



ته‌ا‌د‌ه‌ل و‌ن‌ق‌ل ر‌ی‌ل‌ی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

انتشار: آبان ماه ۱۳۹۵ شماره ۲۵

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته

مدیر مسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

همکاران تحریریه:

پویا مهرابی، مجید بابایی، ابوالقاسم سعیدی

غلامحسین عبداللهی سروی

طراح و گرافیست:

وحید وقفی‌مجبی

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: مهتاب

نشانی: تهران - خیابان توحید - خیابان غلامرضا

طوسی - پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کد پستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

تلفن: ۶۶۵۶۵۶۱۵ و ۶۶۵۶۵۶۱۶-۰۲۱

دورنگار: ۶۶۵۹۴۷۴۷-۰۲۱

وبگاه: www.rtcguild.com

رایانامه: info@rtcguild.com

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



ناشر: موسسه **آر‌ا‌ی‌ر** مطبوعاتی نشر ترابر
(ناشر ماهنامه صنعت حمل‌ونقل و ماهنامه سفر)

سفارش تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۵۵



طرح روی جلد:
الهام زرقانی



علیرغم تفاهم نامه بین دو سازمان توسعه حمل و نقل ریلی کانتینری عملیاتی نشد!

غلامحسین عبداللہی سروی
دبیر انجمن

جلسه کارشناسی با شرکت های حمل و نقل ریلی خصوصا مالکان واگن های لبه کوتاه برگزار کرد و گزارش مفصل آن را به معاونان سازمان بنادر و شرکت راه آهن ارسال داشت. با پیگیری های به عمل آمده از طرف شرکت راه آهن، جلسه ای با حضور سعیدنژاد و پور سید آقایی و معاونان آنها برگزار شد که پس از بحث و بررسی، تفاهم نامه ای فی مابین مدیران عامل سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران به شرح ذیل تنظیم گردید:

در اجرای ارایه راهکارهای افزایش سهم حمل بار ریلی از بندر شهید رجایی با اولویت حمل بار ریلی کانتینری در مورخ ۱۳۹۴/۱۱/۲۵ موارد زیر مورد توافق طرفین قرار گرفت:

۱- در اجرای کاهش قیمت تمام شده کرایه حمل بار ریلی کانتینری در بندر شهید رجایی کمیته ای مرکب از نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته، شرکت های محوطه های ریلی تشکیل و نتایج زیر را ظرف مدت یک ماه در جلسه مجدد اعلام کنند.

در دولت تدبیر و امید، سکان مدیریت راه آهن جمهوری اسلامی ایران و سازمان بنادر و دریانوردی به دو همکار درد آشنا به صنعت حمل و نقل ریلی واگذار شد. با حضور پورسید آقایی به عنوان مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران و سعیدنژاد به عنوان مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، دست اندرکاران صنعت حمل و نقل ریلی بسیار خوشحال و امیدوار شدند که تمام مشکلات راه آهن و سازمان بنادر در تعامل با یکدیگر به راحتی قابل بررسی و حل و فصل خواهد بود.

روزهای اول شروع به کار، هر دو مدیرعامل به معاونان خود دستور دادند که بررسی مشکلات حمل و نقل ریلی و به خصوص موضوع حمل کانتینری در اسکله شهید رجایی را در دستور کار خود قرار دهند. با پیگیری های مکرر معاونان که با جلسات کارشناسی و بازدیدهای میدانی همراه شد، به این انجمن هم ماموریت داده شد که به بررسی مسائل و مشکلات بپردازد و پیشنهادات خود را برای افزایش حمل ریلی از بنادر به خصوص از بندر شهید رجایی، تهیه و ارایه کند، این انجمن در اجابت ماموریت خود، بیش از ده



- ۱-۱- شناسایی فرآیندهای عملیاتی (مرحله به مرحله) و تعیین سهم عوامل موثر در قیمت تمام شده خدمات حمل بار ریلی از مرحله ورود به بندر تا مقصد تخلیه (آپرین و سرخس) و مقایسه آن با کرایه حمل جاده‌ای.
 - ۱-۲- تهیه متن پیشنهادی دستورالعمل تعرفه ریلی در دفترچه قیمت گذاری تخلیه و بارگیری و اجاره انبارها و اراضی.
 - ۲- چنانچه اقدامات زیر توسط صاحب کالا صورت پذیرد سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به انتقال کانتینر به پایانه های ریلی به طور مستقیم از مارشالینگ یارد اقدام کند.
 - ۱-۲- بر اساس هماهنگی مابین صاحب کالا و ارسال کننده کالا، موضوع حمل ریلی در بندر مقصد در متن بارنامه دریایی درج و از سوی حمل کننده در اسناد حمل (مانیفست) آورده شود.
 - ۲-۲- در صورت عدم درج حمل ریلی در اسناد حمل از سوی حمل کننده، صاحب کالا نسبت به اعلام کانتینرهای مشمول حمل ریلی قبل از تخلیه به بندر اقدام کند.
 - ۳- سازمان بنادر و دریانوردی همکاری و موافقت در ورود تجهیزات و ماشین آلات برای
- شرکت‌های حمل و نقل ریلی در بندر شهید رجایی را به عمل خواهد آورد.
 - ۴- در صورت وجود اختلاف بین تعرفه حمل ریلی و جاده‌ای کانتینر، تخفیفات تعرفه‌ای با ضریب یکسان در همه مراحل حمل و متناسب با سهم عامل حمل در حمل ریلی (بندر، ریل، پایانه، و ...) اعمال شده و مکانیزم ارایه تخفیفات پیشنهاد خواهد شد.
 - ۵- مدیرکل بندر شهید رجایی با همکاری اداره کل راه آهن هرمزگان طرح خود را برای انتخاب محل ورود و تخلیه واگن‌های مواد معدنی ظرف مدت یک هفته از تاریخ ابلاغ تفاهمنامه ارایه کند. (در این بررسی محوطه ۲۰۰ هکتاری نیز مدنظر قرار گیرد).
 - کارگروه بند یک با پیگیری راه آهن تشکیل و جلسات متعددی برگزار شد ولی متأسفانه توافقی حاصل نشد. و در نهایت کارشناسان، مصوبه را در مسیر عملیاتی شدن آن هدایت نکردند و در نتیجه این موضوع عملیاتی نشد. امید است که با مساعدت و مداخله معاونان وزیر راه و شهرسازی این تفاهمنامه نهایی شود و روی ریل عملیات قرار گیرد.



گفت‌وگو با رییس کارگروه تخصصی مخزن‌داران

مشکلات کسری سوخت با شرکت نفت سابقه تاریخی دارد

پویا مهرابی

خوراکی و صنعتی فعال هستند. از جمله فعالیت‌های این کارگروه، ارتباط مستمر بین اعضا کارگروه، شرکت راه‌آهن و شرکت نفت است. در خصوص اقدامات و فعالیت‌های این کارگروه با رئیس آن آقای ابوالقاسم سعیدی گفت‌وگویی ترتیب دادیم. وی در خصوص ارتباطات مستمر خود با شرکت نفت، پیگیری مشکلات اعضا، کسری سوخت و تعرفه حمل توضیحاتی ارائه کرد که در ادامه می‌خوانید.

از بدو تاسیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته که حدود ۱۵ سال از تاریخ تشکیل آن می‌گذرد، یک سری کارگروه‌هایی برای تسهیل در کارهای اعضا تشکیل شد. یکی از این کارگروه‌ها، کارگروه تخصصی واگن‌های مخزن‌دار است که هفت شرکت عضو آن هستند. در این بین شش شرکت در زمینه حمل مواد سوختی و یک شرکت در زمینه حمل روغن‌های

کارهای اعضا تشکیل داده است. رییس کارگروه‌ها هر دو سال یک بار توسط اعضای انجمن انتخاب می‌شوند. زمانی تعداد کارگروه‌ها به ۲۰ مورد رسید، اما در حال حاضر تعداد هشت کارگروه‌ها

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته هم از این قاعده مستثنی نیست و از بدو تاسیس که حدود ۱۵ سال از تاریخ آن می‌گذرد، یک سری کارگروه‌هایی برای تسهیل در

اگر هم داشته باشند؛ نیروی انسانی کافی در اختیار ندارند تا بتوانند کارهای مربوط به خود را انجام دهند. در نتیجه معمول است در انجمن‌ها کارها توسط کارگروه‌های تخصصی انجام گیرد.

عمده فعالیت کارگروه تخصصی مخزن‌داران را تشریح کنید؟

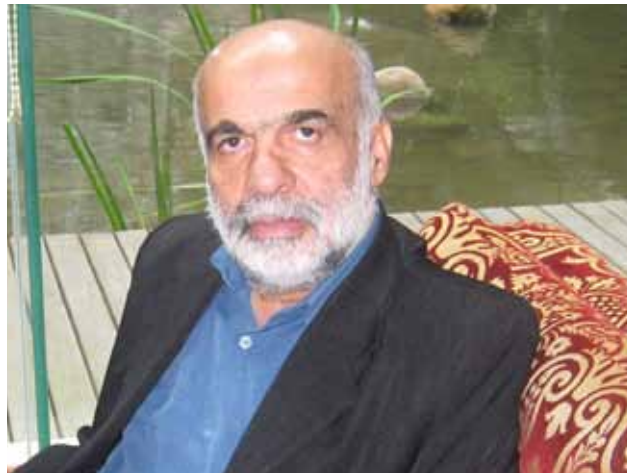
قبل از تشریح فعالیت کارگروه مخزن‌داران باید بگویم که انجمن‌ها ساختار سازمانی مصوبی ندارند و با



اما در مجموع تعرفه‌ای که ما دریافت می‌کنیم بیشتر است. با توجه به این که صرفه جویی در مصرف سوخت برای شرکت نفت دارای اهمیت بسیار بالایی است، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران آنان را مجاب کرده است که نرخ حمل ریل و جاده را یکی کند. به عنوان مثال نرخ حمل ریلی از سمنگان به ماهشهر با جاده یکی شده و هر واگن مخزن دار به ازای هر تن کیلومتر هزار ریل دریافت می‌کند. این موضوع باعث شده تا علاقه به حمل و نقل ریلی سوخت نسبت به مواد معدنی، به علت نرخ کرایه حمل بالاتر، بیشتر باشد که مزیت بسیار خوبی برای مخزن داران ایجاد کرده است و در نتیجه اگر در مسیرهای کوتاه‌تر مازوت را حمل کنیم برایمان صرفه بالاتری به همراه دارد. در کل، واگن‌های مخزن دار معمولاً در مسیرهای زیر هزار کیلومتر سیر می‌کنند. به عنوان مثال شرکت نفت چندین بار به ما پیشنهاد کرد که از تبریز به بندرعباس سوخت آن‌ها را حمل کنیم که به علت طولانی‌تر بودن مسیر ریلی نسبت به جاده در آن مسیر برای بخش ریلی به صرفه نیست، چون همان تعرفه جاده را به ما پرداخت خواهند کرد. شبکه ریلی از تبریز به تهران می‌آید و از آن‌جا به سمت بندرعباس می‌رود اما جاده از تبریز و در مسیری ۵۰۰ کیلومتر کوتاه‌تر نسبت به ریل به بندرعباس می‌رسد.

یکی از مشکلات قدیمی مخزن داران با شرکت نفت کسری سوخت است. برای رفع این مسئله چه اقداماتی انجام داده‌اید و نسبت به گذشته شرایط را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

یکی از پیگیری‌های این کارگروه همین مساله است که از مشکلات قدیمی مخزن داران با شرکت نفت به شمار می‌رود. کارگروه تلاش کرده تا مدیران شرکت‌ها برای ارایه توضیح به نواحی شرکت نفت نروند و نماینده‌ای از طریق کارگروه این مسائل را پیگیری کند. طبق «ساده ۱۶۴ تعرفه راه‌آهن» وقت‌ی واگن در مبدا و با حضور صاحب بار پلمپ شود و در مقصد با



کارگروه مخزن داران عمده هدفش هماهنگی بیشتر بین اعضا برای استفاده هر چه بیشتر از شرایط موجود است. شرایط اقتصادی، اجتماعی و سیاسی کشور به گونه‌ای است که شرکت نفت برعکس معادن نمی‌تواند برنامه‌هایش را به صورت فصلی یا سالانه اعلام کند



شرکت نفت است. برای تسهیل در روند کار، شرکت‌های عضو و نیز شرکت نفت مسائل، خواسته‌ها و کارهایشان را از طریق کارگروه پیگیری می‌کنند و به این ترتیب کارگروه تنها رابط مستقیم بین اعضا و شرکت نفت می‌باشد. به عنوان مثال مدتی هماهنگی‌هایی انجام داده بودیم تا قرارداد سه جانبه بین مالک واگن، شرکت نفت و راه‌آهن به امضا برسد که این کار بنا به دلایل زیادی از جمله مشکلات مالیاتی صورت نگرفت که با پیگیری‌های کارگروه بخش زیادی از آن حل و فصل شد.

شرایط حمل واگن‌های مخزن دار از نظر تناژ و تعرفه چه تفاوت‌هایی با حمل دیگر مواد از جمله مواد معدنی دارد؟

تناژ حمل واگن مخزن دار نسبت به واگن حمل مواد معدنی پایین‌تر است و

تا ابتدای امسال بیشتر مصرف مازوت مصرف داخلی برای نیروگاه‌ها از جمله نیروگاه نکا، سهند، شازند اراک و شهید رجایی بود اما به تازگی و با راه‌اندازی چند فاز از فازهای پارس جنوبی، این نیروگاه‌ها بیشتر از گاز استفاده می‌کنند، و از مازوت کمتر. در نتیجه مخزن داران، برای صادرات، مازوت را بیشتر از مبادی شرکت نفت در اصفهان، ری و سمنگان به بندرعباس و ماهشهر حمل می‌کنند. در زمستان و در اوج مصرف‌گاز، اولویت به مصرف خانگی داده می‌شود و نیروگاه‌ها برای جبران سوخت مورد نیازشان ناگزیر از مازوتی که بخشی از آن توسط ریل جابه‌جا می‌شود استفاده می‌کنند.

کارگروه مخزن داران عمده هدفش هماهنگی بیشتر بین اعضا برای استفاده هر چه بیشتر از شرایط موجود است. شرایط اقتصادی، اجتماعی و سیاسی کشور به گونه‌ای است که شرکت نفت برعکس معادن نمی‌تواند برنامه‌هایش را به صورت فصلی یا سالانه اعلام کند. کارگروه، برنامه‌ها را ماهانه می‌گیرد اما ممکن است در زمان پالایش فرآورده‌ها تغییراتی به وجود بیاید که امکان حمل با واگن‌های مخزن دار وجود نداشته باشد و یا محصول را از پالایشگاه دیگری تهیه کنند. در هر حال این کارگروه برنامه ماهیانه را با توجه به طول مسیر و تعداد واگن‌های هر شرکت سهم بندی می‌کند و با اطلاع راه‌آهن بین شرکت‌ها توزیع می‌کند. یکی دیگر از کارهایی که این کارگروه انجام می‌دهد هماهنگی و مشخص کردن تعرفه حمل بار با

فعال در انجمن داریم که یکی از این کارگروه‌ها؛ کارگروه مخزن داران است. اینجانب و سید رضا هاشمی به عنوان رئیس و دبیر کارگروه تخصصی واگن‌های مخزن دار هستیم و اعضای کارگروه را هم مدیران عامل شرکت‌های مخزن دار تشکیل می‌دهند. رئیس و دبیر کارگروه از آن دست افرادی هستند که به اتفاق تقریباً همه کارها را انجام می‌دهند. هر ماه حدود ۵۰ ساعت زمان برای جلسات کارگروه در شرکت نفت و شرکت راه‌آهن گذاشته می‌شود این کار بدون هیچ چشم داشتی و از روی علاقه انجام می‌گیرد. همچنین این جانب نماینده بخش ریلی در هیات اختلاف مالیاتی هم هستیم. از زمان انتخابات برای تعیین مدیران و دبیر کارگروه‌ها حدود چهار ماه می‌گذرد و کارگروه مخزن داران در این مدت و هر ماه حداقل یک جلسه با اعضایش داشته است. آمار حمل ماهانه شرکت‌ها را با هم جمع می‌کنیم تا هم با آمار شرکت نفت مقایسه کرده باشیم و هم بررسی کنیم چقدر سهم ما نسبت به جاده تغییر داشته است. در حال حاضر هفت شرکت مالک واگن مخزن دار در کشور مشغول به فعالیت هستند که جمع واگن‌هایشان به ۳۸۵۰ واگن می‌رسد. البته مثل خیلی مسائل دیگر روی این موضوع هم اختلاف نظر وجود دارد و برخی معتقد هستند ۳۹۰۰ واگن مخزن دار در کشور وجود دارد. یک شرکت از بین این هفت شرکت؛ کار حمل روغن‌های خوراکی و صنعتی صادراتی و وارداتی را انجام می‌دهد و شش شرکت دیگر در زمینه حمل مواد سوختی فعال هستند. مواد سوختی چهارگانه عبارتند از نفت سفید، بنزین، گازوئیل و مازوت که واگن‌های مخزن دار راه‌آهن شرایط حمل بنزین را ندارند و تنها یکبار و آن هم تحت شرایطی خاص برای حمل بنزین مورد استفاده قرار گرفت و بعد از آن دیگر برای حمل این فرآورده نفتی مورد استفاده قرار نگرفت. شش شرکت مخزن دار گاهی در زمستان و در مناطق شمال غربی کشور، گازوئیل حمل می‌کنند؛ پس در اکثر موارد از واگن‌ها تنها برای حمل مازوت استفاده می‌شود.



