



ندای حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

انتشار: تیر ماه ۱۳۹۵ شماره ۲۳

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیر مسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

همکاران تحریریه:

پویا مهرابی، مجید بابایی، محمد نبی جوانمردی،

غلامحسین عبداللهی سروی، ناصر فرجی

طراح و گرافیک:

وحید وقفی‌محبی

آتلیه گرافیک:

آزاده ذرقانی

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: مهتاب

نشانی: تهران - خیابان توحید - خیابان غلامرضا

طوسی - پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کد پستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

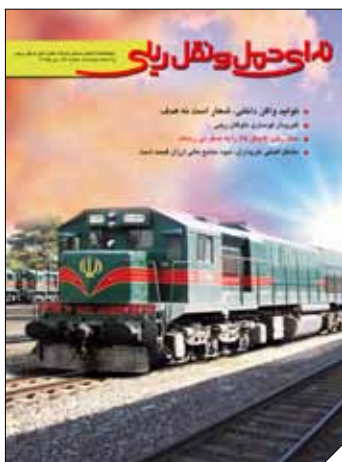
تلفن: ۰۲۱-۶۶۵۶۵۶۱۶ و ۰۲۱-۶۶۵۶۵۶۱۵

دورنگار: ۰۲۱-۶۶۵۹۴۷۴۷

وبگاه: www.rtcguild.com

رایانامه: info@rtcguild.com

۲	سرمقاله/ تولدی واگن داخلی، شعار است نه هدف
۴	رفع مشکلات در سایه همکاری دوسویه است
۵	گیرودار نوسازی ناوگان ریلی
۹	در کنار توسعه صنعت ریلی
۱۰	بلندپروازی ما را از واقعیت‌ها دور می‌کند
۱۴	یک بستر و ۲ رویا
۱۵	مشکل اصلی خریداران نبود منابع مالی ارزان قیمت است
۱۸	حمل ریلی، قاچاق کالا را به صفر می‌رساند
۱۹	حضور شرکت‌کنندگان خارجی، پرنگتر از عادت هر ساله ما
۲۱	قوانین یکسان ریلی ایران را هاب منطقه می‌کند
۲۱	حمل و نقل چندوجهی رونق اقتصادی می‌آورد
۲۲	گفت‌وگوی کوتاه با عباس نظری، مدیرکل دفتر امور بین‌الملل شرکت راه‌آهن
۲۳	ایران باید به‌هنگام حمل و نقلی منطقه تبدیل شود
۲۴	نیاز سالانه ۳۰ تا ۴۰ هزار تنی به ریل در کشور برای توسعه شبکه ریلی
۲۶	وصول مطالبات صد میلیارد تومانی چالش بزرگ بهتاش سپاهان
۳۰	کمبود واگن مسافری؛ مشکلی ملی
۳۳	نقش محوری ایران در کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب
۳۴	توسعه پایدار در ریل دمیده است
۳۵	رقابت دولت با بخش خصوصی مشکلی تاریخی
۳۷	توسعه پایدار در گرو صنعت هوایی است یا ریلی؟
۳۹	رقابت صنعت ریلی با هوایی در مسافت زیر ۵۰۰ کیلومتر
۴۴	تازه‌های ریلی
۴۶	فهرست اعضای انجمن



طرح روی جلد:
الهام ذرقانی

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 ترابر
(ناشر ماهنامه صنعت حمل و نقل و ماهنامه سفر)

سفارش تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۵۵



تولید واگن داخلی، شعار است نه هدف

غلامحسین عبداللہی سروی
دبیر انجمن

صورت گیرد. چرا شرکت‌های تولیدکننده واگن بدهی سنگینی دارند؟ علت معوقات بانکی آن‌ها چیست؟ بدهی آن‌ها به سازمان تامین اجتماعی چقدر است؟ بدهی معوقه حقوق و مزایای پرسنلی آن‌ها چقدر است و علت آن چیست؟ چه تعداد از پرسنل متخصص آن‌ها ترک خدمت کرده و چرا نمی‌توانند LC گشایش کنند و ضمانتنامه بانکی بگیرند و در نهایت تسهیلاتی که به واگن‌سازان داده شده چقدر است؟ پر واضح است وقتی کسی دنبال بررسی این پرسش‌ها نمی‌رود و مشکلات از تمامی زوایا بررسی نمی‌کند.

هرگز به مشکلات تولیدکنندگان واگن که نمی‌توانند با ظرفیت واقعی تولید کنند و قراردادهایشان با تاخیر زیاد اجرایی میشود واقف نمی‌شود آن‌ها مجبورند پیش‌پرداخت بگیرند و در شرایطی که توان فنی شرکت نسبت به ده سال گذشته کاهش یافته و نیروهای فنی و متخصص خود را از دست داده‌اند و قیمت تمام شده واگن بالاتر از قیمت خارجی برایشان تمام میشود و برای فروش واگن امکان فروش اقساطی ندارند، آیا انتظاری به جز زمین گیر شدن شرکت‌ها می‌رود.

در سال اقتصاد مقاومتی اقدام و عمل همه شعار حمایت از تولید داخل و ایجاد اشتغال را در تمامی جلسات و مصاحبه‌ها بیان می‌کنند ولی آن چه را که در صنعت حمل و نقل ریلی در حال حاضر شاهد هستیم حمایت از تولید داخلی و ایجاد اشتغال صرفاً یک شعار است نه هدف. بیش از ۲۰ سال است که تولیدکننده و خریدار در سایه این شعار روز به روز وضعیتشان بدتر شده است که الان شرمند مصرف‌کننده هستند. شعار حمایت از تولیدکننده داخلی و ایجاد اشتغال، شعار خوبی است. به شرطی که عمل نیز به دنبال داشته باشد. این مقوله در صنعت حمل و نقل ریلی فقط یک شعار بوده و خبری از عمل مشاهده نمی‌شود.

طبیعی است اولویت اول همه خریداران واگن خرید از تولیدکننده داخلی باشد چرا که عاشق ایجاد اشتغال در داخل کشور هستند لیکن به چه دلیل به این آرزو جامعه عمل پوشانده نمی‌شود؟ تعداد تولیدکننده واگن‌های باری و مسافری در کشور پنج الی شش شرکت بیشتر نیستند. بررسی کارشناسی مشکلات این چند شرکت کار سختی نبوده و هزینه سنگینی ندارد لازم است در موضوعات ذیل بررسی همه جانبه و کارشناسی



این شرایط چرا خبری از وزارت صنعت معدن تجارت برای بررسی و حل این مشکلات نیست. شاید اعتقاد این باشد که همه هزینه‌ها و مشکلات صنعت واگن سازی را باید خریداران خصوصی بپردازند و وظیفه وزارت صنعت معدن تجارت به خریداران واگذار شده است.

وقتی در کشور به سازندگان مسکن وام ساخت می‌دهند و سازندگان پس از ساخت، وام را به خریدار منتقل می‌کنند ولی در صنعت ریلی این رویه را قبول ندارند به بهانه این که ساختمان اموال غیرمنقول است و کامل به رهن می‌رود وقتی واگن از اموال غیرمنقول هم غیرمنقول تر است. چون ساختمان وقتی به رهن می‌رود در ید قدرت مالک است و بانک هیچ نقشی در تصرف آن ندارد. ولی واگن در تصرف دولت است وقتی در رهن قرار می‌گیرد و خیلی راحت تر از ملک در تصرف و رهن در می‌آید چون سیر آن در اختیار راه آهن است. در این شرایط متولیان صنعت نیامده اند مشکل تولید را با وام حل نمایند و پس از ساخت وام را به خریدار منتقل کنند. دولت از سرمایه‌گذاری در ناوگان ریلی منع شده است و باید سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی انجام شود.

اصل سرمایه‌گذاری سوددهی آن است سرمایه‌گذاری دستوری نیست هیچ سرمایه‌گذاری دستوری رونق نیافته است.

خریدار واگن دوست دارد از داخل خرید و ایجاد اشتغال کند ولی وقتی تولیدکنندگان خارجی امتیازاتی شامل: ساخت واگن بدون پیش‌پرداخت و به صورت اقساط حداقل پنج ساله که پس از تحویل واگن و دوره تنفس شش ماهه اقساط را می‌گیرد و سود تسهیلات آن‌ها کمتر از ده درصد و برای تحویل واگن کمتر از یکسال تضمین می‌دهد و قیمت تمام شده واگن از داخل ارزانتر است.

اگر شما سرمایه‌گذار باشید خرید داخل برایتان اولویت دارد یا خارج؟

-وقتی متولی صنعت اصلاً به این امتیازات توجه ندارد و اعلام می‌کند خریداران از این موقعیت ایجاد شده استفاده نکنند. مشکلات تولیدکننده را حل نمی‌کند پس حمایت از تولیدکننده داخلی یک شعار است؟

-وقتی در کشور کسی دنبال نوسازی ناوگان فرسوده ریلی نیست و به اندازه یکسدم نوسازی ناوگان جاده‌ای چاره‌اندیشی برای از رده خارج کردن ناوگان فرسوده ریلی نکرده‌اند.

نتیجه آن چه شده است هم تولیدکننده و خریدار روز به روز وضعیتشان بدتر شده است و ضرر اصلی متوجه مصرف‌کننده خواهد بود. چون باید از ناوگان فرسوده ریلی استفاده کند و روز به روز خدمات دهی به آن‌ها پایین بیاید و ناوگان ریلی را با ناوگان جاده‌ای مقایسه کند و ناوگان جاده‌ای را با همه خطراتش انتخاب نماید و همچنان حسرت سوار شدن به واگن‌های نو را بخورد.

رفع مشکلات در سایه همکاری دو سویه است

حمید صدیق پور
مدیر مسنول

با نگاهی به اهداف انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته در می‌یابیم که عمده هدف از شکل‌گیری آن، هماهنگی جمعی به منظور تامین حقوق مشروع و قانونی حرفه حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته و تلاش برای افزایش سهم حمل و نقل ریلی از کل حمل و نقل کشور و پویایی در سرمایه‌گذاری در این بخش بوده است. طبیعی است که تحقق این موضوع با دامنه بسیار گسترده موجود به یک همکاری و تعامل دو طرفه نیاز دارد. در حال حاضر با وجود تلاش‌های فراوانی که اعضا و هیات مدیره انجمن صنفی و کارگروه‌های متشکله، طی دوره‌های مسئولیت هیات مدیره در سال‌های گذشته تا کنون در جهت پیگیری مسائل مبتلا به بخش به‌ویژه مشکلات عدیده شرکت‌های حمل و نقل ریلی با راه‌آهن به عنوان نهاد حاکمیتی، ناظر و سیاست‌گذار به عمل آورده، لیکن هنوز موارد بسیاری از مشکلات در زمینه‌های مختلف لاینحل باقی مانده که نیاز به پیگیری و تلاش مضاعف دارد. این تلاش و پیگیری جز در سایه همکاری متقابل بین اعضای صنف با هیات مدیره برگزیده و کارگروه‌های متشکله تحقق نخواهد یافت. زیرا عدم ارتباط مستمر بین اعضا و انجمن و عدم آگاهی از دیدگاه‌های طرفین و مسائل جاری مبتلا به، نه تنها مشکلی از مشکلات را رفع نخواهد کرد بلکه با انتظارات نهفته و معضلات برجا مانده، در جهت ارایه خدمات مطلوب‌تر گره گشایی حاصل نخواهد شد. انجمن به مثابه خانه اعضا تلقی می‌شود و «مجله ندای حمل و نقل ریلی» به عنوان رسانه ارتباطی می‌تواند «زبانی گویا» و «بازویی قدرتمند» برای طرح مسائل و دیدگاه‌ها و گشایش در جهت رفع معضلات مبتلا به بخش باشد. انتظار داریم اعضای محترم با ارتباط و حضور مستمر خود در حوزه و فضای مجله، رفع مشکلات و تنگناها را تسریع کنند.

روسا و دبیران کارگروه‌های تخصصی برای دوره جدید تعیین شدند

- بر اساس یکصد و نودمین جلسه هیئت مدیره انجمن، روسا و دبیران جدید کارگروه‌های تخصصی انجمن توسط اعضاء هیئت مدیره تعیین و ابلاغ آنها از سوی رئیس هیئت مدیره صادر گردید.
۱. آقای سید هرمز قطبی رئیس کارگروه تخصصی واگن‌های لبه کوتاه - آقای عزیزاله غفاری: دبیر کارگروه
 ۲. آقای ابوالقاسم سعیدی رئیس کارگروه تخصصی واگن‌های مخزن‌دار - آقای سید رضا هاشمی: دبیر کارگروه
 ۳. آقای احمد استاد حسین رئیس کارگروه تخصصی واگن‌های مسافری - آقای محمد جواد انتظاری: رئیس کارگروه تخصصی واگن‌های لبه بلند - آقای محمدرضا ارسی: دبیر کارگروه
 ۴. آقای سید هرمز قطبی رئیس کارگروه تخصصی واگن‌های فنی - آقای سید محمد جواد طاهری: رئیس کارگروه تخصصی لکوموتیو - آقای مسعود استاد عظیم: دبیر کارگروه
 ۵. آقای محمود قیام رئیس کارگروه تخصصی راهبران قطارهای مسافری - آقای کمال الدین سخا: دبیر کارگروه
 ۶. آقای جواد طاهری: رئیس کارگروه تخصصی لکوموتیو - آقای مسعود استاد عظیم: دبیر کارگروه
 ۷. آقای کمال الدین سخا: دبیر کارگروه
 ۸. آقای سید رضا هاشمی: دبیر کارگروه
 ۹. آقای احمد استاد حسین: رئیس کارگروه تخصصی واگن‌های مسافری - آقای محمد جواد انتظاری: رئیس کارگروه تخصصی واگن‌های لبه بلند - آقای محمدرضا ارسی: دبیر کارگروه
 ۱۰. آقای سید هرمز قطبی: رئیس کارگروه تخصصی واگن‌های فنی - آقای سید محمد جواد طاهری: رئیس کارگروه تخصصی لکوموتیو - آقای مسعود استاد عظیم: دبیر کارگروه



گیرودار نو سازی ناوگان ریلی

پویا مهرایی

رشد این صنعت را می‌گیرد و ناوگان باری و مسافری کشور که اکنون زمان توسعه آن است، فرصت را از دست می‌دهد. این بخش معتقد است تکنولوژی واگن‌سازان داخلی، قدیمی؛ قیمت‌ها بالاتر و مدت زمان تحویل بسیار طولانی است و هیچ توجیه اقتصادی وجود ندارد. از سوی دیگر مدیران بخش دولتی اما معتقدند خصوصی‌ها باید واقع بینانه‌تر به توان صنعت کشور نگاه کنند. به اعتقاد دولتمردان مسیر پیش رو به توسعه صنعت ریلی کشور می‌انجامد و ضمن ایجاد اشتغال، رونق اقتصادی در پی دارد.

چند سالی است موضوع ممنوعیت صدور مجوز واردات واگن در کشور مطرح است، مجوزی که در سال‌های سخت به برخی از فعالان بخش خصوصی اعطا شد و بسیاری نیز از واردات واگن، قطار و لکوموتیو بازماندند. حالا اما با رفع تحریم‌ها و امید به رونق گرفتن کسب و کار در کشور، بخش خصوصی فعال در صنعت ریلی به دنبال توسعه فعالیت خود و افزایش قطارهای باری و مسافری در ناوگان است. از یک سو فعالان بخش خصوصی بر این باورند که دولت با اتخاذ استراتژی کاهش یا ممنوعیت واردات واگن و لکوموتیو جلوی

واگن از خارج از کشور خرید و وارد کشور شود اما سازمان بازرسی این قرارداد را لغو کرد و جلوی خرید و

را لغو کرد. رییس سازمان بازرسی کل کشور در این خصوص گفت که قرار بود طی معامله‌ای ۵۰۰ دستگاه

بحث و جدل زمانی شدیدتر شد که سازمان بازرسی کل کشور قرارداد واردات ۵۰۰ دستگاه واگن خارجی



معظم انقلاب اسلامی، دستگاه‌ها و وزارتخانه‌ها حق ندارند در جاهایی که تولید داخل داریم، از خارج از کشور خرید کنند.

به نظر می‌رسد پس از بهبود نسبی اوضاع اقتصادی کشور و باز شدن دست شرکت‌های حمل و نقل ریلی در افزایش گزینه‌های خرید واگن در بازارهای بین‌المللی، بسیاری از این شرکت‌ها نسبت به خرید واگن‌های جدید از طرف اروپایی‌ها و یا طرف‌های آسیایی اقدام کردند. موضوعی که نه به مذاق تولیدکنندگان واگن‌های داخلی خوش آمد و نه وزیر صنعت، معدن و تجارت اجازه گسترش این

مالی و یا ترخیص نشدن کالاهای اساسی از گمرک از اصلی‌ترین عوامل آن بوده است. در کنار آن دغدغه کیفیت نیز به عنوان یکی از عمده‌ترین مسائل این حوزه مطرح است، موضوعی که هرچند نمی‌توان در آن بالا بودن کیفیت برخی از واگن‌های خارجی را نادیده گرفت، اما براساس ادعای واگن‌سازان داخلی امکان تضمین کیفی کالاهای ساخت داخل وجود دارد.

یکی دیگر از مسائلی که باعث شده بعضاً در رقابت میان داخلی‌ها و خارجی‌ها، طرف‌های خارجی توان رقابت بالاتر داشته باشند،

واگن مسافری تولید شده و این توان صنعت ساخت ایران را نشان می‌دهد. رعایت استاندارد در تولید واگن نیاز این صنعت است اما متأسفانه به دلایل ذکر شده، ساخت داخل امکان‌پذیر نیست. به این نیاز را در حوزه صنعت ریلی ندارد.

در حال حاضر بخش ریلی در رقابت با بخش حمل و نقل جاده‌ای بسیار عقب و شکست خورده است، چراکه هزینه سوخت در کشور پایین است و مزیت رقابتی در حوزه ریلی وجود ندارد. از سوی دیگر هزینه‌های بخش خصوصی فعال در حوزه ریلی بالا است. دولت اگر به دنبال

خصوصی و نیز صاحب‌نظران دولتی در مورد خرید واگن و لکوموتیو از خارج و یا تولید داخل آشنا می‌شوید.

واگن سازان داخلی از بسیاری از واگن سازان خارجی بالاتر هستند

معاون ناوگان راه آهن جمهوری اسلامی ایران گفت: قرار بود شرکت‌های خصوصی ریلی بعد از تاسیس، تولیدات واگن سازان داخلی را خریداری کنند.

بابک احمدی با بیان این که مشکل ما در این بخش از زمانی شروع شد که بانک‌ها سیستم انقباضی را در پیش



حرکات را خواهد داد. این دغدغه‌ها در حالی مطرح شد که واگن‌سازان داخلی در طول سال‌های گذشته با چند مشکل و یا انتقاد روبه‌رو بوده‌اند. شرکت‌های حمل و نقل ریلی می‌گویند قراردادهای بسته شده با بعضی از واگن‌سازان داخلی با تاخیرات طولانی مدت همراه بوده و افزایش هزینه‌های این شرکت‌ها را در پی داشته است. مساله‌ای که به اعتقاد واگن‌سازها بخش قابل توجهی از این تاخیرها خارج از اراده و اختیار آن‌ها بوده و مسائلی همچون دیر رسیدن منابع

امکان دریافت فاینانس است که در صورت ارایه برخی تجهیزات جدید به واگن‌سازان داخلی می‌توان این موضوع کیفیت را نیز تا حدی جبران کرد، اما در هر صورت هزینه تمام شده بالاتر می‌رود.

دولت باید با توان سنجی در بخش صنعت و بانک، قوانین کشور را به گونه‌ای تدوین کند که تعادل در حوزه سیاست‌گذاری‌ها برقرار شود، متأسفانه در ۱۵ سال گذشته کمتر از صد واگن مسافری به ناوگان کشور اضافه شده است و طی ۲۵ سال گذشته حدود ۴۰۰

حمایت از صنعت ریلی داخلی است باید متقابلاً از بخش خصوصی نیز با پشتیبانی و ارایه تسهیلات مالی حمایت کند و با این حمایت از بخش خصوصی بخواهد تا از تولیدات داخل خرید کنند. نمی‌توان توسعه حمل و نقل ریلی در کشور را فقط با اتکا به توان ساخت داخل محقق کرد، بر این اساس دولت باید در سیاست‌های خود اصلاحاتی را انجام دهد و هم جانب بخش خصوصی فعال در این حوزه را رعایت کند هم به فکر صنعتگر داخلی باشد. در این جا با دیدگاه‌های چند نفر از فعالان بخش

گرفتند، بیان کرد: سه سال پیش به این نتیجه رسیدیم که بحث تقاضا و حمایت‌های بانکی را ساماندهی کنیم. وی با تأکید بر این که واگن سازان داخلی از بسیاری واگن سازان خارجی بالاتر هستند، گفت: برای اقتصادی کردن سرمایه‌گذاری در راه آهن افق و هدفی تعریف شد که بر اساس آن برنامه کلانی در راه آهن نوشته شد. مطابق این هدف گذاری باید حمل بار از ۲۴ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تن- کیلومتر به ۹۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تن- کیلومتر در سال ۱۴۰۰ افزایش یابد. در بخش مسافری هم همین

۶۷ قانون الحاق قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت را از دیگر حمایت‌های راه آهن از سرمایه گذاران حوزه ریلی کشور اعلام کرد.

خرید واگن از خارج به زبان صنعت ریلی است

مدیرعامل شرکت واگن سازی پارس معتقد است که کمبود نقدینگی شرکت‌های ریلی و نبود سفارش سبب شده است کارخانه واگن سازی پارس هم اکنون با ۲۵ درصد ظرفیت خود کار کند.

محمدرضا مختاری مدیرعامل شرکت واگن سازی پارس گفت: در حال حاضر این شرکت قرارداد ساخت ۵۰ واگن مسافری و ۶۰۰ واگن باری را با چهار شرکت ترابری ریل سبب، شرکت ریل توسعه، راه آهن شرقی بنیاد و فولاد خوزستان به مبلغ دو هزار ۵۰۰ میلیارد ریال منعقد کرده است.

با این حال، زمان تحویل این واگن‌ها به وضعیت نقدینگی و پرداختی شرکت‌های یاد شده بستگی دارد و تامین منابع مالی مورد نیاز این قرارداد توسط خریداران سبب تحویل به موقع واگن‌های سفارشی به آن‌ها خواهد شد.

مختاری به ورود واگن‌های دست دوم خارجی به کشور اشاره کرد و گفت: هرچند واگن سازی پارس یکی از تولیدکنندگان واگن‌های باری، مسافری و لکوموتیو در منطقه است اما این شرکت با ورود واگن‌های دست دوم خارجی هم اکنون در حال بازسازی بخشی از این واگن‌ها برای شرکت‌های ریلی است.

مدیرعامل شرکت واگن سازی پارس معتقد است که این شرکت ظرفیت تولید یک هزار واگن باری، صد واگن مسافری، ۷۰ واگن مترو و ۴۰ لکوموتیو را در سال دارد و شرکت‌های ریلی با کمبود نقدینگی مواجه هستند و به همین دلیل ۷۵ درصد ظرفیت شرکت واگن سازی پارس خالی مانده است. وی با اشاره به میزان خود کفایی

بحث و جدل زمانی شدیدتر

شد که سازمان بازرسی کل

کشور قرارداد واردات ۵۰۰

دستگاه واگن خارجی را لغو

کرد. رییس سازمان بازرسی

کل کشور در این خصوص

گفت که قرار بود طی

معامله‌ای ۵۰۰ دستگاه واگن

از خارج از کشور خریداری

و وارد کشور شود اما

سازمان بازرسی این قرارداد

را لغو کرد و جلوی خرید و

واردات واگن‌ها را گرفت



کوثر طی سه سال ساخته خواهد شد، افزود: چنانچه بخش خصوصی نتواند اقساط خود را پرداخت کند، راه آهن واگن‌ها را به شرکت دیگری واگذار می‌کند.

وی از برگزاری مناقصه ساخت ۲۵۰ دستگاه واگن مسافری در دو بسته خبر داد و گفت: به دنبال ایجاد تمرکز در بین واگن سازان داخلی هستیم تا بتوانیم زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی را توسعه دهیم. به این منظور کاهش هزینه‌های دوران بهره برداری، کاهش هزینه‌های مالی، افزایش درآمد را در دوران بهره برداری و اقتصادی کردن سرمایه گذاری را مد نظر قرار دادیم.

تضمین سیر روزانه

۱۲۰۰ کیلومتر برای

سرمایه گذاری‌های جدید

احمدی تضمین سیر روزانه ۱۲۰۰ کیلومتر برای ۹۰ درصد سالن‌های مسافری فعال بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری‌های جدید، همچنین تضمین سیر روزانه ۱۲۰۰ کیلومتر برای ۹۰ درصد قطارهای خودکشی فعال بخش خصوصی در سرمایه گذاری‌های جدید و تضمین ریسک ناشی از نوسانات نرخ ارز مازاد بر ۱۰ درصد سالانه با استناد به ماده

واگن نو را با واگن سازان داخلی امضا نکرده هنوز مجوز سیر واگن‌های بازسازی شده دست دوم را به آن‌ها نداده‌ایم.

متوسط سن واگن‌های کشور ۳۰ سال است و واردات واگن‌های دست دوم متوسط سن ناوگان ریلی را در کشور کاهش می‌دهد. تا شش ماه گذشته واگن‌های ۶۰ تا ۶۵ ساله در شبکه ریلی کشور سیر می‌کردند، که به آن‌ها اجازه سیر نمی‌دهیم. همچنین از اول آذرماه ۱۳۹۵ اجازه سیر به واگن‌های ۴۵ ساله را نمی‌دهیم مگر این که بازسازی سطح ۲ روی آن‌ها صورت بگیرد که در این صورت می‌توانند به مدت ۱۰ سال از آن استفاده کنند.

احمدی با بیان این که ۵۰ دستگاه لکوموتیو تولید واگن پارس به همین روش به مناقصه گذاشته شده که مراحل پایانی خود را پشت سر می‌گذارد، گفت: در حال حاضر برای حدود ده هزار دستگاه واگن باری، هزار واگن مسافری و ۲۰۰ لکوموتیو تقاضای سرمایه‌گذاری داریم اما متأسفانه سیستم بانکی هنوز روی خوشی به این موضوع نشان نداده است.

وی با تاکید بر این که بزرگ‌ترین حلقه مفقوده در سرمایه گذاری بخش ریلی تامین مالی است، گفت: یا باید شرکت‌های لیزینگ تخصصی در کشور ایجاد شود یا به دنبال سرمایه گذار خارجی برویم.

توافق با روس‌ها برای ساخت

۵۰۰ واگن در ایران

وی از توافق با بیمه صادرات روسیه برای تولید واگن در داخل خبر داد و گفت که در حال مذاکره با کشورهای دیگر نیز هستیم، در فاز اول ۵۰۰ واگن باری در واگن‌سازی داخلی تولید می‌شود و تامین مالی کل پروژه را صندوق ضمانت صادرات روسیه بر عهده گرفته است.

احمدی با بیان این که این واگن‌ها توسط سه واگن ساز داخلی واگن پارس، فولاد درخشان و واگن سازی

است اما شیب آن ملایم‌تر است و از ۲۶ میلیون و سیصد هزار نفر به ۴۵ میلیون و ۵۰۰ هزار نفر در سال ۱۴۰۰ افزایش یابد.

برای تحقق این هدف در حمل بار باید ۲۸ هزار واگن به ناوگان اضافه شود که هم اکنون حدود ۲۲ هزار واگن باری در شبکه ریلی داریم. علاوه بر این باید ۱۰۸۰ لکوموتیو نیز تامین بشود.

وی با اشاره به این که در بخش مسافری باید ۱۵۵۸ دستگاه واگن تامین شود، افزود: ۲۰ هزار میلیارد تومان از ۳۵ هزار میلیارد تومان مورد نیاز برای تحقق اهداف سال ۱۴۰۰ را به عهده بخش خصوصی گذاشتیم و ۱۵ هزار میلیارد تومان دیگر را برعهده راه آهن قرار دادیم.

وی با تاکید بر این که در سه سال اخیر برای واردات واگن دست دوم مجوز جدیدی نداده ایم و تمام مجوزها مربوط به دولت قبل است، اظهار کرد: بر اساس دستورالعمل وزارت راه شرکت‌های حمل و نقل ریلی باید واگن دست دوم با عمر پایین‌تر از ۲۵ سال وارد و آن‌ها را کاملاً در داخل کشور بازسازی کنند، ضمن آن که به همان اندازه واگن نو باید خریداری کنند.

وی با تاکید بر این که چهار شرکت ریل ترابری صبا، ریل پرداز نوافرین، ریل سیر کوثر و جوپار اقدام به واردات واگن دست دوم کرده اند، یادآور شد: شرکت ریل ترابری صبا با عقد قرارداد خرید واگن نو با واگن پارس اجازه سیر واگن‌های دست دوم را دریافت کرد، همچنین ریل سیر کوثر پس از امضای قرارداد با واگن پارس و واریز پیش پرداخت مجوز سیر واگن‌های دست دوم را گرفت.

احمدی با بیان این که شرکت ریل پرداز نوافرین هم پس از امضای قرارداد با مجتمع شهید کلاهدوز مجوز سیر را دریافت کرده است، گفت: تنها شرکت جوپار ۵۰ دستگاه واگن را وارد کرده و بازسازی آن‌ها را انجام داده اما با توجه به این که با گذشت شش ماه هنوز قرارداد خرید



واگن هم به طور کامل مستقل نیستیم که البته دلیلش این است که سرمایه‌گذاری در بخش ریلی صورت نگرفته است به همین دلیل بخش تولید داخل هم نگرانی دارد.

