هماهنگی ادارات سیر و حرکت و ناوگان در امر واگذاری واگن‌های تعمیراتی در بعضی از نواحی و یا نبود زیرساخت و امکانات لازم از قبیل بالابر و امثال آن و نبود افراد متخصص از طرف پیمانکاران که هرچه زودتر این مشکل باید برطرف شود.

برای کاهش تعمیرات ویژه واگن‌ها در حال سیر ماموران بهره برداری اعم از رییس قطار باری و ماموران مانور در ایستگاه‌ها و همچنین ماموران پست بازدید از نظر کنترل ادوات ناقله واگن‌ها حتما دقت کامل و لازم باید بعمل آورند

تا واگن‌ها دچار معایبی نشوند که از قطار منفصل شوند.

طرح واگذاری نواحی به پیمانکاران برای تعمیرات ویژه چه محاسن و چه معایبی داشته است. در گذشته که راه آهن تعمیرات ویژه را انجام می‌داد کدام بهتر بود.

طرح واگذاری تعمیرات ویژه در نواحی (مسیر محوری) توسط یک پیمانکار عمل خوبی است ولی تحت

مدیریت واحدی باید انجام وظیفه کنند و برای مالکان واگن‌ها صحیح نیست در این امر ورود نمایند چون از اصل کار خودشان که بازاریابی بار و حمل و نقل کالا برای مشتریانی که عمده درآمد آن متوجه راه آهن است غافل می‌شوند بهتر است پیمانکار تحت مدیریت و نظارت راه آهن قرار گیرد و از اهرم‌های لازم برای هرچه بهتر انجام دادن کارها استفاده کنند و هزینه آن را طبق سنوات گذشته به‌طور قانونی از مالکان دریافت کنند. محاسن واگذاری تعمیرات ویژه در یک محور در این است که بایک پیمانکار طرف حساب هستید ولی در گذشته پیمانکاران متعددی در یک محور فعالیت می‌کردند که هرکدام سلیقه‌ای انجام وظیفه و اشتباهات زیادی داشتند.

به نظر شما تعمیرات جاری که مجوز ترمز است باید جزو هزینه استفاده از شبکه باشد و یا مستقل از شرکت‌ها اخذ شود اگر تعمیرات جاری جزو هزینه‌های استفاده از شبکه نیست روش افزایش آن چگونه باید باشد؟ مشکلات تعمیرات جاری در حال حاضر چیست و برای حل آن چه پیشنهادهایی دارید؟

هزینه دریافت تعمیرات جاری جز هزینه استفاده از شبکه باشد و یا مالکان پرداخت نمایند این موضوع را قانون معین می‌کند متأسفانه امر واگذاری و فروش واگن‌ها در راه آهن با اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی بدون کارشناسی و با عجله انجام پذیرفته و پیش‌بینی‌های لازم را که هم اکنون مالکان با مشکلاتی عدیده‌ای مواجه شده اند از نظر هزینه‌های اعلامی و بخش‌نامه‌های کارشناسی نشده و سلیقه‌ای و خلق الساعه که از طرف راه آهن صادر می‌شود. لذا پیشنهاد می‌شود اگر قرار باشد هزینه در رابطه با خدمات جاری دریافت شود بهتر است براساس حق دسترسی مبلغی در بارنامه تعیین و در موقع

سال را کارشناسی می‌دانید و چه مشکلاتی برای شرکت‌ها به وجود آورده است؟ این اتفاق چقدر موجب کاهش بهره‌وری شده است؟

کاهش زمان تعمیرات از ۴ سال به ۳ سال پش‌ت‌وان‌ه‌ ع‌لم‌ی‌ ن‌دار‌د. به‌علت زیاد شدن تعمیرات ویژه و توقف واگن‌ها در ایستگاه‌ها چنین دستورالعمل‌هایی را صادر کردند. در صورتی که علاج کار در این است که باید در پست‌های بازدید برای تعمیرات جاری واگن‌ها دقت بیشتری به‌عمل آید که متأسفانه در بخش ناوگان باری چنین دقتی نمی‌شود که بعضاً مشاهده شده قطار باری اعزامی از پست بازدید مبدا تا پست بازدید بعدی تعدادی از واگن‌هایش دچار تعمیرات ویژه یا جاری شده‌اند و مشکلی که برای شرکت‌ها بوجود می‌آید سالیانه یک سوم از تعداد واگن‌های ملکی خود را باید از سرویس خارج و به تعمیرات اعزام نمایند و مشکلی که برای راه آهن به‌وجود می‌آید به‌علت نداشتن سایت‌های صددرصد فعال و امکانات لازم در موقع مقرر تعمیرات انجام نمی‌پذیرد و زیان هنگفتی به‌علت تعمیرات و عدم حمل بار متوجه راه آهن خواهد شد.



چوپانی:

امر واگذاری و فروش واگن‌ها در راه آهن با اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی بدون کارشناسی و با عجله انجام پذیرفته و پیش‌بینی‌های لازم را که هم اکنون مالکان با مشکلاتی عدیده‌ای مواجه شده اند مورد توجه قرار ندادند

و هوایی و پرو خالی بودن واگن‌ها و سلامت خطوط در نظر گرفته شود و با واقعیت امر نزدیکی داشته باشد.

طولانی شدن زمان تعمیرات واگن‌ها مربوط به چیست؟

زمان طولانی شدن واگن‌ها تهیه قطعات انحصاری که هزینه‌های سنگینی دارد مانند چرخ و محور بانداژ و بعضی از قطعات آلات ناچه.

چقدر کاهش زمان تعمیرات اساسی از چهارسال به سه

به‌جز تعداد محدودی از سایت‌های تعمیرات اساسی الباقی تعطیل و یا نیمه تعطیل است و با توجه به این که حمل بار مقداری کاهش یافته و تعدادی از واگن‌ها متوقف هستند در صورتی که بار به مقدار کافی باشد سایت‌های موجود جوابگو نخواهند بود.

به نظر شما مدت زمان تعمیرات اساسی هر چند وقت یکبار باید باشد. برای رسیدن به یک استاندارد مطلوب چه پیشنهادهایی دارید؟

زمان تعمیرات اساسی تا قبل از سال ۱۳۹۳ بعد از خاتمه تعمیرات تا تعمیرات اساسی بعدی چهار سال در سرویس بهره برداری بوده بعد از آن به تعمیرات اساسی اعزام می‌شد ولی در سال گذشته اداره کل واگن‌ها بدون هیچگونه توجیه طی بخشنامه طول مدت تعمیرات اساسی را بعد از سه سال بهره برداری اعلام کرده به‌نظر می‌رسد برای اعلام زمان بهره برداری مابین دوتعمیر اساسی بهتر است طول مسیر تردد و موقعیت آب

دریافت هزینه حمل در قالب بارنامه اعمال شود.