پلمپ سالم تحویل شود هیچ مسئولیتی با صاحب واگن در خصوص کسری نخواهد بود. اما شرکت نفت این موضوع را قبول ندارد و معتقد است باید کسری را از متصدی حمل گرفت. این مشکل به علت این است که حمل براساس وزن صورت نمی‌گیرد پس عوامل مختلفی در این کسری تاثیرگذار خواهند بود. مخزن‌ها حجم‌های مختلفی دارند، بعد از این که مخزن‌ها بارگیری می‌شوند، توسط میله‌ای با نام «دیپ» که داخل مخزن قرار می‌دهند اندازه‌گیری می‌شوند و بر اساس درجه آن، میزان ارتفاع ماده را حساب و بر اساس حجم مخزن و غلظت، میزان لیتر حساب می‌شود. در مقصد وقتی دیپ را قرار می‌دهند ارتفاع ممکن است کمتر نشان داده شود که آن تفاوت را کسری حساب می‌کنند. طی این سال‌ها این مسئله همیشه مطرح بود و یکی از مسائلی که بعد از گذشت سال‌ها حل نشده باقی مانده است همین موضوع است. زمانی که خود راه‌آهن بار را حمل می‌کرد و مالک واگن بود با توجه به این که هر دو شرکت دولتی بودند راحت‌تر با هم کنار می‌آمدند. ممکن است به علت شرایط جوی مقداری از سیالات و مایعات تخیر شوند. همچنین عامل دیگر، کالیبره نبودن خود دیپ یا ساییده شدن تدریجی کف آن باشد. همچنین زاویه و سطح قرارگیری دیپ و با شیبی که مخزن در آن قرار گرفته است در کسری تاثیرگذار خواهد بود. البته در گذشته چون سوخت جزو کالاهای تعزیراتی بود مشکلات اش حادث‌تر بود. در سال‌های اخیر کار راحت‌تر شده است و شرکت نفت در این خصوص نرمش نشان می‌دهد. این کارگروه به جای این که هر شرکت نماینده‌ای برای بازدید از محل‌های بارگیری و تخلیه شرکت نفت بفرستد خودش یک نماینده می‌فرستد و اطلاعات و توضیحات را به اطلاع شرکت‌ها می‌رساند.

در خصوص تعرفه حق دسترسی و کرایه حمل توضیح بفرمایید؟
هم اکنون ۶۰ درصد سهم حق دسترسی در حمل سوخت، متعلق به

نظر تناژ در شش ماه نخست امسال ۴۰ درصد و از نظر تن کیلومتر ۶۷ درصد افزایش حمل و نقل داشته است. در شش ماه اول امسال ۳۰۳۵۴ دستگاه واگن مازوت بارگیری کردیم این در حالی است که سال گذشته میزان بارگیری ما ۲۱۷۴۶ واگن بود. همچنین از نظر تن کیلومتر در شش ماه ابتدای سال ۱۳۹۵ یک میلیارد ۴۴۷ میلیون تن کیلومتر بود که سال قبل ۸۶۶ میلیون تن کیلومتر بوده است. متوسط سیر هر واگن مخزن‌دار از مبدا به مقصد ۷۰۰ تا ۸۰۰ کیلومتر است که در ماه دو بار این مسیر را می‌پیماید؛ پس بدون بار ۱۵۰۰ و با بار ۱۵۰۰ و در مجموع ۳۰۰۰ کیلومتر است. با توجه به تعهد ۳۰۰ کیلومتر سیر در روز شرکت راه‌آهن به مالکان واگن، این واگن‌ها در روز تنها صد کیلومتر سیر دارند.

در خصوص سیستم فروش و تعرفه حمل مازوت، شرکت نفت

کرایه سوخت را نمی‌دهد من هم کرایه حمل را نمی‌دهم تا شرکت راه‌آهن هر چه زودتر برای حل موضوع اقدام کند. اما ما معتقد هستیم شرکت راه‌آهن یک شخصیت حقوقی مستقل است و شرکت‌های بخش خصوصی هم شخصیت حقوقی مستقل دارند. گاهی در مقاصد تخلیه برخی واگن‌ها دچار مشکل می‌شوند؛ معمولاً قطاری که به مقصد می‌رسد تنها متعلق به یک شرکت نیست، بلکه واگن‌های همه شرکت‌ها در آن قرار دارد؛ شرکت نفت مشخصات واگن‌های معیوب را به ما و ما به شرکت‌ها اطلاع می‌دهیم. گاهی اوقات شرکت نفت با توجه به شرایط موجود و بر خلاف برنامه ماهانه‌ای که اعلام کرده است قصد دارد به صورت ناگهانی حجم بار را در مسیری خاص افزایش دهد که ما سریعاً به شرکت‌ها این موضوع را اعلام می‌کنیم.

قرار دادما با شرکت نفت همیشه از اول تیر ماه هر سال شروع می‌شود که از

راه‌آهن و ۴۰ درصد متعلق به مالک واگن است. آمار سه ساله حمل مازوت تا پایان سال ۱۳۹۴ از نظر تناژ ۳۸ درصد و از نظر تن کیلومتر حدود ۴۵ درصد است. همچنین در خصوص مسائل مالی هم مشکلاتی وجود دارد. به عنوان مثال پرداخت دیر هنگام کرایه حمل یکی از مشکلات است که گاهی به علت اولویت قرار دادن جاده نسبت به ریل پیش می‌آید. همیشه شرکت نفت با راه‌آهن حساب کتاب‌هایی دارد که گاهی با هم به صورت تهاوتر کار می‌کنند که برای پرداخت‌های بخش خصوصی ایجاد مشکل می‌کند. این موضوع باعث ورود کارگروه برای حل مشکل خواهد می‌شود. به عنوان مثال اگر قرار است شرکت نفت طلب اش را از روی کرایه حمل کسر کند؛ سهم راه‌آهن را باید کسر کند و کرایه بخش خصوصی را پرداخت کند نه این که کرایه حمل مالک واگن را هم پرداخت نکند. شرکت نفت می‌گوید چون راه‌آهن

بیش از حد مجاز به طول می‌انجامد و اگر برای صادرات باشد حتماً به شیوه استاندارد گرمایش صورت گیرد، در غیر این صورت بار را برمی‌گردانند. زمان گرم کردن مازوت در هوای سرد بستگی به دمای هوا دارد و بین هشت تا ۱۲ ساعت به طول می‌انجامد.

از بین این هفت شرکت یکی از آن‌ها در خصوص حمل روغن خوراکی و صنعتی مشغول به فعالیت است. چه محدودیت‌هایی وجود دارد که باعث شده تا تنها یک شرکت در این خصوص فعالیت کند؟

همان‌طور که قبلاً گفتیم یکی از شرکت‌ها با نام ریل کاران ورسک حمل روغن‌های خوراکی و صنعتی را انجام می‌دهد و در کارگروه هم حضور فعال دارند اما چون مسئله‌ای با شرکت نفت ندارد بیشتر در خصوص تعمیرات واگن‌ها با آن‌ها جلسه داریم. همچنین شرکت سینا ریل پارس هم صد واگن برای حمل مواد شیمیایی از جمله سود سوز آور از بندر امام به جاجرمد در اختیار دارد. فرق واگن مخزن‌دار با دیگر واگن‌های باری در این است که با دیگر واگن‌ها هر باری را می‌توان حمل کرد اما واگن مخزن‌دار را باید قبل از تغییر بار شست و این شست‌وشو با آب انجام نمی‌شود بلکه با گازوییل صورت می‌گیرد که برای هر مخزن مبلغ دو میلیون تومان دریافت می‌شود که شامل حمل و نقل، سیر و شست و شو است. اگر قرار باشد به غیر از مواد سوختی بار دیگری حمل شود اول باید تعدادی از واگن‌ها را از خط خارج کنیم و شست‌وشو دهیم که به هزینه آن نمی‌ارزد. هزینه حمل روغن نسبت به سوخت کمتر است ولی یک سری امتیازاتی دارد. به عنوان مثال در خصوص حمل روغن از ابتدای سال می‌دانند چه تعداد واگن باید در سال به این موضوع اختصاص دهند و اگر زیر ۹۰ درصد ظرفیت حمل از آن استفاده شود شرکت مالک به علت این که واگن‌هایش در اختیار صاحب بار است هزینه کامل رادریافت می‌کنند.

در داخل شیر کوئل‌ها مغزی برنجی وجود دارد که موجب می‌شود گاهی در راه‌آهن دزدیده شوند. این موارد را به خصوص در شش ماه نخست امسال در گزارش‌هایی با معاونت سیر و حرکت و بهره‌برداری راه‌آهن درمیان گذاشتیم و آن‌ها جلساتی با نیروی انتظامی انجام دادند. تا این مشکل کمتر شود. گاهی خرابی بین راه واگن‌های بخش خصوصی مشکل ساز است. به عنوان مثال زمانی که قطاری برای بارگیری زیر دوش می‌رود کافی است یک واگن از آن خراب باشد و نشتی داشته باشد تا بارگیری با اختلال انجام گیرد. بعد از این اتفاق مجبور هستند با کلی مانور آن واگن خراب را از قطار جدا کنند. پس در طول سال نمی‌توانیم بیش از ۶۰ درصد برنامه‌ها را اجرایی کنیم. واگن‌های ما در سال بیش از ۸۰۰ هزار تن کیلومتر نمی‌توانند بار حمل کنند پس بهره‌وری پایین است.

شرایط تعمیرات واگن‌های مخزن‌دار را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

یکی از محدودیت‌های واگن‌های مخزن‌دار نسبت به دیگر واگن‌ها موضوع تعمیرات آن‌ها است. بقیه واگن‌های باری یا مسافری را می‌توان در هر جایی تعمیر کرد ولی واگن مخزن‌دار را برای تعمیر باید ابتدا شست‌وشو داد تا بتوان نشست‌گیری مخزن‌ها را انجام داد. شست‌وشوی این واگن‌ها تنها در کارخانجات تعمیراتی هاشمی‌نژاد در شهر ری انجام می‌گیرد. در استان اصفهان هم امکانات محدودی وجود دارد اما پاسخگوی نیازها نیست. چندی پیش مخزن‌داران شرکتی تشکیل دادند که بتوانند تعمیرات مخزن‌ها را آن‌جا انجام دهند اما زیاد موفقیت‌آمیز نبود. پس اگر واگن‌ها در جنوبی‌ترین نقطه ایران دچار مشکل شود، برای تعمیر باید به شهر ری آورده شوند! مشکل دیگر بحث تخلیه در زمستان است. در زمستان مازوت منجمد می‌شود و برای تخلیه ابتدا باید گرم شود. گرمایش با چند شیوه انجام می‌گیرد و به خاطر برخی محدودیت‌ها گاهی این زمان



راه‌آهن و شرکت نفت و بخشی مربوط به مالک واگن بخش خصوصی است. به عنوان مثال شرکت راه‌آهن در محور جنوب در حال بازسازی خطوط است و در ساعاتی از روز مسدودی خط اعلام می‌کند؛ به خصوص در محور لرستان و به علت این که خطوط باری و مسافری یکی است این مشکل حادثر است. در مبادی تخلیه و بارگیری، گاهی کشتی به اندازه کافی وجود ندارد و خطوط تخلیه هم کاستی‌هایی دارند. به عنوان مثال در نکا خط تخلیه گنجایش ۱۷ واگن را دارد و اگر قطار ۴۰ واگن داشته باشد؛ به طور مدام یک دیزل باید ۱۷ تا ۱۷ تا قطارها را جابه‌جا کند. در این صورت همیشه نیاز است یک دیزل آن‌جا فعال باشد که همیشه امکان پذیر نیست. تلاش زیادی در خصوص تجهیز و پیگیری رفع خرابی واگن‌ها، به خصوص شیر کوئل‌ها انجام داده‌ایم. خرابی‌ها عوامل بازدارنده برای تخلیه و بارگیری هستند.

چه همراهی‌هایی با بخش خصوصی داشته است؟

به نظر می‌رسد شرکت نفت درصد تغییر در سیستم فروش خود است و قصد دارد فروش را از در پالایشگاه‌ها انجام دهد. در این صورت این خریدار است که باید حمل و نقل داخلی را انجام دهد. همچنین در سال‌های اخیر در خصوص تعرفه، کمک‌های زیادی به ما کرده‌اند. اما در هر حال برخی محدودیت‌ها وجود دارد. به عنوان مثال طبق برنامه‌ای که برای فروردین امسال داده بودند روزی ۳۰۳ واگن باید از سه منطقه بارگیری می‌کردیم که در ماه‌های مختلف میزان آن فرق کرده است. به عنوان مثال در ماه اردیبهشت ۲۷۸ واگن، خرداد ۲۷۷، تیر ۲۶۲، مرداد ۲۶۲، شهریور ۲۵۲ و در مهر ماه ۲۰۲ واگن بود که ماه به ماه شاهد کاهش آن بودیم. شاید در عمل ۶۰ درصد این برنامه محقق بشود که عوامل متعددی در این موضوع تاثیرگذار هستند که بخشی از آن مربوط به

آیا یخ خرید واگن تولید داخل آب می شود؟

غلامحسین عبداللہی سروی



برای تحقق شعار جدید نعمت زاده، وزیر صنعت معدن تجارت که در برخی رسانه ها چاپ شد، لازم است تولیدکنندگان و خریداران واگن با یکدیگر همراهی کنند تا یخ خرید واگن تولید داخل آب شود. بعد از جنجالی که برای ورود واگن به کشور به راه افتاد، خوشبختانه به تازگی نعمت زاده شعاری برای کشتی سازی و تعمیرات آن اعلام کرده است، اگر این شعار را برای صنعت ریلی قبول داشته باشد شروع یک همکاری خوب برای خرید واگن از تولیدکنندگان داخل خواهد بود. دیدگاه وزیر به این شرح است:

پس از برجام بسیاری از مشتریان صنایع کشور تغییر کرده اند، پس باید گذشته را فراموش کنیم و قابلیت خود را با شرایط جدید وفق دهیم. این شرایط، کیفیت، قیمت، و زمان است که سه اصل بسیار مهم در زمینه تولید هستند.

خریداران واگن آمادگی کامل دارند گذشته را فراموش کنند اما مشکلاتی برای تولیدکنندگان داخلی وجود دارد که باید وزارت صنعت، معدن و تجارت به آن رسیدگی کند. چون حل مشکلات گذشته در توان تولیدکننده نیست. از جمله آن می توان به معوقات بانکی، مشکلات بیمه -

مالیاتی، نقدینگی تولید، اشاره کرد. اگر برای یک دوره چهار ساله وزارتخانه این مشکلات را حل کند تا تولیدکنندگان واگن گرفتار گذشته خود نباشند و نقدینگی برای تولید داشته باشند، به طور قطع خریداران هم گذشته را فراموش خواهند کرد و برنامه آینده را بر سه اصل اعلام شده وزیر قرار خواهند داد.