به هر حال با توجه به مقررات، اگر شرکت‌های بهره‌بردار قصد خرید هر نوع واگن را داشته باشند، باید بخشی از آن حتماً ساخت داخل بوده و از ظرفیت‌های داخلی استفاده شود.

باید همه متحداً قول شویم که به سمت توسعه و تامین ناوگان ریلی نو گام برداریم که این امر به ارتقا بهره‌وری واگن‌سازهای داخلی هم می‌انجامد.

اگر بخواهیم واگن خریداری کنیم حتماً یکی از انتخاب‌های ما، تسهیلات صندوق توسعه ملی خواهد بود که در این باره وعده‌هایی هم به ما داده شده است. اگر ناوگان نو خریداری شود ظرفیت کارخانجات داخلی نیز تکمیل خواهد شد، البته باید بررسی شود که سود تسهیلات صندوق توسعه ملی ارزانتر است یا فاینانس‌های خارجی که ارابه می‌شود.

انبوه برسیم. وی در خصوص عملکرد شرکت احیا صنعت ادوات واگن سازی پارس نیز گفت: این شرکت خدمات پس از فروش، تاکنون موفق به انجام تعمیرات یک هزار و ۵۰۰ واگن در کشور شده است و ماهیانه چهار هزار واگن را در کشور بازبینی می‌کند.

گفت و گویی کوتاه با مدیرعامل رجا در خصوص مسائل مربوط به ممنوعیت خرید واگن خارجی

سید حسن موسوی‌نژاد درباره خرید بیش از اندازه واگن‌های دسته دوم خارجی توسط شرکت‌های بهره‌بردار و نگرانی واگن‌سازهای داخلی گفت، معتقدم که طبق قاعده باید واگن نو توسط شرکت‌های بهره‌بردار استفاده شود تا از تولید داخل نهایت استفاده را داشته باشیم.

البته می‌توان با همکاری تولیدکنندگان خارجی، واگن نو در داخل کشور ساخت، یعنی همان طور که در خودروسازی به هیچ عنوان مستقل نیستیم امروز در ساخت

هم اکنون در حال مذاکره با مسئولان راه آهن لهستان برای خرید ۸۰۰ دستگاه بوژی واگن‌های مسافری است و درصدم در صورت توافق نهایی در طول ۱۲ تا ۱۸ ماه ۸۰۰ واگن باری را برای کشور عراق بازسازی کنیم.

مختاری افزود: فعالیت شرکت‌های ریلی در شبکه حمل‌ونقل ریلی کشور نیازمند سرمایه زیاد است و دولت برای توانمندسازی شرکت‌های ریلی باید با حمایت‌های همه‌جانبه زمینه‌های لازم را برای استفاده از منابع صندوق توسعه ملی و تسهیلات ارزاقیمت فراهم کند و در این خصوص پیشنهادهایی به وزارتخانه‌های راه و شهرسازی و صنعت، معدن و تجارت ارائه شده است.

وی با اشاره به افزایش سرعت قطارهای مسافری در بسیاری از کشورهای جهان گفت: واگن سازی پارس برای نخستین بار تولید واگن با سرعت ۲۰۰ کیلومتر در ساعت را طراحی و نمونه آن را تولید کرده و هم اکنون در حال انجام آزمایش‌های مورد نیاز است تا به مرحله تولید

شرکت واگن سازی پارس در تولید واگن‌های مورد نیاز کشور گفت: واگن سازی پارس هم اکنون در تولید واگن‌های مسافری بین ۶۵ تا ۷۰ درصد، در واگن‌های باری بین ۸۰ تا ۹۰ درصد و در تولید لکوموتیو نیز به ۴۰ درصد خودکفایی رسیده است و چون تولید برخی از تجهیزات در کشور صرفه اقتصادی ندارد، لذا واگن سازی پارس این تجهیزات را از خارج وارد می‌کند.

مختاری در خصوص صادرات انواع واگن به کشورهای خارجی نیز تصریح کرد: واگن سازی پارس تاکنون ۵۵۰ دستگاه انواع واگن به کوبا، دو هزار واگن باری به سوریه، ۳۰۰ دستگاه واگن باری به سودان، ۶۶ واگن مسافری به بنگلادش و ۱۶۰ دستگاه بوژی واگن مسافری به چین صادر کرده و هم اکنون دولت بنگلادش در حال مذاکره با وزارت امور اقتصادی و دارایی کشورمان برای خرید ۲۰۰ تا ۴۰۰ واگن مسافری با انجام ترک مناقصه از واگن سازی پارس است.

به گفته وی، واگن سازی پارس





اولویت با توسعه حمل و نقل ریلی است در کنار توسعه صنعت ریلی

متقابلا در موقعیت فعلی که بخش ریلی کشور نیازمند توسعه قابل توجهی در ظرفیت ناوگان است سیاست‌هایی نظیر محدود نمودن واردات واگن نو و دست دوم نه تنها از رشد بخش ریلی جلوگیری خواهد کرد بلکه تجربه سالیان اخیر نشان داده است سیاست‌هایی که بدون در نظر گرفتن ساز و کارهای بازار و صرفا به منظور حمایت یک جانبه از یک بخش خاص اعمال می‌شود نه تنها موجبات تقویت آن بخش را فراهم نمی‌کند بلکه با دور شدن از فضای رقابتی به مرور شاهد کاهش کیفیت و افت سایر توانمندی‌های آن حوزه نیز خواهیم بود همانند آن چه که در صنعت خودرو کشور سالهاست با آن مواجه هستیم. بدین ترتیب بایستی شرایطی مهیا شود که در ابتدا صنعت داخلی تولید ناوگان ریلی با بهره‌گیری از بسته‌های تشویقی دولت بتواند ضمن بهبود زیرساخت‌های فنی خود محصولاتی متناسب با انتظارات مشتریان تولید کند و دوم آن که شرکت‌های حمل و نقل ریلی صرفا براساس جذابیت بسته‌های تشویقی به خرید ناوگان از تولیدکنندگان داخلی ترغیب شوند و نه با محدود شدن واردات ناوگان ریلی و بستن بازار بر روی رقبا خارجی.

به نظر می‌رسد مشکلاتی که تولیدکنندگان داخلی ناوگان ریلی با آن روبرو هستند صرفا از جنس مالی و اقتصادی نبوده بلکه جدا از نیاز به بهره‌مندی از بسته‌های تشویقی دولت، نیازمند نوعی خانه تکانی صنعتی، نوسازی ساختارهای تولید، استفاده از تکنولوژی روز در طراحی و تولید و البته بررسی امکان مشارکت و تجمیع چند شرکت در یک ساختار جدید می‌باشند. تا هنگامی که این اصلاحات ساختاری در بدنه صنایع واگن‌سازی صورت نگیرد همچنان در برهمن پاشنه خواهد چرخید و نمی‌توان انتظار داشت که تولیدکنندگان داخلی نقش عمده‌ای در تامین نیاز شرکت‌های حمل و نقل ریلی برعهده گیرند و در نتیجه عمده سفارشات ناوگان از طریق تولیدکنندگان خارجی محقق خواهد شد.

به نظر می‌رسد مشکلاتی که تولیدکنندگان داخلی ناوگان ریلی با آن روبرو هستند صرفا از جنس مالی و اقتصادی نبوده بلکه جدا از نیاز به بهره‌مندی از بسته‌های تشویقی دولت، نیازمند نوعی خانه تکانی صنعتی، نوسازی ساختارهای تولید، استفاده از تکنولوژی روز در طراحی و تولید و البته بررسی امکان مشارکت و تجمیع چند شرکت در یک ساختار جدید می‌باشند. تا هنگامی که این اصلاحات ساختاری در بدنه صنایع واگن‌سازی صورت نگیرد همچنان در برهمن پاشنه خواهد چرخید و نمی‌توان انتظار داشت که تولیدکنندگان داخلی نقش عمده‌ای در تامین نیاز شرکت‌های حمل و نقل ریلی برعهده گیرند و در نتیجه عمده سفارشات ناوگان از طریق تولیدکنندگان خارجی محقق خواهد شد.

مجید بابایی
کارشناس حمل و نقل ریلی و دانشجوی دکتری مدیریت تکنولوژی

باری و مسافری در داخل کشور سابقه نسبتا طولانی دارد و از این حیث هر چند پراکنده اما دارای توانمندی قابل توجهی است و چندین شرکت سازنده واگن طی دهه‌های اخیر بخش عمده‌ای از نیاز بازار داخلی را تامین کرده‌اند. اما در مقابل دو بخش از انتظارات متقاضیان از تولیدکننده داخلی تقریبا بدون پاسخ باقیمانده است، اول این که برای تحقق اهداف سند چشم انداز نیازمند به کارگیری تعداد زیادی ناوگان ریلی جدید است که فراتر از ظرفیت اسمی و عملیاتی تولیدکنندگان داخلی است. دوم این که مشتریان ناوگان ریلی که شرکت‌های حمل و نقل ریلی باری و مسافری هستند تامین ناوگان ریلی مورد نیاز خود را متناسب با مدل‌های کسب و کار بنگاه اقتصادی مد نظر دارند و لذا شاخص‌هایی نظیر قیمت تمام شده محصولات، کیفیت، دوره تحویل دهی و نحوه فاینانس مالی تامین سرمایه برای آنان حائز اهمیت است. اما در مقابل تولیدکنندگان داخلی ناوگان ریلی نیز با چالش‌هایی نظیر هزینه‌های بالای تولید، کمبود سرمایه در گردش، عدم استفاده مطلوب از مشارکت‌های فناورانه با شرکای خارجی و در نتیجه سطح رقابت پذیری پایین روبرو هستند. در چنین شرایطی انتظار می‌رود دولت در سیاست‌های حمایتی خود از بخش صنعت با ارایه بسته‌های تشویقی به تولیدکنندگان ناوگان ریلی از یک سو و شرکت‌های حمل و نقل ریلی از سوی دیگر این امکان را فراهم کند تا هرگونه سرمایه‌گذاری توسط شرکت‌های حمل و نقل ریلی در خصوص تامین ناوگان از تولیدکنندگان داخلی در مقایسه با منابع خارجی از توجیه اقتصادی لازم برخوردار شود.



بابایی:

آن چه که از حیث میزان جابه‌جایی بار و مسافر در عمل مشاهده می‌شود دارای فاصله معناداری با اهداف تعیین شده در سند چشم انداز و سایر اسناد بالا دستی صنعت ریلی است. تحقق این اهداف در گرو بهبود دو شاخص اصلی است، توسعه ظرفیت شبکه خطوط ریلی و ارتقا ظرفیت ناوگان ریلی. به نظر می‌رسد دولت در خصوص توسعه و ارتقا شبکه خطوط ریلی کشور نسبتا با برنامه‌تر عمل کرده و از این حیث امیدواری بسیاری وجود دارد. اما در خصوص ارتقا ظرفیت ناوگان ریلی نظر به این که متولی این امر بخش خصوصی و شرکت‌های حمل و نقل ریلی است، ولی به دلیل وجود مشکلات ساختاری پیش روی فعالان بخش خصوصی، موجب شده تا این بخش نتواند از فرایند توسعه به شکلی مطلوب بهره‌مند شود. از منظر اقتصادی بخش خصوصی فعال در حمل و نقل ریلی طبیعتا به دنبال مدلهایی در کسب و کار است تا ضمن حفظ کیفیت و ایمنی خدمات حمل و نقلی امکان کسب منافع کوتاه مدت و بلندمدت اقتصادی را نیز فراهم کند. از سوی دیگر تعیین نرخ خدمات حمل و نقل ریلی در بخش باری و مسافری در بازاری نسبتا رقابتی و با اعمال نظر مستقیم و غیر مستقیم

دولت، صاحبان کالا و مشتریان صورت می‌گیرد و لذا از این حیث بخش خصوصی از انعطاف لازم برای اعمال در مدل‌های کسب و کار برخوردار نیست. پس مسئله تامین ناوگان ریلی توسط بخش خصوصی از دو منظر قابل بررسی است. نخست نبود جذابیت اقتصادی در تامین سرمایه برای خرید ناوگان و چگونگی ارزیابی آن است و این که با استفاده از چه مدلهایی امکان اقتصادی شدن آن وجود خواهد داشت. دوم این که حتی با فرض موجه شدن این نوع سرمایه‌گذاری از سوی بخش خصوصی این سوال مطرح خواهد شد که اولویت تامین ناوگان ریلی مورد نیاز با تولیدکنندگان داخلی است یا خارجی؟ خرید ناوگان نو در اولویت است یا دست دوم؟ مدت زمان مناسب تحویل دهی ناوگان چه میزان است؟ قیمت تمام شده و کیفیت ناوگان تولیدی در چه سطحی مورد پذیرش است؟

طبیعتا استفاده از توانمندی‌های فنی و اجرایی داخل کشور در حوزه صنعت ریلی بایستی اولویت اول مشتریان این دست از خدمات باشد. خوشبختانه تولید ناوگان ریلی به‌ویژه واگن‌های

بدون تردید حمل و نقل ریلی کشور در مسیر توسعه با چالش‌های اساسی مواجه است. از یک سو بخش خصوصی بیش از یک دهه است که متولی تامین ناوگان و بهره برداری از قطارهای باری و مسافری شده و یک تنه مسول سرمایه‌گذاری در این بخش است و از سوی دیگر شرایط اقتصادی حاکم بر کشور و البته ویژگی‌های صنعت ریلی موجب شده تا در عمل مواردی که از این بخش انتظار می‌رفت محقق نشود. آن چه که از حیث میزان جابه‌جایی بار و مسافر در عمل دیده می‌شود دارای فاصله معناداری با اهداف تعیین شده در سند چشم انداز و سایر اسناد بالا دستی صنعت ریلی است. تحقق این اهداف در گرو بهبود دو شاخص اصلی است، توسعه ظرفیت شبکه خطوط ریلی و ارتقا ظرفیت ناوگان ریلی. به نظر می‌رسد دولت در خصوص توسعه و ارتقا شبکه خطوط ریلی کشور نسبتا با برنامه‌تر عمل کرده و از این حیث امیدواری بسیاری وجود دارد. اما در خصوص ارتقا ظرفیت ناوگان ریلی نظر به این که متولی این امر بخش خصوصی و شرکت‌های حمل و نقل ریلی است، ولی به دلیل وجود مشکلات ساختاری پیش روی فعالان بخش خصوصی، موجب شده تا این بخش نتواند از فرایند توسعه به شکلی مطلوب بهره‌مند شود. از منظر اقتصادی بخش خصوصی فعال در حمل و نقل ریلی طبیعتا به دنبال مدلهایی در کسب و کار است تا ضمن حفظ کیفیت و ایمنی خدمات حمل و نقلی امکان کسب منافع کوتاه مدت و بلندمدت اقتصادی را نیز فراهم کند. از سوی دیگر تعیین نرخ خدمات حمل و نقل ریلی در بخش باری و مسافری در بازاری نسبتا رقابتی و با اعمال نظر مستقیم و غیر مستقیم



بلند پروازی ما را از واقعیت‌ها دور می‌کند

پویا مهربانی

هر گونه واگن از خارج مخالف است. مدیرعامل رجا نیز در خصوص واردات واگن دست دوم اظهار کرده بود: مشکلات مالی سبب شده است که شرکت‌های بخش خصوصی فعال در حوزه ریلی، واگن دست دوم خریداری کنند. اما اگر منابع مالی تامین شود از همه ظرفیت‌های شرکت‌های تولید واگن داخلی استفاده می‌کنیم. در این بین گفت‌وگویی با آقای ابوالقاسم سعیدی عضو هیات مدیره شرکت ریل سیر کوثر انجام دادیم. وی معتقد است صحبت‌های وزیر صنعت، معدن و تجارت در خصوص تولید واگن در کشور بیشتر جنبه تبلیغاتی، سیاسی و حمایت زبانی از بخش واگن سازی دارد. وی مشکل تامین مالی را مهمترین چالش بخش ریلی خواند و گفت باید دولت با ارایه تسهیلات مناسب در جهت نوسازی ناوگان قدم بردارد. در ادامه این گفت‌وگو را می‌خوانید.

خرداد سال پیش بود که مدیرعامل راه آهن با اشاره به شرایط واردات واگن‌های دست دوم خارجی گفته بود: به شرطی اجازه ورود واگن‌های دست دوم را داده‌ایم که شرکت‌ها واگن‌های قدیمی و از رده خارج را از ناوگان حذف کنند و واگن‌های وارد شده هم باید حتماً زیر ۲۰ سال عمر کرده باشند. وی معتقد بود با این شرایط هم به نوسازی ناوگان مسافری کمک شده است و هم سن ناوگان کاهش یافته است. بنابراین دولت این اجازه را به شرکت‌ها می‌دهد که بتوانند واگن‌های ارزان‌تری را از سایر کشورها به ناوگان داخلی وارد کنند، اما به شرطی که به همان اندازه خرید واگن‌های دست دوم خارجی، نسبت به سفارش واگن‌های جدید از سازندگان داخل کشور هم اقدام کنند. اما در چهارمین نمایشگاه ریلی که امسال برگزار شد وزیر صنعت، معدن و تجارت رسماً اعلام داشت که با خرید



به عنوان یک ایرانی دوست

دارم این حرف های وزیر

محقق شود اما بعید است.

اگر حتی واگن سازان توان

تولید این حجم بالا از واگن

را داشته باشند ظرفیت

شبکه ریلی کشور این تعداد

نیست



نیستیم و کار را کالبد شکافی نمی کنیم. در برنامه چهارم و پنجم قرار بود سهم ۴ و ۵ درصدی به ۱۸ درصد برسد، در برنامه ششم هم در بر همین پاشنه می چرخد. چرا هیچ کدام محقق نمی شود.

اگر منابع مالی از طرف خریداران به موقع در اختیار واگن سازان داخلی قرار بگیرد آیا می توانند ناوگان مورد نیاز را تامین کنند و در زمان مقرر تحویل دهند؟

برای تامین واگن ها حساب کنید که چه حجم بالایی منابع مالی نیاز دارند. کارخانجات ساخت واگن معتقد هستند مشکل اصلی کمبود نقدینگی است. اگر منابع مالی هم موجود باشد، با این سرعتی که گفته می شود نمی توانند ناوگان مورد نیاز را تامین کنند. به نظر من کارخانجات به مرور زمان، ظرفیت هایشان کاهش یافته است.

زمانی که در راه آهن بودم به واگن سازان سفارش تولید واگن دادیم و پیش پرداخت ها هم به موقع پرداخت شد اما واگن سازان مسائل و مشکلات دیگری داشتند. به عنوان مثال یکی از کارخانجات برای تولید واگن یک سری قطعات وارد کرده بود اما بیش از دو سال در گمرک ماند، چون منابع مالی آن ها اجازه نمی داد تا قطعات را از گمرک ترخیص کنند. پس به مرور زمان آن ها یک سری ظرفیت ها را از دست دادند.

واگن پارس به عنوان قدیمی ترین واگن سازی، زمانی دارای دانش و تکنولوژی و کارشناسان خوبی بود. به مرور زمان و با به وجود آمدن مشکلات، کارشناسان و متخصصان این شرکت به کارخانه های دیگر رفتند و از تکنولوژی های روز هم عقب افتادند. واگن های ما ۴۰ سال پیش همین شکل بود و ده سال دیگر هم همین شکل خواهد بود.

اما به هر حال اگر منابع و امکانات باشد شرایط تولید واگن در کشور

تهران مورد استفاده قرار می گیرند نیز حدود ۴۵۰ دستگاه است و به تازگی ۴۳ واگن به ظرفیت آن اضافه شده است. طی ده سال گذشته ۵۰۰ واگن به ناوگان مترو اضافه شده است پس چگونه حدود ۲۰۰۰ تا ۴۰۰۰ دستگاه واگن برای سال های آینده در حوزه مترو برآورد نیاز شده است؟ لذا من به صحبت های وزیر اعتقاد ندارم. به عنوان یک ایرانی دوست دارم این حرف های وزیر محقق شود اما بعید است. اگر حتی واگن سازان توان تولید این حجم بالا از واگن را داشته باشند ظرفیت شبکه ریلی کشور این تعداد نیست.

یکی از مهمترین و پیچیده ترین مشکلی که در توسعه ناوگان ریلی وجود دارد بحث اعتبارات و منابع برای توسعه ناوگان ریلی است. بر اساس افق سند چشم انداز بیست ساله تا ۱۴۰۴، باید سهم حمل و نقل ریلی برون شهری از میزان ۴ تا ۵ درصد فعلی به ۱۸ درصد و سهم بار از ده درصد به ۳۰ درصد برسد. راه آهن معتقد است برای تحقق این موضوع به ۲۸ هزار و ۵۰۰ دستگاه واگن باری جدید و ۱۶۰۰ واگن مسافری نیاز است. متأسفانه برنامه ها در پایان هر سال محقق نمی شوند و در دستور برنامه ریزی سال های بعد قرار می گیرند. این اهداف در برنامه چهارم و پنجم هم دیده می شود و نشان می دهد که اساساً واقع گرا

۱۶ سال عضو هیات مدیره واگن پارس بودم و می دانم که ظرفیت تولید واگن پارس هزار واگن باری است. مدیران این شرکت معتقد هستند که می توانند هزار واگن باری بسازند و صد واگن مسافری. در حالی که تولید هر واگن مسافری برابر با تولید ده واگن باری زمان می برد؛ یعنی اگر کارخانه ای می تواند هزار واگن باری بسازد به جای آن می تواند صد واگن مسافری بسازد. حالا مدیران کارخانجات واگن سازی در کشور جمع این دو عدد را به عنوان توان تولید خود اعلام می کنند!

واگن پارس ۳۲ سال سابقه فعالیت دارد و امکانات و تجهیزات خوبی هم دارد اما جمع تولیداتش در این سال ها به ده هزار واگن نمی رسد. اگر همه کارخانجات با تمام توان خود کار کنند بیشتر از ۵۰۰۰ واگن باری در سال نمی توانند تولید کنند پس ظرفیت تولید کنندگان واگن آن اعداد نیست. خط تولید پلور سبز و واگن سازی تهران تنها واگن مسافری است و بخشی از تولیداتشان هم برای مترو است. پس ظرفیت تولید ۲۲ هزار واگن باری که توسط وزیر اعلام شده است؛ جنبه تبلیغاتی، سیاسی و حمایت زبانی از بخش واگن سازی را دارد.

در مورد تولید واگن مسافری هم باید بگویم که کل واگن مسافری که بعد از انقلاب تولید شده است به ۵۰۰ دستگاه هم نمی رسد! در سال ۱۳۶۴ برای تولید ۴۰۰ دستگاه واگن مسافری قراردادی با واگن سازی پارس بسته شد. تا سال ۱۳۶۹ که خط تولید واگن مسافری کارخانه واگن پارس متوقف شد تنها ۲۳۹ دستگاه واگن مسافری تولید و تحویل داده شد. چند سال پیش پلور سبز یک سری واگن مسافری برای رجا و راه آهن شرقی بنیاد تولید کرد که همه آن هم تولید خودشان نبود. پس ظرفیت تولید واگن مسافری عدد بسیار پایینی است. تعداد واگن های مترو که در خطوط

شما چقدر دستور وزیر صنعت معدن و تجارت مبنی بر این که نباید واگن باری و مسافری را از خارج خریداری کرد اجرایی می دانید؟

بعد از توافقات هسته ای شرایطی فراهم شد تا با کمک سرمایه گذاران خارجی سطح توانایی و تکنولوژی خود را در زمینه ریلی بالا ببریم. از فناوری های روز استفاده کنیم. به همین منظور برخی شرکت های بخش خصوصی ریلی تصمیم گرفتند که ظرفیت تولید واگن های باری و مسافری خود را افزایش دهند. در این بین وزیر صنعت، معدن و تجارت در مورد نیاز کشور به واگن های باری و مسافری معتقد است که واگن باری از ۲۲ هزار به ۵۰ هزار واگن و واگن مسافری از ۲۲۰۰ واگن به ۴۰۰۰ واگن و واگن مترو هم از ۲ هزار به ۴ هزار واگن افزایش یابد. همچنین وزیر صنعت، معدن و تجارت معتقد است که واردات واگن از خارج به صنعت تولید واگن در کشور آسیب می رساند و با واردات آن به هر شکل مخالف است زیرا آمادگی و ظرفیت مناسب در کشور وجود دارد و می توانیم با تولید کنندگان خارجی مشارکت داشته باشیم تا بتوانیم تکنولوژی جدید را به کشور وارد کنیم.

به نظرم می رسد گفته های آقای وزیر عملیاتی نیست و قابلیت اجرا هم ندارند به خصوص اشاره ای هم به مدت زمان این فرایند نکرده است. ممکن است منظورش طی مدت ده سال بوده باشد اما معتقدم ایشان در جریان وضعیت موجود واگن ها نیستند. کل واگن های باری در کشور حدود ۲۵ هزار انواع واگن باری است که در طول ۸۰ سال عمر راه آهن به این تعداد رسیده است. از سوی دیگر ظرفیت شش کارخانه تولید واگن در کشور به آن تعدادی که وزیر می گوید نیست و محقق هم نخواهد شد و آمار اعلام شده در مورد ظرفیت تولید واگن اغراق آمیز است.



در حال حاضر خرید واگن نو به خصوص از خارج را باید فراموش کرد. چون شاید کیفیت بالایی داشته باشند اما قیمت بالایی هم دارند و شرایط به گونه‌ای نیست که بتوان ال.سی باز کرد، ترجیحی هم جز کیفیت واگن‌ها وجود ندارد.



خیلی موثر نبوده است. معاونت ناوگان راه‌آهن در مصاحبه اخیری که داشته است گفته بود که یک سری سیاست‌های تشویقی داریم. به عنوان مثال برای هر واگن باری نو که وارد شبکه شود تا چهار هزار و دویست تن کیلومتر از پرداخت حق دسترسی معاف می‌شوند که هنوز عملیاتی نشده است. در بخش مسافری هم گفته بودند که هر واگن نو مسافری وارد شبکه شود تضمین می‌کنند که سیر روزانه ۱۲۰۰ کیلومتر را داشته باشد. یکی دیگر از سیاست‌های تشویقی بند ق تبصره دو بودجه سال ۱۳۹۳ بود که در سال ۹۴ هم وجود داشت و قرار بود مابه تفاوت صرفه جویی سوخت را پرداخت کنند که قیمت نفت پایین آمد و عملیاتی نشد. مشوق‌ها در گذشته هم عملی نشده‌اند از جمله این که گفته بودند که هر واگن نو مسافری که خریداری شود یک میلیارد تومان به خریدار پرداخت می‌کنند و عملی نشد. اگر پای صحبت مسئولان هم قرار بگیرد دلایلی برای خود دارند و من به دنبال محکوم کردن آن‌ها نیستم. ولی این کارخانه حتی برای پرداخت هزینه جاری خود مشکل دارد و به همین دلیل پروژه ساخت واگن دو تا سه سال طول می‌کشد کارخانه‌ای ۲۵ یا ۵۰ درصد از سفارش دهنده پیش پرداخت می‌گیرد. به قانده باید بقیه پول را داشته باشد تا بتواند واگن تولید کند.

چرا شرکت‌های مالک واگن علاقه مند به خرید واگن از خارج هستند؟

علت این است که تولیدکنندگان خارجی به تعهداتشان بهتر عمل می‌کنند. تولید کننده داخلی هم دوست دارد به تعهداتش عمل کند اما موانع و دلایل مختلف ناخواسته جلوی کار آن‌ها را می‌گیرد.

همه سازندگان خارجی با توجه به این که اطلاع دارند که ما نمی‌توانیم واگن به صورت مستقیم از خارج

بخش ریلی برای توسعه ناوگان است یا باید توسط سازنده واگن و یا متقاضی و یا توسط راه‌آهن به عنوان متولی بخش ریلی تامین شود. متأسفانه هیچ کدام از این بخش‌ها کار موثری انجام ندادند. با دید توجه داشت که بخش خصوصی توان بالای آن‌چنانی ندارد. شاید بخش خصوصی طی این سال‌ها هزار میلیارد تومان سرمایه هم نیاورده باشد. از نظر صنعتی باید وزارت صنعت، معدن و تجارت حمایت کند و در بخش حمل و نقل ریلی هم باید شرکت راه‌آهن کاری انجام دهد. وجوه اداره شده نیز طی این سال‌ها

قرار داد اما یک واگن را نمی‌توان ساخت و آن را در نمایشگاه قرار داد. خوب است آقای وزیر به دنبال حمایت واقعی و بسته تشویقی برای بخش صنعت ریلی باشد. واگن سازان دچار مشکلات مالی هستند و حتی برای پرداخت جاری هم دچار مشکل هستند. خیلی از آن‌ها مشمول ماده ۱۴۱ هستند. ماده ۱۴۱ می‌گوید اگر زیان شرکتی بیش از نصف سرمایه آن شرکت باشد یا مجمع باید سرمایه شرکت را افزایش دهد و یا اعلام برشکستگی کند. البته ورشکستگی شرکت از نظر قانون باید در دادگاه تصویب شود. در واقع همه این شرکت‌ها مشکلات بیمه‌ای، مالیاتی و پرداخت حقوق دارند. خیلی‌ها نیروهایشان را تعدیل کرده‌اند. وقتی برای فعال شدن صنعت خودرو سازی وام دادند، خوب بود برای متقاضیان واگن هم وام و تسهیلات می‌دادند. به عنوان بخش خصوصی برای دریافت وام و گرفتن تسهیلات اقدام می‌کنیم اما بهره‌های ۳۲ و ۳۴ درصدی برای تسهیلات می‌خواهند. یک سری وثیقه و تضمین‌هایی را می‌خواهند که در توان متقاضیان خرید واگن نیست. منابع مالی که مهمترین مشکل

بهتر خواهد شد. سال‌ها با دنیا قطع رابطه کرده بودیم و امروز هم همه تکنولوژی‌ها را در اختیار ما قرار نمی‌دهند. بنابر این اگر منابع مالی هم باشد کارخانجات تولید واگن نمی‌توانند از همه ظرفیتشان استفاده کنند.