مشکلات تعمیرات جاری عمدتاً نبود نیروهای متخصص و تعدیل نمودن نیروی انسانی امثال مکانیسین‌های تعمیراتی در پست‌های بازدید و نداشتن زمان کافی برای بازدید قطارها با توجه به تراکم و طول قطار اکثراً واگن‌ها با معایب ادامه سیر می‌دهند و در ایستگاه‌های بعدی دچار تعمیرات ویژه می‌شوند.

مشکلات تعمیرات اساسی واحدهای تعمیرات طرف قرارداد شرکت‌ها چیست؟

مشکلات تعمیرات اساسی در واحدهای تعمیراتی نبود امکانات و ماشین آلات کافی و بروز و نداشتن نقدینگی جهت تهیه قطعات و فرسوده بودن ماشین‌آلات با طول عمر بالا است.

چقدر واحدهای تعمیراتی موجود جواب واگن‌های تعمیراتی را می‌دهد.

دولت و مجلس، پیگیر پروژه‌های نیمه تمام ریلی



دولت در حالی اتمام پروژه‌های دارای پیشرفت بالای ۸۰ درصد را در اولویت قرار داده که برخی از نمایندگان مجلس معتقدند وزن سیاسی پروژه‌ها، مهمتر از میزان پیشرفت فیزیکی آن‌ها است و دولت باید پروژه‌ها را با حفظ تعادل منطقه‌ای، اولویت بندی کند. درحالی که ایران می تواند با توسعه خطوط راه آهن و ریلی سالانه ۲ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان صرفه جویی اقتصادی داشته باشد در طی ۳۳ سال گذشته تنها حدود ۵ هزار کیلومتر خط ریلی در کشور احداث است. این روزها پروژه های نیمه تمام راه آهن روی میز مسئولان، کارشناسان و نمایندگان مجلس قرار دارد؛ به نحوی که شاید بتوان ابراز داشت در هر جلسه مجلس، نماینده‌ها برای پروژه ناتمام ریلی حوزه خود داد سخن دارند. موارد زیر، بخشی از سخنان و اظهارات نمایندگان مجلس، درباره پروژه های ناتمام ریلی است:

منصور حقیقت پور، نماینده مردم اردبیل، سرعین، نیر و نمین: با وجود گذشت ۱۵ سال از آغاز ساخت راه آهن اردبیل این پروژه تنها ۳۰ درصد پیشرفت داشته است بنابراین از وزیر راه و شهرسازی می خواهم به وضعیت این راه آهن رسیدگی کند.

محمد رضا محسنی ثانی، عضو کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس: پروژه راه آهن پرسرعت تهران به مشهد نیز در غفلت اعتباری قرار دارد و وضعیت آن بلا تکلیف است.

محمد رضا رضایی عضو کمیسیون عمران مجلس: متأسفانه شبکه ریلی در ایران ناقص است و خطوط راه آهن در برخی استان‌ها به بن بست می‌رسد. شبکه ریلی در ایران کامل نیست، به همین دلیل از ۲۰

درصد این ظرفیت استفاده می‌کنیم و از ۸۰ درصد مابقی بهره‌ای نمی‌بریم.

دولت وعده داده است ۱۸۴ طرح دارای ۸۰ درصد پیشرفت به بالا را تا آخر امسال به پایان برساند و ۶۲ طرح ۲۰ تا ۸۰ درصدی را هم تکمیل کند. احمد خدایی، قائم مقام راه آهن جمهوری اسلامی ایران با اعلام خبر افزایش چهار برابری بودجه ریلی کشور در سال ۱۳۹۴، اظهار داشت: این اعتبار برای تکمیل پروژه‌های نیمه تمام موجود است، نه احداث پروژه‌های جدید.

قاسم ساکتی، مدیر طرح برقی سازی خطوط راه آهن گفت: در رویکرد جدید، پروژه‌هایی که خروجی مطلوبی دارد، بر اساس هزینه - فایده در دستور کار قرار دارد، در این زمینه کمیته‌های کارشناسی در راه آهن جهت تدوین و اولویت بندی طرح‌های ریلی مشغول به فعالیت هستند تا عملکرد، به صورت اثر

بخش و مطلوب دنبال شود و از فعالیت جزیره‌ای ممانعت به عمل آید.

به هر حال دولت در حالی اتمام پروژه‌های دارای پیشرفت بالای ۸۰ درصد را در اولویت قرار داده که برخی از نمایندگان مجلس معتقدند اما به نظر می‌رسد همان طور که در کشورهای توسعه یافته اتفاق افتاده، در برنامه‌های کلان ایران نیز قطار جای هوپما را خواهد گرفت. دو مزیت ارزانی و امنیت شاخصه‌هایی است که در طول سال‌های گذشته توانسته راه آهن و حمل و نقل ریلی را در قیاس با هوپما وارد رقابتی جدی کند، مساله‌ای که با توجه به همراه شدن قطارهای پرسرعت با سرعت حرکت به سمت مقصدها توانسته جایگاه قطار را از نظر کشورهای توسعه یافته بهبود بخشد تا جایی که بسیاری آینده حمل و نقل بین‌المللی را در قطار جستجو می‌کنند. اتصال کشورهای اروپایی در طول

وقتی قطار جای هوپما را می‌گیرد



سال‌های گذشته با قطار به یکدیگر و البته رضایت بالای مسافران آن‌ها باعث شده این شاخص در بین بسیاری از کشورهای توسعه یافته جایگاهی ویژه پیدا کند تا جایی که در مطالعات امروز میزان دسترسی به قطار و کیفیت آن در تعیین میزان توسعه یافتگی یک شهر و منطقه جایگاه ویژه دارد. از این رو در طول سال‌های گذشته بخش عمده‌ای از مطالعات و اعتبارات موجود در وزارت راه و شهرسازی صرف دستیابی به روش‌های بهینه گسترش نفوذ راه آهن شده و این مساله در قوانین بالادستی نظام نیز مورد تأیید چندباره قرار گرفته است. در برنامه ششم توسعه نیز راه آهن دو بند خاص را در اختیار داشته و در رابطه با آن به تصریح سیاست‌هایی در بند ۲۴ این قوانین به اولویت