اصل اول: کیفیت

در گذشته کیفیت واگن باری برای خریداران مشکل چندانی نداشت و اگر هم مشکلی وجود می داشت به راحتی قابل حل بود. ولی در واگن های مسافری باید تولیدکنندگان نسبت به گذشته کیفیت خود را ارتقا دهند و همراه با تکنولوژی روز جهان در صنعت ریلی حرکت کنند. به نظر می رسد این اصل برای دو طرف قابل حل باشد و مشکل اصلی نباشد.

اصل دوم: قیمت

قیمت تمام شده برای مصرف کننده در همه محصولات یک اصل مهم است، خصوصا در حمل و نقل ریلی که با بهای تمام شده حمل بار و مسافر ارتباط تنگاتنگ دارد. با توجه به این که افزایش قیمت بلیت چندان امکان پذیر نیست برای قیمت تمام شده واگن مسافری باید چاره اندیشی کرد. همچنین بخش ریلی در زمینه

اصل سوم: زمان

زمان تولید و تعهدات تولیدکنندگان واگن یکی از پر چالشترین بندهای اجرا نشده قراردادهای گذشته بوده است اگر تولیدکنندگان بتوانند تعهد اجرایی برای مدت زمان تولید واگن بدهند و نسبت به این تعهد ضمانت لازم را ارائه کنند، هیچ شرکتی واگن های مورد نیازش را از خارج تامین نخواهد کرد. اگر وزیر صنعت، معدن و تجارت سه اصل خود را با تولیدکنندگان داخلی از لحاظ اجرایی به توافق و تعهد برساند؛ قطعاً خریداران واگن جشن خواهند گرفت که توانسته اند از تولید داخلی برای رونق صنعت حمل و نقل ریلی استفاده کنند و برای کشور ایجاد شغل کنند. امید است وزیر برای اجرایی کردن شعار خود تولیدکنندگان و خریداران واگن را پای یک میز بنشانند و قرارداد ساخت و فروش واگن را نهایی کنند.

بار از گذشته یک رقیب دیرینه با نام جاده داشته و باید با این رقیب رقابت کند پس باید قیمت تمام شده واگن مسافری و باری را تولیدکنندگان کنترل کنند تا بتوانند قیمت تمام شده خود را از قیمت های خارجی پایین تر بیاورند و امکاناتی را که طرف خارجی برای فروش واگن های خود در نظر میگیرد، تولیدکنندگان با کمک وزارت صنعت، معدن و تجارت با تامین نقدینگی، برای خریداران خود نیز در نظر بگیرد.

لازم است تولیدکنندگان:

- برای فروش پیش پرداخت نخواهند.
- فروش به صورت اقساطی صورت گیرد.
- سود کارمزد دوران اقساطی باید نسبت به طرف خارجی کمتر باشد.
- تعهد راه آهن را برای بازپرداخت اقساط قبول کنند.

آرامش، اطمینان و رفاه در سفر با قطارهای شرکت ریل ترابر سبا



افتخارات شرکت ریل ترابر سبا



- *مفتخر به دریافت تندیس برتر ریلی کشور از راه آهن ج.ا.ا.
- *مفتخر به دریافت تندیس برند برتر در صنعت حمل و نقل ریلی کشور
- *مفتخر به دریافت تندیس تعالی سازمانی در حمل و نقل ریلی
- *مفتخر به دریافت تندیس مدیریت استراتژیک
- *مفتخر به دریافت تندیس نوابغ مدیریت ایران
- *مفتخر به دریافت تندیس تضمین خدمات ریلی

اولین وارد کننده قطارهای مسافری لوکس و نوین، منطبق با استاندارد های جهانی تولید داخل به سیستم حمل و نقل ریلی کشور

شرکت ریل ترابر سبا

آماده خدمت رسانی توسط ناوگان خود شامل

قطارهای ویژه نگین چهار تخته

قطارهای ویژه نگین شش تخته

قطارهای ویژه نگین اتوبوسی

قطارهای ویژه غدیر چهار تخته

در مسیرهای

تهران - یزد و بلعکس

تهران - مشهد و بلعکس

اصفهان - مشهد و بلعکس

تهران - اصفهان و بلعکس

تهران - میانه و بلعکس

می باشد. جهت کسب اطلاعات بیشتر و

هماهنگی با تلفن های شرکت تماس حاصل فرمائید.

ما را در فضای مجازی دنبال کنید :



@sabatrans

www.sabatrans.ir

سامانه پیامکی ارتباط با مسافر

۳۰۰۵۸۲۱

پاسخگوی انتقادات و پیشنهادات مسافریین گرامی

تلفن های تماس :

۷-۴۰۰۸۸۴۸-۲۱

بدترین فاجعه ریلی مسافری در تاریخ ایران



پویا مهرابی

دو قطار مسافربری در ایستگاه هفت‌خون سمنان ساعت ۷ و ۴۰ دقیقه صبح روز ۵ آذر ماه ۱۳۹۵ به هم برخورد کردند که ۴۴ نفر کشته بیش از ۱۰۳ مصدوم و ۱۲ مفقود که تا ساعت ۱۰ صبح روز ۶ آذر ماه معلوم نبود جزو کشته شده‌گان هستند یا مسدومان منتقل شده به بیمارستان. در بین کشته شدگان این حادثه چندین کودک و زن هستند که قابل شناسایی نیستند. این حادثه در حالی رخ می‌دهد که مسیر تهران-مشهد به سیستم کنترل اتوماتیک (ATC) مجهز است و طبق این سیستم اگر لکوموتیوران هم قصد داشته باشد، سرعت قطار را افزایش دهد، این سیستم مانع سرعت گرفتن غیرمجاز قطار می‌شود.

پیش از این مدیرعامل راه‌آهن در اتاق کنترل طبقه ۱۷ شرکت راه‌آهن در جمع خبرنگاران و حضور نمایندگان مجلس از کمیسیون عمرانی گفته بود که همه شبکه ریلی به سیستم کنترل اتوماتیک ورود ایستگاه‌ها در حال تجهیز هستند که به سیستم ATC معروف است؛ این سیستم خطای انسانی را کاهش داده و مانع افزایش سرعت می‌شود و اگر اتفاقی برای لکوموتیوران رخ دهد، قطار متوقف خواهد شد.

به گفته محسن پورسید آقایی در حال حاضر ۱۱۳ ایستگاه به این سیستم مجهز شده‌اند و بقیه نیز تا پایان امسال به این سیستم تجهیز خواهند شد، این سیستم موجب بهره‌وری بیشتر از خطوط شده و احداث ایستگاه مجازی بین دو ایستگاه واقعی را نشان می‌دهد.

بنا به گفته مدیرعامل راه‌آهن اجرای همین سیستم موجب شده است که ظرفیت خط‌آهن تهران -

مشهد امروز به اعزام ۲۰۰ قطار در روز افزایش یابد و هر هفت دقیقه یک قطار از تهران به مشهد و مشهد به تهران اعزام شود.

به گفته مدیرعامل راه‌آهن این سیستم توسط متخصصان داخلی طراحی و بومی سازی شد و ایران جزو هشت کشور دنیا است که این دانش را طراحی و بومی سازی کرده است.

وی این را هم گفته بود که تا پایان سال ۹۵ همه شبکه ریلی کشور به سیستم ایمن ATC مجهز می‌شود؛ بنابراین تجاوز از سرعت مجاز نخواهیم داشت و ایمنی خطوط افزایش می‌یابد.

حادثه‌ای مشابه پس از ۲ سال

حادثه برخورد ۲ رام قطار مسافری در محدوده راه‌آهن شمال شرق مشابه حادثه‌ای بود که ۲ سال پیش در ۱۶ خرداد ۱۳۹۳ در ایستگاه امروان دامغان رخ داد و مدیرکل راه‌آهن

۹۳ رخ داد و اینک باید منتظر بود و تصمیم مدیران عالی راه‌آهن را در این باره نظاره کرد.

پیش از این در ۲۴ تیرماه ۱۳۹۳ یک واگن در مسیر یزد تهران آتش گرفت. همچنین ۲۹ تیر ۱۳۹۵ یک واگن هم در مسیر تهران اهواز آتش گرفته بود که خوشبختانه هیچ کدام تلفات جانی در پی نداشت اما این حوادث درس عبرت برای چاره اندیشی و جلوگیری از حریق در واگن‌ها نشد تا این بار این فاجعه رخ دهد.

یکی از مسئولان حاضر در محل حادثه برخورد دو قطار مسافری سمنان-مشهد و تبریز-مشهد به خیرگزاری فارس با اشاره به ابعاد مختلف بروز این حادثه، گفت که دلایل مختلفی را می‌توان برای وقوع این حادثه متصور بود که باید به صورت فنی بررسی شود. وی ادامه داد: کمیسیون عالی بررسی سوانح راه‌آهن در محل حادثه حضور دارد و مشغول بررسی علت وقوع این

شمال شرق آن زمان از سمت خود استعفا داد. آن زمان، سانحه ریلی برخورد دو قطار مسافری و باری در مسیر تهران-مشهد در ایستگاه امروان دامغان منجر به کشته شدن یک نفر و مصدومیت ۳۱ نفر شد. در سال ۹۳ هم مثل این حادثه عبور از چراغ قرمز در ورود به ایستگاه با سرعت غیرمجاز و تغییر مسیر و اعلام اشتباه مسئول کنترل ایستگاه علت اصلی وقوع سانحه قطار تهران-مشهد اعلام شده بود!

چهار نفر شامل مسئول کنترل ایستگاه، مسئول کنترل ناحیه، لکوموتیوران و کمک لکوموتیوران در آن پرونده معلق و مدیرکل راه‌آهن شمال‌شرق نیز داوطلبانه به دلیل کوتاهی کارکنان تحت امرش استعفا داد که موافقت شد.

ایستگاه امروان دامغان در حوزه ریلی شمال شرق کشور قرار دارد که مرکز آن در شهرستان شاهرود است. حادثه هفت‌خون نیز در همین محدوده و با همان سیاق حادثه سال



حادثه است. بوی اظهار داشت: ۳ دلیل عمده را می‌توان برای وقوع این حادثه متصور بود که البته این دلایل احتمالی است و باید به تأیید کمیسیون عالی سوانح راه‌آهن هم برسد. این منبع آگاه گفت: خط‌آهن تهران-مشهد به سیستم کنترل اتوماتیک (ATC) تجهیز شده است که ایمنی سیر را افزایش می‌دهد اما می‌توان متصور بود که این سیستم به خوبی عمل نکرده است. ممکن است پس از آنکه سوزن ریل برای انتقال قطار تبریز-مشهد به بلاک فرعی عوض شده است، این سوزن برنگشته باشد و بدین ترتیب قطار بعدی (سمنان-مشهد) هم در ادامه، از طریق همین خط، با ذه‌نیت اینکه این خط به خط فرعی وصل نیست، وارد بلاک فرعی شده و به قطار برخورد می‌کند.

وی ادامه داد: ممکن است سوزن برگشت این خط خوب عمل نکرده باشد و یا اینکه سرعت قطار مشهد-سمنان در این مقطع زیاد بوده باشد.

روایت مسافران و امداد رسانی از حادثه ایستگاه هفت خوان سمنان به روایت روزنامه اعتماد

یکی از مسافران این حادثه: "۴۰"

نجات از راه برسند." چند لحظه مکث می‌کند و می‌گوید: "نفهمیدم چقدر طول کشید. اما شاید ۴۵ دقیقه شد تا نخستین نیروهای نجات از راه رسیدند. بوی جنازه‌های سوخته داخل واگن می‌آمد. خیلی‌ها فریاد می‌زدند و کمک می‌خواستند. نیروهای امدادی که از راه رسیدند سقف‌های قطار را بااره بریدند و ما را از روی سقف بالا کشیدند. همان موقع مامورها هم در حال خاموش کردن آتش و بیرون آوردن کشته‌ها بودند."

جلیلی یکی از آتش‌نشان‌هایی که در نخستین ساعت‌های حادثه در محل حاضر شده است نیز جزییاتی از امداد را می‌گوید: «همین که ما رسیدیم تعدادی از محلی‌ها خودشان را به محل رسانده بودند. هفت واگن اول قطار تهران-مشهد کامل سوخته بود. یک ساعت طول کشید تا آتش را خاموش کنیم و بعد بتوانیم کشته‌ها را از داخل واگن‌ها بیرون بیاوریم.

محمدبیگی یکی دیگر از آتش‌نشان‌هایی که در محل حادثه حضور داشته است می‌گوید: «من چند ساعت بعد از حادثه رسیدم. تعدادی از جنازه‌ها بدون اینکه سوخته شده باشند یا حتی نشانه‌ای از شکستگی روی بدن‌شان باشد روی زمین افتاده بودند و روی‌شان پتو کشیده بودند.»

از خودمان را می‌دیدیم که داشت می‌سوخت. آدم‌ها جلوی چشم ما می‌سوختند. اگر آتش به واگن‌های عقب‌تر می‌رسید، ما هم می‌سوختیم. هیچ ماموری در واگن‌ها نبود تا درها را برای‌مان باز کند. بعضی‌ها حیرت زده تنها نگاه می‌کردند. بعضی‌ها هم ناله می‌کردند و فریاد می‌کشیدند. کم کم بوی سوختگی وارد واگن‌های انتهایی شد. فقط مجبور بودیم بنشینیم و منتظر باشیم تا نیروهای

ثانیه هم طول نکشید. من خواب بودم. صبح زود بود و مسافرها همه خواب و بیدار بودند. قطار چند تکان خیلی سخت خورد و ناگهان ایستاد. هیچ کسی نمی‌دانست چه اتفاقی افتاده. بوی سوختگی می‌آمد. در واگن ما بعضی‌ها به این طرف و آن طرف پرتاب شدند و دست و پای‌شان شکست. بعضی‌ها زخمی شده بودند و نمی‌توانستند از جای‌شان تکان بخورند. ما واگن‌های جلوتر



هفته حمل و نقل گرام یاد

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته ۲۶ آذر (روز حمل و نقل) این یادگار کم نظیر از فداکاری و تلاش زحمتکشان صنعت حمل و نقل کشورمان را در دوران دفاع مقدس بر تمامی کارگزاران صنعت حمل و نقل به ویژه برای دست‌اندرکاران صنعت حمل و نقل ریلی کشور تبریک و تهنیت گفته و هفته حمل و نقل را گرامی می‌دارد.

آگهی دعوت به مجمع عمومی عادی (نوبت اول) انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

بدینوسیله از کلیه اعضاء اصلی و وابسته و یا نمایندگان قانونی آنان دعوت به عمل می‌آید تا در جلسه مجمع عمومی عادی نوبت اول که رأس ساعت ۱۴ روز سه شنبه مورخ ۱۳۹۵/۱۰/۰۷ در محل سالن اجتماعات راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران واقع در میدان آرژانتین ابتدای بلوار افریقا ساختمان مرکزی ادارات راه‌آهن طبقه هفدهم تشکیل می‌گردد. حضور بهم‌رسانید. ضمناً با توجه به ماده (۲۱) اساسنامه آن دسته از نمایندگان اصلی انجمن (نمایندگان شرکت‌های مالک ناوگان و سرمایه‌گذاری در امور حمل و نقل کالا و مسافر) که تمایل به عضویت در هیئت مدیره را دارند علاوه بر اینکه برابر تبصره (۳) ماده مذکور می‌بایستی عضو اصلی هیئت مدیره، و یا مدیرعامل یکی از شرکتهای عضو انجمن باشند، لازم است حداکثر تا ۳ روز قبل از برگزاری مجمع عمومی به صورت مکتوب آمادگی خود را از طریق شرکت متبوع به دبیرخانه انجمن اعلام نمایند.

اضافه می‌نماید برابر تبصره یک ماده (۱۴) هر شرکت عضو فقط حق معرفی یک نماینده، به مجمع را دارد که به صورت مکتوب به دبیرخانه انجمن معرفی می‌گردد و هر عضوی نیز می‌تواند تنها وکالت یک عضو دیگر را داشته باشد.