سال ۱۳۶۴ قرارداد اولیه راه‌آهن با واگن پارس برای واگن درجه دو هفت میلیون تومان و واگن درجه یک ۹ میلیون تومان بود. قرار بود واگن پارس قیمت‌ها را مدیریت کند و قیمت تمام شده را مشخص کند تا راه‌آهن ۲۵ درصد به قیمت‌ها اضافه کند. واگن تولیدی آن زمان با آن قیمت با واگن ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیونی با مالیات بر ارزش افزوده امروز، تفاوت زیادی نکرده است.

اگر به یک واگن‌ساز سفارش ۲۰ واگن مسافری بدهیم مدت زیادی طول می‌کشد تا به تولید برسد چون حدود ۷۰ درصد قطعات را باید از خارج وارد کند و روند کار دو تا سه سال طول خواهد کشید تا تولید شود. پس واگن‌ساز به یک سرمایه در گردش نیاز دارد تا بتواند طی این مدت فعالیت داشته باشد. برخی کالاها از جمله میل را می‌توان ساخت و در نمایشگاه برای فروش





خریداری کنیم، حاضر هستند که با یک تولید کننده داخلی همکاری داشته باشند. اگر همین همکاری برای تولید واگن شکل بگیرد، برای صد واگن مسافری به صد میلیون دلار منابع مالی نیاز است که ۲۵ میلیون دلار پیش پرداخت لازم دارد، در حالی که همین مبلغ ۲۵ میلیون دلار هم وجود ندارد!

تفاوت‌های تامین واگن باری و مسافری از داخل با شرکت‌های خارجی در چیست منابع مالی مورد نیاز برای تامین آن‌ها هر کدام به چه شکل است؟

شرایط تامین واگن باری به علت ارزان‌تر بودن در داخل راحت‌تر است. همچنین واگن باری تکنولوژی ساخت پیچیده‌ای هم ندارد. قیمت واگن باری و مسافری نو در داخل برابر با قیمت نمونه مشابه خارجی است و شاید گران‌تر هم باشد.

سازندگان خارجی برای تامین منابع مالی هم اعلام آمادگی می‌کنند. نرخ بهره آن‌ها هم پایین‌تر از بانک‌های داخلی است. کارخانه‌هایی در روسیه هستند که تا ۸۵ درصد منابع مالی واگن باری را با نرخ ۵ تا ۶ درصد با موعد سر رسید یک سال بعد از تحویل آخرین واگن تامین می‌کنند. با توجه به این که آن‌ها هم تسهیلات می‌دهند و هم نرخ بهره شان پایین است خریدار داخلی زودتر به واگن‌هایش می‌رسد تمایل بیشتری دارند تا از سازنده خارجی خرید داشته باشند.

فرض کنید واگن سازی اورال روسیه اگر قرار باشد ۵۰۰ واگن تحویل شما بدهد، طی شش ماه همه واگن‌ها را تحویل می‌دهد چون خط تولید آن‌ها سالانه ۲۵ هزار واگن می‌سازد. پس سرعت در تحویل، ارایه تسهیلات و خدمات پس از فروش تولید کننده خارجی بهتر است. اگر دولت بتواند منابع تامین مالی به سازندگان داخلی ارایه کند هم ما زودتر به واگن می‌رسیم و هم قیمت تمام شده افزایش نمی‌یابد و هم ایجاد اشتغال خواهد شد. اما اگر

تسهیلات نباشد همین شرایط تا دوام می‌یابد و با گذشت سال‌ها کیفیت و سهم ریل از بازار کاهش خواهد یافت و مردم به جای استفاده از ریل با ماشین شخصی می‌روند و جاده‌ها قفل خواهد شد. راه‌آهن و وزارت صنعت و معدن به این نتیجه رسیده اند که با کمک سرمایه‌گذار خارجی، تولید داخلی را حمایت کنند که امیدواریم عملی شود.

به نظر شما شرکت راه‌آهن با خرید واگن از تولید کننده داخلی موافق است یا ترجیح می‌دهد که واگن مورد نیاز از خارج تامین شود؟

می‌توان گفت شرکت راه‌آهن هم موافق است و هم مخالف. موافق است از این جهت که چون متولی بخش ریلی است و سال به سال سهم ریل در حمل و نقل کشور کاهش می‌یابد خیلی موافق است که واگن از خارج وارد شود. اما مخالف است چون شرایط رکود اقتصادی در کشور و شرایط بد کارخانجات تولید واگن باعث شده دوست نداشته باشد که در جامعه عنوان شود شرکت راه‌آهن با واردات واگن از خارج موافق است.

در خصوص صحبت‌های معاونت ناوگان که گفته بود راه‌آهن دو سال است مجوز واردات ناوگان دست دوم نداده است چه نظری دارید؟ خاطر هم هست که به چند شرکت بخش خصوصی این مجوز داده شده بود؟

معاون ناوگان در مصاحبه‌ای عنوان کرده بود که دو سال است که مجوز واردات ناوگان دسته دوم نداده است. چند شرکت از جمله؛ ریل سیر کوثر، جوپار و ریل سیر پرداز هستند که مجوز واردات ناوگان دسته دوم گرفته‌اند. با این که قرار داد بسته بودند و پیش پرداخت هم داده بودند اما در عمل موفق نشدند که قرار داد تولید داخلی را به نتیجه برسانند. اما ناوگان دسته دو خارجی را وارد کشور کردند و به غیر از شرکت جوپار که با مشکلاتی روبه‌رو است بقیه شرکت‌ها از ناوگان دست دوم استفاده می‌کنند. در حال حاضر خرید واگن نو به خصوص از خارج را باید فراموش کرد. چون شاید کیفیت بالایی داشته باشند اما قیمت بالایی هم دارند و شرایط به گونه‌ای نیست که بتوان ال.سی باز کرد، ترجیحی هم جز کیفیت واگن‌ها وجود ندارد. برای واگن دست دوم هم شرایط

جامعه به گونه‌ای است که مخالفت با آن وجود دارد. پس بعید می‌دانم که کسی در کوتاه مدت بتواند واگن مسافری نو خریداری کند و اگر هم همین امروز شرایط به گونه‌ای فراهم شود و متقاضی با شرکتی خارجی قرار داد ببندند اولین واگن به صورت خوشبینانه دو سال دیگر تحویل داده خواهد شد.

صحبت آخر.....

در خصوص واگن مسافری خوب است توان داخلی را به گونه به کار بگیریم که هم تولید داخل فعال شود و هم کیفیت افزایش یابد چون تولید داخل از نظر قیمت تفاوت زیادی با نمونه خارجی ندارد. در خصوص واگن باری می‌توان از امکانات و منابع خارجی استفاده کنیم و اگر این کار را انجام ندهیم هم وقت و هم سهم خود را در بازار از دست می‌دهیم. از سال ۱۳۸۹ سهم مسافری هر سال کاهش می‌یابد اما هر سال شاهد رشد جمعیت و رشد مسافرت‌ها هستیم.

واگن دست دوم مسافری شاید در کوتاه مدت مسکن باشد اما با ورود واگن دست دوم همین سهم اندک هم کمتر خواهد شد.



یک بستر و ۲ رویا

محمد نبی جوانمردی

حمایتی از جانب دولت برای تامین مالی تولید کنندگان صورت نگرفته است. و شرکت‌ها با اتکا به خود توانسته‌اند تاکنون ادامه کار بدهند.

۳- بازار داخلی نباید به آسانی در اختیار شرکت‌های خارجی قرار بگیرد.
۴- اشتغال نیروی انسانی بسیار مهم است که این صنعت بخشی از آن را تامین می‌کند.

این تفاوت دیدگاه موجب شده است تا هر از گاهی بازیگران به فراخور نفوذ خود (به‌ویژه تولید کنندگان واگن) و با استفاده از شیوه‌های غیر تجاری اقدام در مقابل متقاضیان خرید واگن ممانعت کنند. به‌طور مثال در قضیه خرید ۵۰۰ دستگاه واگن مسافری به‌وسیله شرکت رجا و دخالت سازمان‌های نظارتی نقش تولید کنندگان واگن قابل لمس بود.

در حال حاضر با توجه به برنامه‌های دولت برای توسعه بخش ریلی چاره‌ای جز اتخاذ یک استراتژی مناسب از طرف مقامات مسئول برای رفع تعارضات میان تولید کنندگان واگن و متقاضیان وجود ندارد.

در این خصوص یکی از پیشنهادات که می‌تواند موجب رفع مشکلات واگن‌سازان داخلی از سوی وزارتخانه‌های مربوطه باشد، در این صورت شرکت‌های بهره‌بردار محدودیت دیگری برای انعقاد قرارداد داخلی در مقابل خود نمی‌بینند.

یکی دیگر از موارد «شرکت» واگن ساز داخلی با شرکت‌های مطرح بین‌المللی است که موجب ارتقای عملکرد شرکت داخلی و استفاده از تکنولوژی روز و سرمایه آنان می‌شود.

در آخر واگذاری بخشی از سهام شرکت‌های واگن ساز به شرکت‌های بهره‌بردار می‌تواند بخشی از راه‌حل باشد. در این صورت این دو نگاه با درک شرایط یکدیگر و منفعت متقابل امکان همکاری بیشتری می‌توانند داشته باشند.

البته هر مدل از همکاری سود و زیان خاص خود را دارد و بنا به شرایط می‌باید مدل آن تعریف و به بهبود اوضاع کمک کرد.

۱- شرکت‌های واگن‌سازی داخلی نتوانسته‌اند تعهدات قراردادی خود با شرکت‌های حمل‌ونقلی را به مرحله اجرا درآورند. به‌طوری که برخی قراردادهای ساخت واگن با گذشت چهار سال هنوز تحویل داده نشده است.

۲- دولت تا کنون هیچ‌گونه تسهیلاتی برای سرپا نگه داشتن حوزه حمل‌ونقل ریلی اختصاص نداده است؛ اما در ماه‌های پایانی سال گذشته شاهد حمایت ویژه دولت از خودروسازان و به تبع آن افزایش تقاضا در این بخش بودیم؛ تا حدی که بازار را کد خودرو داخلی تعداد قابل توجهی از مشتریان خود را در نوبت گذاشت.

۳- برای خرید واگن لازم است مبلغی به عنوان پیش‌پرداخت تحویل سازندگان شود؛ اما تولید کنندگان واگن به دلیل مشکلات بسیاری

۴- قیمت‌های واگن‌های تولیدی شرکت‌های داخلی در مقایسه با شرکت‌های خارجی علی‌رغم حمایت‌های تعرفه‌ای بسیار گران‌تر است.

۵- شرکت‌های خارجی با دریافت حداقل پیش دریافت‌ها حاضر به فراهم کردن واگن و تجهیزات برای شرکت‌های ریلی هستند در مواردی حاضرند با تامین مالی بلند مدت این نیاز را تامین کنند.

در مقابل شرکت‌های تولیدکننده معتقدند:

۱- سرمایه‌گذاری‌های زیادی برای تجهیز کارخانجات تولید واگن صورت گرفته است و باید از این سرمایه‌های ملی استفاده شود.
۲- در طول سالیان گذشته

راه آهن در ایران روند رو به رشدی را طی سنوات گذشته طی کرده و مقرر است در پسا تحریم و در برنامه ششم یکی از اولویت‌های دولت قرار گیرد، توسعه ریلی به دلایل متعدد از جمله ایمنی بهتر، سوخت و آلودگی کمتری می‌تواند مفید فایده باشد. در این راه تنگناها و مشکلات متعددی وجود دارد. یکی از الزامات توسعه ریلی استفاده از ناوگان روز آمد و متناسب است. بعد از خصوصی سازی راه‌آهن و تشکیل شرکت‌های متعدد بهره‌بردار ریلی خصوصی، هر یک به فراخور خود برنامه‌هایی برای نوسازی و توسعه ناوگان دارند. اما با تنگنایی نیز برای دستیابی به این هدف روبرو هستند. از نظر آنان شرکت‌های داخلی تولید کننده واگن، توان تامین نیازهای شرکت‌های بهره‌بردار را به علت‌های ذیل ندارند:

۱- سرمایه‌گذاری‌های زیادی برای تجهیز کارخانجات تولید واگن صورت گرفته است و باید از این سرمایه‌های ملی استفاده شود.
۲- در طول سالیان گذشته

۱- شرکت‌های واگن‌سازی داخلی نتوانسته‌اند تعهدات قراردادی خود با شرکت‌های حمل‌ونقلی را به مرحله اجرا درآورند. به‌طوری که برخی قراردادهای ساخت واگن با گذشت چهار سال هنوز تحویل داده نشده است.

۲- دولت تا کنون هیچ‌گونه تسهیلاتی برای سرپا نگه داشتن حوزه حمل‌ونقل ریلی اختصاص نداده است؛ اما در ماه‌های پایانی سال گذشته شاهد حمایت ویژه دولت از خودروسازان و به تبع آن افزایش تقاضا در این بخش بودیم؛ تا حدی که بازار را کد خودرو داخلی تعداد قابل توجهی از مشتریان خود را در نوبت گذاشت.

۳- برای خرید واگن لازم است مبلغی به عنوان پیش‌پرداخت تحویل سازندگان شود؛ اما تولید کنندگان واگن به دلیل مشکلات بسیاری



مشکل اصلی خریداران نبود منابع مالی ارزان قیمت است

پویا مهرابی

از خارج و عدم استقبال متقاضیان از تولیدات داخل موضوع بحث و مناقشه بوده است. در این خصوص گفت‌وگویی با محمد ساطعی معاون امور فنی و ساخت شبکه ریلی و جاده‌ای شرکت مدیریت طرح‌های زیرساختی و توسعه عمرانی انجام دادیم. او معتقد است سیاه یا سفید دیدن امور گره‌گشا نیست. در ادامه این گفت‌وگو را می‌خوانید.

ناوگان حمل‌ونقل ریلی کشور سال‌ها است که طعم نوسازی را نچشیده و با فرسودگی دست و پنجه نرم می‌کند، واگن‌های قطار البته بخشی از این کهنگی را شامل می‌شود.

در سال‌های اخیر در بحث نوسازی نظام حمل‌ونقل کشور و به ویژه در بخش ریلی، تمرکز ویژه‌ای صورت گرفته است که در این میان خرید واگن

این بحث که متقاضیان واگن نباید از طریق واردات نیاز خود را بر طرف کنند، حرف درستی است. با این کار کارخانجات واگن و لکوموتیو سازی می‌توانند ضمن انتقال تکنولوژی نیازهای داخلی را هم بر طرف کنند.

با توجه به این که تکنولوژی ساخت واگن‌های داخلی هم قدیمی است و هم قیمت تمام شده آن بیشتر چرا باید متقاضیان داخلی تمایل داشته باشند تا از

اساساً در کشور ممکن نیست چون درخواست پایین است و تولید آن در کشور اقتصادی نیست. پس واگن‌های خاص را باید وارد کشور کرد. اما یک سری واگن‌هایی است که می‌توان آن را در داخل تولید کرد اما تولید آن‌ها نیاز به تامین ۵۰ تا ۷۰ درصدی قطعات آن از خارج است. همچنین به واگن‌های مدرن هم نیاز داریم که با انتقال تکنولوژی‌های جدید می‌توان در تولید واگن‌های پیشرفته گام برداشت.

از خارج وارد کنیم. از جمله می‌توان به واردات بخش یا تمامی بوژی اشاره کرد. واگن سازی در ایران ۵۰ تا ۷۰ درصد به واردات قطعات وابسته است. باید توجه داشت علاوه بر واگن‌های معمول، به یک سری واگن‌های ویژه نیز نیاز داریم که اساساً امکان تولید آن در کشور وجود ندارد. البته نیاز به این واگن‌ها کمتر است از جمله می‌توان به واگن‌های حمل مواد خاص، محموله‌های خطرناک خاص و یا حمل خودرو اشاره کرد. تولید این واگن‌ها

شما چقدر دستور وزیر صنعت، معدن و تجارت و سازمان بازرسی مبنی بر این که نباید واگن از خارج خریداری کرد را اجرایی می‌دانید؟ اصولاً این نوع نگاه‌های صفر و یک؛ نگاه‌های موثر و مثبتی نیست. یا باید قبول بکنیم که در کشور توانمندی‌هایی داریم که امکان تولید واگن‌های معمول را دارند یا این که قید تولید داخل را بزنیم. مساله این است که در تولید داخلی و در نهایت ۶۰ تا ۶۵ درصد قطعات واگن باری را باید



ساطعی:

بحث این نیست که چرا خریداران تمایلی به خرید تولیدات داخلی ندارند. نکته این است که خریدار واقعی، با منابع مالی وجود ندارد

در نهایت صنعت‌گر داخلی هم باید ۶۰ درصد قطعات را از خارج وارد کند و باید به گونه‌ای همکاری دو طرفه بین تولید کننده خارجی و داخلی برقرار شود تا به یک قیمت بهینه برسیم تا هم نیاز مصرف کننده داخلی و هم صنعت‌گر تامین شود.

واگن سازان داخلی خرید کنند؟ تکنولوژی ساخت واگن در کشور قدیمی نیست. تمامی صنعت ریلی قبل از انقلاب صد در صد به خارج وابسته بود. تا سال ۱۳۷۴ شمار اندکی از شرکت‌ها بودند که در داخل قطعه تولید می‌کردند، اما در حال حاضر بیش از صد شرکت دارند در داخل تامین قطعات انجام می‌دهند و پنج شرکت در راس تولید تجهیزات و تولید ناوگان مشغول هستند و ۱۵ شرکت در شرف بهینه‌سازی هستند تا بتوانند بحث مونتاژ را در کشور انجام دهند. این فضا طی ۲۰ سال گذشته اجرایی شده است. موضوع قیمت تمام شده هم وابسته به قیمت ارز است. باتوجه به افزایش نرخ ارز فکر می‌کنم واگن‌هایی که بخشی از قطعات آن از داخل و برخی از خارج از کشور تامین شود توان رقابتی با نمونه خارجی‌اش را دارد.

شاید بتوان در بخش باری گفت توانایی‌های خوبی داریم اما در بخش مسافری و با توجه به این که طی ۳۷ سال گذشته کمتر از ۵۰۰ واگن مسافری ساختیم. خریداران نگران هستند که نتوانند نیازهای خود را تامین کنند. چه راهکاری وجود دارد که تولید در این بخش افزایش یابد؟

این موضوع نکته مهمی است. به علت کمبود منابع و نبود منابع ارزان قیمت، فرصت‌ها کمتر بوده است. همچنین فاینانسورها شرایطی دارند که ورود قطعات به کشور را با چالش روبه رو می‌کند. از جمله این موارد می‌توان به شیوه یوزانس اشاره کرد که برای تامین منابع از خارج ایجاد مشکل می‌کند.

سازندگان باید خود را تجهیز کنند و زمانی که سرمایه‌گذار داخلی به این صنعت اعتماد کند، در این بخش سرمایه‌گذاری انجام می‌دهد و تولید افزایش می‌یابد. اما اگر دو طرف به یکدیگر کم اعتماد باشند سرمایه‌گذاری مناسبی صورت نمی‌گیرد و شرایط به سمت خرید واگن آماده از خارج میل پیدا می‌کند.

بیشتر از الان تجهیز کنند که بتوانند نیاز داخل را تامین کنند.

با همه مواردی که برشمردید عملاً خریداران رغبت چندانی به خرید از واگن سازان داخلی نشان نمی‌دهند.

بحث این نیست که چرا خریداران تمایلی به خرید تولیدات داخلی ندارند. نکته این است که خریدار واقعی، با منابع مالی وجود ندارد. در نتیجه همه منتظر هستند به منابع مالی ارزان قیمت دسترسی پیدا کنند. طی هفته‌های اخیر دولت سود تسهیلات بانکی را کاهش داد که به احتمال زیاد شرایطی برای دسترسی به تسهیلات

ارزان را فراهم می‌کند. دسترسی به منابع ارزان بانکی اگر امکان پذیر شود، تمایل به سفارش خرید به وجود می‌آید و اگر سفارش وجود داشته باشد؛ صنعت‌گر داخلی می‌تواند نیاز کشور را تامین کند.

باید توجه داشت خریداری که منابع مالی کافی داشته باشد وجود ندارد، به همین علت است که با تولیدکنندگان خارجی مذاکره می‌کنند تا شاید بتوانند از طریق فاینانس‌های ارزان قیمت نیاز خود را تامین کنند. اگر کاهش نرخ تسهیلات بانکی صورت بگیرد تمایل به عقد قرارداد با تولید کننده داخلی افزایش خواهد یافت.





زیرساختی و توسعه عمرانی را معرفی کنید؟ این شرکت در چه زمینه‌هایی فعالیت دارد؟

شرکت مدیریت طرح‌های زیربنایی و توسعه عمرانی در قالب یک تشکیلات حقوقی فعالیتش را آغاز کرده است و صد در صد متعلق به بخش خصوصی است. فعالیت اصلی آن تامین منابع مالی و مذاکره با فاینانسورهای خارج از کشور است. در این راستا با شرکت‌هایی از کشورهای ترکیه، ایتالیا و کره مذاکراتی شده و برخی از آن علاقه مندی خود را جهت مشارکت در برخی پروژه‌ها اعلام کردند. همچنین با تشکیل «شرکت پروژه» در حوزه‌های مختلف فعالیت می‌کنیم. در حوزه‌های عمرانی از جمله حمل و نقل، بنادر، جاده، زیرساخت‌های ریلی حضور داریم. در حوزه گردشگری و سلامت نیز فعالیت داریم.

یکی از پروژه‌های مورد علاقه شرکت مدیریت طرح‌های زیربنایی و توسعه عمرانی، که در حال طراحی مدل مالی آن هستیم، پروژه گرگان-بجنورد-مشهد است. و بعد از تهیه مدل مالی؛ آن را به وزارت راه و شهرسازی ارایه خواهیم کرد.

در حوزه ناوگان هم این شرکت مطالعات و مذاکراتی را با کشور چک انجام داده است. دو مجموعه کارخانه هستند که لکوموتیو دیزل الکتریک و برقی تولید می‌کنند. با شرکت «سی. زد.لوکو» برای تامین لکوموتیو دیزل الکتریک و با شرکت «اشکودا» در خصوص لکوموتیوهای برقی مذاکراتی داشتیم و قصد داریم شرایطی را فراهم کنیم که بتوانیم حداقل برای تولید ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو در این حوزه سرمایه‌گذاری انجام بگیرد.

هر نوع تجهیزات ریلی که قرار است وارد کشور بشود باید خدمات پس از فروش داشته باشد. وقتی قرار است لکوموتیو و یا واگنی وارد کشور بشود و سال‌ها مورد استفاده قرار بگیرد باید با همکاری یک شرکت داخلی خدمات پس از فروش آن هم ارایه شود تا بتوانند علاوه بر تعمیرات مونتاژ آن هم در کشور صورت بگیرد.

کشورهای سازنده واگن با توجه به ارتباطات بانکی که دارند معمولاً بعد از تحویل واگن، هزینه‌ها را به صورت اقساطی پنج ساله دریافت می‌کنند. البته این موضع در صورتی است که راه‌آهن تضمین کافی در جهت بازپرداخت داده باشد.

بعضی از شرکت‌های روسی آمادگی دارند چنین تسهیلاتی بدهند اما در شرکت‌های اروپایی هم قیمت بالاتر است و هم این آمادگی را ندارند. برای شرکت‌های داخلی هم مسئله فروش به صورت اقساطی مطرح نیست و تامین نقدی را مد نظر دارند.

شرکت مدیریت طرح‌های

هم نسبت به نمونه خارجی داشته‌اند. واگن‌های مسافری هم از نظر کیفیت شرایط خوبی دارند. باید به موضوع قیمت هم توجه داشت. قیمت واگن مسافری اروپایی غربی سه برابر قیمت داخلی و حدود دو برابر قیمت اروپایی شرقی است. تا کنون واگن اروپایی غربی وارد کشور نشده و معمولاً قطعات واگن اروپایی شرقی وارد کشور شده است و یا واگن‌های دسته دوم اروپایی شرقی وارد شده است.

در حال حاضر فروشندگان خارجی چه تسهیلاتی برای خرید واگن به خریداران داخلی ارایه می‌کنند؟

آیا خریداران واگن طبق قرارداد و در زمان مشخص شده واگن‌هایشان را دریافت می‌کنند؟ کیفیت و استاندارد تولیدات داخلی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

اگر واگن‌ها به موقع تحویل نشده است علتش این است که پرداخت منابع مالی مورد نیاز از طرف خریدار به موقع صورت نگرفته است. تجربه من در ۱۵ سال اخیر می‌گوید که اگر منابع مالی به موقع تحویل تولیدکننده داخلی داده می‌شود، واگن‌ها هم به موقع در اختیار سفارش دهندگان قرار می‌گرفت.

واگن‌هایی که تولید داخل بودند، در بعضی موارد حتی کیفیت بالاتری



حمل ریلی، قاچاق کالا را به صفر می‌رساند

غلامحسین عبداللہی سروی
دبیر انجمن

همه روزه در مطبوعات و دیگر رسانه‌ها می‌خوانیم که از قول مسئولان سالانه بیش از ۲۲ میلیارد دلار کالای قاچاق وارد کشور می‌شود که تنها دو تا سه میلیارد دلار آن قابل شناسایی و کشف است. از سوی دیگر می‌بینیم که همه تولیدکنندگان داخلی از این موضوع فریادشان بلند است و این حجم از کالای قاچاق را دلیل ورشکستگی کارگاه و واحد تولیدی خود عنوان می‌کنند. باید پذیرفت که اعتراض تولیدکنندگان داخلی به این حجم از کالای قاچاق چندان هم پربیراه نیست. واردکنندگان کالاهای قاچاق بی‌آن‌که درگیر پرداخت ارزش افزوده، سود بازرگانی، عوارض گمرکی، مالیات عملکرد باشند و یا خود را درگیر مجوزهای قانونی و کنترل کیفیت کنند، با واردات بی‌رویه و غیر قانونی خود در عمل موجب زمین گیر شدن تولیدکنندگان داخلی می‌شوند و در این میان زبان نهایی متوجه مصرف کننده داخلی می‌شود. زیرا این گونه واردات کالای قاچاق موجب تعطیلی و یا پایین آمدن کیفیت تولید داخلی می‌شود و در عمل محصولات تولیدی این واحدها با کیفیت پایین به دست مصرف کننده می‌رسد.

یکی از اصلی ترین موانع اقتصاد مقاومتی همین کالای قاچاق است که تمام برنامه‌های برای رونق تولیدات

داخلی را مختل کرده است.

آن‌چه که نیروی انتظامی و مسئولان مبارزه با قاچاق کالا اعلام می‌کنند بخشی از کالای قاچاق از طریق واردات و ترانزیت انجام می‌شود.

حلقه مفقوده ای که می‌تواند قاچاق کالا را کاهش دهد و تا کنون به آن پرداخته نشده حمل و نقل ریلی است.

قاچاقی که از طریق مرزهای رسمی کشور وارد می‌شود و قابل شناسایی نیست تقریباً بیش از ۹۰ درصد آن توسط کانتینر صورت می‌گیرد و عوامل مختلف دست در دست می‌دهند تا نتوان جلوی این قاچاق را گرفت.

حمل ترانزیت کانتینر اگر توسط ریل انجام شود باعث می‌شود:

- تعویض کالا در بین راه کاملاً غیرممکن شود.

- خروج کالای قاچاق از کشور منتفی شود.

- ورود کالای ترانزیت به صورت قاچاق به داخل به صفر برسد. چون در حمل ریلی کنترل، هدایت و راهبری قطار به عهده راه آهن جمهوری اسلامی ایران است.

- امکان تعویض کالای داخل کانتینر در طول مسیر تا رسیدن به مقصد صد در صد منتفی می‌شود و جوابگوی سلامت کالا به عهده راه آهن است.

حمل داخلی یا ترانزیت داخلی کانتینر:

- با توجه به این که بیش

از ۷۰ درصد کانتینرها به مقصد تهران حمل می‌شود و راه آهن سایت مهم آپرین دارد و میتوان با کمک مسئولان در مدت کوتاهی تشکیلات گمرک با نیروهای با تجربه متعهد آماده شود و با نصب دستگاه‌های جدید ایکس ری بارها را کنترل کرده و جلوی قاچاق کالا را گرفت.

- فشار مشکلات و حجم بالای ترخیص کالا در بندرعباس را کاهش داد.

می‌توان با راه اندازی قطار برنامه ای و حمل کانتینر کمتر از سه روز به تهران و با مزایای عدم تعویض کالا، کم کردن مشکلات ضعف عملکردی در بندرعباس و ایجاد روشهای نوین کنترل در آپرین، در عمل قاچاق از طریق کانتینر را به حداقل ممکن رساند برای شروع کار دولت می‌تواند کالاهایی که بیشترین قاچاق را دارد اولویت بندی و حمل آن را فقط با ریل به صورت ترانزیت داخلی به آپرین برای همه واردکنندگان تعیین تکلیف کند.

چهارمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی و صنایع وابسته چه نتیجه‌ای داشت

حضور شرکت کنندگان خارجی، پررنگ‌تر از عادت هرساله ما



در جهت تمهید همکاری‌های خود در زمینه فناوری قطارهای پرسرعت ثبت شد.