بخش ریلی در توسعه حمل و نقل اشاره شده که به خوبی نشان می‌دهد راه آهن در آینده چه نقشی در حوزه حمل و نقل ایفا خواهد کرد هر چند با توجه به مشکلات زیرساختی خطوط ریلی در ایران و نیاز به صرف اعتبارات بسیار زیاد تنها برای دسترسی راه آهن به تمام نقاط ایران هنوز کار زیادی برای مطرح شدن نام راه آهن در فهرست اولویت‌های حمل و نقل باقی مانده اما این برنامه‌ریزی‌ها نشان می‌دهد حداقل در طول سال‌های آینده بخش قابل توجهی از توجه‌ها جلب این حوزه خواهد شد. بند ۲۵ این سیاست‌های ابلاغی نیز به نقش راه آهن در حوزه باری اشاره کرده که باید خطوط ریلی کشور به شبکه اقتصادی و تجاری اصلی متصل شده و با نهایی شدن کریدورهای شمال به جنوب و شرق به غرب در این راستا گام‌های مهم

برداشته شود. این اهداف بلندمدت شرکت راه آهن را بر آن داشته که به تشکیل ستاد برنامه ششم توسعه اقدام کند تا بر اساس گفته‌های مدیرعامل این شرکت از هم‌اکنون برنامه‌ریزی‌ها برای اجرای اهداف بلندمدت کشور فراهم شود. هر چند باقی ماندن یازده استان کشور در نقاط خارج از پوشش راه آهن در کنار جا ماندن تعداد قابل توجهی از خطوط ریلی از فهرست نوسازی‌ها و فرسودگی آن‌ها کار را برای وارد کردن خطوط ریلی ایران به استانداردهای جهانی با مشکلات جدی مواجه کرده اما شاید توجه ویژه به این نوع از حمل و نقل در قوانین بالادستی نظام بتواند برای تامین اعتبار لازم و در نتیجه آن سرعت گرفتن توسعه راه آهن گره‌گشا باشد. مرجع: خبرگزاری ایسنا

۸۰۰ کیلومتر در سال از برنامه ساخت خط آهن عقب هستیم

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با بیان این‌که تکلیف حمل و نقل ریلی را باید مشخص کنیم، گفت: در حالی که متوسط بهره برداری از ریل در کشورمان باید هزار کیلومتر در سال باشد اما در حال حاضر متوسط ساخت خط آهن ۱۷۰ کیلومتر است. مهرداد لاهوتی گفت: طبق سند چشم انداز تا افق ۱۴۰۴ باید ۲۵ هزار کیلومتر خط آهن در سراسر کشور وجود داشته باشد. وی با بیان این‌که در حال حاضر ۱۱ هزار کیلومتر خط آهن در شبکه حمل و نقل ریلی کشورمان وجود دارد، ادامه داد: طبق برنامه باید ۲۵ هزار کیلومتر راه‌آهن تا سال ۱۴۰۴ در این شبکه فعال باشد و برای تحقق این مأموریت باید متوسط بهره‌برداری از خط آهن هزار کیلومتر در سال باشد اما این عدد در حال حاضر ۱۷۰ کیلومتر و نهایتاً ۲۰۰ کیلومتر در سال است. لاهوتی افزود: این در حالی است که تا ۱۰ الی ۱۱ سال آینده باید ۱۴ هزار کیلومتر راه‌آهن در کشور ساخته شود

و در حال حاضر ۸۰۰ کیلومتر از برنامه ساخت خط آهن عقب هستیم. عضو کمیسیون عمران با بیان این‌که کل بودجه حمل و نقل اعم از دریا، هوا، ریل و جاده شش هزار میلیارد تومان است، گفت: با این اعتبارات محدود راهی جز تشویق بخش خصوصی برای ورود به این صنعت نداریم. وی با بیان این‌که در همه جای دنیا قیمت استفاده از آزادراه‌ها در همه تاکید کرد: استفاده از آزادراه‌ها در همه جای دنیا گران است اما حمل و نقل ریلی بسیار کارآمد و گسترده و ارزانی در کشورها وجود دارد تا جایگزین تردد در آزادراه‌ها شود. لاهوتی ادامه داد: مشکل عمده ما در این صنعت کمبود منابع است و گرنه نه در ساخت واگن و نه در ساخت ریل مشکل تولید نداریم.

استفاده از حمل و نقل ترکیبی تا زمان اتمام ساخت کریدور شمال- جنوب

روزهای خوش باری راه‌آهن خطوط ترانزیتی جاده‌ها کمرنگ می‌شود

با وجود این‌که آمار اما هنوز سهم راه‌آهن از ترانزیت کل کالا در حدود شش درصد اعلام شده که نشان‌دهنده برتری قاطع جاده‌ها در این حوزه نسبت به حمل‌ونقل ریلی است. این در شرایطی است که طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته در قوانین بالادستی نظام و در اهداف کلان کشور باید سهم راه‌آهن بیشتر از این باشد.

وزیر راه و شهرسازی در ابتدای آغاز به کار خود در سال ۱۳۹۲ اعلام کرد این وزارتخانه در قالب برنامه‌های میان‌مدت قصد دارد سهم راه‌آهن را به حدود ۲۰ درصد از سهم ترانزیت کل کشور برساند که البته این هدف نیز جنبه ابتدایی داشته و باید تکامل پیدا کند. یعنی بالا و کم‌مصرف بودن قطار نسبت به دیگر وسایل نقلیه به خصوص جاده باعث شده در اهداف کلان مدت مشابه سال گذشته رشدی ۸۸ درصدی را داشته است؛ آماري که پس از افزایش ۵۵ درصدی سهم این بخش در سال ۱۳۹۳ نشان‌دهنده رو به رشد بودن سهم راه آهن در حوزه ترانزیت کالا است. جابه‌جایی حدود ۱۳ میلیون تن کالا از سوی خطوط ریلی تاکنون نشان از آن دارد که بخشی از صاحبان بار در طول ماه‌های گذشته ترجیح دادند راه‌آهن را جایگزین جاده کنند. با وجود این‌که آمار اما هنوز سهم راه‌آهن از ترانزیت کل کالا در حدود شش درصد اعلام شده که نشان‌دهنده برتری قاطع جاده‌ها در این حوزه نسبت به حمل‌ونقل ریلی است. این در شرایطی است که طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته در قوانین بالادستی نظام و در اهداف کلان کشور باید سهم راه‌آهن بیشتر از این باشد.

استفاده از حمل و نقل ترکیبی تا زمان اتمام ساخت کریدور شمال- جنوب

وی با استقبال از پیشنهاد مدیرعامل راه آهن از حمل و نقل ترکیبی ریل- جاده جهت حمل و نقل بار در مسیر دو کشور استفاده کرد به صورتی که بار از بندر عباس از طریق شبکه ریلی به قزوین و از آنجا با حمل و نقل جاده ای به مرز آستارا منتقل شده و مجدداً از طریق شبکه ریلی آذربایجان به مقاصد مد نظر ترانزیت شود. رئیس راه آهن آذربایجان نیز ضمن ابراز خوشحالی از همکاری با ایران و تاکید بر جدیت کشور خود در تکمیل این مسیر، پیشنهاد کرد یک گروه کاری مشترک بین دو کشور به منظور بررسی و پیگیری مسائلی مالی و فنی ساخت مسیر ریلی رشت- آستارا- آستارا تشکیل شود.