دستور جلسه:

انتخاب اعضاء هیئت مدیره برای دوره ششم.

سیدحسین موسی‌نژاد

رئیس هیئت مدیره

قرارداد ارتقاء خدمات مسافری شرکت بن ریل با کشور آلمان

حال مذاکره با چند شرکت اروپایی برای خرید ناوگان هستیم، اضافه کرد: در این زمینه به دنبال خرید واگن‌های خارجی از طریق همه منابع ممکن شرکت از جمله تامین فاینانس هستیم.

شیخ طاهری با اشاره به امضای قرارداد با راه‌آهن آلمان، گفت: از چند هفته پیش برنامه بهبود سطح کیفی و خدمات اجرایی شده و بر اساس آن، دانش فنی مدل بهبود یافته خدمات به کشور منتقل شده و توسط نیروهای ایرانی اجرا می‌شود و پس از ممیزی و بازرسی مدیران راه‌آهن کشور آلمان ناوگان بن‌ریل تحت لیسانس راه‌آهن این کشور خدمات کیفی با روند بهبود مستمر ارائه خواهند کرد.

وی زمان اجرای این قرارداد را یکسال اعلام کرد و افزود: هدف این قرارداد طراحی و اجرای همه خدمات قابل ارائه هنگام سفر و مکمل سفر از در منزل تا رسیدن به مقصد منطبق با استانداردهای جهانی و به روز دنیا است.

مدیرعامل شرکت راه‌آهن شرقی بنیاد از افزایش ضریب اشغال قطارهای بنیاد پس از ارتقای خدمات بر اساس برنامه توسعه‌ای خبر داد و گفت: در قطارهای شرکت راه‌آهن شرقی بنیاد وسایل خواب یکبار مصرف در اختیار مسافران قرار می‌دهیم تا خیال مردم از این بابت راحت باشد. از سوی دیگر بازرسانی داریم که سیستم‌های خدمات رسانی به مسافران را در قطارهای بنیاد به‌طور مستمر رصد می‌کنند.

در برنامه توسعه‌ای بنیاد برای افزایش توام کمی ناوگان و کیفی خدمات بن ریل به حدود ۲۵۰ واگن هم از ظرفیت‌های تولیدکنندگان داخلی و هم تولیدکنندگان خارجی استفاده خواهیم کرد.



افزود: بر اساس برنامه توسعه ششم بنیاد باید تعداد ناوگان بن ریل طی سال‌های ۹۵، ۹۶ و ۹۷ دو برابر شود. با اجرای این برنامه باید سهم ۵ درصدی کنونی راه‌آهن شرقی بنیاد از بازار خدمات حمل و نقل مسافر ریلی در کشور دو برابر و تا ۱۰ درصد افزایش یابد.

شیخ طاهری ادامه داد: در برنامه توسعه‌ای بنیاد برای افزایش کمی و کیفی حدود ۲۵۰ واگن هم از ظرفیت‌های تولیدکنندگان داخلی و هم تولیدکنندگان خارجی استفاده خواهیم کرد. وی با بیان این‌که هم‌اکنون در

چهار تخته ویژه با تمامی امکانات صوتی و تصویری، تاسیسات و تهویه مطبوع، وای فای اینترنت و ... یکی دیگر از ویژگی‌های بن ریل با ناوگان سایر شرکت‌ها است، اضافه کرد: حدود صد دستگاه از این نوع واگن را در اختیار داریم که در بین شرکت‌های ارائه دهنده خدمات ریلی، بیشترین است.

مدیرعامل راه‌آهن شرقی بنیاد با اشاره به تأکید رییس بنیاد مستضعفان در خصوص توسعه کمی و کیفی حمل‌ونقل ریلی، گفت: حمل‌ونقل ریلی بهترین فرصت برای ارائه خدمات به مردم ایران است و در این راستا از دو سال پیش نگاه ما بهبود کیفیت بوده نه صرفاً جابه‌جایی مسافر با توجه به این‌که خدمات ارائه شده در این بخش را قابل ارتقا متناسب با شان مردم عزیز ایران می‌دانیم، تلاش کرده‌ایم کیفیت را ارتقا دهیم بدون آن‌که قیمت‌ها افزایش یابد و این یک راهبرد اساسی در شرکت بن ریل است.

ناوگان ریلی بنیاد تا سال ۹۷ دو برابر می‌شود

شیخ طاهری با بیان این‌که سفر با راه‌آهن یکی از ایمن‌ترین روش‌های حمل‌ونقل در دنیا است،

به گفته مدیرعامل شرکت بن‌ریل برای اولین بار در کشور قرارداد بهبود و ارتقای چشمگیر سطح خدمات ریلی، توسط راه‌آهن شرقی بنیاد با راه‌آهن بین‌المللی آلمان (DB) امضاء شد وی گفت: بر اساس برنامه توسعه‌ای بنیاد مستضعفان، ناوگان ریلی راه‌آهن بنیاد تا سال ۹۷ به ۲۵۰ دستگاه افزایش خواهد یافت. علیرضا شیخ طاهری با یادآوری این‌که شرکت بن ریل بیش از دو دهه است که در حوزه حمل‌ونقل ریلی به عنوان اولین شرکت غیردولتی فعالیت می‌کند گفت: این شرکت در ابتدا در حوزه جابه‌جایی مسافر و بار فعالیت داشت، اما از حدود سه سال پیش بخش باری و مسافری بر اساس مدل شرکت راه‌آهن از هم جدا شد.

وی با اشاره به این‌که با ده واگن مسافری کار را شروع کردیم که این رقم الان به ۱۲۸ واگن افزایش یافته است، تصریح کرد: این واگن‌ها تفاوت‌های بنیادی با سایر ناوگان حمل‌ونقل ریلی کشور دارد، در حال حاضر میانگین سنی ناوگان ریلی کشور بیش از ۳۰ سال است اما میانگین عمر ناوگان شرکت «بن ریل ده سال» است. وی با بیان این‌که وجود واگن‌های

شرکت ریل سیر کوثر، به جمع فرابورسی‌ها پیوست

وزیر گروه حمل و نقل از طریق خطوط راه‌آهن روی تابلوی فرابورس ایران رفته است.

شرکت ریل سیر کوثر از سال ۱۳۸۲ در زمینه خرید واگن‌های مسافری و باری از داخل و خارج و استفاده از آن در ناوگان ریلی کشور؛ راهبری و تعمیر و نگهداری واگن‌های مسافری و باری؛ ایجاد تعمیرگاه‌های مجهز در این رابطه و خرید و سفارش قطعات یدکی و ابزارآلات مشغول به فعالیت است.

شرکت ریل سیر کوثر از هشتم آبان ماه به‌عنوان یک‌صد و چهل و هفتمین نماد معاملاتی در فهرست نرخ‌های فرابورس درج شد. به گزارش ندای حمل و نقل ریلی؛ شرکت ریل سیر کوثر پس از کسب تمامی شرایط لازم پذیرش، به‌عنوان نماد معاملاتی (و هفتاد و نهمین شرکت در بازار دوم) در فهرست نرخ‌های فرابورس قرار گرفت. این شرکت با نماد معاملاتی «حسیر» که در روز دهم مهر امسال نزد سازمان بورس ثبت شده است، در گروه حمل و نقل، انبارداری و ارتباطات



بنادر خشک آپرین بعد از چهاردهه راه اندازی می شود

بالا بودن بهره‌وری یک ترمینال منوط به ورود و خروج کانتینر با سرعت مناسب به منظور استفاده بهینه از فضای موجود است. امروزه دیگر بنادر نقش انبار را بازی نمی‌کنند. اگر قرار باشد کانتینرهای

حرفه‌ای؛ فعالیت‌های فنی و صنعتی؛ حمل و نقل ترکیبی؛ کاهش قیمت تمام شده خدمات؛ نزدیکی به مراکز صنعتی؛ فاصله تا بازار؛ زیرساخت؛ فضای در دسترس؛ میزان مراجعه صاحبان بار.

برخی دیگر شاخص‌هایی هستند که بنادر بایستی به منظور ارتقای عملکرد بندر بدان‌ها توجه کنند که عبارت‌اند از: روابط نزدیک‌تر با شهر و محیط اجتماعی؛ فعالیت‌های تجاری؛ فعالیت‌های توزیع به طور

در دنیای رقابتی امروز بنادر ساحلی نیاز به مولفه‌ها و ویژگی‌هایی دارند تا آن‌ها را ممتاز و متمایز کند. برخی از شاخص‌هایی که قابلیت رقابت‌پذیری بنادر را افزایش می‌دهد، تنها از بستر دریا محقق می‌شود، اما



بزرگی از زمین‌های آپرین را در اختیار بگیرد و با سرمایه خود یک مجتمع بزرگ لجستیک کانتینری ایجاد کند. با این روش کانتینرهای وارداتی به کشور به صورت یکسره به آپرین حمل می‌شوند و به این ترتیب در این منطقه یک محوطه بزرگ برای نگهداری و جابه‌جایی کانتینرها به‌وجود می‌آید که پس از ترخیص کالاهای کانتینری به دست مصرف‌کنندگان می‌رسد. مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران در آن زمان گفته بود این تفاهم‌نامه مقدمه شروع عملیات اجرایی برای راه‌اندازی و ساخت سایت بزرگی در آپرین است.

امضای قرارداد سرمایه‌گذاری در بندر خشک آپرین، شهریور ۹۵

پس از ۱۹ ماه از گذشت امضاء تفاهم‌نامه مشترک بین کشتیرانی و راه آهن، قرارداد سرمایه‌گذاری ۳۰ میلیون دلاری در بندر خشک آپرین با هدف ایجاد بندر ترکیبی در فاصله ۲۰ کیلومتری شهر تهران ۲۸ شهریور ماه امسال، بین محسن پورسید آقایی، مدیرعامل راه آهن و پرویز گلایی، مدیرعامل شرکت خصوصی پرس، امضا شد. بر اساس این قرارداد مقرر شد، شرکت «ترانس اینوست» سوئیس نیز در اجرای این پروژه با پیمانکار ایرانی مشارکت داشته باشد.

مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در این خصوص گفت: با راه‌اندازی قطارهای روزانه برنامه‌ریزی شده از مبدا بندر شهیدرجایی به تهران، کانتینرها ظرف کمتر از ۶۰ ساعت به ایستگاه آپرین وارد شده و آماده تخلیه می‌شوند. پورسید آقایی گفت: از حدود چهار سال پیش احداث بندر خشک آپرین در تهران به عنوان قلب اقتصاد کشور مطرح بوده تا بار مورد نیاز استان تهران

زیرساخت‌های حمل و نقل کشورها، کاهش قیمت تمام شده و کاهش کلی هزینه‌های حمل و نقل؛ تسریع در توسعه پایدار اقتصادی و یکپارچه سازی لجستیکی مناطق داخلی کشورها؛ فراهم ساختن زمینه‌های سرمایه‌گذاری خارجی و توسعه اشتغال و کاهش قیمت تمام شده محصولات؛ ترغیب صاحبان کالا به استفاده از راه‌آهن در جهت بهره‌مندی از مزایای اقتصاد ناشی از مقیاس، حفظ محیط زیست و کاهش آثار ناشی از ضایعات جانی و مالی حمل و نقل جاده‌ای؛ افزایش سرعت انجام مراحل گمرکی؛ کاهش مشکلات ترافیکی و زیست محیطی شهرهای ساحلی. همچنین این بندر خشک با مزیت‌های رقابتی بایستی شامل امکانات زیر باشد: دفاتر خدمات نمایندگی کشتیرانی؛ خدمات بسته‌بندی کالا؛ خدمات مونتاژ و پیش فروش کالا؛ خدمات رهیابی تحت شبکه کالا؛ خدمات پاکسازی و بهداشت محیط؛ باسکول؛ واسطه‌های حمل زمینی؛ خدمات حمل یکپارچه کالا؛ خدمات تعمیر و شستشوی کانتینر؛ امکانات تعمیر کانتینر؛ سردخانه.

سال‌ها بود بحث راه‌اندازی این بندر خشک آپرین مطرح بود اما از اوایل بهمن ماه سال ۱۳۹۳ و بر اساس تفاهم‌نامه مشترکی که توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و راه آهن به امضا رسید قرار شد بزرگ‌ترین مجتمع کانتینری کشور در منطقه آپرین تهران ایجاد شود. بر اساس آن تفاهم‌نامه قرار بود فعالیت‌های زیربنایی توسط این دوسازمان در سه فاز عملیاتی در سال ۱۳۹۴ آغاز شود.

بر اساس مفاد تفاهم‌نامه قرار بود کالاهای کانتینری وارداتی به بندر کشور از طریق حمل و نقل ریلی به بندر خشک آپرین منتقل و از آنجا از طریق حمل و نقل جاده‌ای به مراکز مصرفی ارسال شود.

همچنین قرار بود کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بخش

به وجود می‌آورد. در حال حاضر در ایران بندر خشک به مفهوم واقعی و اصولی وجود ندارد. اما می‌توان به بندر خشک آپرین در جنوب غربی تهران و منطقه ویژه اقتصادی شماره ۲ بوشهر اشاره کرد، کیفیت مسیرهای مواصلاتی و شبکه ریلی بین بنادر ساحلی و بنادر خشک و نحوه عملکرد ناوگان جاده‌ای و ریلی بر میزان عملکرد بندر خشک تاثیر گذار است. به گونه‌ای که وجود سیستم حمل و نقل سریع، قابل اطمینان و برنامه‌ریزی شده بین بندر ساحلی و بندر خشک از جمله عوامل موفقیت و بقای بندر خشک است.

ایجاد منطقه بندر خشک آپرین، قبل از انقلاب سال ۵۷ طراحی و برنامه ریزی شده بود تا کالاهایی که از بندر و نقاط مختلف کشور وارد می‌شود و همچنین کالاهایی که قرار است در اطراف تهران مورد استفاده قرار گیرد یکسره از کشتی توسط راه آهن به منطقه آپرین منتقل شود و در این منطقه عملیات ترخیص گمرک، تفکیک و فرآوری روی کالاها صورت گیرد و در اطراف استان تهران و استان‌های مجاور توزیع شود اما متأسفانه این طرح سال‌ها راكد مانده و عملیات اجرایی آن شروع نشده بود. موقعیت بندر خشک آپرین در فاصله ۲۰ کیلومتری شهر تهران در منطقه اسلام‌شهر و با وسعت ۷۰۰ هکتار قرار گرفته است.