در این همایش محورها و مباحثی چون ایمنی و قابلیت اطمینان، سیستم برق و هزینه ساخت مورد بحث قرار گرفت و دلایل هزینه‌های بالاتر آن در ژاپن در مقایسه با فرانسه و چین تشریح شد. همچنین صرفه جویی انرژی، ویژگی‌های زیست محیطی شامل فن‌آوری قطارهای سبک، سایر مزایا و زیان‌ها، از جمله ویژگی‌های فن‌آوری مخصوص ضد زلزله ژاپن، در مقایسه با راه‌آهن‌های اصلی پرسرعت دنیا و فناوری‌های مربوطه مورد بررسی قرار گرفت.

ارتباطات و رقابت، کلید توسعه حمل‌ونقل یکپارچه است

وزیر راه و شهرسازی در افتتاح

سازمان اوتیف (سازمان بین‌الدول حمل‌ونقل بار با راه‌آهن)، و رییس راه‌آهن روسیه.

با همکاری ژاپن؛ همایش « فن‌آوری قطارهای پرسرعت » برگزار شد

همایش ایران و ژاپن پیرامون فن‌آوری قطارهای پرسرعت در ایران، در جریان نمایشگاه برگزار شد. این همایش با همکاری فدراسیون مهندسان ژاپن (JEF) و به میزبانی راه‌آهن ایران سازماندهی شد و هدف آن معرفی فن‌آوری ژاپنی شینکانسن و کمک به تبادل فن‌آوری بین ژاپن و ایران بود.

این همایش که طیف گسترده‌ای از موضوع‌های مرتبط با قطارهای پرسرعت و فناوری‌های نوین این عرصه را دربر می‌گرفت، به عنوان یکی از گام‌های اولیه ملموس ایران و ژاپن

کارشناسان اجازه می‌دهد تا درچنین همایش‌هایی به‌طور جدی حضور یابند و یافته‌های خود را از همایش در برنامه ریزی‌هایشان به‌کار گیرند؟ ولی در عمل دیدیم که شرکت کنندگان خارجی؛ این نمایشگاه و همایش را از ما جدی‌تر گرفته بودند.

چهارمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی و صنایع وابسته با حضور بیش از ۱۸۰ شرکت داخلی و ۱۳۰ شرکت خارجی از ۱۸ کشور و همایش ریل-نفث و ریل- بندر اردیبهشت ماه ۱۳۹۵ در محل دائمی نمایشگاه بین‌المللی برگزار شد.

شرکت‌هایی از آلمان، انگلستان، سوئیس، فرانسه، ایتالیا، ترکیه، چین، فنلاند، بنگلادش، بلژیک، جمهوری چک، روسیه، اکراین، استرالیا، لهستان، بلغارستان و هند حضور داشتند. همچنین مدیرکل اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها، دبیر کل

نمایشگاه حمل‌ونقل ریلی به عنوان اصلی‌ترین گردهمایی صنایع ریلی در ایران برگزار شد. با این که این نمایشگاه مدتی قبل برگزار شده است در این شماره مهمترین اتفاقات آن ثبت می‌شود تا سال آینده بررسی کنیم که چقدر وعده‌ها عملی و چقدر عملی نشده است.

جالب‌ترین اتفاق این رویداد ریلی؛ حضور پررنگ‌تر شرکت کنندگان خارجی بود، تا جایی که در مراسم افتتاحیه، تعداد شرکت کنندگان خارجی حاضر در سالن، بیشتر از «فعالان داخلی ریلی» بود. این موضوع نشان می‌دهد که برای کشورهای پیش‌رو در صنعت ریلی؛ حمل‌ونقل ریلی از اهمیت زیادی برخوردار است حتی اگر در کشوری دیگری باشد.

به گفته دبیر کل سازمان «اوتیف» که کار یکسان‌سازی و تصویب قوانین ریلی و هماهنگی بین کشورهای عضو را انجام می‌دهد؛ هدف اصلی در جهان ایجاد شبکه یکپارچه ریلی است که با همکاری بین کشورها و استفاده از قوانین یکسان امکان پذیر است. با این وجود در همایشی که به همین منظور برگزار شد پس از سخنرانی وزیر راه و شهرسازی و وزیر صنعت و معدن و تجارت که با حدود ۲۰ نفر هیات همراه آمده بودند حتی یک نفر به نمایندگی این وزارت خانه‌ها در سالن همایش حضور نیافت تا در جریان مباحث همایش قرارگیرد و شنیده‌ها و تجربیات سخنرانان، به ویژه دعوت شدگان خارجی را به وزارتخانه مربوطه منتقل کند. آیا دل مشغولی‌های روزمره مدیران و



همایش ریلی گفت که اصلی ترین هدف در وزارت راه و شهرسازی ارتباطات و گسترش ارتباطات است و باید در مرحله اول این ارتباطات در حوزه تمدنی ایران شهر از عراق تا آسیای میانه و شبه قاره هند از طریق ریل توسعه باید و چین، خاور دور، هند و اروپا را در برگیرد که در حال حاضر ارتباط بسیار خوبی با کشورهای پاکستان، افغانستان و تمامی کشورهای آسیای شمالی، عراق و ترکیه وجود دارد.

وی افزود: اتصال به چشمه های بار برای جذب مشتری بسیار اهمیت دارد و این امکان باید با حمل و نقلی سریع، ایمن، مطمئن و ارزان انجام شود.

وزیر راه و شهرسازی در ادامه گفت که رقابت، اصلی ترین عنصر در جذب بار است و امروز هیچ کاری را نمی توان در دنیا به صورت دستوری پیش برد بلکه باید شرایط را برای رقابتی کردن مهیا کرد. برای رقابتی کردن فضا در حوزه ریلی نیاز به توسعه زیرساخت ها، نوسازی ناوگان، ارتقای ایمنی و سلامتی کالا و مسافر در کمترین زمان است.

وی نکته مهم در حمل و نقل ریلی را به کارگیری قطارهای برنامه ای و منظم دانست و افزود: چنانچه قطارهای منظم و برنامه ای در شبکه ریلی تردد داشته باشند می توان نظر صاحبان کالا و بار را جلب کرد و رشد قابل توجهی را در این حوزه شاهد بود. در حال حاضر نیز اتفاقات بسیار خوبی در این حوزه رخ داده و همانطور که می دانید قطار برنامه ای چین راه اندازی شده و برنامه هایی برای راه اندازی سایر موارد از جمله مسکو نیز در دستور کار قرار دارد.

راه آهن اولویت نخست صنعت حمل و نقل

وزیر صنعت، معدن و تجارت نیز در این مراسم گفت: فضای جدید در روابط بین الملل می تواند به توسعه همکاری های بین المللی میان شرکت های ایرانی و خارجی و توجه بیشتر به بازارهای داخلی و منطقه بیانجامد.

وی افزود که نقش راه آهن در حمل و نقل بسیار بارز است و مزایای فراوانی دارد، بنابراین دولت در استفاده از راه آهن به عنوان اولویت نخست در حمل و نقل هیچ تردیدی ندارد. وی با خرید هر گونه واگن از خارج مخالف بود و گفت: باید برای خرید قطعات مورد نیاز تولید واگن به جای خرید نقد از خارج آن ها را به صورت فاینانس خریداری کنیم چراکه با گشایش فضای بین الملل در پسا برجام مشکلات بانکی و بیمه ای حل خواهد شد. همچنین ایران در دنیا به عنوان کشوری که به قراردادهای پایبند است شناخته می شود.

اولویت راه آهن اتصال خطوط به کشورهای همسایه

مدیرعامل شرکت راه آهن در افتتاح مراسم، از برنامه های ایران در عرصه حمل و نقل جهانی سخن گفت و از قدمت ۳ هزار ساله در مبادله کالا در دنیا به ویژه از طریق جاده ابریشم یاد کرد. پور سید آقایی با بیان اینکه ایران در حوزه ترانزیت جایگاه ویژه ای دارد و مسیر مناسبی برای انتقال بار از شرق به غرب و شمال به جنوب بوده است، گفت: در حال حاضر ۱۰ هزار و ۵۰۰ کیلومتر خطوط ریلی در ایران موجود است و قرار است ۹ هزار کیلومتر نیز خطوط جدید به این عدد افزوده شود که قرارداد ۵ هزار کیلومتر آن نهایی شده است.

وی یادآور شد: راه آهن همچنین به چهار بندر کشور به نام های بندرعباس، بندر خرمشهر، بندر امام و بندر امیرآباد متصل است.

پورسیدآقایی با اشاره به فعال سازی کریدورهای بین المللی گفت: کریدور قدیمی چین-تهران دو ماه پیش و با همکاری کشورهای مسیر راه اندازی و کریدور آستارا-دریای سیاه نیز اخیرا با همکاری قزاقستان و ترکمنستان راه اندازی شده است. راه آهن توافقی مینی بر راه اندازی مسیر ترانزیتی از طریق روسیه و آذربایجان داشته تا مسیر بندرعباس-مسکو-هلسینکی فعال شود.

گفت‌وگویی کوتاه با فرانسوا داون، دبیر کل سازمان اوتیف

قوانین یکسان ریلی ایران راهاب منطقه می‌کند



که این بسیار کمک خواهد کرد. باید تلاش کنیم که قوانینی که در اروپا یا در نقاط دیگر دنیا رعایت می‌شود در ایران هم منطبق بر آن باشد تا قطارهای اروپا بتوانند بار را از ایران به شرق آسیا ببرند و ما باید در این زمینه تا جایی که می‌توانیم به ایران کمک کنیم.

توسعه این صنعت بسیار تاثیر گذار است اما با توجه به این که در ایران هر نهاد و یا سازمانی به صورت مستقل عمل می‌کند، چگونه می‌توان این قوانین را اجرایی کرد؟ به عنوان مثال در اتحادیه اروپا چگونه قوانینی یکسان را اجرا می‌کنند؟

با توجه به ارتباطی که ایران به ترکیه و اروپا دارد فکر می‌کنم که ساختارهایی که در اتحادیه اروپا است می‌تواند به ایران هم منتقل شود. همان عرض خطی که در اروپا وجود دارد در ایران هم وجود دارد

حمل‌ونقل ریلی در ایران کمک کند؟ برای ما توسعه حمل بار در ایران بسیار مهم است. سازمان اوتیف سازمان بین‌الدول حمل‌ونقل ریلی است و تلاش داریم قوانین یکسان و متحد برای تمام اعضا ارایه کنیم. قوانین ما به ایران که قصد دارد به‌هاب منطقه تبدیل شود کمک می‌کند تا بتواند راحت‌تر به اهدافش دست یابد.

وجود قوانین یکسان ریلی بین کشورها در پیشرفت و

برگزاری همایش ریل-نفت و ریل بندر را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ به عنوان یک غربی فکر می‌کنم برگزاری این کنفرانس پنجره‌ایی روشن است و با توجه به شرایطی که در سطح بین‌المللی اتفاق افتاده است اگر ایران به درستی گام بردارد، در زمینه حمل‌ونقل ریلی، ایران می‌تواند سرمایه‌های خارجی را به شکل مناسبی از نقاط مختلف دنیا به سمت خود جذب کند.

سازمان اوتیف در چه زمینه‌هایی می‌تواند به توسعه

گفت و گوی اختصاصی با دبیرکل اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها

حمل‌ونقل چندوجهی رونق اقتصادی می‌آورد



خط آهن جاده ابریشم همکاری‌های لجستیکی را در بین کشورهای مسیر افزایش خواهد داد و این نشان می‌دهد منطقه خاورمیانه در حوزه شبکه ریلی آینده روشنی دارد.

اتصال کشتیرانی و حمل‌ونقل چند وجهی به ترمینال‌های مختلف نفت و گاز در کشورهای خاورمیانه و استفاده از نوآوری‌ها و استانداردها سبب خواهد شد، خدمات بین‌المللی بهتری به مشتریان این اتحادیه ارایه شود.

کریدورهای بین‌المللی و افزایش حمل‌ونقل بار و مسافر در شبکه ریلی جهان همکاری‌های نزدیکی با کشورهای عضو داشته باشد. خاورمیانه یکی از مناطق پویا در شبکه راه‌آهن ریلی است و در آینده نزدیک شاهد راه‌اندازی قطارهای پرسرعت در این منطقه خواهیم بود.

دبیرکل اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها معتقد است در جهت توسعه خط آهن و حمل‌ونقل چندوجهی در خاورمیانه با ایران همکاری‌های نزدیکی دارد.

«ژان پیرلوبینو» با بیان این که اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها همواره در صدد است برای راه‌اندازی



گفت‌وگوی کوتاه با عباس نظری مدیر کل دفتر امور بین الملل شرکت راه آهن



در همین مسیر حرکت کنیم تا همه کشورها به صورت متوازن پیشرفت کنند.

در خصوص فعالیت‌های عمده حوزه مدیریت تان توضیح بفرمایید. چه برنامه‌ای برای سال ۱۳۹۵ در نظر دارید؟

دفتر امور بین الملل راه آهن ۱۳ سال است که شکل گرفته است. در بدو تاسیس چون نوظهور بود بر اساس یک استراتژی خاص شکل گرفت تا بتواند همکاری‌های بین المللی را گسترش دهد و با توجه به موقعیت ایران در منطقه نیاز این دفتر حس شد چون ما نمی‌توانیم فقط بار را در داخل کشور حمل کنیم بلکه باید جهانی فکر کنیم.

توسعه ترانزیت و حمل‌ونقل از طریق جمهوری اسلامی ایران جزو وظایف دفتر امور بین الملل است و نگاه ما این است که حتی در دوران تحریم هم با موفقیت کار کردیم. Uic در دنیا شش نمایندگی دارد که یکی از این نمایندگی‌ها در تهران

شاهد یک حمل‌ونقل یکپارچه و هماهنگی نیستیم. انتظار داریم برگزاری این چنین همایش‌هایی که با حضور شرکت‌های بین المللی و افراد کارشناس این حوزه برگزار شد به ما در دست یافتن به اهدافمان کمک کند. به عنوان مثال در خصوص بندر هامبورگ رابطه بین کشتی و بندر و ریل مورد بررسی قرار گرفت و ما می‌توانیم از این تجربیات استفاده کنیم. قبل از این هم تجربه‌های مشابهی داشتیم که موفقیت آمیز بوده است. به عنوان مثال همایشی که چند سال پیش در خصوص قطارهای پرسرعت برگزار شده بود موجب شد تا طرح احداث قطارهای پرسرعت شروع شود. موضوع دیگری که به دنبال آن هستیم همگرایی کشورها در دنیا و منطقه است تا حمل‌ونقل ترکیبی در شبکه ریلی صورت بگیرد. وقتی از کشورهای مختلف در این چنین همایشی شرکت می‌کنند موجب همگرایی بیشتر کشورها با یکدیگر می‌شود و نشان می‌دهد ما هم باید

برگزاری و نتیجه همایش ریل-نفت و ریل-بندر را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

این همایش با هماهنگی سازمان بین‌المللی راه‌آهن‌های دنیا برگزار شد. حدود صد مهمان که بیشتر از اروپا بودند داشتیم. این همایش دیدی روشن از صنعت ریلی در دنیا برایمان بازکرد و موجب شد به طور رو در رو با فعالان این حوزه ارتباط داشته باشیم تا بتوانیم با آخرین فناوری‌ها و دانش روز آشنا شویم.

این همایش چه دست‌آوردی را برای ایران به همراه داشت؟

یکی از واقعیت‌ها این است که بحث حمل‌ونقل ترکیبی در اروپا بسیار موفق بوده است و به خصوص با استفاده از قوانین یکسان حمل‌ونقل هماهنگی را بین کشورهای اروپایی شاهد هستیم. در داخل کشور این گونه مسائل به صورت جزیره‌ای است به شکلی که راه‌آهن، بندر و جاده هر کدام کار خود را انجام می‌دهند و متاسفانه

است. کشورهای منطقه خاورمیانه به نحوی از طریق دفتر ما با Uic بین الملل ارتباط دارند.

شکل‌گیری ایده اولیه این همایش از کجا بود؟

در مجمع راه‌آهن‌های خاورمیانه که هر شش ماه یک بار برگزار می‌شود، ایده اولیه این همایش شکل گرفت. نقشه راهی داریم که از سال ۲۰۱۳ تا ۲۰۲۰ مسیر را نشان می‌دهد که در جهت دست‌یابی به برنامه‌ها این یکی از همایش‌هایی است که برگزار شد. همه کشورهای حاضر کارهایی را که انجام داده‌اند در مجمع هر شش ماه ارایه می‌کنند.





وزیر راه و شهرسازی:

ایران باید به هاب حمل و نقلی منطقه تبدیل شود

وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر این که ایران باید به هاب حمل و نقلی منطقه تبدیل شود و برنامه‌های بلند پروازانه‌ای برای توسعه ریلی داریم.

عباس آخوندی در خصوص وضعیت کنونی حوزه ریلی در کشور بیان کرد: برنامه‌ای که ما تهیه کرده‌ایم، برنامه بسیار بلندپروازانه‌ای است. من اساساً در کم دربارہ بحث‌هایی که در مورد اقتصاد مقاومتی می‌شود این است که وقتی در پایان کار صحبت از این می‌شود که ما باید از سهم ترانزیت ایران حداکثر استفاده را داشته باشیم، مفهومش آن است که ما باید از این موقعیت خود در منطقه استفاده کنیم و تهران و ایران را به هاب منطقه در حوزه حمل و نقل تبدیل کنیم.

برای تحقق این امر باید به بحث

ناوگان و زیرساخت‌ها توجه کنیم. باید از زیرساخت‌های مناسب در بخش دریا، بندر و ریل برخوردار باشیم.

آخوندی با بیان اینکه ما هم‌اکنون در بخش دریا دارای پروژه‌های بسیار بزرگی هستیم گفت: چابهار (که در حال سرمایه‌گذاری ۴۰۰ میلیون دلاری در آن هستیم)، بندر عباس (که فاز یک آن در حال نوسازی و افزایش بهره‌وری بوده و فاز دو آن نیز سکوهایش احداث شده ولی فاقد تجهیزات است) نمونه‌هایی از مناطق دریایی با پروژه‌های مهم به شمار می‌روند.

وزیر راه و شهرسازی در این راستا از انجام اقدامات لازم برای سفارش واردات تجهیزات در بندر عباس خبر داد و افزود: فاز سوم این بندر نیز هم‌اکنون در آستانه آغاز عملیات اجرایی قرار دارد.

براساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده تصور می‌کنم پروژه‌های مربوط به بندرعباس طی ۴ تا ۵ سال به طول بیانجامد که در صورت اتمام ظرفیت این بندر تا حدود دو برابر افزایش خواهد داد.

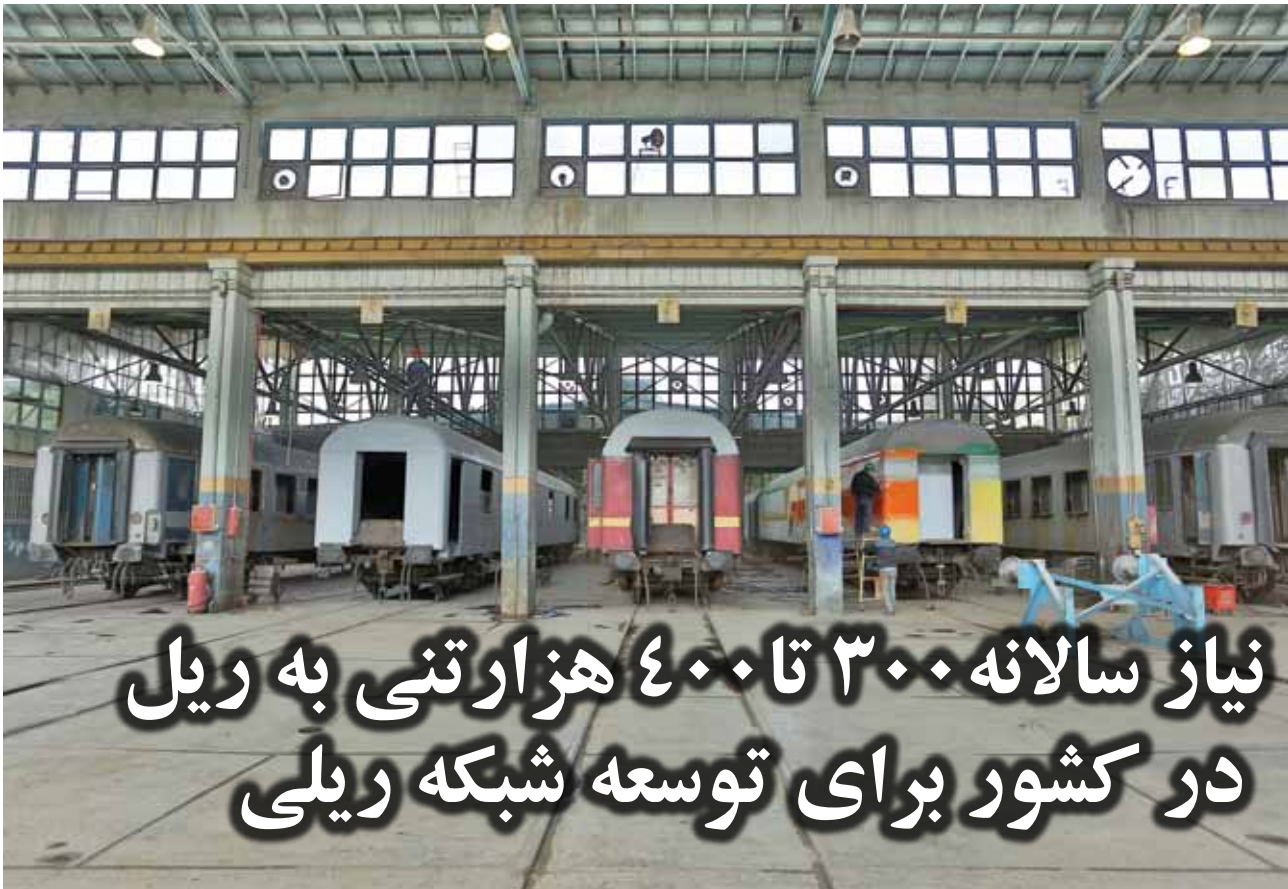
امید است با این اقدامات بندرعباس به دروازه ورودی ایران و به دنبال آن دروازه ورودی کل آسیای میانه تبدیل شود و ما برای تبدیل شدن به هاب منطقه حداقل نیاز به شش سال کار شبانه‌روزی داریم.

وی همچنین از امضای قرارداد مسیر ریلی تهران-قم-اصفهان و فعال بودن کارگاه در این بخش خبر داد و اضافه کرد: تحقق این امر اقدامی بسیار بزرگ بود چراکه به دنبال آن ما برای اولین بار در کشور به فناوری قطار پرسرعت دسترسی پیدا خواهیم کرد که عملیات اجرایی

آن حدود ۴۰ ماه به طول خواهد انجامید.

وی همچنین درباره پروژه برقی کردن قطار تهران-مشهد با هدف ارتقای سرعت به ۲۰۰ کیلومتر در ساعت نیز اظهار کرد: یادداشت تفاهم این پروژه در سفر رییس جمهور چین به کشور امضا شد، هم‌اکنون نیز در حال مذاکرات فشرده با این کشور هستیم که امیدواریم به مرحله قرارداد و تامین مالی دو میلیارد دلاری از سوی چین برسیم. آخوندی در خصوص کیفیت

ریل‌های وارداتی خاطرنشان کرد: هیچ کالایی بدون استاندارد و کنترل و بازرسی به کشور وارد نخواهد شد. ما هنوز در داخل کشور این محصول را تولید نکرده‌ایم ولی به محض این اقدام تمامی ظرفیت تولید داخلی را به صورت یکجا خریداری خواهیم کرد.



نیاز سالانه ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار تنی به ریل در کشور برای توسعه شبکه ریلی

تا زنجان نیز در کل دو خطه خواهد شد.

معاون فنی و زیربنایی راه‌آهن کل مسیر تهران تا قزوین را ۱۵۰ کیلومتر عنوان کرد و گفت که از ۱۵۰ کیلومتر، صد کیلومتر آن آماده ریل‌گذاری شده است. همچنین پروژه دیگری که در دست اجرا داریم خطوط ریلی تهران تا گرمسار است که علاوه بر دو خط تهران تا مشهد از تهران تا گرمسار نیز در حال چهار خطه شدن است.

**پیشرفت ۸۰ درصدی
ریل‌گذاری مسیر ۱۴۰
کیلومتری اهواز - آندیمشک**

محمدزاده میزان پیشرفت پروژه دوخطه کردن تهران- گرمسار را ۸۰ درصد اعلام کرد و معتقد است بهره‌برداری از خطوط ریلی چهار خطه تهران- گرمسار در سال جاری میسر خواهد شد. همچنین با توجه به نیاز افزایش خطوط ریلی در حدود

منظور آن که شبکه حمل‌ونقل ریلی کارآمد باشد، باید ایران نسبت به رفع تنگناها و کمبود ظرفیت اقدام کند. به همین دلیل نیز ناچاریم خطوط راه‌آهن را در کنار خطوط موجود دوخطه، سه خطه و یا چهار خطه کنیم و در این رابطه تقاضاهای فراوانی داریم. محور مرکزی ایران از نظر ایجاد خطوط جدید راه‌آهن در اولویت است و نزدیک به ۵۰۰ کیلومتر از آن در حال دوخطه شدن است و ۴۰۰ کیلومتر از همان ۵۰۰ کیلومتر آماده ریل‌گذاری شده است.

وی در تشریح برنامه‌های شرکت راه‌آهن در انتقال مسافر و افزایش ظرفیت شبکه‌ای کشور به پروژه‌های حومه‌ای اطراف کلانشهرها افزود: افزایش ظرفیت شبکه خطوط ریلی کشور در پروژه تهران- قزوین در دست اجرا است که در این بخش در حال چهار خطه کردن مسیر تهران تا کرج هستیم و مسیر کرج تا قزوین در حال سه خطه شدن و مسیر قزوین

وی همچنین افزود که مهمترین وظیفه ما نگهداری از خطوط فعلی راه‌آهن است که سالانه، به طور مستمر و روزانه در ۱۲ هزار کیلومتر راه اصلی و فرعی انجام می‌گیرد تا خطوط راه‌آهن همواره آماده بهره‌برداری باشد. بخش دوم وظایف شرکت راه‌آهن حفظ وضعیت و کیفیت بهسازی خطوط است که در دوره زمانی ۱۰ تا ۱۵ ساله باید خطوط راه‌آهن بهسازی شود و تمامی قطعات آسیب‌دیده و شکسته، ریل‌ها و تمامی بالاست‌ها تعویض شوند. همچنین در بخش خطوط راه‌آهن بر حسب میزان و مقدار باری که از آن عبور می‌کند از جهت عبور و بار محوری، سرعت و این که خط باری و یا مسافری است باید هر ۲۰ تا ۳۰ سال خطوط راه‌آهن بازسازی بشوند. برای این کار تمامی خط از ریل تا بالاست باید جمع‌آوری شود و ریل‌های جدید جایگزین شوند. در کنار این مجموعه اقدامات، و به

نشست رسانه‌ای معاون فنی و زیربنایی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با اصحاب رسانه در خصوص برنامه‌های شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران اواخر خرداد ماه برگزار شد. وی با اشاره به اجرای تفاهنامه بین وزارت راه و شهرسازی، وزارت صنعت، معدن و تجارت و شرکت ذوب آهن از نیاز سالانه به ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار تن ریل در کشور خبر داد و برنامه‌های راه‌آهن را در افزایش بهره‌وری ریل تشریح کرد. سعید محمدزاده معاون فنی و زیربنایی شرکت راه‌آهن، در این نشست در تشریح برنامه‌های راه‌آهن برای توسعه شبکه حمل‌ونقل ریلی در سراسر کشور گفت که وظیفه مهم راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، حفظ، نگهداری و ارتقای وضعیت، کیفیت و ظرفیت شبکه حمل‌ونقل ریلی کشور است که در این راستا در حوزه خطوط راه‌آهن مجموعه اقداماتی را در دست اجرا داریم.

تمامی موضوعات از جمله شرایط مالی، شرایط نیروی انسانی و ماشین آلات سالی ۴۵۰ تا ۵۰۰ کیلومتر است.

در حال حاضر به دلیل مشکلاتی که در برخی از خطوط داشتیم ریل‌های فرسوده را جایگزین ریل‌های آسیب دیده کردیم تا به محض تولید و یا ورود ریل‌های نو آن‌ها را مجدد جایگزین کنیم.

امروز حدود ۶۰۰ کیلومتر از خطوط کشور نیازمند ریل هستند که برای آن‌ها حدود ۷۲ هزار تن ریل نیاز داریم.

معاون فنی و زیربنایی راه‌آهن در تشریح برنامه‌های راه‌آهن تا سال ۱۴۰۰ گفت: ایجاد خط دوم ریلی در سه هزار کیلومتر از خطوط ریلی در دستور کار قرار دارد که طی سه سال آینده به نتیجه خواهد رسید. همچنین با همکاری شرکت ساخت در حال راه‌اندازی پنج هزار کیلومتر خطوط ریلی هستیم که از آن مقدار ۹۲۰ کیلومتر آماده ریل‌گذاری شده است و هزار کیلومتر از آن هم حداکثر تا پنج سال آینده توسط شرکت ساخت تحویل داده خواهد شد.

ما در راه‌آهن و معاونت ساخت، مذاکراتی با شرکت ذوب‌آهن داشتیم و قرار است ۴۰ هزار تن ریل توسط ذوب‌آهن تحویل راه‌آهن شود که در این رابطه ذکر این نکته ضروری است که شرکت ساخت قرارداد ورود ۱۵۰ هزار تن ریل را از خارج از کشور داشته است.