وزیر راه و شهرسازی در ابتدای آغاز به کار خود در سال ۱۳۹۲ اعلام کرد این وزارتخانه در قالب برنامه‌های میان‌مدت قصد دارد سهم راه‌آهن را به حدود ۲۰ درصد از سهم ترانزیت کل کشور برساند که البته این هدف نیز جنبه ابتدایی داشته و باید تکامل پیدا کند. یعنی بالا و کم‌مصرف بودن قطار نسبت به دیگر وسایل نقلیه به خصوص جاده باعث شده در اهداف کلان مدت مشابه سال گذشته رشدی ۸۸ درصدی را داشته است؛ آماري که پس از افزایش ۵۵ درصدی سهم این بخش در سال ۱۳۹۳ نشان‌دهنده رو به رشد بودن سهم راه آهن در حوزه ترانزیت کالا است. جابه‌جایی حدود ۱۳ میلیون تن کالا از سوی خطوط ریلی تاکنون نشان از آن دارد که بخشی از صاحبان بار در طول ماه‌های گذشته ترجیح دادند راه‌آهن را جایگزین جاده کنند. با وجود این‌که آمار اما هنوز سهم راه‌آهن از ترانزیت کل کالا در حدود شش درصد اعلام شده که نشان‌دهنده برتری قاطع جاده‌ها در این حوزه نسبت به حمل‌ونقل ریلی است. این در شرایطی است که طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته در قوانین بالادستی نظام و در اهداف کلان کشور باید سهم راه‌آهن بیشتر از این باشد.

مرجع: خبرگزاری ایسن

تمایل اسپانیا به راه‌اندازی قطار پرسرعت در ایران

وزیر راه و شهرسازی در ابتدای آغاز به کار خود در سال ۱۳۹۲ اعلام کرد این وزارتخانه در قالب برنامه‌های میان‌مدت قصد دارد سهم راه‌آهن را به حدود ۲۰ درصد از سهم ترانزیت کل کشور برساند که البته این هدف نیز جنبه ابتدایی داشته و باید تکامل پیدا کند. یعنی بالا و کم‌مصرف بودن قطار نسبت به دیگر وسایل نقلیه به خصوص جاده باعث شده در اهداف کلان مدت مشابه سال گذشته رشدی ۸۸ درصدی را داشته است؛ آماري که پس از افزایش ۵۵ درصدی سهم این بخش در سال ۱۳۹۳ نشان‌دهنده رو به رشد بودن سهم راه آهن در حوزه ترانزیت کالا است. جابه‌جایی حدود ۱۳ میلیون تن کالا از سوی خطوط ریلی تاکنون نشان از آن دارد که بخشی از صاحبان بار در طول ماه‌های گذشته ترجیح دادند راه‌آهن را جایگزین جاده کنند. با وجود این‌که آمار اما هنوز سهم راه‌آهن از ترانزیت کل کالا در حدود شش درصد اعلام شده که نشان‌دهنده برتری قاطع جاده‌ها در این حوزه نسبت به حمل‌ونقل ریلی است. این در شرایطی است که طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته در قوانین بالادستی نظام و در اهداف کلان کشور باید سهم راه‌آهن بیشتر از این باشد.

تعمیرات راه‌آهن آذربایجان از کنترل ترافیک مرکزی راه آهن

وزیر راه و شهرسازی در ابتدای آغاز به کار خود در سال ۱۳۹۲ اعلام کرد این وزارتخانه در قالب برنامه‌های میان‌مدت قصد دارد سهم راه‌آهن را به حدود ۲۰ درصد از سهم ترانزیت کل کشور برساند که البته این هدف نیز جنبه ابتدایی داشته و باید تکامل پیدا کند. یعنی بالا و کم‌مصرف بودن قطار نسبت به دیگر وسایل نقلیه به خصوص جاده باعث شده در اهداف کلان مدت مشابه سال گذشته رشدی ۸۸ درصدی را داشته است؛ آماري که پس از افزایش ۵۵ درصدی سهم این بخش در سال ۱۳۹۳ نشان‌دهنده رو به رشد بودن سهم راه آهن در حوزه ترانزیت کالا است. جابه‌جایی حدود ۱۳ میلیون تن کالا از سوی خطوط ریلی تاکنون نشان از آن دارد که بخشی از صاحبان بار در طول ماه‌های گذشته ترجیح دادند راه‌آهن را جایگزین جاده کنند. با وجود این‌که آمار اما هنوز سهم راه‌آهن از ترانزیت کل کالا در حدود شش درصد اعلام شده که نشان‌دهنده برتری قاطع جاده‌ها در این حوزه نسبت به حمل‌ونقل ریلی است. این در شرایطی است که طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته در قوانین بالادستی نظام و در اهداف کلان کشور باید سهم راه‌آهن بیشتر از این باشد.

تعمیرات راه‌آهن آذربایجان از کنترل ترافیک مرکزی راه آهن

وزیر راه و شهرسازی در ابتدای آغاز به کار خود در سال ۱۳۹۲ اعلام کرد این وزارتخانه در قالب برنامه‌های میان‌مدت قصد دارد سهم راه‌آهن را به حدود ۲۰ درصد از سهم ترانزیت کل کشور برساند که البته این هدف نیز جنبه ابتدایی داشته و باید تکامل پیدا کند. یعنی بالا و کم‌مصرف بودن قطار نسبت به دیگر وسایل نقلیه به خصوص جاده باعث شده در اهداف کلان مدت مشابه سال گذشته رشدی ۸۸ درصدی را داشته است؛ آماري که پس از افزایش ۵۵ درصدی سهم این بخش در سال ۱۳۹۳ نشان‌دهنده رو به رشد بودن سهم راه آهن در حوزه ترانزیت کالا است. جابه‌جایی حدود ۱۳ میلیون تن کالا از سوی خطوط ریلی تاکنون نشان از آن دارد که بخشی از صاحبان بار در طول ماه‌های گذشته ترجیح دادند راه‌آهن را جایگزین جاده کنند. با وجود این‌که آمار اما هنوز سهم راه‌آهن از ترانزیت کل کالا در حدود شش درصد اعلام شده که نشان‌دهنده برتری قاطع جاده‌ها در این حوزه نسبت به حمل‌ونقل ریلی است. این در شرایطی است که طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته در قوانین بالادستی نظام و در اهداف کلان کشور باید سهم راه‌آهن بیشتر از این باشد.