مهم‌ترین اهداف و مزایایی که برای راه‌اندازی بندر خشک آپرین در نظر گرفته شده بود عبارت‌اند از: افزایش راندمان بندر ساحلی از طریق کاهش ازدحام و تراکم محوطه‌های آن‌ها؛ صیانت از منافع و امنیت ملی، توسعه پوشش خدمات بندری به داخل قلمرو کشورها؛ شکل‌گیری راه‌حل‌های ترکیبی برای حمل و نقل؛ کاهش نیاز به استفاده از اراضی حاشیه سواحل که معمولاً نیازمند سرمایه‌گذاری‌های گسترده هستند؛ افزایش کارایی و بهبود



با مدت زمان طولانی درون بندر دپو شوند، بعد از مدت کمی تمام ظرفیت بندر به کانتینرهای قدیمی اختصاص خواهد یافت. به همین منظور بندرهایی که عمده فعالیت آن‌ها در خصوص کالاهای وارداتی به کشور است بایستی به فکر پسکرانه‌ای جهت انتقال کانتینرها به آن محوطه باشند، که آن را می‌توان بندر خشک تعبیر کرد. بندر خشک به عنوان پشتیبان بندر ساحلی با انبار کردن کالا و سپس انجام عملیات گمرکی فضای کافی را جهت ورود مجدد به پایانه دریایی



**ایجاد منطقه بندر خشک
آپرین، قبل از انقلاب در
سال ۵۷ طراحی و برنامه
ریزی شده بود تا کالاهایی
که از بنادر و نقاط مختلف
کشور وارد می شود و
همچنین کالاهایی که قرار
است در اطراف تهران مورد
استفاده قرار گیرد یکسره
از کشتی توسط راه آهن به
منطقه آپرین منتقل شود**



تسریع انتقال کالا از بنادر به تهران به وسیله راه آهن از مزایای این بندر است که با توجه به قطارهای روزانه برنامه ریزی شده از مبدا بندر شهید رجایی به تهران، کانتینرها در کمتر از ۶۰ ساعت به ایستگاه آپرین وارد و آماده تخلیه می شوند. کاهش چشمگیر مصرف سوخت در حمل

و نقل ریلی نیز در مقایسه با روش جاری که توسط کامیون ها انجام می شود، از دیگر مزایای آن است. حضور گمرک در بندر خشک و انتقال عملیات ترخیص و سایر سیستم های مورد نیاز صاحبان کالا از بندر عباس به آپرین، کاهش چشمگیر ترافیک معابر شهری تهران، کاهش اثرات مخرب آلودگی هوا و آلودگی صوتی در سلامت شهروندان تهران و کاهش چشمگیر تصادفات و حوادث ناشی از تردد وسایل نقلیه عمومی باری از دیگر مزایای این بندر خشک به شمار می رود. عاشوری با بیان اینکه «مشکلات اقتصادی و تحریم ها باعث عدم توفیق در جذب سرمایه گذاری خارجی در ده سال اخیر شد، گفت که در سال ۹۴ پس از برگزاری بالغ بر هزار ساعت جلسات متعدد کارشناسی با شرکت های با سابقه

در امر سرمایه گذاری در بنادر کشور نسبت به تنظیم اسناد مناقصه اقدام شد که از بین ۲۶ شرکت حاضر، شش شرکت به دور نهایی رسیدند و سرانجام در تیر ماه امسال شرکت پرس با شریک سوئسی خود شرکت «ترانس اینوست» به عنوان برنده نهایی مناقصه انتخاب شدند. معاون بهره برداری و سیر و حرکت شرکت راه آهن با اشاره به ویژگی های این قرارداد، یادآور شد: با عقد این قرارداد ساختمان ها و تجهیزات مورد نیاز برای تسهیل عملیات کانتینری کالاهای وارداتی و صادراتی و ترانزیتی در محوطه ۳۵ هکتاری ظرف دو سال ساخته می شوند، همچنین شرکت سرمایه گذار متعهد به حمل ۴۰۰ هزار TEU در سال می شود و مدت قرارداد ۲۵ سال با سرمایه گذاری مبلغ ۸۷۰ میلیارد ریال معادل ۲۵ میلیون دلار است.

راه، هم در حوزه صادرات و هم در حوزه واردات جابه جا کند. در دولت یازدهم طرح احداث بندر خشک آپرین که جزو طرح های مهم و بلندمدت بر زمین مانده بود مورد توجه قرار گرفت و بررسی و برنامه ریزی شد تا شیوه بهره برداری مناسب و جذب سرمایه گذاری در آن مشخص شود. سرمایه گذاری در بندر خشک مانند سرمایه گذاری در بنادر است، یعنی زمین مورد نظر از طرف راه آهن واگذار می شود و بهره برداری و ترمینال داری در اختیار بخش خصوصی قرار می گیرد. با توجه به اینکه بخش عظیمی از کالا از بندرعباس به تهران و اطراف تهران به عنوان نبض اقتصاد کشور منتقل می شود حضور بندر بزرگ حمل و نقل ریلی در تهران موجب می شود کالا بدون انجام عملیات گمرکی و مراحل ترخیص و بدون انتقال به محوطه های انبار، به طور مستقیم به تهران منتقل شوند و با حضور گمرک در بندر خشک آپرین، عملیات گمرکی و ترخیص آن در مقصد انجام شود که این روند به توسعه حمل و نقل کشور و رشد صنایع بزرگ اطراف تهران کمک شایانی خواهد کرد. همزمان با راه اندازی آپرین حداکثر تا دو سال آینده، طرح راه اندازی قطارهای دوطبقه ای را اجرا خواهیم کرد تا ظرفیت بسیار بالایی برای حمل کانتینر به تهران ایجاد شود.

بندر خشک آپرین اثرات مخرب آلودگی هوا را کاهش می دهد

معاون سیر و حرکت شرکت راه آهن نیز با اشاره به مزایای ایجاد بندر خشک آپرین گفت: انتقال بخش عمده ای از کالا توسط راه آهن و امکان حمل و نقل ترکیبی، ارائه خدمات گمرکی، تجمیع و باز توزیع کالا در قالب بندر خشک و کاهش هزینه های تمام شده حمل کالا از دیگر اهداف انتخاب این مکان به شمار می رود. تسهیل و

عنوان	بندر خشک آپرین
نوع و حجم کار	• ساخت بندر خشک آپرین (به مساحت ۴۰۰ هکتار) فاز یک: ۳۵ هکتار - فاز دو: ۱۶۵ هکتار
اهداف	• بهبود نظام حمل و نقل در کشور با تکیه بر حمل و نقل کالا در فواصل طولانی توسط راه آهن و فواصل کوتاه توسط کامیون و تسهیل تغییر وسایط حمل و نقل و در نهایت کاهش قیمت تمام شده کالا • تسهیل قوانین گمرکی و استفاده از مرز به عنوان نقطه عبور • تسهیل تجارت آزاد به منظور ایجاد ارزش افزوده و تنظیم اقتصادی بازار
پیش بینی نتایج مستقیم حاصل از اجرای پروژه	ظرفیت حمل بار ۴۰۰۰۰۰ TEU

مبلغ کل سرمایه گذاری	۱/۶۸ هزار میلیارد ریال
آورده نقدی سرمایه گذار	حداقل یک چهارم مبلغ کل سرمایه گذاری
دوره ساخت	۳ سال
دوره بهره برداری	۲۰ تا ۲۵ سال
حداقل نرخ سود مورد انتظار (IRR) پروژه	٪۱۵ تا ٪۱۷

مدل مشارکت پیشنهادی	■ BOT ساخت - بهره برداری - واگذاری
---------------------	------------------------------------



کامیون بدون راننده رقیب جدی قطار باری

جاده مناسب باشد به سمت جاده سوق پیدا کند. با توجه به این موضوع لازم است تا بخش ریلی همین حالا بی‌درنگ و با قدرت اقدامات لازم را از جمله موارد زیر در دستور کار خود قرار دهد:

- بهبود سریع در هزینه‌ها و کیفیت خدمات برای کاهش فاصله با کامیون و در نتیجه افزایش رقابت‌پذیری
- تلاش بر سرمایه‌گذاری‌های جدید در ناوگان و زیربنا برای کم کردن اثر کامیون‌های بدون راننده
- گسترش مکان‌هایی بین وجهی بین قطار و کامیون‌های بدون راننده و مشارکت با شرکت‌های بار جاده‌ای

چالش‌های پیش‌رو برای صنعت ریلی

محرك‌ها و پیش‌برنده‌های صنعت ریلی عبارتند از: ایمنی، قابلیت اطمینان، خدمات در به در، کیفیت خدمات، اطلاعات درخصوص خدمات

تکیه داشت. به این منظور مهم‌ترین موضوع مورد بحث کنفرانس نقش کریدورها به‌عنوان یکی از ابزارهای بالابردن کارایی و افزایش بهره‌وری بار ریلی بود.

تقویت جایگاه ریلی

توماس استفنسن در ادامه سخنان خود افزود: با این وضعیت پیش‌بینی می‌شود ۳۰-۴۰ درصد بار ریلی فعلی ممکن است در نتیجه محموله‌های کوچک‌تر (همانند کانتینرها)، برخی کالاهای خطرناک و کالاهای سبک و سهولت بیشتر در جایی که کیفیت

شد. به‌علاوه تکنولوژی بدون راننده سرعت کامیون‌ها را افزایش می‌دهد (ترمزهای کمتر، حمل‌ونقل نقطه به نقطه بیشتر با کامیون‌های کوچک‌تر به‌جای کامیون‌های بزرگ‌تر) و این موارد مزیت‌های انکارناشدنی هستند. نگرانی‌های جهانی درباره رقابت جاده و ریل در حمل بار با پیشرفت‌های لحظه‌ای تکنولوژی حمل بار در جاده روزبه‌روز در حال افزایش است. در پنجمین کنفرانس بین‌المللی بار ریلی UIC اغلب سخنرانی‌ها بر موضوع تثبیت بار ریلی به‌عنوان راه‌حلی پایدار و رقابتی برای روان‌سازی حجم تجارت

حمل‌ونقل مسافری بدون راننده (ماشین-گوگل) توجه جهانی را به خود جلب کرده است. همچنین «کامیون‌های خودران» رقیب قطارهای باری در حال عملیاتی شدن است. گرچه ورود کامیون‌های بدون راننده شاید ۵ تا ۱۰ سال به طول انجامد اما پیش‌بینی می‌شود که در دهه آینده هزینه حمل بار با کامیون ۴۰ تا ۶۰ درصد ارزان‌تر شود.

۴۰ تا ۵۰ درصد کاهش هزینه به‌علت وجود تکنولوژی بدون راننده و ۲۰-۱۰ درصد به‌علت پایگاه‌های آنلاین موجب افزایش باری کامیون‌ها خواهد



برای مشتریان، رقابت پذیری، توسعه پایدار.

امروزه صنعت ریلی برای حمل مسافر تا حدودی به این اهداف رسیده است. اما این وضعیت آرام و بی دردسر تمام شده است. رقابت جدیدی در سطوح مختلف وارد شده اند. شیوه های جدید حمل و نقلی خدمات تاریخی را به خطر می اندازند و کیفیت برخی خدمات برای مشتری ها راضی کننده نیست. بنابراین مدل فعلی تجارت در خطر است. اما عکس العمل های احتمالی ریل به این تهدیدها چه می تواند باشد؟ دیجیتال سازی امکانات و احتمالات بیشتری را به شرح زیر فراهم می آورد:

- بهبود رقابت پذیری
- سفارشی کردن خدمات برای بهبود رضایت مشتری
- بهبود ایمنی
- افزایش دانش بازار با پردازش داده های بزرگ
- اما صنعت ریلی خیلی به کندی تغییر می کند زیرا:
- ایمنی بر مبنای شمار زیادی از مقرراتی است که باید به شدت اعمال شوند
- تغییر ذهن افراد بسیار ماهر،

بهبود سریع در هزینه ها و کیفیت خدمات برای کاهش فاصله با کامیون و در نتیجه افزایش رقابت پذیری

تلاش برای سرمایه گذاری های جدید در ناوگان و زیرساخت ها برای کم کردن اثر کامیون های بدون راننده



سخت است زیرا معتقدند دانش قدیمی آن ها کامل است.

بنابراین تزریق خون جدید و آموزش کاملا ضروری است. یک نمونه در این راستا در مقیاس کوچک می توان به فعالیت کانتینری اشاره کرد. دفتر سازمان غیردولتی کانتینرسازی و حمل و نقل بین وجهی (BIC) کدی را برای مشخص کردن مالکیت یا کاربر دائم یک کانتینر ارائه می کند. ویژگی های فنی برای حفظ ایمنی لازم است. کنوانسیون بین المللی حیات در دریا (SOLAS) به تازگی

توزین اجباری کانتینرها را قبل از قرارداد روی کشتی ارائه کرده است. مقررات و فرآیندهای کلاسیک BIC دربرگیرنده ارائه چنین سرویسی به کاربران و اعضای خود نیست. اما دفتر BIC پردازش این پایگاه اطلاعاتی بزرگ را به راه انداخته است تا وزن کانتینر را بدون بار ارائه دهد و در این راستا برنامه های بوریسیه ای را در دانشگاه حمایت می کند.

چگونه باید تغییر کرد؟

- افراد جوانی را که به فناوری های جدید و سیستم های حمل و نقل جدید آشنا هستند معرفی کنید.
- آن ها را در کنار کارکنان قدیمی تر قرار دهید و اتاق فکری با مشارکت بیرونی از دانشگاه تشکیل دهید که دارای برنامه های زیر باشد:
- اقتصاد سیستم های جدید حمل و نقل برای نشان دادن چالش ها
- بهره مندی از مزایای خدمات سرویس ها با ارائه و استفاده از دیجیتال سازی
- آموزش مجدد افراد قدیمی برای ریختن ترس از دست دادن شغل شان حرف زدن آسان است اما عمل کردن دشوار.

طرح برخی چالش های بار ریلی و نتیجه گیری

بار ریلی دارای آینده روشنی خواهد بود اگر مشتری محور بوده، دارای کریدورهای بیشتری باشد، نقش مکملی و تمام کنندگی بیشتر داشته باشد و همکاری بیشتری در ارتباط با سایر شقوق حمل و نقل داشته باشد.

- فعالان ریلی باید آینده راه آهن ها را به عنوان شبکه ای کامل در نظر بگیرند و نه کریدور به کریدور. آن چه در این بین مهم است وجود هماهنگی فنی و هماهنگی اجرایی برای توسعه قابلیت بهره برداری یکسان، تسهیل عبور مرزی و نیز وجود مقررات سازگار جهت شکل گیری چارچوب حقوقی یکسان برای حمل بار و کاهش هزینه ها است.

- فعالان ریلی نباید از بازیگر اصلی که همانا مشتریان این تجارت هستند غافل شوند. ذی نفعان و متولیان بار ریلی باید انتظارات بازار از جمله سرویس های مرتب و قابل اطمینان را مد نظر قرار داشته باشند. چنان چه آن ها خدمات در به در بیشتری را ارائه کنند و سرویس های سازگارتری را در ارتباط با نیازهای مشتری ارائه دهند و در این بین خدمات آن ها دارای ثبات قیمت و انعطاف پذیری لازم باشد، در این صورت بین هوا و دریا؛ فضایی برای ریل وجود خواهد داشت، اگر بتوانیم ملزومات بازار را فراهم کنیم.

- اگر چه حمل بار ریلی در وضعیت رضایت بخشی نیست، با این وجود دلایل کافی برای خوش بین بودن به پیشرفت و رونق در این عرصه وجود دارد. پیشرفت حتما لازم است، زیرا که مدل فعلی این تجارت در خطر است. اما دیجیتال سازی در این عرصه فرصت های مناسبی را برای توسعه بار ریلی فراهم می کند و در این بین به خدمت گرفتن افراد جوان حرفه ای و آشنا کردن آن ها با فناوری های جدید که همانند تزریق یک خون تازه است آینده درخشانی را برای نسل های جدید ترسیم می کند.





دقت بیشتر ماموران راه آهن در جلوگیری از بریدگی چرخ می تواند هزینه بالای واگن داران را کاهش دهد

خود ماشین آلات مورد نیاز را تهیه کند و با مشکل کمتری مواجه شود. در این خصوص با سه نفر از مدیران ارشد شرکت ریل کاران ورسک: آقایان علی محمد قزولسو، قائم مقام مدیر عامل؛ حسین چوپانی، مدیر نگهداری و تعمیرات و محمود فرید، مدیر اجرایی شرکت گفت و گویی ترتیب دادیم. آن ها معتقد هستند ضربه زدن به واگن ها، بریدگی چرخ و سهل انگاری برخی از ماموران شرکت راه آهن هزینه بالایی را به واگن داران تحمیل می کند. این گفت و گو را می خوانید.

واگن های مخزن دار از نظر قیمت و نگهداری، هزینه بالاتری نسبت به دیگر واگن های باری دارند و طی سال های گذشته هزینه تعمیر و نگهداری تا چند برابر افزایش یافته است. به نظر می رسد راه آهن باید یکی از کارگاه های تعمیراتی خود را به واگن های مخزن دار اختصاص دهد. همچنین شست و شوی واگن های مخزن دار در همه ادارات کل نواحی و طول شبکه امکان پذیر نیست و این کار تنها در تهران و اصفهان صورت می گیرد. اگر راه آهن، مکان مورد نیاز را برای این کار اختصاص دهد بخش خصوصی می تواند با سرمایه

برنامه و تعهد راه آهن ۳۰۰ کیلومتر در روز است اما هیچ وقت این عدد محقق نشد و تنها بین ۸۰ تا ۱۳۰ کیلومتر در روز سیر داریم. بیشتر مشکل ما به علت تعمیرات است که متأسفانه اداره کل واگن های باری آن چنان که باید روی تعمیرات حساس نیست. در ناحیه لرستان به علت تعمیرات و مسدودی بالای خطوط حدود ۸ تا ۱۰ ساعت مسیر در تابستان و بهار بسته است. چون اگر در تابستان تعمیرات انجام

اندیمشک ۲۵ واگن با دو دیزل بار را حمل می کند. با توجه به شیب، فراز و قوس زیاد تونل های متعدد، امکان حمل بیشتر وجود ندارد. هر مخزن هم ۵۴ تن توان حمل دارد و چون وزن مخصوص روغن پایین است بیش از ۵۲ تن در هر مخزن نمی توان ریخت. قراردادی هم با شرکت بوتان که در زمینه حمل گاز مایع فعال است داریم، که علاوه بر ۳۰۰ واگن خودمان ۱۲۰ واگن آن ها را هم حمل می کنیم.