وی در خصوص خرید ۲۰ هزار تن ریل از هند گفت این نوع ریل، «ریل سخت‌کاری شده» است به این معنی که ریل سخت‌کاری شده ریلی است که سایش آن از ریل معمولی کمتر است و برای قوس‌ها و نقاط پرتدد استفاده می‌شود. ریل هند هنوز جزو ریل‌های بسیار باکیفیت است و در عین حال در هنگام خریداری کارشناسان با تجربه به محل می‌روند و تمامی ریل‌های خریداری شده را مورد بررسی قرار می‌دهند.



وظیفه مهم راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، حفظ، نگهداری و ارتقای وضعیت، کیفیت و ظرفیت شبکه حمل و نقل ریلی کشور است که در این راستا در حوزه خطوط راه‌آهن مجموعه اقداماتی را در دست اجرا داریم



محمدزاده خطوط ریلی جنوب کشور را از جمله خطوطی برشمرد که نیاز به بهسازی دارند و گفت: با همت شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و ادارات کل زاگرس، کرمان و جنوب موفق شدیم صد کیلومتر از مسیر ۱۵۰ کیلومتری پریپچ و خمی که تونلی یا طول سه هزارمتر در قوس ۳۶۰ درجه‌ای در آن قرار دارد را نوسازی کنیم که در طی دو سال اخیر انجام گرفت و تا پایان سال به بهره‌برداری می‌رسد. ما در کشور نزدیک به ۱۴۰۰ کیلومتر خطوط ریلی داریم که در آستانه بازسازی هستند و برای این کار نیز نیاز به پیمانکاران باتجربه و منابع مالی داریم تا این اتفاق به بهترین شکل رخ دهد. نیاز کشور به ریل با در نظر گرفتن

سوزن‌ها به تراورس از دیگر کارهایی است که در دست اجرا قرار دارند. معاون فنی و زیربنایی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با اشاره به این‌که بهره‌برداری از ریل نیازمند بهسازی و نوسازی آن در طول ۲۰ تا ۳۰ سال است، گفت: با بهره‌برداری از هر ریل، طبیعتاً ریل، آرام آرام دچار تغییر، فرسودگی و تعویض می‌شود و بسته به این‌که کجا قرار دارد و در مسیر پربار یا با سرعت بالا است عمر ریل نیز متغیر خواهد بود. اما به طور طبیعی، عمر شبکه‌های ریلی در ایران ۲۵ سال است و پس از این مدت باید بهسازی در خطوط فرسوده صورت بگیرد. در کشور میزان تعویض ریل حدود هفت درصد است. کشور ما سالیانه به ۵۰ تا ۷۰ هزار تن ریل برای تعویض و نگهداری خطوط نیاز دارد.

نوسازی ۱۵۰ کیلومتر خطوط ریلی جنوب کشور در دو سال اخیر

محمد زاده گفت: در ایران خطوط ریلی به ۲۵ سال زمان برای بهسازی نیاز دارند و به مسیرهایی اشاره کرد که زمان ساخت آن‌ها به دهه ۴۰ شمسی بر می‌گردد و در طی این سال‌ها به دلیل مسایل اقتصادی و تحریم‌ها بازسازی نشده‌اند. به منظور حفظ ایمنی در برخی از خطوطی که نیاز به بازسازی دارند مجبور شدیم تدابیری همچون کاهش سرعت و کاهش بار و مسافر را اجرایی کنیم که در نظر داریم با بهسازی آن‌ها سرعت و افزایش ظرفیت را نیز در دستور کار قرار دهیم.

۱۰۵ کیلومتر از اهواز تا سربندر ریل‌گذاری شده و ۸۰ درصد عملیات ریل‌گذاری مسیر ۱۴۰ کیلومتری اهواز تا اندیمشک نیز پایان یافته است.

وی گفت: برای خطوط ریلی شهر مشهد به سمت تهران در حال سه خطه کردن خطوط ریلی هستیم که قرار است در بخش‌هایی چهار خطه نیز بشوند. همچنین از قزوین تا زنجان عملیات اجرایی انجام شده و سال آینده ریل‌گذاری می‌شود و پیمانکار این پروژه انتخاب شده‌اند. در مسیر تهران- پرند بخشی از مسیر سه خطه و چهار خطه خواهد شد که این مسیر حدود ۵۶ کیلومتر است و پیمانکاران آن نیز در حال انتخاب شدن هستند. برنامه زمان‌بندی به این شیوه است که تا پایان سال جاری پروژه سه خطه و چهار خطه تهران- پرند که شهرهای نسیم شهر، سلطان آباد و اسلام‌شهر را به هم متصل می‌کند به بهره‌برداری برسد.

محمدزاده در بیان دیگر پروژه‌های راه‌آهن به افزایش ظرفیت در خطوط ریلی تهران تا قم اشاره کرد و گفت: در سال گذشته موفق شدیم ۱۵ دقیقه از میزان زمان سیر در مسیر تهران- قم را کاهش دهیم و هدف ما این است که این مسیر در فاصله زمانی یک ساعته صورت بگیرد.

یکی از مهمترین پروژه‌های ما پروژه تراک بندی است که در مسیر تهران- مشهد به سرانجام رسید که این پروژه، صد درصد توسط متخصصان ایرانی انجام گرفت و تنها پروژه‌ای است که تعداد سازندگان و صاحبان تکنولوژی آن کمتر از انگشتان یک دست هستند. تراک بندی تهران- قم از دیگر برنامه‌هایی است که در دست اجرا داریم.

محمدزاده ادامه داد: پروژه تراک‌بندی و ATC که مجهز به علائم الکترونیکی هستند در دست انجام است و امسال به بهره‌برداری می‌رسد. همچنین افزایش بار محوری، افزایش سرعت و تغییر



گفت‌وگوی اختصاصی با مدیرعامل بهتاش سپاهان

وصول مطالبات صد میلیارد تومانی چالش بزرگ بهتاش سپاهان

پویا مهربابی

یک کلمه از ریل نام برده نشده است اما نام جاده، هوا و دریا دیده می‌شود. امسال ۷۷۰ میلیارد تومان از طرح عمرانی مصوب قانون، ۱۲۵۰ میلیارد تومان از محل طرح توسعه حمل و نقل و ۵۵۰ میلیارد تومان از ماده ۷۰ به ریل اختصاص داده شده است که با توجه به جیب دولت بین ۳۰ تا ۷۰ درصد آن به راه آهن تعلق خواهد گرفت. در این خصوص و دیگر مسائل حاکم بر صنعت ریلی که بخش خصوصی با آن دست به گریبان است گفت‌وگویی با اصغر ضیایی، مدیرعامل بهتاش سپاهان انجام دادیم. وی معتقد است تضادی آشکار در حرف و عمل دولت وجود دارد. در ادامه این گفت‌وگو را می‌خوانید.

بهمن ماه سال ۹۴ بود که رییس جمهور در مراسم آغاز عملیات اجرایی برقی‌سازی راه آهن مشهد-تهران گفته بود بعد از اجرای برجام یک برجام ملی یا برجام دو باید آغاز شود و همه ما از امروز دنبال آن باشیم تا از این فرصت برای توسعه کشور بهره‌برداری کنیم. از این سخن که همزمان با پروژه برقی‌سازی راه آهن تهران-مشهد گفته شده بود و شعارهایی همچون (یکی از سه یادگار دولت، حمل و نقل ریلی پیشرفته است) و یا (انقلاب ریلی)، می‌شد نتیجه گرفت که توجه ویژه‌ای در دولت به توسعه حمل و نقل ریلی وجود دارد. اما این سخنان تنها در حد یک شعار باقی ماند و برای آن می‌توان مثال آورد از جمله این که در برنامه ششم توسعه حتی

عمل می‌بینیم که روند حمایت‌های زبانی نشان می‌دهد که نباید منتظر بود تا انقلاب ریلی شکل بگیرد. وقتی بودجه سال ۱۳۹۵ را مطالعه می‌کنید، تضادی بسیار آشکار در آن می‌بینید که فاصله زیادی بین

جاده به ریل می‌بریم و این تاکید را رییس جمهور، وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه آهن هم بارها تکرار کرده‌اند، هر چند این شعارها در ظاهر ایجاد امید کرده و چشم انداز روشنی پیش رو گذاشته اما در

مورد برنامه ششم توسعه و بودجه سال ۱۳۹۵. متأسفانه با این که دولت همواره شعار می‌دهد که ما از صنعت ریلی حمایت می‌کنیم و توجه ویژه‌ای به حمل و نقل ریلی داریم و تاکید می‌کند که بار را از

چشم انداز حمل و نقل ریلی را از نظر ساخت واگن و کشنده و سایر تجهیزات در برنامه‌های توسعه‌ای کشور چگونه ارزیابی می‌کنید؟ در این زمینه بحثی داشتیم در



ضیایی:

اگر برنامه ششم توسعه را ببینید هیچ گزینه یا موردی به ریل و صنعت ریلی نپرداخته است. برای جاده‌ای چرا اما صنعت ریلی کور کور است

نامی برده نشده است، فکر می‌کنید مسئولان راه‌آهن در این خصوص چه اقدام موثری می‌توانند انجام دهند؟

مدیرعامل راه‌آهن خیلی سعی دارد که کلمه ریلی در برنامه ششم گنجانده شود. اسم ریل در برنامه ششم توسعه وجود ندارد اما جاده، صنعت هوایی و دریایی کاملاً مشهود است. صنعت ریلی در عمل در این بخش مرده است. اگر به واقع دولت قصد دارد به این صنعت کمک کند ما به عنوان بخش خصوصی انتظار کمک داریم اما در عمل وقتی می‌خواهیم وام بگیریم با مشکل رو به رو می‌شویم از جمله این که نمی‌توانیم به غیر از واگن تضمینی به بانک‌ها ارایه کنیم و دولت هم حمایت‌های مناسب در این خصوص ارایه نمی‌کند. متأسفانه منابع سرمایه‌ای به غیر از منابع بانک وجود ندارد، وضعیت فاینانس هم معلوم نیست و دولت هم شرایط مساعدی را فراهم نکرده است تا بخش خصوصی بتواند واگن مورد نیازش را تامین کند.

شاید راه‌آهن بسته حمایتی برای تامین ناوگان ارایه کرده باشد اما بعد از مدت‌ها این بسته حمایتی در اختیار بخش خصوصی قرار نگرفته است. شاید راه‌آهن مقصر نباشد و مشکل در دولت باشد که نمی‌خواهند کسی در این صنعت سرمایه‌گذاری کند و به نظرم روی این صنعت شناختی در بین

دولت موظف است که کمک کند. دولت نه تنها در این مورد کمک نمی‌کند بلکه بودجه‌ای را هم که به ریل اختصاص می‌دهد ناکافی است. اگر می‌خواهیم راه‌آهن پویا داشته باشیم مطمئناً با ارقام برنامه ششم و بودجه ۹۵ به نتیجه‌ای نخواهیم رسید. در این صورت چطور انتظار داریم که بخش خصوصی بدون چشم انداز روشن در این صنعت سرمایه‌گذاری کند و واگن بخرد. از هر کدام از شرکت‌های فعال در بخش ریلی بپرسید که چه برنامه‌ای برای سال ۱۳۹۵ و یا حتی سال ۱۳۹۶ دارند، هیچ جوابی ندارند بدهند چون نمی‌دانند برنامه دولت و یا حتی راه‌آهن چیست! آن طرف قضیه نامشخص است اما این طرف از ما انتظار دارند که همه کار بکنیم.

آیا مشکل فقط بودجه است یا مسائل دیگری هم دست انداز ایجاد کرده است؟

فقط مشکل بودجه نیست. اگر برنامه ششم توسعه را ببینید هیچ گزینه یا موردی به بخش ریلی و صنعت ریلی نپرداخته است. برای جاده‌ای چرا اما صنعت ریلی کور کور است.

یکی دیگر از مشکلاتی که با آن دست به گریبان هستیم، تغییر همه ساله تعرفه حمل است. راه‌آهن هر سال تعرفه حمل را تغییر می‌دهد. حاضریم به مشتری‌انمان در قالب قراردادهای بلند مدت تعهدات لازم را ارایه دهیم به شرطی که، راه‌آهن هم تعهد دهد که تعرفه حمل تغییر نکند و یا اگر تغییر می‌کند بر اساس مواردی باشد که بتوانیم آن را به مشتری‌انمان بقبولانیم تا بتوانیم هم مشتری‌ان و بار را افزایش دهیم و هم با افزایش درآمد و کاهش هزینه‌ها شرایط و خدمات بهتری را ارایه دهیم که نیاز داریم راه‌آهن در این مورد کمک کند.

با توجه به این که در برنامه ششم توسعه از بخش ریلی

حرف و عمل وجود دارد. بودجه امسال در بخش راه و شهرسازی ۴۶۵۰ میلیارد تومان است که ۵۳۷ میلیارد تومان آن ظاهراً به بخش ریلی اختصاص داده شده است که حدود ۶ صدم درصد کل بودجه دولت است که ۱/۴۷ بودجه عمرانی کشور را در برمی‌گیرد و ۱۱/۵ درصد کل بودجه وزارت راه است. با ۵۳۷ میلیارد تومان چه کاری می‌توان برای صنعت ریلی انجام داد! این رقم در قالب بودجه جاری شاید حقوق کارمندان را هم تامین نکند. از طرف دیگر آمدن و اجازه دادند تا از طریق فاینانس خارجی این کسری را جبران کنیم اما بحث این‌جا است که خود این فاینانس هم در حاله‌ای از ابهام قرار دارد.

تصویر بودجه‌ای سال ۱۳۹۵ را وقتی جلوی رویمان قرار می‌دهیم می‌بینیم که با شعار سند چشم انداز ۲۰ ساله و افق ۱۴۰۰ و برنامه‌های افزایش واگن‌های باری و مسافری و بالا بردن حجم بار که قرار بود تا پایان سند ۳۰ درصد افزایش پیدا کند؛ بسیار فاصله دارد. شاید زیر ۱۰ درصد از کل بار کشور را حمل می‌کنیم. در دنیا به صنعت ریلی توجه بسیار می‌شود اما در ایران این صنعت بسیار مهجور است. دولت بودجه‌ای که به راه‌آهن اختصاص داده است آن قدر کم است که من با خودم فکر می‌کنم مسئولان راه‌آهن با این پول چه کاری می‌توانند بکنند. ظاهراً قرار است از محل حق دسترسی ۷۰ درصد بودجه راه‌آهن توسط بخش خصوصی ریلی تامین شود که هیچ‌گاه این ۷۰ درصد به انجام نمی‌رسد. زیرا وصول مطالبات بخش خصوصی همیشه به کندی صورت می‌گیرد تا جایی که ۳۰ تا ۴۰ درصد آن دست مشتری‌ها است. شاید در عمل ۵۰ درصد آن توسط بخش خصوصی تامین شود و بقیه را دولت باید کمک کند. در برنامه حق دسترسی تاکید شده است که اگر راه‌آهن نتواند همه پول مورد نیازش را از محل حق دسترسی تامین کند،

مسئولان دولتی وجود ندارند. شاید در دنیا ۷۰ درصد بار توسط ریل جابه‌جا شود اما در ایران ده درصد بار هم توسط ریل جابه‌جا نمی‌شود. ساختار سنتی در راه‌آهن را شاید به سختی بتوان تغییر داد. زمانی که خصوصی سازی در راه‌آهن شروع شد شاید حدود سه سال مقاومت و کارشکنی‌هایی به وجود آمده بود و حتی بعضی افراد از جمله من را خیلی شفاف به بهانه‌های مختلف تهدید می‌کردند تا مانع تراشی کنند. تغییر ساختار سنتی راه‌آهن بسیار سخت است چون کسی که ۴۰ سال در این صنعت فعال بوده است و به شیوه کار و ساختار سنتی عادت کرده است؛ جلوی تغییر مقاومت و کارشکنی می‌کند و برایش خیلی سخت خواهد بود که یک جوان به او راهکار ارایه کند.

یکی از بحث‌ها در سازمان خصوصی این بود که به مرور شرکت‌ها را به بخش خصوصی واگذار کنند. اما چرا این کار متوقف شد؟ چون ساختار شکنی باعث شد در شرکت‌هایی که قرار بود واگذار شوند مقاومت شکل بگیرد. شرکت‌هایی که ورشکسته بودند شاید واگذار شدند اما شرکت‌های سود ده را هیچ‌گاه نتوانستند واگذار کنند.

مشکل ما فرهنگ جاری در کشور است. هنوز به مرحله‌ای نرسیده‌ایم که درک کنیم چقدر خصوصی‌سازی می‌تواند به کشور کمک کند و هنوز آن باور سنتی را داریم که باید دولتی باشیم و چند صباحی کار کنیم، آن هم نه به خاطر پیشرفت کردن. درجا زدن در کشور مشهود است به عنوان مثال در صنعت خودرو هنوز درجا می‌زنیم و بعد از پیکان چه دستاورد مهمی از نظر تکنولوژی داشتیم. به قول استادام در دانشگاه، برف پاک کن پیکان تا آخرین روز از چپ به راست کار می‌کرد چون در انگلستان راننده سمت راست می‌نشیند و ما تکنولوژی تغییر جهت برف پاک کن را نداشتیم. پرابد از سالی که تولید



شده است از نظر تکنولوژی تغییر ماهیت نداشت و در صنایع دیگر هم همین گونه است. به عنوان مثال خیلی از معادن مجوز دارند و کلی هزینه کرده‌اند اما متوجه شدند که عیار پایین است و هزینه‌ها جبران نمی‌شود. عمده صنایع با این درد مواجه هستند.

اگر کسی هم بخواهد تکنولوژی جدیدی وارد کشور کند هم مانع تراشی می‌کنند. به هر حال صنایع ریلی مشکلاتش از صنایع دیگر بیشتر است. ما واگن ۴۵ سال و ۵۵ سال در سیر داریم که هم بار می‌برد و هم مسافر. راه‌آهن مصوبه‌ای داده که واگن‌های بالای ۵۵ سال باید خارج شوند و خوب است در ازای آن واگن نو وارد شود. چون واگن جایگزین نداریم دچار کاهش واگن می‌شویم. برای حمایت نه صندوق ارزی تسهیلات می‌دهد و نه وام و این مشکلات در این صنعت وجود دارد. میانگین سن ناوگان در جاده هم ۳۵ سال است و مصرف سوخت بسیار بالایی دارند و صدی ۵۰ سوخت می‌سوزانند.

تجهیزات، ناوگان و حوزه فعالیت و برنامه‌های شرکت بهتاش سپاهان را برای سالی که گذشت چگونه ارزیابی می‌کنید؟ بهتاش سپاهان برای سال ۱۳۹۵ چه برنامه‌هایی در نظر دارد؟

شرکت بهتاش سپاهان در سال ۱۳۸۴ فعالیت ریلی‌اش را آغاز کرد. در ابتدا با ۴۰۰ دستگاه واگن لبه بلند که از اوکراین خریداری شده بود فعالیت می‌کرد. در حال حاضر در چهار تیپ و با دارا بودن سه هزار دستگاه واگن جزو شرکت‌هایی هستیم که تنوع واگن‌های آن از همه شرکت‌ها بیشتر است. در حال حاضر تقریباً بیشتر بار حمل شده توسط شرکت بهتاش سپاهان حمل محموله‌های معدنی است. حدود ۵ میلیون و ۵۰۰ هزار تن محموله معدنی و حدود ۲ میلیون تن محمولات دیگر حمل می‌کنیم.

مجتمع صنایع ریلی هم داریم که در حال حاضر تعمیرات واگن‌های باری و مسافری را انجام می‌دهد. سالیانه ۲۵۰۰ دستگاه واگن را تعمیرات اساسی می‌کنیم. حدود ۱۵۰۰ دستگاه واگن را تعمیر ویژه می‌کنیم. حدود ۲۱۰ نفر نیرو داریم که صد نفر در مجتمع فنی مشغول به کار هستند.

یکی از فعالیت‌هایی که در مجتمع صنایع ریلی در حال انجام است، بحث احداث بندر خشک است. با توجه به این که بندر خشک یک نقطه حساس برای استان اصفهان حساب می‌شود، بعد از پیگیری‌های انجام شده با توجه به تجهیزاتی که داریم خود شرکت بندر خشک سرمایه‌گذاری‌هایی انجام داده که تا چند ماه دیگر بخشی از آن افتتاح می‌شود.

با توجه به این که بیشتر فعالیت ما در حوزه فولاد است، سال ۱۳۹۴ همراه با چالش‌های بزرگی برای ما بود چون صنایع فولادی با چالش روبه‌رو بودند. صنایع فولاد در سال ۱۳۹۳ و ۱۳۹۴ شاهد کاهش قیمت بودند که این موضوع مشکلاتی را برای شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی که در این صنعت کار می‌کنند نیز به وجود آورد. صادرات سنگ آهن تقریباً متوقف شد و فروش هم کاهش یافت و باعث شد شرکت ما که ۲۰۰۰ واگن لبه بلند دارد، عملاً دچار کمی باری شود. پس باید به دنبال بازارهای جدید می‌گشتیم. با تعاملی که با مشتریانمان داشتیم توانستیم حدود ۶ میلیون تن بار معدنی و غیر معدنی داشته باشیم ولی حدود ۹ درصد کاهش بار در تناژ حمل شده داشتیم. در سال ۹۴ بزرگترین مشکل ما تامین نقدینگی بود و متأسفانه معادن نمی‌توانستند به تعهداتشان عمل کنند.

علاوه بر بار معدنی؛ کود، محصولات فولادی، گندم و ذغال سنگ صادر کردیم اما بخش کوچکی از نقدینگی مورد نیاز ما را تامین کرد. شاید بتوان گفت حدود

۲۰ درصد مواد غیر معدنی حمل می‌کنیم اما ۸۰ درصد از مطالبات ما از معادن و فولادسازی‌ها است، رقم قابل توجهی طلب داریم. طی سال ۱۳۹۴ بعضی از معادن تعطیل بودند اما امیدواریم امسال وضعیت بهتر شود. در حال حاضر حدود صد میلیارد تومان مطالبات داریم. درصدی از این مطالبات متعلق به شرکت راه‌آهن است که باعث می‌شود آن‌ها هم دچار مشکلات نقدینگی شوند. امیدواریم سازمان صنایع و معادن راه حلی پیدا کند تا بتوانیم مطالباتمان را وصول کنیم. با توجه به این که بیشتر مشتریان ما در حوزه معدن و صنایع وابسته فعال هستند، از نیمه دوم سال ۱۳۹۴ مذاکراتی با آن‌ها داشتیم و بیشتر با معادنی صحبت کردیم که صادرات هم قرار است داشته باشند و سعی کردیم با راهکارهایی از جمله تحویل بار در بندر و گرفتن تخفیف از راه‌آهن، بار بیشتر جذب کنیم. امیدواریم بتوانیم با برنامه‌هایی که برای سال ۱۳۹۵ تدوین کرده‌ایم شاهد رشد ۲۰ درصدی در حمل بار باشیم. یکی از مسائلی که مد نظر داریم بحث ترانزیت است و اقدامات موثری هم که از طرف راه‌آهن انجام شده است تا چند ماه آینده شاهد حمل بارهای ترانزیتی هم خواهیم بود.

در حال حاضر فقط می‌توانیم به کشور ترکمنستان بار حمل کنیم و امیدواریم طی مذاکراتی که صورت گرفته توافق نامه‌ای امضا کنیم تا واگن‌های ایرانی هم بتوانند وارد آسیای میانه بشوند.

آیا در برنامه‌هایتان حمل‌ونقل ترکیبی هم مد نظر دارید؟ به عنوان مثال پکیجی ارایه کنید که حمل بار توسط ریل جایی در وسط آن قرار بگیرد؟

سیاست راه‌آهن هم از قبل این بود که بعد از واگذاری‌ها و بعد از این که بخش خصوصی فعالیتش را آغاز کرد، بتواند حمل‌ونقل ترکیبی

هم انجام دهد. به گونه‌ای که ریل، بندر و کامیون به هم وصل شوند. شرکت ما هم به دنبال این کار است و احداث بندر خشک هم با همین سیاست انجام شده است. قصد داریم کالا را از مبداء کارخانه مشتری تحویل بگیریم و روی کشتی به مشتری تحویل دهیم. سیاست عمده شرکت هم همین است که بار را تا روی کشتی به مشتری تحویل دهیم.

در خصوص برگزاری چهارمین نمایشگاه ریلی توضیح بفرمایید؟ برگزاری چنین نمایشگاه‌هایی چه فرصت‌های جدیدی برای توسعه ریلی کشور فراهم کرد؟

چهارمین نمایشگاه ریلی امسال قوی‌تر و با حضور گسترده‌تر فعالان خارجی از جمله شرکت‌های اروپا برگزار شد. شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بخش خصوصی در طول سال با یکدیگر تعامل دارند اما این که بتوانند در یک محیطی همچون نمایشگاه ریلی با یکدیگر صحبت کنند و تعامل داشته باشند، بدون واسطه و صمیمی‌تر بسیار موثر خواهد بود. این که پای درد دل فعالان بخش خصوصی بنشینند بسیار عالی است. سال گذشته این موضوع شاید کم رنگ بود اما امسال خارج از فضای رسمی راحت‌تر توانستیم مشکلاتمان را با وزیران یا نمایندگان مجلس و یا معاونان وزیر، مطرح کنیم.

به جز مشکلات مالی با چه مشکلاتی روبه‌رو هستید؟ انتظار شما از دولت و متولی حمل‌ونقل ریلی کشور چیست؟

مشکلات در بخش ریلی تقریباً یکسان است، یعنی اگر ما با مشکلی روبه‌رو هستیم دیگر شرکت‌های ریلی نیز به نحوی با آن درگیر هستند. یکی از مشکلات مهمی که با آن روبه‌رو هستیم بحث خرید و تامین ناوگان است. محدودیت‌هایی برای خرید ناوگان داریم از جمله این

نشده است اما با توجه به مشکلات اقتصادی در کشور مشکلات حادث شد. زمانی که قراردادها امضا می‌شد، بحران اقتصادی این چنین حاد نشده بود و در اوایل آن بود و در شهریور به اوج رسید. امیدواریم با توجه به راهکارهای شرکت راه‌آهن به نتیجه‌ای برسیم.

به عنوان صحبت آخر... از نشریه ندای حمل‌ونقل ریلی تشکر می‌کنم که پای درد دل شرکت‌های فعال در حوزه ریلی می‌نشیند و آن را به چاپ می‌رساند. امیدواریم که این مجله بیشتر وارد موضوع شود و بیشتر با شرکت‌های ریلی مصاحبه داشته باشد و مشکلات

هنوز اتفاق خاصی نیفتاده است.

سال گذشته در سومین نمایشگاه ریلی قرارداد ساخت ۱۲۰۰ واگن باری و مسافری و لکوموتیو بسته شده بود و قرار بود طی ۱۸ ماه به سرانجام برسد. در عمل پس از ۱۲ ماه این قرار داد پیشرفت مناسبی نداشته است. فکر می‌کنید به غیر از مشکلات و کمبود نقدینگی چه مسائلی وجود داشته که این قرار دادهای به نتیجه نرسیده‌اند. چه راهکاری پیشنهاد می‌کنید که قراردادهایی که در سال‌های آینده بسته می‌شوند به چنین نتیجه‌ای دچار نشوند؟

مشکل دیگری که با آن روبه‌رو هستیم بحث تعمیرات است. تعمیرات محدود شده به چند شرکت و این موضوع مشکل خیلی از شرکت‌های ریلی است. مشکل عمده بحث تعمیرات ویژه و جاری است که در انحصار چند شرکت قرار گرفته است. شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی که خودشان امکانات لازم و کافی برای این کار را دارند اجازه تعمیرات ویژه و جاری ندارند که باعث تحمیل هزینه‌های بالایی برای آن‌ها شده است. کماکان مشغول بحث با راه‌آهن و آن شرکتها هستیم و حتی انجمن هم پیگیر این موضوع بوده است اما هنوز به نتیجه نرسیده است و اگر واگن‌ها را

که خرید باید حتماً از شرکت‌های داخلی صورت بگیرد. به نظر می‌رسد مشکلی که صنایع خودرو سازی با آن روبه‌رو هستند کم کم در صنایع ریلی و تولید واگن و لکوموتیو هم شاهد باشیم. یعنی عدم پیشرفتی که در صنایع خودروسازی وجود دارد در صنایع ریلی هم به وجود خواهیم آورد. به عنوان مثال تکنولوژی واگن پارس مربوط به سال‌ها پیش است و همین تکنولوژی میزان تولید را محدود کرده است و واگن سازی‌های دیگر هم کوچک هستند و توان تولید کلان و نیاز صنایع ریلی را ندارند. به نظر می‌رسد باید مسئولان اجازه دهند بخشی از واگن‌ها با نسبتی مشخص از خارج وارد شود. به عنوان مثال در دنیا به دنبال این هستند که وزن کلی واگن‌ها را کاهش دهند ولی ما هنوز به دنبال همان سیستم قدیم، آلیاژ قدیمی و تکنولوژی قدیم هستیم. اگر وزن واگن ۲۵ تنی حدود ۵ تن کمتر شود، هم هزینه‌ها کاهش می‌یابد و هم هزینه تمام شده و حمل بار بیشتر میسر می‌شود. سیستم‌های ترمز هم پیشرفت کرده است اما ما هنوز درجا می‌زنیم و به ناوگان ما ضربه می‌زند.

مشکل دیگر سن بالای ناوگان باری و مسافری است. مردم نیاز دارند از قطار پرسرعت و تکنولوژی روز استفاده کنند. شاید واگن‌ها را بازسازی می‌کنیم اما سرعت سیر را افزایش نمی‌دهیم. باید توجه داشته باشیم همان بلایی که بر سر صنعت خودروسازی و انحصاری که به وجود آمد گریبان گیر صنعت ریلی کشور نشود.