تعمیرات راه‌آهن آذربایجان از کنترل ترافیک مرکزی راه آهن



در این بازدید که حسین عاشوری معاون بهره برداری و سیر و حرکت و ابراهیم محمدی مدیرکل سیر و حرکت، رئیس راه آهن آذربایجان را همراهی می کردند، در مورد وضعیت خطوط و شبکه ریلی،



های مهم اکثر کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه است و توسعه حمل و نقل ریلی در منطقه خاورمیانه با سرعت بالایی در حال انجام است.

بر همین اساس ایران نیز توسعه راه آهن را جزو برنامه های مهم و اولویت دار خود قرار داده و شخص رئیس جمهور نیز تاکید ویژه‌ای برای توسعه حمل و نقل ریلی چه در داخل کشور و چه در اتصال با همسایگان دارند.

احمدی تصریح کرد: در شرایط سخت تحریم نیز کارهای بزرگی در حوزه صنعت حمل و نقل ریلی انجام شده است و اکنون پس از لغو تحریم‌ها نیز با توجه به زیرساخت‌های اجرا شده فرصت خوبی برای سرمایه‌گذاران جهت حضور در صنعت حمل و نقل ریلی فراهم است.

مدیرکل بازرگانی راه‌آهن ضمن تشریح فعالیت های زیر بنایی و پروژه های گسترش خطوط راه آهن گفت: با توجه به موقعیت استراتژیک ایران و عبور کریدورهای مهم بین المللی از خاک این کشور، پروژه های ریلی مهمی در دست اجرا است.

احمدی به خط آهن ایران-ترکمنستان- قزاقستان به طول ۹۲۰ کیلومتر، با قابلیت جابجایی ۳ میلیون تن کالا و امکان افزایش این میزان تا ۱۰ میلیون تن در آینده، اشاره کرد و

افزود: این خط آهن موجبات گسترش ارتباطات شبکه ریلی از قفقاز تا چین و کشورهای CIS و نیز اتصال آنها به آب های آزاد و اقیانوس هند در جنوب و کریدورهای شرق و غرب را فراهم می آورد. وی اتصال شبکه ریلی راه آهن ایران به عراق، با احداث خط شلمچه به بصره و نیز اجرای عملیات ساخت راه آهن اراک - کرمانشاه - خسروی را به عنوان بخشی از کریدور ترانزیتی شرق به غرب بر شمرد.

احمدی در ادامه سخنان خود احداث راه آهن قزوین- رشت-انزلی- آستارا، را مسیر مفقوده در تکمیل کریدور شمال - جنوب تشریح کرد و گفت: کشور ایران در حوزه ترانزیت به علت دارا بودن موقعیت ممتاز جغرافیایی، منابع انرژی، ذخایر معدنی و منابع انسانی جایگاه ویژه‌ای داشته و عملاً کوتاهترین مسیر اتصال کشورهای آسیای میانه با آبهای آزاد بین‌المللی و مساعدترین مسیر برای ترانزیت کالا است. به گفته وی در این میان راه آهن ایران به دلیل گستردگی، امنیت، حمل انبوه بار، مصرف سوخت کمتر، کاهش زمان انتقال و مقرون به صرفه بودن آن می تواند نقش عمده‌ای در این زمینه ایفا کند.

وی با تشریح تخفیفات ارائه شده توسط راه آهن ایران در حمل و نقل

وزارت صنعت مخالف ورود واگن های دست دوم

مدیرکل صنایع ریلی وزارت صنعت با بیان این که ورود واگن‌های دست دوم مغایر با ضوابط موجود و برنامه های توسعه‌ای است، گفت: پتانسیل و ظرفیت بالایی در شرکت‌های داخلی برای تولید واگن‌های باری، مسافری و لکوموتیو وجود دارد.

شهرام رضوی با اشاره به بحث خرید ۵۰۰ واگن از سویس اظهار کرد: وزارت صنعت مخالفت خود را برای خرید ۵۰۰ دستگاه واگن به دستگاه‌های نظارتی اعلام کرده است و موکدا اعلام کرده‌ایم که انعقاد این قرارداد مغایر با ضوابط است.

وقتی تولید داخل توان ساخت را دارد با خرید خارجی مخالفت می‌کنیم. براساس قانون صادرات و واردات ورود کالاهای مستعمل از طریق کمیسیون ماده یک این قانون انجام می‌شود اما در صورتی که در داخل توان تولید وجود دارد، حق سرمایه‌گذاران است که تولیدات خود را عرضه کنند.

هزینه تامین ناوگان نو بالا است و صرفه اقتصادی و بازگشت سرمایه مناسبی برای سرمایه‌گذاران ندارد بنابراین تقاضا به سمت کالای ارزان تر با سود مناسب تر می‌رود. استفاده از واگن‌های دست‌دوم هر چند تعداد ناوگان و ظرفیت جابجایی بار و مسافر را افزایش می‌دهد اما باعث افزایش سن ناوگان می‌شود این درحالی است که طبق برنامه‌های توسعه‌ای سن ناوگان ریلی باید به ۱۵ سال کاهش یابد.

از سوی دیگر اگر خرید واگن‌های نو از تولید داخل کاهش یابد، تولیدکنندگان داخلی یا ورشکسته می‌شوند و یا تعمیر کار واگن‌های دست‌دوم اروپای غربی و آسیای جنوب‌شرقی می‌شوند.

بین‌المللی اعم از ریلی، دریایی، هوایی و جاده ای و نیز نمایندگان شرکت‌ها نفتی، گازی و معدنی، اتاق بازرگانی و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی برگزار گردید.

از سایر اعضای شرکت کننده در این همایش می‌توان به نمایندگان سیاسی سفارت ایران در ترکیه، مشاور عالی صدر اعظم کشور آلمان، نمایندگان راه‌آهن روسیه، نماینده کشور آلمان (مدیر اتاق بازرگانی)، نمایندگان کشور ایتالیا، NGO های کشورهای ترکیه- آلمان- انگلیس- آمریکا- ایران، رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان آذربایجان شرقی، مشاور حقوقی QC قطر، دکتر میر محمد صادقی رئیس آموزش و پژوهش ایران اشاره کرد.



رشد ۱۰۹ درصدی ترانزیت ریلی کشور طی سال جاری

رئیس کمیته ترانزیت ریلی راه آهن جمهوری اسلامی از رشد ۱۰۹ درصدی ترانزیت کالا طی چهار ماه نخست امسال خبر داد و گفت: بیشترین ترانزیت ریلی کالا از مسیر راه آهن سرخس - بندرعباس و بالعکس بوده است.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران به نقل از ایرنا؛ آه محمد غراوی اظهار داشت: از ابتدای سال جاری تا پایان تیرماه در مجموع ۴۵۲ هزار تن کالا توسط خطوط ریلی کشور به کشورهای آسیای میانه و حاشیه خلیج فارس جابه‌جا شده است.