مجموع مواد حمل شده ماهانه توسط شرکت ما حدود ۲۰ هزار تن و حدود ۲۲۰ هزار تن در سال است. حدود چهار سال پیش تا ۳۰ هزار تن بار در ماه حمل می کردیم اما از زمانی که مسائل مربوط به روغن پالم مطرح شد حجم بار کاهش یافت.

حمل محموله از مسیر لرستان مشکلات زیادی دارد. از بندر امام تا اندیمشک مشکلی نداریم و هر قطار ۵۰ تا ۷۰ واگن است اما بعد از

این شرکت در چه زمینه هایی فعالیت می کند و عوامل کنیدی سیر حرکت را غیر از قدیمی بودن خطوط در چه مواردی ارزیابی می کنید؟

محمود فرید، مدیر اجرایی:

شرکت ریل کاران ورسک، حمل مواد اولیه روغن خوراکی را از بندرعباس یا بندر امام به کارخانه بهشهر انجام می دهد. کارخانه بهشهر در کیلومتر هشت جاده قدیم کرج قرار دارد.



فرید: متاسفانه اداره کل واگن‌های باری آن چنان که باید روی تعمیرات حساس نیست. در ناحیه لرستان به علت تعمیرات و مسدودی بالای خطوط حدود ۸ تا ۱۰ ساعت مسیر در تابستان و بهار بسته است



اگر ماموران بهره‌بردار و ناوگان دقت داشته باشند در زمان صدور جواز و سیر و حرکت مشکل آسیب دیدگی چرخ کمتر می‌شود و اگر یک واگن اختلاف هوا باشد یا دسته ترمز جابه‌جا شده باشد، شروع به ترمز و رها شدن نمی‌کند تا بانداز خودش را ول کند. وقتی چرخ آسیب ببیند کل واگن قابل سیر نیست و باید چرخ آسیب دیده را تعمیر کرد. این موضوع زمان بر است و برای هر چرخ پنج میلیون تومان هزینه به همراه دارد که زیان عدم سیر را هم باید اضافه کرد. گاهی واگن‌هایی بوده‌اند که تا یک سال خوابیده‌اند. از تهران تا بندر امام پنج ناحیه داریم و مالک واگن نمی‌تواند در هر ناحیه یک نفر بگذارد تا قطارها و چرخ‌ها را چک کند. در گذشته که مسئولیت واگن‌ها به عهده راه‌آهن بود در انتهای قطار یک واگن به نام «تله چک» قرار داشت و رییس قطار در آن می‌نشست و سنگینی و سرعت قطار را چک می‌کرد.

ظاهرا سال ۱۳۹۴ برای شرکت‌های ریلی سال بسیار سختی بود با توجه به نیمه نخست امسال، شرایط را تا پایان سال چگونه پیش بینی می‌کنید؟ و به طور کلی ارزیابی شما از وضعیت مخزن داران در طول دو سال گذشته چگونه است؟

علی محمد قرگوزلو: روزی که خصوصی‌سازی انجام گرفت، راه‌آهن در قراردادهایش متعهد شد واگن‌ها ۳۰۰ کیلومتر در روز سیر داشته باشند، اما هم اکنون میانگین سیر روزانه در خوش‌بینانه‌ترین حالت کمی بیشتر از ۱۲۰ کیلومتر و در بدترین شرایط حدود ۸۶ کیلومتر است. نرخ شرکت ریل کاران و ریسک برای حمل هر تن کیلومتر روغن مبلغ ۷۱۳ ریال است که نسبت به مخزن‌دارانی که سوخت حمل می‌کنند، خیلی کمتر است. بهره‌وری پایین یکی از مشکلات مالکان واگن بخش خصوصی است. ده سال است که شرکت ما با یک

هدفشان واگذاری واگن‌های باری و مسافری به بخش خصوصی بود. خصوصی‌سازی بدون آمادگی در زیرساخت و توجیه اقتصادی مناسب آغاز شد. توجیه اقتصادی را تهیه کردند که در واقعیت عملی نشد. البته قبول دارم در برخی از خطوط از جمله ناحیه زاگرس با کهنگی خطوط مواجه هستیم. در ناحیه زاگرس و در مسیر لرستان کاری از دست کسی ساخته نیست. خطوط قدیمی است، مسدودی زیاد است و ۱۳۸ تونل مسیر و خطوط نگهداری می‌خواهد. همچنین ۵۰ درصد واگن‌ها عمر صنعتی بالایی دارند و با توجه به شرایط اقتصادی کشور برای هیچ سرمایه‌گذاری نوسازی ناوگان صرفه اقتصادی ندارد. چهار سال پیش ۳۰ هزار تن بار حمل می‌کردیم تا جایی که گاهی اوقات واگن هم اجاره می‌کردیم و از شرکت دیگر هم واگن می‌گرفتیم. اما با توجه به وضع اقتصادی و کاهش مصرف روغن نباتی و مسائل مربوط به روغن پالم حجم بار کاهش یافت.

در خصوص برنامه تعمیراتی واگن‌هایتان توضیح دهید؟
چوپانی: برنامه تعمیراتی واگن‌های مخزن‌دار ما به صورت سالانه است. حدود ده درصد واگن‌ها را به صورت ماهانه برای تعمیرات در نظر می‌گیریم و سال‌ها است تعمیرات چرخ، عمده مشکلی است که با آن روبه‌رو هستیم.

کاهش می‌یابد و در میانگین بار حمل شده شرکت تاثیر می‌گذارد. مسئولان راه‌آهن باید بیشتر وارد کار شوند و با هم فکری بخش خصوصی مشکلات موجود را رفع کنند که متاسفانه این کار در راه‌آهن به خوبی صورت نمی‌گیرد و اگر هم چیزی بگوییم کار به جاهای باریک می‌کشد.

آیا با این شرایط برنامه‌ای برای توسعه در دستور کار دارید؟

حسین چوپانی: شرکت ریل کاران و ریسک به صورت اختصاصی فقط حمل مواد روغن نباتی را به عهده دارد و کل بار روغن نباتی را در اختیار ما گذاشته‌اند. به عنوان مثال اگر شرکتی بخواهد روغن نباتی حمل کند اول به ما می‌گویند و اگر ظرفیت نداشته باشیم حمل آن را شرکت دیگری به عهده می‌گیرد.

در مجموع ۴۰۰۰ واگن مخزن‌دار در کشور وجود دارد که ۳۰۰ واگن آن متعلق به ما است. بحث توسعه در همه شرکت‌ها زمانی مطرح می‌شود که بازگشت سرمایه در زمان معقولی صورت بگیرد، سود مناسبی داشته باشد و ریسک معقولی داشته باشد. در صنعت ریلی و به خصوص در حوزه مخزن‌داران هزینه حمل کمتر از مازوت است پس بحث توسعه‌ای معنا ندارد. واگن‌های مخزن‌دار ما در هر ماه یک سرویس و نیم می‌پیمایند، بدین معنا که یک واگن «باردار» در ماه فقط هزار و ۵۰۰ کیلومتر حرکت می‌کند؛ این موضوع یکی از مشکلات بزرگ شرکت‌های ریلی در سطح کشور است. واگن‌های باری بخش خصوصی به جای این که در ماه پنج هزار یا شش هزار کیلومتر طی کند و یا به گفته خودشان ۳۰۰ کیلومتر در روز یعنی ۹ هزار کیلومتر در ماه (که ۴ هزار و ۵۰۰ کیلومتر آن باردار باشد)، تنها یک سوم این مسیر را می‌پیماید و در عمل به تعهدی که راه‌آهن داده بود عمل نمی‌شود.

کسانی که خصوصی‌سازی را شروع کردند، کارشان پخته نبود و تنها

ندهند در زمستان امکان بازسازی وجود ندارد که همه این موارد دست بدست هم داده و سرعت سیر را پایین نگه داشته است.

قوانین و آیین‌نامه‌های ریلی را تا چه حد در تسهیل امور کارا می‌دانید؟

حسین چوپانی: در راه‌آهن حساسیت به آن گونه‌ای که باید باشد نیست. آن‌ها معتقد هستند مدیریت امور به عهده آن‌ها است و طبق قوانین عمل می‌کنند و اگر آن قوانین در روند کار ایجاد مشکل کند فکر می‌کنند، ارتباطی به آن‌ها ندارد. به عنوان مثال پیمانکار معرفی می‌کنند و ما باید با آن پیمانکار کار کنیم. بدون این که حق انتخاب پیمانکار دیگری را داشته باشیم. گاهی دستورالعمل‌هایی هم صادر می‌کنند که از واقعیت دور است. دستورالعمل‌های فنی براساس مقررات یو.ای.سی است اما مدیران باید قبول کنند که شرایط واگن نو با واگنی که ۴۰ سال کار کرده است یکسان نیست. یو.ای.سی، واگن با عمر بالای ۴۰ سال را خارج از رده حساب می‌کند؛ در صورتی که ما از واگن‌های با عمر بالاتر از آن استفاده می‌کنیم. هر از چندگاهی دستورالعمل‌هایی صادر می‌کنند که با وضع موجود هماهنگ نیست و مسائل و مشکلات را انباشته می‌کند. همچنین با توجه به این که حداقل ۷۰ درصد درآمد هر واگن متعلق به شرکت راه‌آهن است اراده‌ای نیست به شرکت مالک واگن با سهم ۳۰ درصد کمک کند. به نظرم وقتی ۷۰ درصد سهم متعلق به راه‌آهن است باید به دنبال آن باشند که بار بیشتری جذب شود تا درآمد افزایش پیدا کند، اما شرکت راه‌آهن به دنبال این موضوع نیست؛ البته دست آن‌ها هم گاهی بسته است و نمی‌توانند کاری بکنند. حداقل انتظار داریم همیاری کنند و در برخی از امور که امکان‌شان را دارند در کار گره‌گشایی کنند. وقتی در روند کار مشکلی ایجاد شود واگن‌ها به موقع نمی‌رسند، بهره‌وری کاهش و درآمد

قرگوزلو: قرار بود از سوزن خروجی تهران تا مشهد؛ یعنی خطی به طول هزار کیلومتر به صورت آزمایشی تحویل شرکت راه آهن شرقی بنیاد شود و اگر طرح موفق می شد مسیرهای دیگر از جمله تهران-بندر امام، تهران-بند عباس در بخش بار و مسافر را شرکتی خصوصی در اختیار می گرفت



ناوگان هوایی به سازمان بنادر و هوا پیمایی کشوری هزینه نگهداری بنادر یا فرودگاهها را پرداخت می کنند که ما باید بابت نگهداری خطوط و غیره هزینه پرداخت کنیم. اگر واقعا علاقمند هستیم ناوگان ریلی توسعه پیدا کند و مردم کشورمان مسافرتی ایمن داشته باشند و شاهد پرپر شدن آنها در جادهها نباشیم باید با مطالعه دقیق و عزم ملی با پشتیبانی همه جانبه مجلس و دولت، اعتبار ساخت و تجهیز ناوگان از شعار بیرون آمده و عملیاتی شود. یادمان باشد حداقل در هر سال دو هزار کیلو متر خطوط جدید ریلی احداث کنیم و به تناسب آن به توسعه ناوگان بپردازیم.

سیستمی که پیاده شده موفق نیست. بخش خصوصی حتی در مشخص کردن نرخ محموله هایش تصمیم گیر نیست.

اینجانب راه آهن کشور چین را مطالعه کرده ام. طی پنج سال و به صورت سالانه ده هزار کیلومتر که ۵۰۰ کیلومتر آن تونل بوده است احداث کرده اند؛ و موفق شدند راه آهن خود را توسعه دهند و از ۷۷ هزار کیلومتر به بیش از ۱۲۰ هزار کیلومتر برسانند. میانگین ساخت شبکه ریلی در ایران از سال ۱۳۵۷ تا به امروز حدود ۱۶۰ کیلومتر در سال است.

توصیه من این است که کشور ما با این وسعت بزرگ حداقل باید سالانه هزار و ۵۰۰ کیلومتر یعنی ده برابر این میزان خط احداث کند. دولت مردان از روز اول در زبان، اولویت را به ریل دادند و در عمل به توسعه جاده و کامیون و خودرو پرداختند. این همه تصادف در جاده های کشور روی می دهد و سالانه بیش از ۱۶ هزار نفر در تصادفات کشته می شوند. امیدوارم دولتمردان به فکر بیفتند و ریل را به جای جاده توسعه دهند.

با این وضع توسعه شرکت های ریلی امکان پذیر نیست. تا زمانی که صاحبان واگن حق دسترسی به راه آهن پرداخت می کنند هیچ گشایشی حاصل نخواهد شد. مگر صاحبان ناوگان دریایی و یا

چوپانی: در راه آهن حساسیت به آن گونه که باید باشد نیست. آنها معتقد هستند مدیریت امور به عهده آنها است و طبق قوانین عمل می کنند و اگر آن قوانین در روند کار ایجاد مشکل کند فکر می کنند، ارتباطی به آنها ندارد.



شود تا بار آنها حمل شود. اما در عمل تنها واگذاری ناوگان باری و مسافری و به تازگی نیروی کشش و گذار شد و در عمل هدایت و کنترل خطوط و واگن ها به عهده راه آهن است. بخش خصوصی در عمل تنها سرمایه گذار است و در تصمیم گیری ها کارهای نیست. آن طرح اولیه بسیار ایده آل بود اما در عمل با تغییر مدیران آن زمان به فراموشی سپرده شد و تبدیل به طرحی ناپخته و غیر کارشناسی شد. کار به این جا کشید که تنها یک عده صاحب واگن و لکوموتیو شدند که عموما به نوعی به دولت وابسته هستند و تنها دو یا سه شرکت خصوصی واقعی هم اکنون فعال هستند. به نظر من این شیوه واگذاری و این

مشتري کار می کند و هر سال قرارداد جدیدی می بینیم تا حمل روغن از بنادر جنوبی را به مقصد انجام دهیم. همه ساله با توافق طرفین مبلغی به نرخ سال قبل اضافه می شود. راه آهن هم چندین سال است تلاش می کند تا مسیر واگن ها را بالا ببرد تا درآمدش افزایش یابد که در این راه موفقیت چندانی نداشته و فقط با افزایش تورم، نرخ حمل ریلی افزایش می یابد. طی ده سال گذشته راه آهن هر سال ۳۳ تا ۳۵ میلیون تن بار حمل کرده است که خیلی کم است و این رقم، وضعیت بد صنعت ریلی را نشان می دهد.