الان راه‌آهن سیاستش این است که واگن باری به سیر ۱۲۰ کیلومتر در ساعت برسد و واگن مسافری به سرعت ۲۰۰ کیلومتر برسند. شاید الان زیر ساخت را نداشته باشیم اما این که از الان به فکر هستیم نشان‌دهنده این است که شرکت‌های خصوصی باید به فکر تامین واگن‌های مناسب باشند.



را بیان کند تا این حرف‌ها به گوش مسئولان برسد. ما که دسترسی نداریم و از این طریق می‌توانیم صدایمان را به گوش مسئولان برسانیم. اگر این شرکت‌ها از این صنعت ریلی خارج شوند با مشکل جدی روبه‌رو می‌شویم. امیدواریم مسئولان با درک متقابل پای درد دل ما بنشینند و بتوانیم با کمک یکدیگر شرایطی برای صنعت ریلی فراهم کنیم که بتوانیم حرفی برای گفتن داشته باشیم.

شرکت‌هایی که آن قراردادهای امضا کرده بودند مشکلات حاد نقدینگی داشتند و انتظار نداشتند با چنین مشکل حادی روبه‌رو شوند. همین که فروشنده پیش پرداخت می‌خواست و کارفرما نتوانست آن را پرداخت کند، پروژه‌ها را دچار مشکل کرد. در حال پیگیری هستند تا مشکل را به نحوی حل کنند و امیدوارم مشکل را به شکلی حل کنند. این موضوع به دست فراموشی سپرده

هم تعمیر نکنیم قطارها را متوقف می‌کند. تمام شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی دچار این مشکل هستند. ما مجتمع تعمیراتی داریم که سالانه ۲۵۰۰ واگن را تعمیرات اساسی می‌کند و می‌تواند ۱۵۰۰ واگن را تعمیرات ویژه انجام دهد و پتانسیل لازم را دارند. انجمن هم پیگیر است و خیلی تلاش دارند که این موضوع را حل کنند اما از سال ۱۳۹۴ که مشکلات این موضوع حاد شده،



کمبود واگن مسافری؛ مشکلی ملی

که در کشور ما سهم ریل درصد مسافر کمتر از ده درصد است. سید حسن موسوی نژاد، مدیر عامل رجا در گفت و گوی اختصاصی معتقد است که به دلایل کارشناسی، انتخاب حمل و نقل ریلی انتخابی ناگزیر برای کشور است. این گفت و گو در ارتباط با اهمیت نمایشگاه ریلی صورت گرفت که در زیر می خوانید

در دنیای امروز راه آهن بیش از هر شیوه حمل و نقل دیگری، نماینده پیشرفت است. هیچ شکل رقابتی از حمل و نقل، هیچ نوآوری یا هیچ صنعت دیگری نتوانسته است در قیاس با اختراع راه آهن موجب تحولات شود. در کشورهای پیشرفته صنعتی، نقش ریل بی اندازه مهم است. به عنوان مثال در کشور ژاپن حدود ۷۰ درصد مسافرت ها با ریل انجام می شود. در حالی



موسوی نژاد:

بخشی از واگن‌ها باید حتما در داخل ساخته شوند و بخشی هم می‌تواند از خارج خریداری شود. می‌توانیم برای تامین واگن‌های مسافری از همکاری‌های خارجی هم بهره ببریم

نشستن کارها به تدریج و در حال انجام است. با توجه به بررسی‌هایی که انجام دادیم، قدم‌هایی برداشته شده و به محض این که شرایط اقتصادی مهیا شود برنامه‌های توسعه‌ای ریلی با سرعت بیشتری به پیش خواهد رفت.

در خصوص طرح تغییر ساختار در راه آهن و جلسسه‌ایی که با آقای محمودی، مشاور مدیرعامل راه آهن داشتید بفرمایید این طرح در چه مرحله‌ایی است و انجمن چقدر در جریان جزئیات آن قرار دارد؟ به نظر تان آیا چنین طرح بزرگی عملی می‌شود؟

جلسه‌ای که قرار بود برای بار دوم برگزار شود، هنوز برگزار نشده است. اما در خصوص آن جلسه، در انجمن بحث‌های زیادی صورت گرفت است و همچنین آقای محمودی به صورت جداگانه با اعضای انجمن صحبت‌هایی داشته‌اند. تحول ساختاری راه آهن تصمیم درستی است اما کار بسیار سختی است و آرزوی موفقیت برای تیم آقای محمودی دارم. این موضوع جزو بایدها است. بیشترین مشکل در بدنه راه آهن است و این تغییر ساختار جزو آرزوهای دولت هم است. این تغییر ساختار سخت است اما در کل تغییر ساختاری که با برنامه کلان و مطالعه لازم صورت می‌گیرد، بخش‌های تصمیم گیر در دولت از آن حمایت می‌کنند.

برای تامین واگن مسافری جدید چه برنامه‌ای دارید؟ خرید واگن فقط از خارج انجام می‌گیرد و یا برنامه‌ای برای خرید واگن مسافری داخلی هم وجود دارد.

بخشی از واگن‌ها باید حتما در داخل ساخته شوند و بخشی هم می‌تواند از خارج خریداری شود. می‌توانیم برای تامین واگن‌های مسافری از همکاری‌های خارجی هم بهره ببریم. به گونه‌ای که آن بخشی را که امکان تولید در داخل دارد در داخل تولید کنیم و بقیه را با همکاری شرکت‌های خارجی تامین کنیم.

در خصوص برگزاری نمایشگاه ریلی باید تاکید کنم که برگزاری این نمایشگاه‌ها از جمله چهارمین نمایشگاه ریلی، دست آوردهای کوتاه مدت و بلند مدت دارد. در کوتاه مدت چنین اتفاقاتی است که با برنامه ریزی قبلی و یا بدون برنامه ریزی در روزهای برگزاری نمایشگاه اتفاق می‌افتد از جمله قراردادهای، تفاهم نامه‌ها و ملاقات‌های با اهمیت که برگزار می‌شود.

اما دست آورد درازمدت آن، آشنایی علاقه مندان و فعالان صنعت ریلی با اتفاقاتی است که در دنیا می‌افتد. این موضوع مطالبات و یا ایده‌های جدیدی را به وجود می‌آورد که در دراز مدت خودش را نشان می‌دهد. به نظر من در برگزاری نمایشگاه‌ها نقش دوم آن‌ها مهمتر است. شرکت‌هایی که در این نمایشگاه‌ها شرکت می‌کنند، به جنبه دوم آن بیشتر توجه می‌کنند. حتی دانشجویان که در این نمایشگاه شرکت می‌کنند و یا کارشناسانی که حضور پیدا می‌کنند منتظر دست آوردهای دراز مدت هستند. بنابر این باید به هر دو دست آورد نمایشگاه توجه کرد.

در نمایش گاه سوم ریلی قرارداد ساخت ۱۲۰۰ دستگاه واگن باری، مسافری و لکوموتیو بسته شد و قرار بود بعد از ۱۸ ماه به نتیجه برسد اما بعد از گذشت یک سال هنوز پیش رفتی نداشته است. چه ضمانتی وجود دارد که قرار دادهایی که در آینده بسته می‌شوند به چنین سرانجامی دچار نشوند. در سند چشم انداز قرار است تعداد مشخصی واگن و لکوموتیو به ناوگان افزوده شود. فکر می‌کنید با گام‌هایی این چنین می‌توان به هدف‌های برنامه دست یافت.

به علت مشکلاتی که وجود دارد تعداد کمتری از قراردادهای و تعداد بسیار کمتری از تفاهم نامه‌ها اجرایی می‌شوند. اما همه کارهایی که به سرانجام رسیده‌اند؛ یک روزی از عقد



از نگاه جنابعالی برگزاری نمایشگاه‌های ریلی چقدر می‌تواند اهمیت حیاتی توسعه حمل‌ونقل ریلی را در کشور بازتاب دهد؟

ابتدا باید بگویم انتخاب حمل‌ونقل ریلی انتخابی ناگزیر برای کشور است. کمبودها زیاد است و نیاز داریم شتاب بیشتر به سرمایه‌گذاری در این بخش بدهیم. دولت توجه زیادی به حمل‌ونقل ریلی دارد اما تخصیص بودجه به علت شرایط بد مالی کم است. سهم منابع استانی در توسعه حمل‌ونقل ریلی باید افزایش پیدا کند. به هر حال آینده خوبی را برای حمل‌ونقل ریلی پیش بینی می‌کنم.



چون هنوز مذاکراتمان نهایی نشده است نمی‌توانیم اطلاعات را منتشر کنیم. الان فقط بازسازی در حال انجام است که نیازمند منابع مالی است.

رابطه بخش خصوصی با دولت را طی ماه‌های گذشته چگونه ارزیابی می‌کنید؟

بخش خصوصی و دولتی با هم مدارا می‌کنند. نسبت به گذشته و قبل از آقای پورسید آقایی درک متقابل افزایش یافته است. همچنین

ارایه کرد که مسافران ریل را به خودرو شخصی ترجیح دهند.

برخی از واگن‌های شرکت رجا به علت فرسوده بودن از رده خارج شد. اما ضریب اشغال ما نسبت به سال گذشته بیشتر بود و شاهد ۸ درصد افزایش این ضریب بودیم و فکر می‌کنم اگر واگن‌های بیشتری هم در طول عید در شبکه ریلی می‌داشتیم، استقبال خوبی صورت می‌گرفت. از جمله مسیر مشهد، تبریز و بندرعباس.

کل مسافری که در طول عید

بود.

تعداد مسافران جابه‌جا شده نوروزی توسط رجا نسبت به سال گذشته حدود ۸ درصد کاهش داشته است اما ضریب اشغال در نوروز ۹۴ حدود ۷۴ درصد بود اما امسال ۸۱ درصد بود که شاهد رشد ۱۱ درصدی بودیم.

به نظر من ضریب اشغال ۸۱ درصد در ایام نوروز آمار بسیار خوبی است. معنی آن این است که نتوانستیم بخشی از نیاز را جوابگو باشیم. مسافر کم نیست اما تقاضا

در جابه‌جایی مسافر پایین است و مطلوب‌ترین حالت جابه‌جایی ۴۵ تا ۵۰ درصد مسافران در مسیرهای بالای ۲۵۰ کیلومتر است. با همین شبکه ریلی و واگن موجود می‌توانیم به این هدف دست یابیم. اگر در نظر داشته باشیم که در مسیرهای کوتاه و حومه‌ای هم سهم خود را افزایش دهیم نیازمند خطوط جدید و ناوگان جدید هستیم. فکر می‌کنم روزانه ۴۰ تا ۴۵ قطار محلی داریم که در تهران به جز مسیر شمال، مسافران را جابه‌جا می‌کند. این مجموعه قطارها تعدادشان کفاف مسافران را نمی‌دهد. اگر در مسیر کرج قطار بیشتر داشته باشیم تقاضا وجود دارد اما به علت زمان سیر و ظرفیت پایین تر؛ ظرفیت قطار محلی مناسب نیست.

در خصوص اعتبارات از محل بند «ق» تبصره بودجه و ظرفیت‌های آن توضیح بفرمایید؟

سیدحسین موسوی‌نژاد درباره اختصاص اعتباری از محل بند «ق» تبصره بودجه به توسعه حمل‌ونقل ریلی و اختصاص اعتبار از محل ۲۰ درصد عوارض قیمت گازوییل که قرار بود به راه‌آهن و جاده اختصاص یابد، اظهار داشت: اصل این پروژه مابه‌التفاوت قیمت فروش سوخت با قیمت فوب خلیج فارس بود، اما با کاهش قیمت نفت، ظرفیت‌هایی که برای بند مذکور در نظر گرفته شده بود کاهش یافت.

هنوز رقمی از این محل به شرکت‌های ریلی پرداخت نشده است. همچنین مکانیزی که در این بند تعبیه شده بود در واقع از محل محاسبه اضافه ظرفیت مسافر حمل شده توسط ناوگان ریلی بود که این اتفاق رخ نداد زیرا تعداد واگن‌های نو که در ۲ الی ۳ سال اخیر وارد ناوگان شد بیش از ۲۵ واگن نیست که عدد قابل توجهی محسوب نمی‌شود.

امیدواریم در توسعه ناوگان حمل‌ونقل ریلی رجا بتوان از بند «ق» تبصره بودجه سابق که امروز نام آن به «ماده ۱۱۲» تغییر یافته است، استفاده کنیم.



به صورت مناسب توزیع نمی‌شود. به عنوان مثال اردیبهشت و خرداد فصل مسافرت نیست و یا در دی و بهمن هم همین وضعیت به وجود می‌آید. ضریب اشغال ما از نرم دنیا بالاتر است و مشکل عرضه کم واگن است. به همین دلیل سهم ریل

شرایط خیلی بهتر شده است. درک بهتری از همدیگر وجود دارد اما شرایط دشوار مالی باعث شده که هم به بخش خصوصی و هم به بخش دولتی فشار وارد شود. راه‌آهن برای تامین منابع خود باید برخی از دریافتی‌ها را از بخش خصوصی داشته باشد که در توان بخش خصوصی نیست و همچنین بخش خصوصی هم مطالباتی دارد که از سوی راه‌آهن بخشی از آن قابل انجام نیست.

جابه‌جا کردیم، حدود یک میلیون ۶۸ هزار نفر مسافر بود. هفته اول و دوم عید ۱۳۹۵ مبلغ ۱۸۱ میلیارد ریال فروش بلیت داشتیم که نسبت به سال گذشته شاهد رشد ۷ درصدی بودیم. البته بخشی از این افزایش درآمد مربوط به افزایش قیمت بلیت

در خصوص عملکرد رجا در جابه‌جایی مسافر در طول عید آماري ارایه کنید. با توجه به این که جابه‌جایی مسافر توسط ریل نسبت به سال گذشته باز هم با کاهش روبه‌رو بود؛ چه راهکاری می‌توان

رییس کمیته ترانزیت راه آهن:

نقش محوری ایران در کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب



رییس کمیته ترانزیت راه آهن با اشاره به رشد جهشی ۹۵ درصد ترانزیت ریلی در سال ۱۳۹۴ گفت که ترانزیت ریلی در دو سال اخیر تحول قابل ملاحظه‌ای داشته که موجب ارتقا و بهبود جایگاه ترانزیت ریلی در کشور شده است. «غراوی» رییس سابق کمیته ترانزیت راه آهن در همایش معرفی ظرفیت‌های مرز اینچه برون در مسیر کریدور ریلی ایران، ترکمنستان و قزاقستان ضمن اشاره به فرصت‌های جدید و بسیار مناسب سرمایه‌گذاری در اینچه برون در مورد اهمیت ترانزیت گفت: امروزه ترانزیت به دلیل ارزش افزوده بالا و بازگشت سریع سرمایه مورد توجه جدی کشورها بوده و به عنوان منبع درآمد مطمئن مطرح است از این رو رقابت تنگاتنگ و فشرده‌ای بین کریدورهای رقیب جهت جذب حداکثری ترانزیت در جریان است.

در این بین راه آهن ایران نیز به تبع وضعیت خاص جغرافیایی کشور و امکان دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه به آب‌های آزاد بین‌المللی می‌تواند نقش محوری در راستای کریدور شمال-جنوب و کریدور شرقی- غربی ایفا کند.

رییس سابق کمیته ترانزیت راه آهن دستاورد بسیار چشمگیر ترانزیت ریلی در سال ۱۳۹۴ و ۱۳۹۵ را در راستای مدیریت جهادی برشمرد و گفت: ترانزیت ریلی در دو سال اخیر تحول قابل ملاحظه‌ای داشته و همزمان با روی کار آمدن مدیریت جدید راه آهن و تشکیل کمیته ترانزیت در اواخر سال ۱۳۹۲ نه تنها روند منفی ترانزیت

در سال ۱۳۹۲ متوقف شد بلکه با چرخش قابل ملاحظه؛ در سال ۹۳ رشد مناسب ۵۰ درصدی و در سال ۹۴ نیز رشد جهشی ۹۵ درصدی را شاهد بوده که موجب ارتقا و بهبود جایگاه ترانزیت ریلی در کشور شد. به گفته وی این اتفاق موجب شد تا سهم ۴ درصدی ترانزیت ریلی در سال ۹۲ به ۱۲.۳ درصد در سال ۹۴ برسد که نسبت به سال ۹۳ بالغ بر صد در صد و نسبت به سال ۹۲ بیش از ۳۰۰ درصد رشد داشته است. ارزش افزوده حاصل از حمل ترانزیت بیش از چهار برابر حمل و نقل داخلی است و به عبارت دیگر درآمد حمل یک تن بار ترانزیت معادل حمل چهار تن بار در حمل داخلی است بنابراین هر اقدامی در جهت تقویت ترانزیت تأثیر گسترده‌ای در منافع و درآمدهای راه آهن خواهد

داشت. سهم مرز سرخس در ترانزیت ریلی کشور در سال ۱۳۹۴ حدود ۸۴ درصد، هرمزگان پنج درصد و رازی ۱۱ درصد بوده این در حالی است که علیرغم گذشت یک سال و نیم از افتتاح مرز ریلی اینچه برون حمل و نقل از این مرز رونق چندانی نداشته و طی این مدت تنها حدود ۵۴ هزار تن حمل و نقل بین المللی انجام شده و سهم اینچه برون از ترانزیت ریلی کشور تقریباً صفر بوده است.

غراوی در رابطه با تسهیلات حمل از اینچه برون گفت: برای اولین بار توافقات سه جانبه‌ای بین راه آهن ایران و ترکمنستان و قزاقستان در مورد اجرای نرخ مشترک با سنت کیلومتر ثابت در مسیر سه کشور امضا شده است که انتظار می‌رود تأثیر خوبی در رونق حمل از این مرز داشته باشد.

غراوی به برخی از اقدامات دو سال اخیر راه آهن در کسب این موفقیت اشاره کرد و گفت: تأمین و واگذاری حدود ده هزار واگن مورد نیاز به متقاضیان که موجب صرفه جویی و کاهش بالغ بر ۲۰ میلیارد تومان شداز جمله این موارد است. اولویت دادن به سیر واگن‌های حامل بارهای ترانزیت، شناسایی منابع و چشمه‌های بار منطقه، مطالعات جامع و گسترده در مورد بازاریابی و کریدورهای رقیب و اعمال سیاست‌های تخفیفاتی بی‌سابقه و مناسب قابل رقابت با جاده مانند تخفیف ۳۰ تا ۴۰ درصدی در مورد محصولاتی مانند پنبه، مواد سوختی، گوگرد، کود و آلومینیوم را از دیگر این اقدامات مطلوب صورت گرفته برشمرد.



توسعه پایدار در ریل دمیده است

از نیازهای مهم برای کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه در فرایند توسعه پایدار، ایجاد سیستم حمل و نقل کامل، منظم، گسترده، کارآمد و پیش گیرانه در وارد کردن ضربه به محیط زیست است.

در میان ابعاد توسعه پایدار، نقش عامل زیست محیطی، بنا به نداشتن منفعت‌های اقتصادی و سوداگرایانه، کمتر مورد توجه بوده است. همچنین علاوه بر عوامل طبیعی، عوامل انسانی بیشترین سهم را در تخریب محیط زیست دار است.

به گزارش روابط عمومی شرکت راه آهن از میان مشخصه‌های اصلی پنجاه سال گذشته، رشد انفجاری جمعیت شهری و استفاده از خودرو بسیار برجسته و چشمگیر است. هم اکنون شهرنشینی به شدت متاثر از حرکت خودروهاست و حتی خانواده‌هایی به مناطق سرسبز حومه شهرها مهاجرت کرده و احتیاج به چندین خودرو برای رفع نیازهای حرکتی و جابجایی

خود دارند و پیامدهای این روند توسعه شهری شامل وابستگی بیشتر به خودرو، سفرهای طولانی، افزایش هزینه‌های حمل و نقل، مخاطره محیط زیست و آلودگی هوا از طرفی از میان آلاینده‌های موثر بر محیط زیست، نقش بخش حمل و نقل در تائیراتی که بر محیط زیست دارد بسیار قابل توجه است.

بخش حمل و نقل ۳۲ درصد دی اکسید کربن یا CO₂ را در جهان تولید می کند که حدود ۶۹ درصد تا ۹۰

درصد آن را حمل و نقل بخش جاده‌ای تولید می کند و تنها ۳ درصد از طریق راه آهن تولید می شود، ضمن آنکه بخش صنعت نیز در آلوده کردن محیط زیست نقش مهمی دارد.

بنابراین کسانی که با مصرف سوخت‌های فسیلی باعث تخریب سلامتی انسان‌ها می شوند و اکوسیستم‌ها را بهم می زنند، مسئول اصلی تخریب محیط زیست هستند و باید پاسخگوی اعمال خود باشند.

فراموش نشود که سهم حمل و نقل



در تخریب محیط زیست بسیار بالاست. پس به منظور دستیابی به توسعه پایدار، با توجه به محیط زیست، استفاده از خودرو در جاده‌ها باید به طور تخصصی صورت گرفته و به حمل و نقل عمومی و ریلی بیشتر پرداخته شود.

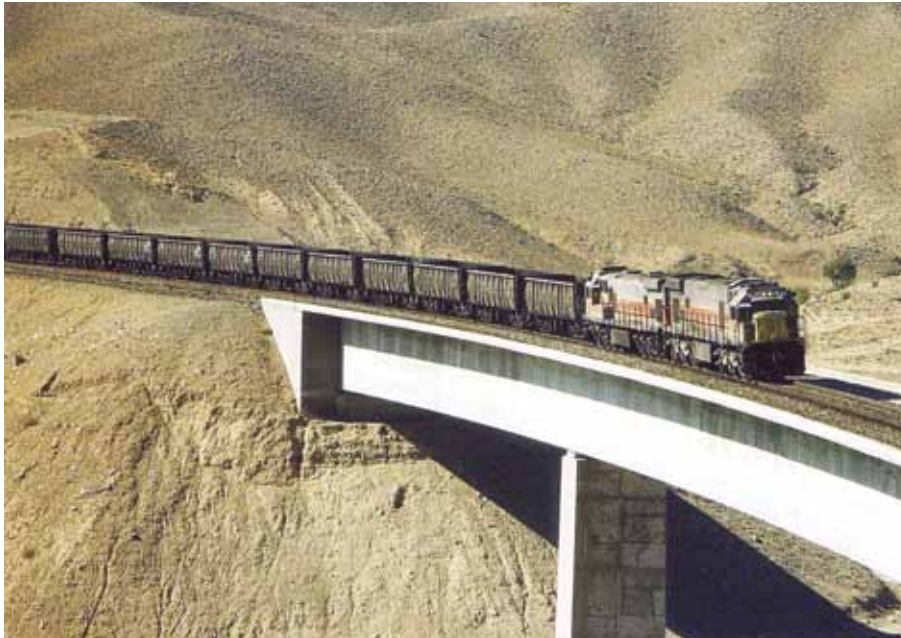
ادبیات توسعه، توجه به توسعه پایدار و به ویژه در بخش محیط زیست از دیرباز اهمیت یافته است، در ایران توجه به این موضوع تنها در سال‌های اخیر و به دلیل زیان‌های ناشی از رشد اقتصادی بدون توجه به مسائل زیست محیطی موضوعیت یافته است.

شروع و یا عدم شروع یک طرح ملی و یا یک فعالیت در یک منطقه با تردید روبرو خواهد شد، چرا که گروهی اعتقاد دارند برای دستیابی به رشد و توسعه اقتصادی پایدار باید در طرح‌هایی سرمایه گذاری کرد که تنها دارای ارزش افزوده و اشتغالزایی بالایی باشند. این در حالی است که از نگاه گروه دیگر به منظور دستیابی به توسعه پایدار بودن آن نیز باید مورد توجه قرار گیرد و دلیل ادعای خود را آلاینده‌های بالای مناطق صنعتی کشور بیان می کنند. مفهوم پایداری در واقع تلاشی است برای دستیابی به بهترین نتایج در برنامه‌های محیط انسانی و طبیعی که برای حال و به صورت نامحدود برای آینده صورت می پذیرد. توسعه پایدار در حقیقت تعادل میان توسعه و محیط زیست است.

هدف از توسعه پایدار، رفع نیازهای نسل حاضر بدون تضییع توانایی نسل‌های آینده برای رفع نیازهایشان است. سیاست‌های اصولی توسعه پایدار شامل اهداف اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی است که دارای روابط متقابلی با یکدیگر هستند.

بدین ترتیب اگر خواسته باشیم مفاهیم توسعه پایدار را در صنعت حمل و نقل ریلی عملیاتی تر کنیم، باید ساختار ریل پایه را در توسعه و همگام با آن بسط و گسترش دهیم و این یعنی یک حرکت در اقتصاد مقاومتی و آسیب ناپذیر...

رقابت دولت با بخش خصوصی مشکلی تاریخی



مهم‌ترین هدف خصوصی‌سازی در اکثر کشورها افزایش کارآیی بنگاه‌ها و بهینه‌سازی تخصیص منابع بوده است. نکته اساسی در افزایش کارآیی از طریق خصوصی‌سازی این است که صرف انتقال مالکیت نمی‌تواند سطح کارآیی را افزایش دهد، بلکه عنصر واگذاری مدیریت به بخش خصوصی در کنار فضای رقابتی نیز نقش بسزایی در این فرآیند دارد. پس از گذشت سال‌ها از خصوصی‌سازی علاوه بر این که این واگذاری‌ها به خوبی صورت نگرفت، بین دولت و بخش خصوصی رقابت هم به وجود آمد. در ادامه با دو نفر از فعالان ریلی کشور؛ مهندس ابراهیم پاشنا مدیر عامل شرکت ناوگان ریل الوند نیرو و مهندس جواد طاهرافشار مدیرعامل راه‌آهن کشش در خصوص مسائل مربوط به حوزه ریل گفت‌وگو کردیم که در ذیل می‌خوانید.

و عملکرد فاصله معناداری وجود دارد. اگر همین مثال را نمونه ای از آنچه که در کل کشور رخ می‌دهد قلمداد کنیم آن‌گاه مفهوم پایین بودن بهره‌وری در کشور ما ملموس تر می‌شود.

یکی از الویت‌های دولت توسعه حمل‌ونقل ریلی عنوان شد که در آغاز جرقه‌هایی هم برای رونق و جهش در این بخش زده شد. اما کم‌کم مشاهده می‌شود آن چنان که تصور میرفت انتظارات دست اندکاران این حوزه برآورده نشد؟ این موضوع به داخل دولت مربوط می‌شود. همان‌گونه که می‌دانید دومین الویت دولت آقای دکتر روحانی پس از بهداشت و درمان، حمل‌ونقل ریلی بوده است. که البته به دلیل اهمیت این صنعت نه تنها در دولت ایشان بلکه در دولت‌های قبلی نیز همین‌گونه بوده است. پس در این‌که در ارتباط

فرآیند نتیجه مطلوب را نداشته باشد و شرکت‌هایی مثل شرکت ناوگان ریل الوند نیرو را در امر تحقق اهداف خود با مشکل مواجه کند.

استفاده از سرمایه‌های کشور امری مهم و قابل توجه است. از گذشته سرمایه‌های عظیمی در کشور به کار گرفته شده اما سوالی که همیشه اذهان را مشغول خود می‌کند این است که آیا از این سرمایه‌ها استفاده بهینه شده است؟ در همین شرکت الوند نیرو که تحت مدیریت اینجانب بوده و مالکیت ۲۵ دستگاه لکوموتیو سنسگین GT۲۶ را عهده دار است، دائماً این موضوع مورد ارزیابی قرار می‌گیرد که آیا سرمایه شرکت بهره‌ورانه به کارگیری شده است یا خیر؟ که البته با انجام مقایسه‌هایی، با در نظر گرفتن محدودیت‌های ذکر شده ممکن است برای ما راضی کننده باشد لیکن مطمئناً بین توان بالقوه

صرفاً نحوه و یا شکل واگذاری ناوگان نیست بلکه مشکل در شیوه برون سپاری است که باید مورد بازنگری قرار گیرد. به عنوان مثال می‌توان به فرآیند انعقاد قرارداد شرکت‌های مالک لکوموتیو با شرکت‌های مالک واگن و جایگاه حاکمیتی راه‌آهن در این امر اشاره کرد. اخیراً فرآیند عقد قرارداد شرکت‌های مالک لکوموتیو با شرکت‌های مالک واگن تغییر یافته و عقد قرارداد مستقیم بین این دو صنف از سوی راه‌آهن تکلیف شده است که البته این فرآیند صحیح به نظر می‌رسد و باید برون سپاری به این سمت تمایل داشته باشد اما باید توجه داشته باشیم که ممکن است اجزاء برون سپاری به تنهایی صحیح به نظر برسد لیکن چون این اجزاء در یک فرآیند ترکیبی تکمیل می‌شود، بدون در نظر گرفتن تقدم و تأخر اجزاء ممکن است نتیجه ترکیب اجزاء در قالب یک

ابراهیم پاشنا مدیر عامل شرکت ناوگان ریل الوند نیرو
تا مشکلات اساسی حل نشود، مسائل کوچکتر حل نخواهد شد

مهم‌ترین مشکلی که در حوزه ریلی وجود دارد چیست؟ یکی از مهم‌ترین مشکلاتی که اکنون وجود دارد، فرآیند برونسپاری است که البته در همه حوزه‌ها به چشم می‌خورد. خصوصی‌سازی فرآیند بسیار پیچیده ای است که به دلیل این پیچیدگی‌ها دست اندرکاران تا کنون نتوانسته‌اند به نحو شایسته و با شتاب مورد انتظار به آن بپردازند. در این‌جا فقط بحث واگذاری نیست چراکه واگذاری بخشی از برون سپاری است. از آن جایی که در راه‌آهن بخش خصوصی و بخش دولتی در هم تنیده است لذا مشکلات خصوصی‌سازی بیش‌تر پدیدار می‌شود. پس شاید بتوان چنین نتیجه‌گیری کرد که مشکل



با توسعه حمل و نقل ریلی اتفاق نظر وجود دارد بحثی نیست لیکن به نظر می‌آید عدم حصول توفیقات در این صنعت کاهش درآمدهای دولت و عدم استقبال سرمایه‌گذاران به دلیل پایین بودن سود مورد انتظار از سرمایه در این بخش به دلیل دیر بازده بودن سرمایه از یک سو و ارقام بالای سرمایه گذاری در بخش ریلی و موانع موجود در امر جذب سرمایه گذار خارجی در سال‌های گذشته بوده که امید می‌رود با اجرایی شدن برجام و رفع تحریم‌های بانکی و نتیجتاً رفع تهدیدهای سرمایه‌گذاران، این مشکلات مرتفع شود.