وی با بیان این‌که ترانزیت کالا از طریق خطوط ریلی از برندهای مالی و محل های کسب درآمد راه آهن جمهوری اسلامی است، افزود: بطور میانگین حدود ۴۰ درصد درآمدهای راه آهن از ترانزیت کالا حاصل می‌شود. به گفته وی، راه آهن جمهوری اسلامی ایران از محل ترانزیت این مقدار کالا حدود ۶۹۰ میلیارد ریال درآمد بدست آورد.



برگزاری مجمع عمومی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی



مجمع عمومی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته در تاریخ ۳۱ تیرماه ۱۳۹۴ در ساختمان شرکت راه آهن برگزار شد.

در این جلسه پس از قرائت گزارش مالی و عملکرد انجمن در سال ۱۳۹۳ مهمترین مشکلات شرکت‌های فعال در حوزه ریلی از جمله فقدان منابع لازم جهت سرمایه‌گذاری و توسعه ناوگان ریلی طی سال‌های گذشته و مشکلات جاری در این زمینه؛ پایین بودن سرعت بازرگانی و بهره‌وری نامطلوب ناوگان و عدم توجه و حمایت جدی راه‌آهن از این موضوع؛ وجود گلوگاه‌های جدی در ظرفیت شبکه ریلی به ویژه در نقاط استراتژیک حمل بار و ... به بحث گذاشته شد.

در این جلسه که به ریاست آقای پرویز عالیوند برگزار شد، مهمترین فعالیت‌های انجمن طی یک سال گذشته تشریح شد. از جمله گزارش برگزاری جلسات با وزیر راه و شهر سازی، مدیر عامل راه‌آهن و معاونان آن شرکت و همچنین اهم اقدامات در دست اجرای انجمن در سال ۱۳۹۴ تشریح شد.

در این جلسه افزایش ۵۰ درصدی حق عضویت سالانه شرکت‌ها و بودجه پیشنهادی ۴۹۵ میلیون تومانی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی با حد اکثر آرا از سوی اعضا به تصویب رسید. همچنین بعد از برگزاری انتخابات، حسین خطیبی و اصغر ضیایی به عنوان بازرسان اصلی و علی البدل با رای اعضا انتخاب شدند.



غراوی، ازبکستان، ترکمنستان، تاجیکستان و قزاقستان را مهمترین کشورهای مبدا و مقصد ترانزیت کالا دانست و اضافه کرد: انواع کود شیمیایی، پنبه، گوگرد، مهمترین اقلام کالاهای ترانزیت شده از خطوط ریلی ایران بوده است.

وی با اشاره به برخی ظرفیت‌های صادراتی کشورهای آسیای میانه از جمله صادرات ۱۰ میلیون تنی گندم در قزاقستان و ذخایر عظیم معدنی این کشور و نیز توان صادرات یک میلیون تنی پنبه در ازبکستان، تصریح کرد: خطوط ریلی جمهوری اسلامی توانمندی ترانزیت حداقل ۵۰ درصد ظرفیت صادراتی این کشورها را دارد.

عضو هیات مدیره راه آهن جمهوری اسلامی همچنین بایبان اینکه درآمد و ارزش ترانزیت هر تن کالای خارجی برابر با ۳ تن کالای داخلی است، یادآور شد: ظرفیت های ریلی راه آهن کشور فرصت خوبی برای کسب درآمد است.

غراوی با اشاره به راه اندازی راه آهن ایران - ترکمنستان، قزاقستان طی آذرماه ۹۳ با حضور روسای جمهور سه کشور بعنوان بخشی از کریدور شمال - جنوب کشور، گفت: این خط ریلی ظرفیت خوبی برای ترانزیت کالا از دو کشور همسایه است که باید با تعاملات تجاری از این ظرفیت به نحو احسن استفاده شود.

با حضور معاون اول رییس جمهور؛

قطار مسافری اینچه برون- گرگان- ساری راه اندازی شد

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ با حضور معاون اول رئیس جمهور، وزیر جهاد و کشاورزی، مدیرعامل راه آهن، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست، رئیس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، نمایندگان مجلس و جمعی از مقامات محلی راه اندازی شد.

این قطار در راستای رویکردهای کلی راه آهن در زمینه توسعه خطوط و سرویس‌های حومه‌ای ریلی مبنی بر ایجاد ظرفیت های کافی در حوزه زیر ساخت خطوط؛ ارتقای خطوط موجود به منظور سرویس دهی مناسب برای مسافران حومه‌ای؛ تامین ناوگان مناسب برای قطارهای حومه‌ای؛ توسعه ایستگاه های حومه ای با رویکرد تجاری سازی ایستگاهها و ایجاد اشتغال؛ به روز رسانی سیستمهای علائم و ارتباطات نظیر سیستم کنترل اتوماتیک قطار (ATC) و تراک بندی مسیرهای موجود به منظور افزایش ظرفیت خدمت رسانی و همچنین ایجاد یکپارچگی بین سیستم‌های حمل و نقل ریلی حومه ای و درون شهری راه اندازی شده است.

این خط آهن از شهر اوزن (Uzen) در قزاقستان تا قزل قایا در مرز قزاقستان و ترکمنستان و از آن

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ با حضور روسای جمهور سه کشور بعنوان بخشی از کریدور شمال - جنوب کشور، گفت: این خط ریلی ظرفیت خوبی برای ترانزیت کالا از دو کشور همسایه است که باید با تعاملات تجاری از این ظرفیت به نحو احسن استفاده شود.

از ابتدای سال جاری تا پایان تیرماه در مجموع ۴۵۲ هزار تن کالا توسط خطوط ریلی کشور به کشورهای آسیای میانه و حاشیه خلیج فارس جابه‌جا شده است.

وی با بیان این‌که ترانزیت کالا از طریق خطوط ریلی از برندهای مالی و محل های کسب درآمد راه آهن جمهوری اسلامی است، افزود: بطور میانگین حدود ۴۰ درصد درآمدهای راه آهن از ترانزیت کالا حاصل می‌شود. به گفته وی، راه آهن جمهوری اسلامی ایران از محل ترانزیت این مقدار کالا حدود ۶۹۰ میلیارد ریال درآمد بدست آورد.

این خط آهن از شهر اوزن (Uzen) در قزاقستان تا قزل قایا در مرز قزاقستان و ترکمنستان و از آن

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ با حضور روسای جمهور سه کشور بعنوان بخشی از کریدور شمال - جنوب کشور، گفت: این خط ریلی ظرفیت خوبی برای ترانزیت کالا از دو کشور همسایه است که باید با تعاملات تجاری از این ظرفیت به نحو احسن استفاده شود.