شما اولین نفری هستید که تاسیس یک شرکت خصوصی ریلی را به عهده گرفت. در این خصوص و تاریخچه آن توضیح دهید؟

قرگوزلو: در سال ۱۳۷۳ شرکت راه آهن شرقی بنیاد را تاسیس کردیم. در آن سال آقای سعیدی کیا وزیر راه و ترابری و آقای افشار مدیر عامل شرکت راه آهن بودند. طی نشست با حضور وزیر راه، مدیرعامل راه آهن و رییس بنیاد مستضعفان وقت قرار بر این شد از سوزن خروجی تهران تا مشهد؛ یعنی خطی به طول هزار کیلومتر به صورت آزمایشی تحویل شرکت راه آهن شرقی بنیاد شود و اگر طرح موفق شد مسیرهای دیگر از جمله تهران-بندر امام، تهران-بندر عباس و یا تهران-تبریز در بخش بار و مسافر را شرکتی خصوصی در اختیار می گرفت. بدین منظور نام راه آهن شرقی بنیاد (همان طور که از نامش پیداست) به عنوان مسئول راه آهن شرق انتخاب شد که مالک واگن باری، مسافری و لکوموتیو باشد؛ از خطوط و ایستگاهها نگهداری کند و با توسعه خطوط و استفاده از ایده های نو و مشاوران و کارشناسان خارجی و داخلی این روند را پیاده سازی و توسعه دهد. همچنین قرار بود اگر شرکتی دیگر قصد داشته باشد باری را از آن خط عبور دهد به ازای هر تن کیلومتر مبلغی گرفته





چرا بهره‌وری در قطارهای برنامه‌ای پایین است

غلامحسین عبداللهی سروری

۳- زمان‌های صدور برنامه و تحویل به راه آهن
 ۴- زمان‌های تحویل برنامه و حرکت واگن از انشعاب به سمت حسن آباد.
 اگر این چهار زمان سنجی در مبدا و مقصد در یک دوره زمانی سه ماهه صورت گیرد و از آن میانگین استخراج شود که حرکت تمامی واگن‌ها از مبدا به مقصد طبق زمان اعلام شده راه آهن صورت گرفته است، آنگاه با توجه به جدول حرکت قطارهای برنامه‌ای و آمار ثبت شده، به راحتی می‌توان به علل مشکل عدم بهره‌وری که سرعت سیر بازرگانی را به کمتر از صد کیلومتر در شبانه روز کاهش می‌دهد پی برد. قبل از ثبت این آمار اگر فرض کنیم که بارگیری و تخلیه معادل چهار روز (به شرط وجود بار) دیده شود، پس باید یک واگن در ماه حداقل ۳/۷ دور رفت و برگشت به بندرعباس داشته باشد و قطعاً اگر این میزان سیر انجام شود دیگر مشکل درآمد پائین واگن منتفی و سرمایه‌گذاری به راحتی توجیه پذیر می‌شود. پس طبق آمارهای راه آهن در سیر قطارهای برنامه‌ای مشکل عدم بهره‌وری را باید در بارگیری، باربندی و تخلیه و نیروی انسانی جستجو کرد.

روز به طول می‌انجامد. پس روزانه واگن باردار و خالی از سوزن خروجی به سوزن ورودی ۵۴۲ کیلومتر تقریباً ۵۵ درصد بیش از تعهد داده شده قبلی شرکت راه آهن مبنی بر (سیر روزانه ۳۰۰ کیلومتر) به شرکت‌های حمل و نقل ریلی سیر می‌کنند. این مشکل رامی‌توان بابررسی کارشناسی روند بارگیری، باربندی، صدور برنامه و تنظیم قطار از ایستگاه مبدا و تخلیه در مقصد حل کرد. یعنی در این بررسی کارشناسی، زمان‌ها و تعیین این که کدام قسمت کار با بهره‌وری پایین در حال انجام است موردبازنگری قرارگیرد و در مبدا بارگیری و مقصد تخلیه، بازمان سنجی دقیق این مشکل را برطرف کرد. برای رسیدن به این هدف و تحلیل درست از راندمان کار لازم است شرکت‌های صاحب واگن

۱- زمان‌های رسیدن واگن باردار به ایستگاه حسن آباد و باربندی و صدور برنامه و تحویل آن به راه آهن.
 ۲- زمان‌های تحویل برنامه و حرکت واگن از ایستگاه حسن آباد به سمت بندرعباس.
 ۳- زمان‌های رسیدن واگن باردار به ایستگاه حسن آباد و باربندی و صدور برنامه و تحویل آن به راه آهن.
 ۴- زمان‌های تحویل برنامه و حرکت واگن از ایستگاه حسن آباد به سمت بندرعباس.
 ۱- زمان‌های ورود واگن به ایستگاه انشعاب و واگذاری به سایت فولاد مبارکه برای تخلیه.
 ۲- زمان‌های تخلیه و مانور و رسیدن واگن به ایستگاه انشعاب.

با تجزیه و تحلیل جدول قطارهای برنامه‌ای در پاییز ۱۳۹۵ که در نشریه ندای حمل و نقل ریلی شماره ۲۴ چاپ شد، نتایج قابل تاملی به دست آمد. کمی تدقیق در این جدول می‌بینیم که مشکلات عدم بهره‌وری در سیر و در سیکل بارگیری و تخلیه واگن‌ها به راحتی خود را نشان می‌دهد. به عنوان مثال اگر مسیر حسن آباد به انشعاب که بارهای صادراتی فولاد مبارکه را حمل می‌کند مورد بررسی قرار دهیم، طبق اعلام راه آهن، واگن باردار از سوزن خروجی حسن آباد که حرکت می‌کند بعد از ۴۴ ساعت به انشعاب می‌رسد وقتی واگن خالی از انشعاب حرکت می‌کند ۴۸ ساعت بعد به حسن آباد برمی‌گردد. به عبارتی رفت بار و برگشت خالی واگن در مجموع ۹۲ ساعت، معادل تقریباً چهار شبانه

سیستم های حمل و نقل را ذکر می کنند. این در حالی است که تعدد مزیت های حمل و نقل ریلی امروزه در دنیا این صنعت از رشد بالایی برخوردار است. در این نوشتار سعی بر آن است تا ضمن بر شمردن مزیت های این صنعت راهکارهایی به منظور افزایش سهم بازار عنوان شود. عبارتند از:

توسعه اقتصادی

حمل و نقل ریلی یکی از بخش های زیربنایی و ساختاری اقتصاد کشور است. در بسیاری از کشورهای توسعه یافته بخش حمل و نقل ریلی به عنوان بخش مسلط بر اقتصاد شناخته شده است و شاید بتوان توسعه این بخش را پیش شرط توسعه اقتصادی یک کشور دانست. سهم چشمگیر بخش حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی کشورها حکایت از ارتباط تنگاتنگ کلیه زیر بخشهای اقتصادی با بخش حمل و نقل دارد. هر چند باید پذیرفت که حمل و نقل قطعاً می تواند پدیده ای اجتماعی هم باشد و تأثیرات متقابل آن با مقولات اجتماعی تنگاتنگ است اما امروزه حمل و نقل، بخشی جدایی ناپذیر از

کشور ما به دلیل موقعیت استراتژیک ویژه خود از اهمیت بالایی در حوزه حمل و نقل برخوردار بوده و پل ارتباطی میان شرق و غرب محسوب می شود. پدیده حمل و نقل و انتقال انسان و کالاهای تجارتي، یکی از عوامل بسیار مهمی است که در هر محدوده مکانی و زمانی، در رشد و شکوفایی اقتصاد کشورها و ایجاد رفاه اجتماعی مردم در جوامع مختلف نقش عمده و تعیین کننده ای را داشته است. از میان سیستم های حمل و نقل موجود سیستم حمل و نقل ریلی از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است. سیستمی که به عقیده کارشناسان اقتصادی بسیار ارزان و دارای حجم نقل و انتقالات و مبادلات بالا بوده و در مدت زمان کمی، می تواند بسیاری از مشکلات حمل و نقل کالا را حل کند.

طی چند سال گذشته با وجود افزایش شرکت های حمل و نقل ریلی و به موازات آن افزایش تعداد واگن ها از تعداد مسافرانی که سیستم حمل و نقل ریلی را انتخاب می کنند کاسته شده که کارشناسان دلایل مختلفی از جمله شرایط اقتصادی و رشد قیمت های بلیت و متعاقب آن کاهش قدرت رقابت با سایر

راهکارهای توسعه بازار صنعت ریلی مسافری

علیرضا کریمی
پویان ایرانمنش





برنامه‌های اقتصادی دولت‌ها است و به عبارتی وجه اقتصادی حمل و نقل به مراتب گسترده تر از وجوه دیگر آن است. بالغ بر ۱۰ درصد تولید ناخالص داخلی کشورها به بخش حمل و نقل اختصاص داشته و در اغلب کشورها قریب به ۲۰ درصد هزینه های خانوار را بطور مستقیم و غیرمستقیم به مقوله حمل و نقل اختصاص داده است. رشد فزاینده برنامه‌ها و طرح‌های توسعه شبکه حمل و نقل در اکثر نقاط دنیا حکایت از اهمیت و جایگاه این صنعت در توسعه اقتصادی کشورها دارد. با این توضیح بایستی بپذیریم که اعمال سیاست‌ها و برنامه‌های کلان کشور در مقوله حمل و نقل نبایستی خارج از چارچوب‌های اقتصادی و سازوکارهای مبتنی بر بازار باشد چرا که در غیر اینصورت نمی‌توان انتظار داشت روابطی منطقی بین نهاده‌ها و خروجی بخش برقرار شود.

اشتغال

بر اساس سند چشم‌انداز ۲۰ ساله و افق ۱۴۰۴ باید سهم حمل و نقل ریلی در جابه‌جایی مسافر از ۴ به ۱۸ درصد و سهم جابه‌جایی بار از ۱۰ به ۳۰ درصد از کل حمل و نقل برسد که برای رسیدن به این اهداف مشارکت و جذب سرمایه‌گذاری بخش دولتی و غیردولتی و متعاقب آن افزایش میزان مشارکت در این بخش را می‌طلبد.

بطور کلی شبکه ریلی، اشتغال‌زایی بسیار بالایی دارد، برای مثال برای ساخت یک مسیر ریلی ۵۰۰ کیلومتری در کشور حدود ۴ هزار نفر به منظور ساخت زیربنای آن فعال می‌شوند. در جریان ساخت واگن و لکوموتیو و... نیز تعداد قابل توجهی نیروی کار در حوزه‌های مختلف نیاز است و در زمان بهره‌برداری نیز به تناسب برای مدت زمان طولانی به نیروی کار در تخصص‌های مختلف نیاز است.

گردشگری

با توسعه این شبکه علاوه بر اینکه صنعت توریسم داخل به شدت تحت تأثیر قرار می‌گیرد، جذب توریسم از

کشورهای دیگر به داخل کشور هم رونق خواهد گرفت. اگر خطوط راه آهن مدرن ما از شرق به غرب کشور وصل شود، کشورهای همسایه شرقی که می‌خواهند از شرق به غرب سفر کنند مسیر ایران را انتخاب خواهند نمود، چرا که کمتر کشوری در جهان وجود دارد که موقعیت استراتژیک ایران را از نظر کم هزینه ترین و اقتصادی ترین مسیر مسافرت را دارا باشد.

محیط زیست

در بررسی نقش حمل و نقل لازم است عواملی همچون محیط زیست مد نظر قرار گیرد زیرا تاثیرات فراوان بخش حمل و نقل بر ابعاد زیست محیطی بسیار حائز اهمیت می‌باشد و لذا انتخاب سیستم‌های حمل و نقلی که در تعامل مثبت با محیط زیست باشند بایستی در درجه بالای اولویت قرار گیرند. تأثیرات آلودگی هوا بر بهداشت جامعه نیز کاملاً مشخص و واضح است. که بهترین راهکار آن توسعه شبکه ریلی مدرن به جای اتوبوس و تاکسی است. تأثیر توسعه شبکه ریلی بر میزان مصرف سوخت نیز بسیار موثر است به طوری که امروزه دولت در سال بیش از ۳۰ هزار میلیارد تومان یارانه سوخت (گازوئیل و بنزین) پرداخت می‌کند که با توسعه شبکه ریلی این مبلغ به شدت کاهش می‌یابد و صرفه جویی کلانی در اقتصاد کشور اتفاق می‌افتد.

کاهش تقاضای مسکن در شهرهای بزرگ: وقتی شبکه ریلی توسعه پیدا کند بطور طبیعی تمایل به مهاجرت به شهرهای بزرگ کم شده و در نتیجه شهرهای حاشیه‌ای رونق می‌گیرند. اگر تقاضای زیاد و عرضه کم باشد قیمت بالا می‌رود ولی اگر عرضه روال عادی داشته باشد قیمت افت می‌کند و یا ثابت می‌ماند. با قطارهای پرسرعت، مردم شهرک‌های پردیس و پرند و... در مدت زمان کمتر از نیم ساعت به تهران رفت و آمد خواهند کرد.

راهکارهای افزایش توسعه ریلی مسافری

تقاضای یعنی رفع نیاز و خواسته‌ها لحاظ نمودن محدودیت‌های منابع مالی، تقاضای تنزلی، وضعیتی است که در آن تقاضا برای محصول یا خدمت کمتر از سطح قبلی است و کاهش بیشتر آن پیش‌بینی می‌شود. از دلایل این امر را می‌توان عدم تلاش در جهت به‌سازی و بازسازی بازار مورد نظر محصولات یا فعالیت‌های بازاریابی دانست. راهکار مقابله با آن بازاریابی احیایی است. بازاریابی احیایی یعنی تلاش جهت یافتن پیشنهادات و بازارهای جدید، جذب مشتریان رقیب، ایجاد ابتکار و نوآوری در تولید، توزیع، قیمت‌گذاری و حتی شیوه‌های تبلیغاتی به منظور جلوگیری از سیر نزولی تقاضا است.

ارزیابی تقاضای سفر

تقاضا عبارتست از کمیتی یا مقداری از کالای خاص که در یک یا گروهی از بازارهای مربوط به یک یا گروهی از قیمت‌های مشخص خریداری می‌گردد. قانون تقاضا به این معنی است که با افزایش قیمت، مقدار تقاضا کاهش یافته و در مقابل با کاهش قیمت، مقدار تقاضا افزایش می‌یابد. به رابطه معکوس قیمت و تقاضا قانون تقاضا می‌گویند، یعنی اینکه هر چقدر قیمت افزایش یابد مقدار تقاضا کاهش می‌یابد. عوامل زیادی بجز قیمت بر روی تقاضای افراد مؤثر است که از آنجمله می‌توان به قیمت کالاهای جانشین و مکمل، سلیقه مصرف‌کنندگان، انتظارات از آینده و میزان درآمد مصرف‌کنندگان اشاره نمود.

از سال ۱۳۸۶ تا ۱۳۸۹ همزمان با افزایش تعداد واگن‌های مسافری در شبکه ریلی تعداد مسافران جابجا شده نیز افزایش یافته اما از سال ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۴ با افزایش اعداد واگن‌ها تعداد مسافران جابجا شده با شیب ملایمی کاهش یافته است.