یکی از مواردی که در حوزه حمل و نقل ریلی از نظر واگذاری امور به بخش خصوصی مطرح است، عمل کردن راه‌آهن به قوانین است. قانون در این بخش دارای ضعف محسوسی نیست اما نحوه اجرای آن است که باید مورد بازنگری قرار گیرد. به عنوان مثال در حال حاضر راه‌آهن با عدم واگذاری لکوموتیوهای خود که تعداد آن‌ها بالغ بر ۵۰۰ دستگاه است در عین حاکمیت و در دست داشتن کامل ابزار بهره

برداری از طرفی رقیبی برای بخش خصوصی محسوب شده و از طرف دیگر به عنوان حاکمیت باید ضمن نظارت عالیه بر عملکرد بخش خصوصی از آن بخش نیز حمایت کند و این خود نوعی تداخل امور محسوب می‌شود.

جواد طاهرافشار مدیرعامل راه‌آهن کشتش رقابت دولت با بخش خصوصی موجب حذف بخش خصوصی می‌شود

موانع رشد و شکوفایی صنعت ریلی را نام ببرید و برای خروج از این وضعیت چه راهکاری ارائه می‌کنید؟

علی‌رغم کارهای زیادی که در این حوزه انجام گرفته است، در صورت توجه بیش‌تر به رعایت تناسب در توسعه، پیشرفت‌های بیش‌تری در این حوزه اتفاق می‌افتاد. برای مثال چنانچه اولویت در احداث خطوط ریلی با اولویت در توسعه ناوگان و قبل از آن با تقاضای بار یا مسافر هم راستا شود، حرکت در این حوزه نمود بیش‌تری پیدا می‌کند. همچنین وجود نگاه فرابخشی مدیران در

توسعه بنگاه‌ها و هماهنگی آن‌ها با هم، موجب بهره‌وری بیش‌تر سرمایه‌گذاری‌های انجام شده می‌شود. جذب و یا گسترش سرمایه گذاری توسط بخش خصوصی نیز به عنوان موتور محرک اصلی در افزایش شتاب توسعه این بخش محسوب می‌شود. به نظر می‌رسد، مهم‌ترین وظایف حاکمیتی راه‌آهن، تهیه مقررات و استانداردهای مناسب برای تامین ناوگان، تعمیر و نگهداری و همچنین نظارت بر اجرای ضوابط و مقررات دستورالعمل‌های فنی و ایمنی و سیر و حرکت است. تکلیف راه‌آهن در موضوع واگذاری امور غیر حاکمیتی به بخش خصوصی در قانون مشخص و تعریف شده است. فعالیت‌هایی مانند مالکیت ناوگان، راهبری و تعمیر و نگهداری انواع واگن‌های باری و مسافری و لکوموتیوها و حتی مدیریت تردد و بهره‌برداری از جمله امور قابل واگذاری به بخش خصوصی است که، انتظار می‌رود برای رشد شتاب توسعه در این بخش، برنامه‌ریزی و اهتمام ویژه به عمل آورده شود. ثبات قوانین

و مقررات و رویه‌های اجرایی یکی از مهم‌ترین عوامل جذب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی است. انتظار این است که مدیران عالی رتبه راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برای تحقق شکوفایی صنعت حمل و نقل ریلی، به این بخش آخر بیش‌تر توجه کنند.

برای برون رفت از این شرایط چه راهکاری موثرتر و کارسازتر خواهد بود؟

پیشنهاد می‌کنم بیش‌تر از توسعه کمی به افزایش بهره‌وری توجه شود. رفع گلوگاه‌های افزایش سرعت و مقدار حرکت ناوگان در بازه زمانی معین، به عنوان اولین اقدام می‌تواند رشد قابل توجهی در این حوزه ایجاد کند. همکاری همه حوزه‌های موثر در این بخش برای نیل به افزایش بهره‌وری ضروری است، ولی راهبری موضوع توسط راه‌آهن ضروری است. در واقع این یکی از وظایف و مسئولیت‌های اصلی راه‌آهن است که با ایجاد نظم و انضباط در این حوزه و کنترل و هدایت موضوع، از ایجاد گلوگاه‌ها پیش‌گیری کند.





این روزها بحث پروژه‌های ریلی و هوایی در صنعت حمل‌ونقل بسیار داغ است از قرارداد تاریخی با دو شرکت ایرباس و بوئینگ گرفته تا مباحثی که در مورد ساخت ریل و خرید واگن مطرح است. در شبکه‌های اجتماعی چند نفر از کارشناسان حمل‌ونقل کشور بحث‌هایی مطرح کرده‌اند که در ادامه آن را می‌خوانید.

توسعه پایدار در گرو صنعت هوایی است یا ریلی؟

جدید و پروژه قطارهای پرسرعت. لذا تجهیز و نوسازی و توسعه حمل‌ونقل هوایی در کشور را، به فال نیک گرفته، و برای تجهیز حمل‌ونقل ریلی کشور نیز (در کنار ایجاد بزرگ راه‌ها، اتوبان‌ها، ایمن‌سازی جاده‌های کشور، و...) که به همان اندازه حایز اهمیت است و نیاز مبرم به نوسازی دارد، باید صرف بودجه و وقت و هزینه نمود، به شرطی که ابتدا از این انبان، دفع موش شود. .. اول از انبان، تو دفع موش کن... بعد از آن در جمع غله کوش کن!

تابان رضایی: به نظر اینجانب نباید فرسودگی ناوگان هوایی را نادیده گرفت. کشور به هر دو شیوه حمل‌ونقل هوایی و ریلی نیازمند است. شاید منظور برخی از کارشناسان حمل‌ونقل این باشد که به صنعت حمل‌ونقل هوایی در پسا

که اکنون رسیده‌ایم، یعنی انتخاب بین این یا آن، در حالی که در این جا انتخاب معنا ندارد، اولین کار مهم دولت، بستن سوراخ‌های گشاد این شلنگ است! فلان مدیر با چند ده میلیون دریافتی! فلان سو استفاده مالی در فلان جا و... اگر آن چه از ورودی به داخل شلنگ بودجه کشور پمپاژ می‌شود، با محاسبه همه اتلاف‌های منطقی و قانونی، به خروجی برسد، شک نکنید که هم به صنعت ریلی می‌رسد و هم به خرید ناوگان ایرباس‌ها و بوئینگ‌ها و هم به نوسازی حمل‌ونقل جاده‌ای کشور تا آن جا که شاهد فجایع و سوانح دردناک و اسفباری مثل حادثه اخیر در نی ریز نباشیم، لذا هزینه کردن برای نوسازی ناوگان هوایی، همان قدر مهم است و ضروری، که صرف هزینه برای خرید ریل، واگن و لوکوموتیو و تکنولوژی‌های سیگنالینگ ایمنی

همه کشورها، به این شکل وجود دارد؟ تصور این که حجم فسادهای مالی و کلان، حجم رانت‌ها و... اگر نبود یا در حد یک نرم جهانی فساد مالی بود، تا چه اندازه و چه میزان می‌توانست به توسعه و پیشرفت کشور، نه تنها در صنعت حمل‌ونقل که در تمام زمینه‌ها سود برساند، و از محدودیت‌ها به‌کاهد، تصویری دور از دسترس نیست، اگر بودجه کشور را به یک شلنگ قطور تشبیه کنید که دبی ورودی آن چیزی حدود صادرات هفت میلیون بشکه نفت باشد، جدای از سایر درآمدهای کشور، مسلماً نباید بین انتخاب بازسازی و تجهیز صنعت هواپیمایی فرسوده یا صنعت ریلی فرسوده مان بمانیم، اما اگر از هر بخش این شلنگ لبالب از بودجه، سوراخی تعبیه شده باشد و از آن به‌طرف مختلف برداشت شود، مسلماً به اینجایی می‌رسیم

احمد خوشنودی: فرصت ایجاد شده از برجام، ابدی نیست، و با تغییرات رخ داده در وضعیت سیاسی طرف‌های برجام، یقیناً این تاکید حسن روحانی، رییس جمهور کشورمان بسیار مهم است. در این فرصت، اما، بازسازی و تجهیز و نوسازی زیر ساخت‌های فرسوده حمل‌ونقل، باید در اولویت قرار گیرد، این سوال که آیا بهتر نبود بودجه مصرف شده برای خرید هواپیما و... صرف بخش دیگری از حمل‌ونقل می‌شد را باید در بودجه‌های عمرانی کشور جستجو کرد، اخیراً اعلام شد حجم واردات قاچاق به کشور، چندین برابر بودجه عمرانی کشور است! چرا و به چه علت دولت در تخصیص بودجه به بخش حمل‌ونقل که چند دهه است به‌دلایل عدیده، با محدودیت روبروست کاری نکرده است؟ آیا این‌گونه محدودیت‌ها در



برجام بیشتر توجه شده تا حمل و نقل ریلی. به نظرم اگر اولویت بندی نیز مد نظر باشد با توجه به حمل و نقل فرسوده هوایی و امنیت پایین آن، با وجود این که خود در صنعت حمل و نقل ریلی هستم با این مورد کاملا موافق هستم.

محمد امین ناطقیان: اساسا جو رسانه‌ای این روزها در حوزه حمل و نقل، در دو محور خرید، اجاره هواپیما و ساخت، خرید ریل و واگن بسیار داغ است. بحث‌های زیادی در مورد ممنوعیت خرید ریل و ساخت

آب بیشتری برای ما خواهد داشت و منافع بیشتری به همراه دارد. به دور از شعارهای پوپولیستی و ... اما این موضوع را هم باید در نظر داشت که چند درصد از مردم از امکانات حمل و نقل هوایی استفاده می‌کنند و چند نفر از حمل و نقل ریلی.

مجید بابایی: اصولا هر یک از مدهای حمل و نقل دارای یک نقش مستقل و یک نقش مکمل در توسعه هستند. به همین دلیل انتخاب یکی نمی‌تواند انتخاب دیگری را منتفی کند. این که دلایل اولویت دادن به

مثال بخش جاده‌ای که حدود ۸۰ درصد کل حمل و نقل داخلی ما از آن طریق انجام می‌شود و یا حوزه ریلی که منافع مستقیم و غیر مستقیم بسیاری برای کشور خواهد داشت. در ضمن دوره بازگشت سرمایه را نیز در نظر داشته باشیم که در بخش هوایی به مراتب کوتاه تر از بخش ریلی است و ضریب جذب و نفوذ فناوری در بخش هوایی به مراتب بالاتر از بخش ریلی است. بعضا در رد سرمایه‌گذاری در حوزه هوایی این استدلال را می‌شنویم که مگر چند درصد از مردم ایران از

حامد نکورویان: به نظر من توسعه هر دو شیوه حمل و نقل، یعنی صنعت هوایی و صنعت ریلی برای جامعه لازم و ضروری است ولی به شرط بومی‌ساختن تکنولوژی، نگهداری، ساخت و تولید فناوری مربوط به هر دوناوگان

در این زمینه از تجارب کشورهای که پیش‌تاز هستند می‌توان در قالب قراردادهای مشخص استفاده کرد که به‌طور مشخصی جهت منافع کشور و کاهش وابستگی صنعتی در این دو ناوگان باشد و در عین حال ایجاد، شغل و تولید و انتقال تکنولوژی روز



داخلی مطرح شده و همین طور در حوزه هوایی هم بحث‌ها داغ است، بازی‌های رسانه‌ای و سیاسی که بین سه کشور ایران، آمریکا و فرانسه وجود دارد را هم مزید بر علت کنید! باید دید آیا می‌شود خرید هواپیما و توسعه صنعت هوایی با خریدهای خارجی را یک عامل تاثیرگذار در اشتغال، رشد اقتصادی و ... دانست؟ در این که صنعت هوانوردی کشور این روزها از وجود ناوگان فرسوده رنج می‌برد هیچ شکی نیست! اما بحث بر این است که به نظر شما در نهایت، کدام صنعت نون و

خرید هواپیما پس از برجام به سایر شیوه‌های حمل و نقل چه بوده به نظر می‌رسد روشن باشد. حمل و نقل هوایی در کنار حوزه دریایی بیشترین آسیب را از تحریم‌ها دیده است. هم موقعیت‌های اقتصادی ما متزلزل شده و هم موقعیت‌های استراتژیک خود را از دست داده‌ایم. طبیعتا سرمایه‌گذاری در بخش هوایی از نگاه فناوری هم مهم است چرا که ما را به آخرین دستاوردهای فناوریانه دنیا متصل می‌سازد. البته این‌ها به معنی چشم پوشی از سرمایه‌گذاری در سایر حوزه‌ها نیست. به عنوان

هواپیما استفاده می‌کنند که اولویت اول ما بخش هوایی باشد؟ به نظر اولویت اول برای کشور بایستی خلق ثروت و ایجاد فرصت‌های راهبردی در تعاملات بین المللی باشد. این که همه تولید به مصرف داخلی برسد و یا محصول و خدمتی را تولید کنیم که حتما مصرف داخلی بالایی داشته باشد از اساس غلط است. می‌شود قصه تولید نفت که به جای کسب درآمدهای صادراتی بخش زیادی از آن صرف مصرف غیر بهینه در نیروگاه‌ها و خیابان‌ها می‌شود.

دنیا به ایران میسر شود. در دنیای امروز توسعه سیستم حمل و نقلی اعم از راه آهن، مترو، هوایی، اتوبوس‌رانی و ... به دلیل تلقی شدن یک صنعت زیر ساختی ریشه‌ای، در هر کشوری به طور همزمان سرمایه‌گذاری می‌شود جدا از الویت میزان هزینه یا بازگشت هزینه‌های هر کدام از آن‌ها. باید به این دو ناوگان به‌عنوان یک سرمایه‌گذاری و استراتژی بهبود بلند مدت نگاه کرد نه هزینه‌های کوتاه مدت آن. در مجموع می‌توان نتیجه گرفت که توسعه هر دو بخش هوایی و ریلی به نفع کشور است.



رقابت صنعت ریلی با هوایی در مسافت زیر ۵۰۰ کیلومتر

با ترکیب صنعت الکترونیک و برق مفهوم حمل‌ونقل سبز را مطرح کرده است و در شهر آلوده‌ای مانند تهران و سایر شهرهای آلوده قدرت دوباره صنعت به عنوان یک راه حل را مطرح کرده است. پس این نکته دیگری است که می‌توان از نظر فضای سبز به آن توجه کرد.

آخوندی با اشاره به نقش ایستگاه‌های راه‌آهن بیان کرد: امروزه ایستگاه‌ها به یک اندیشه جدید در توسعه شهری تبدیل شده و توسعه شهری مبتنی بر حمل‌ونقل عمدتاً حمل‌ونقل ریلی است و کارکرد ایستگاه به عنوان یک نماد شهری بحث بسیار مهمی است

و برون شهری دارد و اولین صنعتی است که توانسته در بخش‌های مختلف جوامع کارایی خود را اثبات کند.

وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه «این صنعت با بسیاری از حوزه‌های مختلف ترکیب شده است» گفت: این صنعت در حوزه شهرسازی چه درون و چه حومه‌ای اساساً یک تعریف جدید از نظام شهرسازی ارائه کرده و به بحث حومه‌نشینی قابلیت امکان و تحول داده است. لذا حمل‌ونقل ریلی نقش مهمی در سازماندهی شهری جهان دارد و برای خود تبدیل به یک راه حل جامع برای حل مساله شهرنشینی شده است و کمی فراتر

در جهان اظهار داشت: از نظر من به عنوان کسی که در حوزه سیاست‌گذاری حمل‌ونقلی حضور دارد، این رشته از حمل‌ونقل شاید از نظر تحولات فناورانه جزو متحول‌ترین بخش‌های جهان باشد؛ چون در واقع از سرعت ۵۰ کیلومتر به ۳۵۰ کیلومتر در ساعت رسیده است. بنابر این یک صنعت بسیار متحول صنعتی است که در حال اثبات خود در حوزه‌های مختلف است.

وی افزود: این صنعت عمدتاً با حمل بار وارد کار شد و اکنون به عنوان حمل‌ونقل سبز جایگاه گسترده‌ای در بخش مسافر درون

وزیر راه و شهرسازی با بیان این که «صنعت ریلی برای خود رقابت ایجاد کرده و می‌تواند در مسیر زیر ۵۰۰ کیلومتر با حمل‌ونقل هوایی رقابت کند» گفت: حمل‌ونقل ریلی در ایران در مرحله اولیه قرار دارد و باید یکپارچگی در حمل‌ونقل درون و برون شهری به وجود آورد به طوری که مفهوم حمل‌ونقل ترکیبی بین بندر-ریل، فرودگاه-ریل و ریل-جاده به دست بیاید.

عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی در مراسم گردهمایی بنیانگذاران و پیشکسوتان دانشکده راه‌آهن در دانشگاه علم و صنعت با اشاره به جایگاه حمل‌ونقل ریلی



که بیشتر کشورها به آن علاقه‌مند هستند. بازآفرینی شهر لندن با بیش از ۱۲ میلیون نفر جمعیت عمدتاً با بازنگری بر به کارگیری توسعه شهری و حل مساله به کمک ریل مبتنی بود. بحث حمل‌ونقل ترکیبی و ترکیب راه‌آهن با دریا، هوایی و جاده‌ای در واقع صحنه‌هایی از افزایش کارآمدی را نشان داد.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به کارکرد حمل‌ونقل ریلی تصریح کرد: از منظر شهرسازی اثر حمل‌ونقل ریلی یک بخش از راه حل جامع برای بخش بار و مسافر محسوب می‌شود. تردیدی نیست که صنعت ریلی برای خود رقابت ایجاد کرده و می‌تواند در برد زیر ۵۰۰ کیلومتر با حمل‌ونقل هوایی رقابت کند؛ بنابر این توجه به این صنعت به نظر من یک توجه بنیادین است و می‌تواند به توسعه شهری سکونتگاه‌ها، آرایش و طبقه‌بندی آنها با کلان شهرها در یک بازنگری بنیادین موثر باشد. عضو کابینه دولت یازدهم با اشاره به جایگاه ایران در حمل‌ونقل ریلی عنوان کرد: حمل‌ونقل ریلی در ایران در مرحله اولیه قرار دارد و همچنان یکپارچگی در حمل‌ونقل درون و برون شهری وجود ندارد و مفهوم حمل‌ونقل ترکیبی ایجاد نشده است؛ به طوری که در بنادر مساله با ریل حل نشده و هر چه فشار آوردیم بندری داشته باشیم که با ریل ترکیب باشد همچنان موفق نشده‌ایم و در گام ابتدایی مساله قرار داریم. همچنان که موفق به اتصال یک فرودگاه به ریل نشده‌ایم و به غیر از اتصال فرودگاه مشهد به مترو موردی عملی نشده است و از طرفی ارتباط ریل و جاده نیز به دست نیامده است. در واقع تا این لحظه به «کامیوتر سیستم» دست نیافته‌ایم.

وی درباره راه‌آهن حومه‌ای گفت: در شهر تهران با حدود هشت میلیون نفر جمعیت و شش میلیون نفر جمعیت در حومه، هنوز ریل حومه‌ای نداریم و اساساً ضرورت ایجاد آن در سیاست وزارت راه مطرح نبوده است.

مگر می‌شود بدون ریل، حومه‌نشینی در شهرهای بزرگ را سامان‌دهی کرد؟ به همین خاطر ۴۵۰ هزار خودرو روزانه وارد تهران می‌شوند و نامنی، ترافیک و آلودگی ایجاد شده است.

وزیر راه و شهرسازی با بیان این که «ما حتی هنوز یک تعریف روشن از محل جاگیری ایستگاه نداریم» گفت: با وجود این که عرض تهران بیش از ۲۵ کیلومتر است فقط یک ایستگاه راه‌آهن دارد و علی‌رغم این که صدها میلیارد تومان هزینه صرف شده هنوز ایستگاهی برای ریل و مترو نداریم. همچنین تکلیف ایستگاه راه‌آهن سریع‌السیر مشخص نیست. اما این ایستگاه‌ها باید به جای این که در حاشیه شهر باشند در مرکز شهر قرار بگیرند. در قم و اصفهان ایستگاه قطارهای سریع‌السیر بیرون شهرها طراحی شده بود و مردم برای رسیدن به داخل شهر باید یک ساعت و نیم از طریق جاده طی می‌کردند.

برای تکمیل ایستگاه راه‌آهن شیراز ۲۰۰ میلیارد تومان دیگر نیاز است. تردد در این خط آهن روزانه ۱.۵ قطار است که ساخت آن ۱.۵ میلیارد دلار هزینه دربر برداشته و ایستگاه آن در ۱۲ کیلومتری شهر شیراز واقع است. آخوندی افزود: در فارس بین شیراز و مرودشت روزانه ۳۶ هزار خودرو تردد می‌کنند که باید به ریل منتقل شود. توریست‌ها چگونه خود را به تخت جمشید برسانند؟ ما جامع به حمل‌ونقل نگاه نکرده‌ایم و دانشکده باید بتواند این گونه مسائل را حل کند و به این مساله حساس باشد و بتواند به مسائل دیگری از این دست پاسخ دهد. انتظار دارم دانشکده به این مسائل ورود پیدا کند و راهکار ارائه دهد.

وزیر راه و شهرسازی خاطرنشان کرد: اگر قرار باشد تحقیقی صورت بگیرد که ترکیبی باشد، باید با همکاری دانشکده‌های راه‌آهن و شهرسازی و راه‌آهن و عمران برقرار باشد. آخوندی یادآور شد: امروز ما نیاز به مهندس راه‌آهنی داریم که قدرت

تحولی بزرگ در حمل‌ونقل ریلی ایجاد شود و رکن آن دانشکده راه‌آهن، هیات علمی و دانشجویان آن باشند. محسن پورسیدآقایی که ادامه مراسم تجلیل از پیشکسوتان دانشکده راه‌آهن دانشگاه علم و صنعت ایران صحبت می‌کرد با اشاره به نقش این دانشکده در صنعت حمل‌ونقل ریلی ایران اظهار داشت: آثار این دانشکده در صنعت حمل‌ونقل ریلی را به طور خلاصه در قالب خاطره می‌توانم بیان کنم. وی افزود: سال ۶۸ پس از فارغ التحصیلی در مقطع کارشناسی ارشد وارد شرکت راه‌آهن شدم و سپس در سال ۷۰ به عنوان مدیرکل بخش کارخانجات لوکوموتیو منصوب شدم. اما پس از بررسی متوجه شدم

حل مساله را داشته باشد زیرا مشکل امروز ما خط و ماشین نیست بلکه باید مفهوم اقتصاد، اجتماع و حمل‌ونقل ترکیبی را بداند و بتواند راهکار ارائه دهد. مهندسان راه‌آهن را باید چند انضباطی تعریف کنیم تا بتوانند زبان گفتگو با متخصصان دیگر را بلد باشند و به راه‌آهن به عنوان یک راهکار جامع برای حل مساله فکر کنیم.

حمل‌ونقل ریلی آبستن اتفاقات بزرگی است

مدیرعامل شرکت راه‌آهن با بیان اینکه «حمل‌ونقل ریلی آبستن اتفاقات بزرگی است» گفت: در این فضا که رهبری، دولت و وزارتخانه از بخش ریلی حمایت می‌کنند جا دارد



حمل و نقل ریلی شکل نمی‌گرفت. پورسیداقایی با بیان این که «امروز فاصله زیادی تا ۲۵ سال قبل در حمل و نقل ریلی مشاهده می‌شود» گفت: راه آهن از آن سطح، امروز به جایی رسیده که در سطح مدیران کمتر ممکن است فارغ‌التحصیل رشته راه آهن نداشته باشیم.

مدیرعامل شرکت راه آهن با اشاره به نقش دانشکده راه آهن دانشگاه علم و صنعت تصریح کرد: این دانشکده در بخش تربیت نیروی انسانی نقش خود را به خوبی ایفا کرده است و نیت فارغ‌التحصیلان هر بخش اعتلای صنعت ریلی است. اما در حوزه پژوهش به نظر نمی‌آید کاری در توسعه علم و فناوری انجام شده باشد و در این بخش نمره‌ای بیش از ۵ نمی‌گیرد. وی تاکید کرد: باید کاری کنیم پژوهش در این دانشکده نهادینه و مسائل بخش صنعت در این جا انباشت شود. همچنین اساتید تجربیات خود را اینجا اندوخته کنند تا پژوهش به صورت پیشرفته انجام شود. این عضو هیات علمی دانشکده راه آهن با اشاره به کم بودن تعداد اعضای هیات علمی این دانشکده یادآور شد: به همین خاطر بیشتر وقت اساتید به مساله آموزش خلاصه می‌شود، همچنین با توجه به اینکه ۵ نفر از اعضای هیات علمی هم اکنون در بدنه صنعت مشغول هستند، باید سایر اعضا نیز طی سال‌ها وارد امور اجرایی صنعت شوند و با شناخت مسائل و مشکلات از نزدیک و کسب تجربه مجدد به بخش آموزشی باز گردند. به همین خاطر اعضای هیات علمی باید افزایش یابد تا جای خالی اعضای مشغول در امور اجرایی خالی نماند. معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: راه آهن کشور آستن اتفاقات بزرگی است و در این فضا که رهبری، دولت و وزارتخانه از بخش ریلی حمایت می‌کنند جا دارد یک تحول بزرگ در حمل و نقل ریلی ایجاد شود و رکن آن دانشکده راه آهن، هیات علمی و دانشجویان آن باشند.



فارغ‌التحصیل از دانشکده راه آهن علم و صنعت در جامعه حضور دارند که حداقل نیمی از آنها در بخش دولتی و نیمی دیگر در شرکت‌های خصوصی مشغول به کار هستند. لذا اگر این دانشکده ایجاد نمی‌شد، سیاست خصوصی‌سازی در صنعت

سازی و واگن، ریزه‌کاری‌هایی دارد که به دانش، تخصص و رشته‌های مختلف نیاز دارد. وی اذعان کرد: در آن زمان اداره امور با کسانی که فقط به صورت عملی آموزش دیده بودند بسیار سخت بود. اما امروز ۱۵۰۰

که فقط ۱۳ مهندس فارغ‌التحصیل دانشگاه در کل راه آهن کشور مشغول به کار بودند. البته تعدادی از کارمندان نیز فارغ‌التحصیل مقطع کاردانی مرکز آموزش راه آهن بودند که بعد از انقلاب فرهنگی ادغام و سپس منحل شد. مدیرعامل راه آهن کشور خاطرنشان کرد: برایم عجیب بود که چطور می‌توان این صنعت را تنها با ۱۳ فارغ‌التحصیل دانشگاه تکان داد در حالی که راه آهن با وجود بخش‌های متعدد همانند یک دانشگاه است به طوری که فقط بخش لوکوموتیو به اندازه تمام رشته‌ها جای کار، حرف و تخصص لازم دارد. معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: همچنین بخش خط، پل



برای افزایش درآمدهای بخش خصوصی فشار بسیار زیادی به راه آهن وارد شد

معاون ناوگان راه آهن معتقد است در راستای ابزارهای مد نظر جهت اقتصادی کردن فعالیت‌های ریلی، بحث کمیته تدوین بسته حمایتی از صنایع ریلی تشکیل شد.

بابک احمدی گفت: یکی از هزینه‌های بزرگ حمل و نقل ریلی در بخش بار مربوط به حق دسترسی است. در گذشته حدود ۵۸ درصد از حق دسترسی به راه آهن تعلق داشت و ۴۳ درصد به بخش خصوصی می‌رسید، این در حالی است که در سال‌های ۹۳، ۹۴ و ۹۵ به ترتیب ۳۶ درصد، ۲۸ و ۲۰ درصد از حق دسترسی به راه آهن تعلق می‌گیرد.

به دلیل افزایش درآمدهای بخش خصوصی فشار بسیار زیادی به راه آهن وارد شده است. امسال درآمد بخش خصوصی به ۸۰ درصد در بخش حمل بار افزایش یافته است.

احمدی با اشاره به برنامه راه آهن برای "تخفیف حق دسترسی به صورت خاص" بیان کرد: در این راستا معافیت حق دسترسی به شبکه ریلی معادل چهار الی شش میلیون تن کیلومتر به ازای هر دستگاه واگن باری اعطا می‌شود، این معافیت برای کسانی اعطا می‌شود که واگن نو وارد شبکه ریلی کند. در بخش لکوموتیو به سرمایه‌گذار اعلام کرده‌ایم ۹۰ درصد از عملکرد برای لکوموتیوهای

آماده به کار بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری‌های جدید را تضمین می‌کنیم.



قائم مقام مدیر عامل راه آهن:

اهمیت محور ریلی قزوین - رشت در جابه جایی بارهای ترانزیتی

قائم مقام مدیر عامل راه آهن در بازدید از محور ریلی قزوین - رشت استارا اعلام کرد: این محور برای ایران و آذربایجان از درجه اهمیت بالایی جهت جابجایی بارهای ترانزیتی برخوردار است.