شرکت‌های عضو انجمن صنایع حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

 <p>ریل تراپر سبا مدیرعامل: محمد جواد فخاری تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴ نمابر: ۸۸۷۲۴۹۸۹</p>	 <p>راه آهن شرقی بنیاد تلفن: ۸۸۷۱۱۱۶۳-۹ نمابر: ۸۸۱۰۱۱۷۲</p>	 <p>حمل و نقل بین المللی وانبار ریل مدیرعامل: سیدعلی امیر تلفن: ۲۲۰۶۴۳۰۰ نمابر: ۲۲۰۶۴۳۰۱</p>	 <p>شرکت حمل و نقل ریلی رجاء RAJA RAIL TRANSPORTATION CO. حمل و نقل ریلی رجاء مدیرعامل: سیدحسن موسوی نژاد تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰ نمابر: ۸۸۸۳۴۳۴۰</p>	 <p>مهندسی ساختمان و تأسیسات راه آهن (بالاست) مدیرعامل: سیروس جعفری تلفن: ۸۸۹۵۵۸۵۱ نمابر: ۸۸۹۶۳۸۶۸</p>	 <p>آهن ریل کاران مدیرعامل: حسن منجزی پور تلفن: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹ نمابر: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹</p>	 <p>آسیا سیرارس مدیرعامل: منوچهر هادی تلفن: ۰۳۱-۳۶۵۰۵۰۲۶-۸ نمابر: ۰۳۱-۳۶۵۰۴۷۹۸</p>	 <p>ریل سیرکوثر مدیرعامل: محمد مهری تلفن: ۸۸۸۸۹۰۰۲۶ نمابر: ۸۸۶۶۰۹۱۳</p>	 <p>قطارهای مسافری و باری جویبار مدیرعامل: عباس فروتن تلفن: ۴۴۲۸۱۶۱۰ نمابر: ۴۴۲۸۱۶۱۳</p>	 <p>راه آهن حمل و نقل مدیرعامل: محمد رضا کامیاب تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰ نمابر: ۶۶۴۲۱۲۱۶</p>
 <p>راهوار نیرو آریا مدیرعامل: مسعود استاد عظیم تلفن: ۸۸۱۷۰۵۴۶ نمابر: ۸۸۷۴۸۳۱۱</p>	 <p>تجهیزات ناوگان ریلی البرز نیرو مدیرعامل: مجتبی لطفی تلفن: ۸۸۷۰۵۲۹۵ نمابر: ۸۸۵۵۲۸۹۸</p>	 <p>نورالرضا (اصفهان) مدیرعامل: احمد رضا صبری تلفن: ۸۸۰۰۹۳۵-۷ نمابر: ۸۸۹۰۹۷۷۵</p>	 <p>مهتاب سیرجم مدیرعامل: محسن یاوری تلفن: ۸۸۴۸۱۰۴۲ نمابر: ۸۸۴۸۱۰۴۲</p>	 <p>قطارهای مسافری هستیا مدیرعامل: محسن محمدعلی تلفن: ۵۵۱۲۴۹۴۳ نمابر: ۵۵۱۲۵۹۶۵</p>	 <p>توکا کشش مدیرعامل: احمد کریمی پور تلفن: ۰۳۱۳-۹۵۰۱۹۹۲۸-۹ فکس: ۰۳۱۳-۶۲۹۵۹۶۸</p>	 <p>توکا ریل مدیرعامل: بهرام پرورش تلفن: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۲ نمابر: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۵</p>	 <p>ترکیب حمل و نقل مدیرعامل: محمدجواد انتظاری تلفن: ۶۶۹۱۳۹۲۸ نمابر: ۶۶۹۱۳۹۲۴</p>	 <p>شرکت خدمات گاز پرسی ایران گاز مدیرعامل: حمیدرضا حدادی تلفن: ۸۸۹۰۰۱۴۱-۷ نمابر: ۸۸۹۰۴۰۵۳</p>	 <p>بهتاش سپاهان مدیرعامل: اصغر ضیایی تلفن: ۰۳۱۳-۶۶۹۲۰۶۵ نمابر: ۰۳۱۳-۶۶۹۴۹۹۴</p>
 <p>حمل و نقل بین المللی خوشنام راه مدیرعامل: سید محمود کمالی تلفن: ۸۸۵۲۳۹۹۵ نمابر: ۸۸۵۲۳۹۹۸</p>	 <p>حمل و نقل ریل گستران فیلدار مدیرعامل: علی محمد صادقی تلفن: ۸۸۵۱۴۰۶۵ نمابر: ۸۸۵۱۴۰۷۰</p>	 <p>پیروز حمل و نقل مدیرعامل: یوسف اسکندری تلفن: ۸۸۵۴۵۶۲۶ نمابر: ۸۸۵۴۵۶۲۸</p>	 <p>نماد ریل گستر مدیرعامل: مسعود زحمتکش تلفن: ۸۸۱۴۰۳۲۳-۴ نمابر: ۸۸۱۴۰۳۲۵</p>	 <p>ناوگان ریل الوند نیرو مدیرعامل: ابراهیم پاشنا تلفن: ۸۸۷۲۹۳۲۵ نمابر: ۸۸۷۰۵۱۶۷</p>	 <p>بیکران قشم مدیرعامل: مهرداد داودی تلفن: ۸۸۸۵۰۵۴۲ فکس: ۸۸۸۵۰۸۷۰</p>	 <p>حمل و نقل چندوجهی سایپالجستیک مدیرعامل: محمدعلی قادری تلفن: ۴۴۱۸۱۶۱۱ نمابر: ۴۴۵۲۷۸۰۳</p>	 <p>توسعه حمل و نقل بین المللی پارسیان مدیرعامل: ناصر بختیاری تلفن: ۸۸۳۰۸۶۹۶ نمابر: ۸۸۸۳۷۶۲۳</p>	 <p>حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی ج.ا.ا. مدیرعامل: ابوالقاسم پور تیموری تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰ نمابر: ۸۸۳۰۳۹۵۳</p>	 <p>حمل و نقل بین المللی کشتیرانی برادران مدیرعامل: مجید مجد پور تلفن: ۸۸۳۴۷۴۴۷ نمابر: ۸۸۳۰۳۳۴۱</p>
 <p>خدماتی بازرگانی نادر کاران فردا مدیرعامل: خانم نادیا خان نجوان تلفن: ۸۸۳۱۲۲۶۶ نمابر: ۸۸۳۱۲۲۶۷</p>	 <p>چرخ ریل راهبر مدیرعامل: حمید محمد ظاهری تلفن: ۵۵۱۲۵۰۸۲ نمابر: ۵۵۱۲۵۰۱۵</p>	 <p>تأمین تراپر سبز (صبا) مدیرعامل: سید مجید فاضلی تلفن: ۸۸۹۰۱۵۴۹ نمابر: ۸۸۹۰۹۶۴۶</p>	 <p>آهودشت غزال مدیرعامل: علی اکبر همتی آهونی تلفن: ۷۷۵۰۷۴۷۲ نمابر: ۷۷۵۰۷۴۷۲</p>	 <p>حمل و نقل بین المللی پاکان تراپر مدیرعامل: مهدی اسدپور منفرد تلفن: ۸۸۸۴۴۵۴۵ نمابر: ۸۸۸۲۹۳۳۵</p>	 <p>ریل ابریشم پارس مدیرعامل: میثم نقدی نژاد تلفن: ۸۸۳۲۴۳۳۴ نمابر: ۸۸۳۲۴۳۳۵</p>	 <p>ریل کاران ورسک مدیرعامل: ابراهیم نصیری دهقان تلفن: ۷۷۶۲۴۷۷۰ نمابر: ۷۷۶۴۵۶۸۹</p>	 <p>ریل تراپر فجر مدیرعامل: سید احمد مجتبیائی تلفن: ۸۸۷۹۷۸۵۶ نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹</p>	 <p>حمل و نقل ریلی راهوار کویر تلفن: ۸۸۹۶۹۶۷۲ نمابر: ۸۸۹۵۰۸۹۵</p>	
 <p>کمال نقش دانش (کمند) مدیرعامل: کمال الدین سخا تلفکس: ۵۵۸۱۸۸۵۲ صندوق پستی: ۱۶۷۶۵-۳۸۱۳</p>	 <p>سپیدار ریل ایرانیان مدیرعامل: یوسف رودگر تلفن: ۵۵۶۶۴۸۴۶ نمابر: ۵۵۶۶۴۸۴۶</p>	 <p>شهاب سیر غزال مدیرعامل: علیرضا نوری تلفکس: ۵۵۱۲۵۶۰۶</p>	 <p>سیمرغ آهنین مدیرعامل: محمود قیام تلفن: ۵۵۴۶۴۶۰۱ نمابر: ۵۵۶۶۸۵۴۱</p>	 <p>راهبر سیر سمنگان مدیرعامل: سیدحسین هاشمی تلفن: ۸۸۷۹۹۴۴۲ نمابر: ۸۸۸۸۹۰۲۶</p>	 <p>کاروان ریل گلستان مدیرعامل: رحمت الله عسکری تلفن: ۰۳۱۳-۶۲۰۴۰۶۶ نمابر: ۰۳۱۳-۶۲۰۴۰۶۶</p>	 <p>فولادریل جنوب مدیرعامل: حافظ نظری تلفن: ۸۸۰۴۹۳۰۰ نمابر: ۸۸۰۴۲۲۲۶</p>	 <p>سینا ریل پارس مدیرعامل: ابوالقاسم سعیدی تلفن: ۹-۸۸۰۱۸۹۸ نمابر: ۹-۸۸۰۱۸۹۸</p>	 <p>سمند ریل مدیرعامل: امیررضا طاهریان تلفن: ۴۴۱۸۰۱۹۵ نمابر: ۴۸۲۷۹۳۲۹</p>	