احمد خدایی قائم مقام مدیر عامل شرکت راه آهن در مراسم بازدید وزیر اقتصاد و رئیس راه آهن کشور آذربایجان و وزیر ارتباطات کشورمان از محور ریلی قزوین - رشت، عنوان کرد: هدف از این بازدید آشنایی بیشتر طرف آذربایجانی با وضعیت اجرایی پروژه و همچنین نحوه ادامه ساخت این محور ریلی تا استارا و اتصال آن به راه آهن آذربایجان است.

وی افزود: با توجه به اینکه محور فوق برای کشور آذربایجان از درجه اهمیت بالایی جهت جابجایی بارهای ترانزیتی برخوردار است، بنابراین برای تکمیل و سرمایه‌گذاری برای آن اعلام آمادگی کرده است که امیدواریم به زودی شاهد ساخت و تکمیل این پروژه و بهره برداری از آن باشیم.

وی در ادامه تصریح کرد: طی این بازدید نکات فنی ساخت راه آهن رشت تا

۱۶ طرح جاده ای و یک طرح ریلی در کشور در دست اجراست

کیلومتر و بزرگراه قم - سلفچگان - اراک به طول ۱۳۶ کیلومتر اشاره کرد. اما این شاهراه مواصلاتی مهم به اندازه‌ای که از جاده بهره برده است از خطوط ریلی بی‌بهره است.



مدیرکل دفتر مشارکت‌ها و جذب سرمایه‌گذاری وزارت راه و شهرسازی از اجرای ۱۶ طرح جاده ای به طول یک هزار و ۷۰۰ کیلومتر و یک طرح ریلی به طول ۲۰۰ کیلومتر از طریق فاینانس داخلی و قراردادهای مشارکتی در کشور خبر داد.

مهدی حیدری در جلسه «هم‌اندیشی جهت جذب مشارکت بخش خصوصی در احداث طرح‌های حوزه حمل و نقل در استان قم» با بیان مطلب بالا گفت: طرح‌های بسیار مناسبی برای جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی در حوزه حمل و نقل کشور ارائه شده است. وی با اشاره به روش‌های «بدهی پایه» و «سرمایه پایه» در سرمایه‌گذاری‌ها در این طرح‌ها افزود: با توجه به محدودیت در تامین منابع مالی طرح‌ها در این حوزه، از ظرفیت‌های قانونی به خوبی برای جذب سرمایه‌گذاران استفاده کرده‌ایم.

مدیرکل دفتر مشارکت‌ها و جذب سرمایه‌گذاری وزارت راه و شهرسازی با اشاره به برخی آزادراه‌هایی که در قالب طرح‌های مشارکتی به بهره برداری رسیده است، گفت که فاز یک بندر شهید بهشتی چابهار و همچنین فازهای یک، دو و سه بندر شهید رجایی، طرح‌هایی است که برای احداث و تکمیل به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی واگذار می‌شود.

وی بر ضرورت توسعه آزادراه‌ها در کشور به دلیل برخورداری از استانداردهای ایمنی، اهمیت در بخش حمل و نقل و ترانزیت و کاهش سوانح تاکید کرد و ارتقای شبکه آزادراهی در کشور را به دلیل وسعت و موقعیت راهبردی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

استان قم در شاهراه مواصلاتی ۱۷ استان کشور قرار گرفته و دارای هشت راه مواصلاتی اصلی و چهار راه فرعی است که از جمله آن‌ها می‌توان به آزاد راه قم - تهران به طول ۱۳۰ کیلومتر، جاده قدیم قم - تهران، بزرگراه قم - ساوه به طول ۸۷ کیلومتر، جاده قدیم قم - کاشان، آزاد راه قم - کاشان به طول ۱۰۴ کیلومتر، آزادراه قم - گرمسار به طول ۱۷۳

امضای یادداشت تفاهم همکاری‌های حمل‌ونقل ریلی بین ایران و انگلیس



معاون وزیر راه و شهرسازی که به منظور دیدار و انجام مذاکرات دوجانبه به همراه هیاتی به لندن سفر کرده بود، یک یادداشت تفاهم همکاری در زمینه حمل‌ونقل ریلی با همتای انگلیسی خود به امضا رساند. در این یادداشت تفاهم که با هدف توسعه سیستم راه آهن جمهوری اسلامی ایران از طریق تبادل دانش و تکنولوژی در بخش ریلی به امضا رسید، زمینه‌های همکاری دو کشور در قالب مدیریت فرایندها و

سیستم‌های حمل‌ونقل ریلی و نیز مدیریت فنی و تکنولوژی راه آهن، مورد تاکید قرار گرفته است.

براساس گزارش سفارت جمهوری اسلامی ایران، مدیر عامل راه آهن کشورمان در جریان سفرش به لندن، همچنین با دو نفر از معاونان وزارت حمل‌ونقل انگلیس دیدار و ضمن اشاره به برنامه‌ها و اقدامات صورت گرفته در زمینه ارتقای جایگاه حمل‌ونقل ریلی و جابجایی مسافر و بار در کشور، فرصت‌های کم نظیر سرمایه‌گذاری در این بخش را برای طرف انگلیسی مورد تشریح قرار داد. طرف انگلیسی نیز با اشاره به جذابیت‌های ایران برای همکاری‌های تجاری و اقتصادی، نسبت به توسعه مناسبات در حوزه حمل‌ونقل ریلی با کشورمان ابراز علاقه‌مندی کرد.

امضای یادداشت تفاهم همکاری‌های حمل‌ونقل ریلی میان تهران و لندن متعاقب سفر فروردین ماه گذشته «روبرت گودویل» معاون وزیر حمل‌ونقل انگلیس به ایران صورت می‌گیرد.

انگلستان علاقه مند به گسترش همکاری لندن و تهران در حوزه‌های حمل‌ونقل به ویژه حمل‌ونقل ریلی و قطارهای سریع‌السیر و نیز در حوزه‌های زیر ساخت چون بخش‌های فرودگاهی و هوانوردی است.

منبع: وزارت راه و شهرسازی

آستارا مورد بررسی قرار گرفت.

قائم مقام مدیر عامل شرکت راه آهن بیان کرد: به طور خاص بازدیدهای طرف آذربایجانی از سایت آستارا ساخت و تکمیل محور ریلی را مشخص تر خواهد کرد و مهمتر از همه، مشارکت دو طرف ایران و آذربایجان را برای حمل‌ونقل ترکیبی افزایش می‌دهد.

خدایی با اشاره به اعلام آمادگی دو طرف برای فعالیت حمل‌ونقل ترکیبی اضافه کرد: موافقت نامه‌هایی از گذشته برای حمل‌ونقل ترکیبی از سوی دو طرف اعلام شده است به طوریکه کالا از روسیه به آذربایجان و سپس آستارا و از آستارا از طریق کامیون به رشت و از رشت هم به بندر جنوبی ایران حمل شود.



مدیرکل راه و شهرسازی گیلان:

ریل‌گذاری حدود ۶۰ کیلومتر راه آهن در مسیر رشت - قزوین و بالعکس

مدیرکل راه و شهرسازی گیلان از ریل‌گذاری حدود ۶۰ کیلومتر راه آهن در مسیر رشت - قزوین و بالعکس خبر داد و گفت که ۶۰ کیلومتر دیگر از این مسیر آماده ریل‌گذاری است.

"شعبانعلی خاوری" مدیرکل راه و شهرسازی گیلان با بیان این که امسال چند پروژه برای اتمام تعریف شده است، تصریح کرد: در سفر امسال عباس آخوندی به گیلان پروژه‌های خوبی به تصویب رسید.

خاوری رفت و آمدهای وزرا به گیلان را مثبت ارزیابی کرد و گفت: استان نیاز به همدلی و تعامل دارد و فضای خوبی در گیلان برای فعالیت فراهم است. وی در ادامه به وضعیت پروژه راه آهن قزوین - رشت اشاره کرد و افزود: زیرسازی پروژه راه آهن ۹۴ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و در دو طرف مسیر رشت - قزوین و بالعکس حدود ۵۵ تا ۶۰ کیلومتر ریل‌گذاری شده است.

مدیر کل راه و شهرسازی گیلان با بیان این که ۶۰ کیلومتر دیگر در مسیر مذکور آماده ریل‌گذاری است، گفت: افتتاح پروژه راه آهن قزوین - رشت در سال مالی ۹۵ جزء تعهدات دولت است و پیمانکاران خوبی در این پروژه مشغول فعالیت هستند.



بررسی فرایندهای مالی پروژه سریع‌السیر

تهران - مشهد

تیم ارزیاب شرکت Exim bank با حضور در شرکت راه آهن درباره فرایند تامین منابع مالی پروژه برقی سازی تهران - مشهد به گفت و گو پرداختند. در راستای قرارداد راه آهن با یک شرکت چینی برای اجرای پروژه ارتقا و پرسرعت کردن قطارهای تهران - مشهد منعقد شده؛ تیم ارزیاب این شرکت با مدیرعامل شرکت راه آهن به همراه مسولان اجرایی پروژه دیدار و گفت‌وگو کرد.

موافقت نامه‌ای که با شرکت Exim bank جهت تامین مالی برای این پروژه به امضا رسیده و تیمی متشکل از متخصصان بانک در حوزه‌ها و موضوعات مختلف به همراه مشاور فنی بانک، مذاکرات فنی داشتند و فرایند قرارداد را بررسی کردند.

طی چهار روز این تیم از پروژه بازدیدهای میدانی داشته و از برنامه‌های توسعه‌های راه آهن کشور در محور تهران - مشهد مطلع شد.

با توجه به این که مطالعات مهندسی آن در حال انجام است، شرکت Exim bank چین به عنوان تامین کننده مالی پروژه امیدوار است پروژه با سرعت خوب اجرا شود.



تامین منابع به صورت فاینانس است که ۸۵ درصد آن توسط شرکت فوق و ۱۵ درصد از سوی دولت ایران تامین می‌شود.



نگاه حسابگری سرمایه گذاران برای سرعت، امنیت و هزینه صنعت ریلی

بهره‌برداری کامل از پتانسیل‌های موجود راه آهن، ایمن‌سازی بیشتر خطوط ریلی، توسعه خطوط جدید، ایجاد منابع پایدار برای توسعه ریلی و رفع موانع مالی از اهداف اصلی راه آهن است تا جایگاه خود را در بین دیگر شقوق حمل‌ونقلی ارتقا دهد.

راه آهن کشور ضمن عملیاتی کردن پروژه‌های عمرانی، برنامه‌ها و سیاست‌ها را به سمتی سوق می‌دهد تا ضمن بهره‌برداری کامل از آن‌ها مسیر را برای توسعه این صنعت گسترده‌تر کند.

بدون شک تدوین و اجرای برنامه‌های توسعه‌ای نیازمند تامین سرمایه‌ها و منابعی است که بایستی دست‌اندرکاران و مسئولان کشور در جهت تحقق آن‌ها از هر گونه کوششی دریغ نکنند.

همان‌گونه که می‌دانیم صنعت ریلی نیازمند نگاه تجاری و بازرگانی است و برای این‌که مسیرهای ریلی توانایی رقابت با مسیرهای جاده‌ای را داشته باشند، بایستی برای ورود بخش خصوصی برنامه مشخصی را پیاده و برنامه اقتصادی مدونی را ترسیم کنیم.

با نگاهی به زیر ساخت‌های ریلی و نیازمندی‌های این بخش متوجه می‌شویم که از برنامه اصلی یعنی تحقق اهداف چشم انداز ۱۴۰۴ کمی فاصله داریم، بنابراین در مدت زمان کوتاهی بایستی پروژه‌های اولویت دار ریلی را بررسی و

در جهت تکمیل آن‌ها اقداماتی را انجام دهیم. امروزه سرمایه‌گذاران با نگاهی اجمالی به بخش ریلی و بررسی سرعت، امنیت و هزینه آن متوجه این موضوع هستند که با ورود به صنعت ریلی می‌توانند در مدت زمان کوتاه بازگشت سرمایه را شاهد بوده و به سود و منفعت مورد نیاز خود برسند.

بنابراین صنعت ریلی و مدیران دست‌اندرکار این صنعت باید زمینه حمایت از سرمایه‌گذاران زیادی را به نحوی پیاده‌سازی کنند تا بتوانند به اهداف اصلی این صنعت همان‌گونه که در سند چشم‌انداز مشخص و ترسیم شده برسند.

بدون شک با تکمیل زیرساخت‌ها کمک زیادی به تکمیل شدن دیگر برنامه‌ها و اهداف شبکه ریلی خواهد شد و توان رقابت را در عرصه بین‌المللی افزایش خواهد داد.

این روزها حرف و حدیث‌ها برای تامین منابع مالی بخش ریلی بسیار است اما به نظر کارشناسان اقتصادی کشور، در صورتی که مدیران این بخش بتوانند از حضور بخش خصوصی و تعداد بیشتری از سرمایه‌گذاران این بخش بهره‌مند شوند، به طور حتم زیر ساخت‌های مهمی چون برقی کردن خطوط و بکارگیری قطارهای پر سرعت و تامین ناوگان مورد نیاز مسافری و باری تکمیل و در شبکه ریلی قرار خواهند گرفت.



برگزاری همایش ایمنی و پیشگیری از سوانح در یزد

سومین همایش پیشگیری از سوانح با حضور مدیر کل ایمنی و نظارت بر شبکه راه آهن، مدیر کل راه آهن یزد، مدیر عامل شرکت البرز نیرو و با حضور ۷۱

مدیر عامل راه آهن:

راه آهن در جایگاه برتری نسبت به دیگر مدهای حمل‌ونقلی قرار دارد



مدیرعامل راه آهن در مراسم ضیافت افطار با حضور خانواده معظم شهدا؛ راه آهن را به عنوان یکی از اولویت‌های توسعه کشور برشمرد و معتقد است که دولت برنامه‌های بسیار خوبی برای توسعه راه آهن طراحی کرده و در دست اجرا دارد.

محسن پور سید آقایی مدیر عامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران گفت: راه آهن در مسیر توسعه قرار دارد و در صدر برنامه‌های دولت قرار دارد. طبق فرمایشات مقام معظم رهبری و رییس جمهور و دستگاه‌های مرتبط، راه آهن به عنوان یکی از اولویت‌های توسعه کشور نام برده می‌شود که برنامه‌های بسیار خوبی را دولت برای آن طراحی و در دست اجرا دارد.

پور سید آقایی با تشریح بخشی از برنامه‌های توسعه در راه آهن گفت: راه آهن پرسرعت با سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت، برقی کردن راه آهن مسیر تهران به مشهد با افزایش سرعت ۲۰۰ کیلومتر، اصلاح مسیر و دو خطه کردن خطوط اصلی تنها گوشه‌ای از برنامه‌های توسعه محور در حال اجرا است. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به این‌که راه آهن یکی از سازمان‌های سالم؛ خوش نام و پر تلاش در بین دیگر دستگاه‌ها است. راه آهن کشور با کمک و تلاش و روحیه ایثارگری همکاران ریلی پله‌های توسعه را یکی پس از دیگری طی کرده و امروز در جایگاه برتری نسبت به دیگر مدهای حمل‌ونقلی قرار دارد.

معاون مسافری راه آهن:

آمادگی راه آهن برای جابجایی اعضای نیروهای مسلح



معاون مسافری راه آهن از آمادگی برای جابه‌جایی همه نیروهای مسلح ارتش و سپاه برای اردوهای نظامی و غیر نظامی خبر داد و گفت که سالانه بیش از ۲۰۰ هزار سفر ریلی برای اردوهای راهیان نور دانشجویی و دانش‌آموزی انجام می‌شود.

محمد راشدی معاون مسافری راه‌آهن با اظهار تأسف در خصوص حادثه سقوط اتوبوس سربازان به دره

که طی آن بیست نفر از سربازان در پی این اتفاق کشته شدند گفت: تا پیش از این حادثه‌ای از این دست در مورد اعزام اردوهای راهیان نور دانشجویی و دانش‌آموزی در جاده نیز رخ داده بود که منجر به آن شد تا جمعی از سرمایه‌های علمی کشور به واسطه این سوانح از دست بروند.

در سه سال گذشته با هماهنگی صورت گرفته با ستاد راهیان نور و سازمان بسیج و سپاه پاسداران انقلاب اسلامی همه اردوهای راهیان نور دانش‌آموزی و دانشجویی در مسیرهایی که شبکه ریلی وجود دارد با همکاری همه شرکت‌های مسافری و با قطار مسافری انجام شد.

راشدی با بیان این که سالانه بیش از ۲۰۰ هزار سفر ریلی برای اردوهای راهیان نور دانشجویی و دانش‌آموزی انجام می‌شود گفت که خوشبختانه در طول سه سال گذشته حادثه‌ای در این زمینه در شبکه ریلی رخ نداده است. در صورت برنامه‌ریزی از سوی نیروهای مسلح، سپاه پاسداران اسلامی و بسیج؛ راه آهن جمهوری اسلامی ایران با هماهنگی همه شرکت‌های بخش مسافری همکاری لازم به منظور جابه‌جایی این نیروها برای اعزام در اردوها را بر عهده خواهد گرفت تا شاهد چنین حوادث تلخی در کشور نباشیم.



نفر از لکوموتیورانان شرکت البرز نیرو در یزد برگزار شد. علیرضا خراسانی مدیر کل نظارت بر شبکه راه‌آهن به مسایل ایمنی در بخش حمل‌ونقل ریلی پرداخت و گفت: مقوله ایمنی در بحث حمل‌ونقل از درجه بالایی برخوردار است و همه مشاغل در راه‌آهن مهم و به هم پیوسته‌اند و شغل لکوموتیورانی در جایگاه اساسی قرار دارد.

نقش و بررسی خطای عوامل انسانی در به وجود آمدن حادثه از مباحثی است که براساس ماده قانون‌های ایمنی و حوادث ناشی از آن باید به صفر رسانده شود تا شاهد تلفات جانی و خسارت ناشی از تصادفات نباشیم.

کاهش ۱۰۰ درصد سوانح ریلی

در ادامه سید مصطفی داودی مدیر کل راه آهن یزد از کاهش صد در صدی سوانح ریلی طی مدت سال جاری خبر داد و گفت: علی‌رغم افزایش ۲۱ درصدی تناژ بارگیری، تردد روزانه ۱۵۰ رام قطار در محور اداره کل، بهسازی و بازسازی خطوط و همچنین احداث پروژه خط دوم در کنار خط گرم، شاهد کاهش صد درصدی سوانح ریلی نسبت به مدت مشابه سال گذشته بوده‌ایم.

با همت همه همکاران در همه بخش‌های مختلف باید تلاش شود حمل‌ونقل روان به دور از حاشیه داشته باشیم و ایمنی در سرلوحه کارها قرار گیرد. و برگزاری چنین همایش‌هایی به بالا بردن سطح آگاهی، افزایش مهارت‌ها و انضباط و اطلاعات کاری به توان پرسنل کمک خواهد کرد.



حمل سالانه ۲۰۰ هزار تن گندم از بندر به

سیلوی اصفهان

مدیر کل راه آهن اصفهان از حمل ۲۰۰ هزار تن گندم از طریق راه‌آهن این استان درسال جاری خبر داد.

حسن ماسوری مدیرکل راه آهن اصفهان با اعلام مطلب بالا گفت: تخلیه گندم در سیلوها از طریق جاده‌های کشور، همواره با ایجاد ترافیک خودروها در کنار در سیلو و افزایش هزینه‌های جانبی سوخت، ترافیک جاده‌ای و غیره روبرو بوده که با برنامه‌ریزی بازرگانی دولتی ایران و همکاری راه آهن استان، چندسالی است که در اصفهان از طریق سیستم ریلی، گندم بدون هیچ مشکلی وارد سیلوها می‌شود.

وی افزود: برای این مسیر ریلی، سیلوی اصفهان مقصد و بندر و سایر استان‌ها به عنوان مبدا در نظر گرفته شده و گندم با بالاترین کیفیت و سلامت در سیلوها تخلیه می‌شود.

ماسوری تصریح کرد: با شروع پروژه تعریض پل قلعه شور در اواخر آبان ماه سال گذشته پس از هشت ماه، اواخر خرداد ماه امسال این خط آهن با مرمتی دوباره، به شبکه ریلی کشور متصل شد.

وی با اشاره به این که میزان حمل گندم به این سیلو توسط راه آهن در سال ۱۳۹۳، ۴۱ هزار و ۵۳ تن بوده است، بیان کرد: درسال گذشته حمل گندم متوقف شد اما با پیگیری به عمل آمده سعی شد تا حمل گندم از طریق سیستم ریلی دوباره احیا و میزان حمل نیز به مراتب افزایش یابد.

مدیر کل راه آهن اصفهان خاطر نشان کرد: با پیگیری و هماهنگی صورت گرفته، ۲۰۰ هزار تن ظرفیت برای حمل گندم از طریق راه آهن درسال جاری در نظر گرفته شده که توسط ۳۳۰۰ واگن مسقف و فله بر، بار گندم از بندر و داخل کشور به سیلوی اصفهان حمل خواهد شد و قرار است بزودی با اعلام شرایط حمل از سوی بازرگانی دولتی ایران برای انجام و برنامه‌ریزی این بار جذب شده اقداماتی صورت گیرد.



آهن ریل کاران
مدیرعامل:
حسن منجری پور
تلفن: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹
نمابر: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹



آسیا سیرارس
مدیرعامل:
منوچهر هادی
تلفن: ۰۳۱-۳۶۵۰۵۰۲۶-۸
نمابر: ۰۳۱-۳۶۵۰۴۷۹۸



ریل سیرکوثر
مدیرعامل:
محمد مهری
تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶
نمابر: ۸۸۶۶۰۹۱۳



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



راه آهن حمل و نقل
مدیرعامل:
محمدجواد انتظاری
تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰
نمابر: ۶۶۴۲۱۲۱۶



توکا کشش
مدیرعامل:
احمد کریمی پور
تلفن: ۰۳۱۳-۹۵۰۱۹۹۲۸-۹
فکس: ۰۳۱۳-۶۲۹۵۹۶۸



توکا ریل
مدیرعامل: بهرام پرورش
تلفن: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۲
نمابر: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۵



ترکیب حمل و نقل
مدیرعامل: عباد... فروزش
تلفن: ۶۶۹۱۳۹۲۸
نمابر: ۶۶۹۱۳۹۲۴



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



بهتاش سپاهان
مدیرعامل: اصغر ضیایی
تلفن: ۰۳۱-۳۶۲۴۵۰۱۰
نمابر: ۰۳۱-۳۶۲۴۵۰۱۰



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



حمل و نقل چندوجهی سایپالجستیک
مدیرعامل:
محمدباقر نوفلی
تلفن: ۴۴۱۸۱۶۱۱
نمابر: ۴۴۵۲۷۸۰۳



توسعه حمل و نقل بین‌المللی پارسیان
مدیرعامل:
ناصر بختیاری
تلفن: ۸۴۰۱۳۰۰۰
نمابر: ۸۸۶۲۶۶۴۰



حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی ج.ا.ا.
سرپرست:
علی حسین فرخی
تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰
نمابر: ۸۸۳۰۳۹۵۳



حمل و نقل بین‌المللی کشتیرانی برادران
مدیرعامل:
مجید مجد پور
تلفن: ۸۸۳۴۷۴۴۷
نمابر: ۸۸۳۰۳۳۴۱



سمند ریل
مدیرعامل:
امیررضا طاهریان
تلفن: ۴۴۱۸۰۱۹۵
نمابر: ۴۸۲۷۹۳۲۹



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



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



ریل پرداز سیر
مدیرعامل:
محسن فاتحی زاده
تلفن: ۸۸۷۰۷۵۷۱
نمابر: ۸۸۷۰۹۶۸۹



ریل تراب فجر
مدیرعامل:
سید احمد مجتبائی
تلفن: ۸۸۷۹۷۸۵۶
نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹



حمل و نقل ریلی رجاء
مدیرعامل:
سیدحسن موسوی نژاد
تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰
نمابر: ۸۸۸۳۴۳۴۰



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



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



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



سینا ریل پارس
مدیرعامل:
علی اصغر مظفری فرد
تلفن: ۸۸۸۰۱۸۹۸-۹
نمابر: ۸۸۸۰۱۸۹۸-۹



**تجهیزات ناوگان
ریلی البرز نیرو**
مدیرعامل: مجتبی لطفی
تلفن: ۸۸۷۰۵۲۹۵
نمبر: ۸۸۵۵۲۸۹۸



نورالرضا (اصفهان)
مدیرعامل:
احمد رضا صبری
تلفن: ۷-۸۸۰۰۹۳۵
نمبر: ۸۸۹۰۹۷۷۵



مهتاب سیر جم
مدیرعامل:
محسن یآوری
تلفن: ۸۸۴۸۱۰۴۲
نمبر: ۸۸۴۸۱۰۴۲



ریل ترا بر سبا
مدیرعامل:
محمد جواد فخاری
تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴
نمبر: ۸۸۷۲۴۹۸۹



راه آهن شرقی بنیاد
مدیرعامل:
علیرضا شیخ طاهری
تلفن: ۸۸۷۱۱۱۶۳-۹
نمبر: ۸۸۱۰۱۱۷۲



**حمل و نقل ریل
گستران فیلدار**
مدیرعامل:
علی محمد صادقی
تلفن: ۸۸۴۷۵۶۳۴
نمبر: ۸۸۴۷۵۶۳۴



پیروز حمل و نقل
مدیرعامل:
یوسف اسکندری
تلفن: ۸۸۵۴۵۶۲۶
نمبر: ۸۸۵۴۵۶۲۸



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



ناوگان ریل الوند نیرو
مدیرعامل:
ابراهیم پاشنا
تلفن: ۸۸۷۲۹۳۲۵
نمبر: ۸۸۷۰۵۱۶۷



راهوار نیرو آریا
مدیرعامل:
مسعود استاد عظیم
تلفن: ۸۸۱۷۰۵۴۶
نمبر: ۸۸۷۴۸۳۱۱



سیمرغ آهنین
مدیرعامل: محمود قیام
تلفن: ۵۵۴۶۶۶۰۱
نمبر: ۵۵۶۶۸۵۴۱



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



چرخ ریل راهبر
مدیرعامل:
حمید محمد ظاهری
تلفن: ۵۵۱۲۵۰۸۲
نمبر: ۵۵۱۲۵۰۱۵



**حمل و نقل بین المللی
پاکان ترا بر**
مدیرعامل:
مهدی اسدپور منفرد
تلفن: ۸۸۸۴۴۵۴۵
نمبر: ۸۸۸۲۹۳۳۵



**حمل و نقل بین المللی
خوشنام راه**
مدیرعامل:
سید محمود کمالی
تلفن: ۸۸۴۷۵۶۳۴
نمبر: ۸۸۴۷۵۶۳۴



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



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



**مهندسی
و بازرگانی راهبان**
عصر دایا
مدیرعامل:
مرجان عالیوند
تلفکس: ۶۶۵۶۴۰۶۵



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



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



**مدیرعامل:
مهدی ابراهیمی**
تلفن: ۸۶۰۱۴۱۲۵
نمبر: ۸۶۰۱۴۱۳۴



گهر ترا بر سیرجان
مدیرعامل:
علی سلیم نیا
تلفکس: ۳-۸۸۹۸۴۱۸۲



**راه آهن کشش
R.A.K**
مدیرعامل:
جواد ظاهر افشار
تلفن: ۶۶۹۳۹۴۴۰
فکس: ۶۶۹۱۶۱۸۸



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



فولاد ریل دنا
مدیرعامل:
بهنام بناب
تلفن: ۸۵۵۰۹۱۶۵
نمبر: ۸۶۰۲۱۸۶۶



جهت سفارش تبلیغات در ماهنامه

ماه حمل و نقل ریلی

با ما تماس بگیرید

۲۲۶۶۸۶۵۵

ریل پرداز نوآفرین
مدیرعامل:

مهدی معصومی

تلفن: ۹۵۱۱۹۴۱۱

نمبر: ۴۳۸۵۳۷۵۵



سپهر زاوه طوس

مدیرعامل:

نورالله یاراحمدی

تلفن: ۰۳۵۱-۷۱۲۶۳۷۱

نمبر: ۰۳۵۱-۷۱۲۷۴۵۰



فنی و مهندسی کیان صنعت
شهباز

مدیرعامل:

مهدی شرفی

تلفن: ۵۵۱۲۵۸۲۳

نمبر: ۵۵۱۲۵۸۲۳



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

از آنجایی که امروزه امر تبلیغات برای کلیه تولیدکنندگان، سازندگان، بهره برداران و سرمایه گذاران از اهمیت ویژه و قابل توجهی برخوردار می باشد و صاحب نظران هزینه های مرتبط با تبلیغات را نوعی سرمایه گذاری محسوب و آن را بعنوان هزینه تلقی نمی نمایند. بر آن شدیم تا در نشریه انجمن که با نام ندای 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 نوپا هست لذا به منظور امکان جذب مخاطبین و مشتریان بیشتر پیشنهاد می گردد تا در صورت تکلیف 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 ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در پشت جلد نشریه (جلد پایانی) با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر

شماره به مبلغ ۱۶/۸۰۰/۰۰۰ ریال

۲ - چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در دوم جلد با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۴/۴۰۰/۰۰۰ ریال

۳ - چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در سوم جلد با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال

۴ - چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت یک رو و چهاررنگ در صفحات داخلی نشریه با کاغذ گلاسه و طرح ارائه شده از سوی متقاضی، ۹/۶۰۰/۰۰۰ ریال

۵ - حضور در صفحات ویژه معرفی شرکت ها در کادر ۲x۵ cm 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 ۴/۸۰۰/۰۰۰ ریال و چاپ آگهی یک چهارم صفحه ۲/۴۰۰/۰۰۰ ریال

هزینه طراحی یک صفحه ۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال و هزینه طراحی یک دوم صفحه ۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال می باشد.