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



محمد رضا کامیاب
نائب رییس هیات مدیره



سیدسحسین
موسوی نژاد
رییس هیات مدیره



محمود قیام
عضو هیات مدیره



ابوالقاسم سعیدی
عضو هیات مدیره و خزانه دار



مجتبی لطفی
عضو علی البدل



عباس فروتن
عضو هیات مدیره



غلامحسین
عبداللهی سروی
دبیر انجمن



حسین
خطیبی
بازرس



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



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



راه آهن کشش
R.A.K
مدیرعامل:
طاہر افشار
تلفن: ۶۶۹۳۹۴۴۰
فکس: ۶۶۹۱۶۱۸۸



راهبران مشتاق یزد
مدیرعامل:
محمد میر جلیلی
تلفن: ۰۳۵۳-۸۲۶۲۹۰۱
۶۲۹۴۳۱۴
فکس: ۰۳۵۳-۶۲۴۴۴۴۲



سفیور ریل آسیا
مدیرعامل:
محمد خان احمدی
تلفن: ۸۸۸۶۳۱۵۵-۷
نمابر: ۸۸۳۱۳۰۴۳



فولاد ریل دنا
مدیرعامل:
علیرضا احتشامی
تلفن: ۸۸۵۳۹۵۶۱
نمابر: ۸۸۵۳۹۵۶۹



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

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

از آنجایی که امروزه امر تبلیغات برای کالیه 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 بعنوان هزینه تلفی نمی نمایند. بر آن شدیم تا در نشریه انجمن که با نام نمای حمل و نقل ریلی منتشر می گردد تعداد محدودی تبلیغات اخذ و آنها را در شمارگان نشریه چاپ کنیم. با توجه به اینکه نشریه انجمن تازه وارد عرصه مطبوعات گردیده و به نوعی جدید و نوین هست لذا به منظور امکان جذب مخاطبین و مشتریان بیشتر پیشنهاد می گردد تا در صورت تأیید مراتب، در هیئت مدیره انجمن هزینه های تبلیغات در نشریه با رعایت جمیع جهات و با نازلترین قیمت و به شرح ذیل از مشتریان دریافت گردد.

۱- چاپ یک صفحه ۲۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در پشت جلد نشریه (جلد پایی) با کاغذ گلاسه با طرح ارگه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۶/۸۰۰/۰۰۰ ریال

۲- چاپ یک صفحه ۲۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در دوم جلد با کاغذ گلاسه با طرح ارگه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۶/۴۰۰/۰۰۰ ریال

۳- چاپ یک صفحه ۲۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در سوم جلد با کاغذ گلاسه با طرح ارگه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۷/۰۰۰/۰۰۰ ریال

۴- چاپ یک صفحه ۲۴ تبلیغات بصورت یک رو و چهاررنگ در صفحات داخلی نشریه با کاغذ گلاسه و طرح ارگه شده از سوی متقاضی، ۹/۶۰۰/۰۰۰ ریال

۵- حضور در صفحات ویژه معرفی شرکت ها در کاتالوگ CM 3x5 برای هر نوبت ۲/۵۰۰/۰۰۰ ریال که بصورت اشتراک سالیانه و برای ۶ شماره بطور یکجا دریافت می گردد.

۶- چاپ آگهی یک دوم صفحه ۲/۸۰۰/۰۰۰ ریال و چاپ آگهی یک چهارم صفحه ۲/۴۰۰/۰۰۰ ریال هزینه طراحی یک صفحه ۳/۰۰۰/۰۰۰ ریال و هزینه طراحی یک دوم صفحه ۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال می باشد.