نتایج مطالعات انجام شده نشان می‌دهد که به ترتیب درآمد مسافران، تعداد واگن‌های مسافری، طول خطوط اصلی و جمعیت، بیشترین تاثیر را بر جابجایی مسافر داشته و سرانه مالکیت اتومبیل، قیمت بلیط قطار و قیمت بلیط اتوبوس

سال	تعداد مسافر	نفر کیلومتر	تعداد رفت و برگشت قطارها	تعداد کل واگن های مسافری
۱۳۸۶	۲۴,۴۵۸,۸۸۴	۱۳,۹۰۰,۲۵۶,۰۹۲	۲۵۲,۲۴۰	۱,۶۲۶
۱۳۸۷	۲۶,۲۲۵,۲۶۳	۱۵,۳۱۲,۱۵۴,۰۸۹	۲۷۴,۵۵۵	۱,۸۸۵
۱۳۸۸	۲۷,۷۱۰,۲۳۶	۱۶,۸۱۳,۹۵۲,۹۸۰	۲۹۱,۶۲۱	۱,۹۵۷
۱۳۸۹	۲۸,۸۱۴,۱۹۸	۱۷,۶۱۰,۶۲۴,۳۶۴	۳۰۸,۳۴۵	۱,۹۹۰
۱۳۹۰	۲۸,۵۵۹,۹۰۰	۱۷,۸۷۶,۷۸۲,۴۵۶	۳۰۵,۳۸۰	۲,۰۵۵
۱۳۹۱	۲۷,۰۱۵,۲۵۰	۱۷,۱۷۱,۸۵۵,۹۶۳	۳۱۹,۲۰۹	۲,۱۰۵
۱۳۹۲	۲۵,۵۳۳,۱۲۰	۱۷,۴۰۸,۶۴۷,۴۲۲	۳۳۱,۶۷۳	۲,۱۶۰
۱۳۹۳	۲۴,۸۰۲,۳۸۴	۱۶,۲۷۲,۱۱۱,۸۸	۳۳۶,۷۵۷	۲,۲۰۵
۱۳۹۴	۲۴,۴۵۲,۶۰۳	۱۴,۹۳۷,۸۱۵,۲۳	۳۵۰,۳۹۸	۲,۲۱۰



ایجاد ابتکار و نوآوری در توزیع

توسعه بازارها و دسترسی سریع و آسان

کاهش مقررات و بوروکراسی اداری و گذاری سایت به آژانس ها

ایجاد کیوسک های فروش بلیت در سطح شهر با همکاری شهرداری ها

تولید اپلیکیشن های فروش بلیت معرفی بسته های حمایتی جهت

سرمایه گذاری بخش خصوصی به منظور افزایش نرخ بازدهی و کاهش

مصرف سوخت برای پروژه های سرمایه گذاری جدید بخش غیر دولتی در حوزه خرید ناوگان باری، مسافری و لکوموتیو

جلب مشتریان رقیب (جاده و هواپیما)

بزرگ ترین حوزه حمل و نقل کشور، حمل و نقل جاده ای است که شامل جاده های اصلی، جاده های فرعی، آزادراه ها و بزرگراه ها می شوند. براساس آمار منتشره از سوی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای با وجود اینکه

پیشنهادات بهبود در سطح راهبردی و عملیاتی

قیمت و قیمت گذاری

در گذشته مالکیت تمام قطارهای مسافری متعلق به دولت بود و تعیین بهای بلیت قطارهای مسافری بصورت یکسان با ارائه سوبسیدهای مربوطه مشخص می گردید بر این اساس قیمت بلیت ممکن بود سالها بدون تغییر باقی بماند. در شرایط جدید بر اساس قانون ابتدا قیمت بلیت توسط شرکت های

نیز به ترتیب کمترین تاثیر را بر حجم جابجایی مسافر داشته اند. همچنین نتایج حاصل از پیش بینی نیز حاکی از افزایش میزان مسافر جابجا شده در شبکه حمل و نقل ریلی به خصوص در سال های پایانی برنامه پنجم توسعه است.

به رغم افزایش ظرفیت ناوگان ریلی در طول این سال ها و با در نظر گرفتن اینکه حمل و نقل هوایی توسعه قابل توجهی نداشته؛ میزان تقاضا برای سفرهای ریلی نیز با کاهش مواجه بوده، تا حد زیادی در نتیجه رکود اقتصادی و کاهش قدرت خرید مسافران و در مقابل افزایش یکباره قیمت بلیت قطار بوده است؛ به گونه ای که سفر با هواپیما در مقابل سفر با قطار مزیت نسبی قابل توجهی یافته و شاید این خود تا اندازه ای بیانگر میزان رشد تعداد مسافران هوایی نیز باشد. بدیهی است که با این شرایط و با در نظر گرفتن زمان صرف شده برای رسیدن به مقصد، خانواده ها سفر با وسیله نقلیه شخصی را ترجیح داده و امنیت سفر با قطار را نادیده می گیرند. البته در این میان شمار قابل توجهی نیز سفر با وسایل حمل و نقل عمومی جاده ای را برمی گزینند.

پیشنهادات بهبود در سطح کلان

توسعه خطوط راه آهن جدید برای مثال: راه آهن شمالی - جنوبی و شرقی - غربی که در نتیجه منجر به افزایش تعداد مسافران خواهد شد. اتصال خطوط راه آهن به بنادر راه اندازی خط آهن برقی و سریع السیر در مسیرهای پرتردد دوخطه کردن و به سازی خطوط اصلی و افزایش تعداد واگن ها ارتقای سطح کیفی ارائه خدمات در آن ها

برنامه ریزی برای احداث و همچنین بهره برداری مناسب خدمات بین راهی در تمامی شبکه بزرگراهی، آزادراهی و جاده های اصلی کشور در فواصل مشخص با حداقل امکانات نیز از جمله مهم ترین برنامه ها و راهکارهای مورد نیاز در حوزه حمل و نقل جاده ای عنوان می شود.



دوره بازگشت سرمایه مانند تثبیت تعرفه دسترسی برای واگن های باری نو که با همکاری بخش غیر دولتی وارد شبکه حمل و نقل ریلی می شود (معادل یک ریال برای ۴ میلیون تن کیلومتر)

تبلیغات

راهکار سهام شدن راه آهن در تبلیغات برای مثال اختصاص ۱۰۰۰ تومان سهم هر فقره بلیت به تبلیغات

افزایش مولفه های کیفیت

سرعت قطارها خدمات ارزان سفر تنوع قطارها و ترکیبی بودن آنها انتخاب ساعت درست قطارها و مسائل سیر و حرکتی

از نظر حجم ناوگان، (اعم از اتوبوس و مینی بوس و سواری) وضعیت مطلوبی در کشور وجود دارد، ولی از نظر کیفیت و عمر ناوگان به ویژه در مورد اتوبوس و مینی بوس، مشکلات جدی به چشم می خورد. همین موضوع در زمینه صنعت حمل و نقل هوایی کشور نیز صادق است که بالا بودن میانگین عمر ناوگان هوایی و کمبود ناوگان است. راهکارهای جلب رقیب در صنعت ریلی عبارتست از:

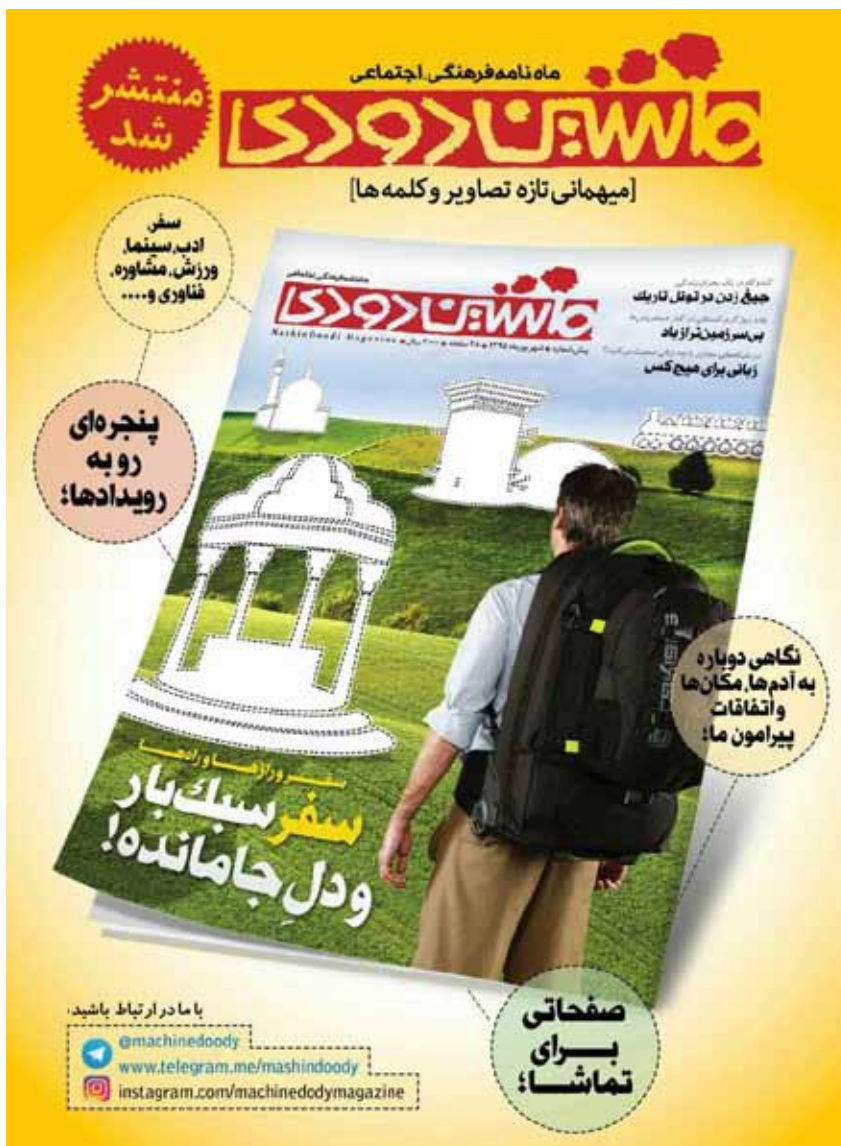
ارائه برنامه های تبلیغی با موضوع معرفی راه آهن به عنوان ارزان ترین و ایمن ترین نوع حمل و نقل ارائه مشوق ها و قیمت های رقابتی ارائه پکیج های جامع تورهایی گردشگری و تشویق آژانس ها به ارائه تورهایی گردشگری و نه فقط فروش بلیت

مالک پیشنهاد شده و سپس توسط هیئت مدیره راه آهن ج.ا.ا. به تصویب می رسد. اما برای قیمت گذاری بلیت چارچوب مشخصی وجود ندارد و شرکت ها برای پوشش هزینه های خود مجبور به افزایش قیمت های خود هستند. بر این اساس برای برون رفت از این موضوع موارد زیر پیشنهاد می شود:

خارج شدن محدودیت کاهش و افزایش قیمت بلیت از ۳۰ درصد تخفیف و ۲۰ درصد افزایش سهم شدن راه آهن در تخفیفات در مواقع خاص (ماه رمضان و غیره) حذف و یا کاهش سهم قرارداد دیزل و غیره را کاهش بدهند یا با برداشتن سهم خدمات ایستگاهی ارائه سوبسید توسط راه آهن پرداخت سهم درآمد حاصله از محل صرفه جویی

گفت‌وگو با زینب هاشمی مدیرمسئول ماهنامه فرهنگی، اجتماعی ماشین دودی

ماشین دودی همراه مسافران قطار



ساعات‌های طولانی و کشتار سفر با قطارهای بین‌شهری و روزها و شب‌هایی که حوصله مسافران برای رسیدن به مقصد در کوپه‌های امن و راحت، سر رفته، نیازمند رسانه‌ای جذاب و منحصر به فرد است. ساعت‌هایی که شبکه‌های موبایلی و نه رسانه‌های سمعی و بصری، نمی‌توانند دل‌مشغولی تازه‌ای برای مسافر خسته و منتظر ایجاد کنند. ماهنامه ماشین دودی برای همه مسافران قطار در خطوط مختلف و گوناگون کشور منتشر می‌شود و قصد دارد تا تبدیل به رسانه مستقل و اختصاصی قطارهای بین‌شهری کشور باشد. این ماهنامه با همت و کوشش مدیرمسئول محترم سرکار خانم زینب هاشمی و نویسندگان و هنرمندان علاقمند می‌کوشد در رقابت با بقیه رسانه‌ها و نشریات در دسترس مسافران، هویت ویژه‌ای برای فرهنگ و هویت مسافر قطار بین‌شهری تعریف کند.

ایده ماهنامه ماشین دودی از کجا شکل گرفت و چرا تصمیم به انتشار آن گرفتید؟ «ماشین دودی» ماهنامه فرهنگی، اجتماعی در پاسخ به نیاز به حضور رسانه‌ای مستقل و سراسری در همه قطارهای بین‌شهری متولد شد تا نگاهی تازه و متفاوت به جامعه، فرهنگ و آدم‌های پیر و جوان مسافر قطار بیندازد و فرصتی را برای خواندن و گفتگو و دیدن در لحظه‌های تنهایی و خلوت، در سفر یا منزل، زیر سایه درخت یا در کوپه قطار فراهم کند.

با وجود توزیع نشریات و روزنامه‌های گوناگون فکر می‌کنید انتظار این نشریه تا چه اندازه جای خالی داشت؟

تاکنون روزنامه‌های سراسری و نشریات برگشتی در قطارها توزیع می‌شد که صرفاً برای پر کردن اوقات مسافران بود و استقبال چندانی از آن نمی‌شد. البته شرکت رجا و راه آهن جمهوری اسلامی نشریاتی برای توزیع

در قطار منتشر می‌کردند که گاهی تجربه‌های موفقی بودند اما انتشار آنها تداوم نداشت و در همه شرکت‌های قطار بین‌شهری نیز توزیع نمی‌شدند. ماشین دودی قرار است با کمک همه شرکت‌های ریلی و کمک همکاران

محترم انجمن، به تدریج حضور خود را دائمی و سراسری کند تا بتواند به نیاز فرهنگی و اجتماعی در بین مسافران و ارتقای فرهنگ سفر با قطار کمک کند.



ماشین دودی خود را در چه سطحی از نشریات تعریف می‌کند؟

ماشین دودی نشریه‌ای فرهنگی، اجتماعی برای همه سطوح و همه اقشار امعه از کارگر و کارمند تا بانوان خانه‌دار و دانشجویان و دوستان مطالعه و فرهنگ است؛ اما نمی‌خواهد با ادا و اطوار و رنگ و لعاب و اندازه‌های درشت، جرات ورق زدن و چرخیدن بی‌مهابا را از شما بگیرد، ماشین دودی می‌خواهد مثل فیش حقوق، مثل اطلاعیه مهم، مثل جزوه امتحانی، مثل صفحات آگهی روزنامه‌ها، مثل طوماری که دست به دست امضا می‌شود و... در کنار مردم دیده و خوانده شود.

نام ماشین دودی چگونه انتخاب شد؟

روزگاری بود که تماشای ماشین آهنی که روی ریل حرکت می‌کرد و تعداد زیادی از آدم‌ها و بارهای سنگین را با خود می‌برد و لایه هر از گاهی از فرط خستگی این همه بار دود می‌کرد و سوت می‌زد و صدای تالاق تولوق می‌داد، جذاب و تماشایی بود؛ آنقدر که بچه‌ها و بزرگترها دنبال آن می‌دویدند و وقتی به آن نمی‌رسیدند به آن سنگ می‌زدند تا آرزوی حضور در ماشین دودی را جبران کنند یا ناراحتی خود را از پیشستازی و سرعتی که ماشین دودی نشان دهند. گویا این رابطه منطقی برای خود ساخت و بین آدم‌ها و هرچه شبیه ماشین دودی بود قرار گرفت. ماشین دودی سال‌ها حرکت کرد و از راه‌های طولانی‌تری عبور کرد و سنگ‌های زیادی خورد و شد بخشی از زندگی و خاطره و عمر چندین نسل. آنقدر بزرگ شد و تکامل یافت که بارهای سنگین‌تر و بزرگتر بر او نهادند و تعداد آدم‌های بیشتری سوار او شدند و حق دود کردن را از او گرفتند و صدای شیرین تالاق تولوق را کم کردند تا خاطره ماشین دودی از یادها برود، بلکه سنگ‌زدن و حسادت و نفرت از پیشستازی و سرعت و منطق ماشین دودی، فراموش شود.

پس شما با نام ماشین دودی نوعی خاطره بازی می‌کنید؟

بسن حکایت همه چیزهایی است که در صد سال اخیر برای ما خاطره ساخته و ما و پدران و پدربزرگ‌ها با آنها خو گرفته‌اند و حالا ما از یادبرده‌ایم که چه بوده و چه شده! تلگراف و گرامافون و رادیو و پست‌خانه و روزنامه و مجله و... در این سال‌ها که دوره شبکه‌های اجتماعی اینترنتی و موبایلی است و انواع برنامه‌های برخط انبوهی از مردم را کنار هم می‌نشانند، تبدیل به

خاطره شده‌اند.

فکر می‌کنید در این روزها که شبکه‌های اجتماعی و موبایلی فراگیر شده، مطالعه مجله در قطار علاقمندان زیادی داشته باشد؟

در گذشته برای شنیدن خبر یا تماشای تصویر و یا خواندن گزارش و تحلیل از اتفاقات جامعه باید منتظر رسیدن روزنامه و مجلات گوناگون به کیوسک محله می‌ماندیم و اگر طالب مجله زیاد بود و دیر می‌رسیدیم باید هفته‌ای و یا ماهی را با حسرت سپری می‌کردیم تا نوبت بعد با سرعت بیشتری مجله دلخواه را بخریم؛ اما امروز در کسر ثانیه اطلاعات و اخبار و تصاویر در گوشی‌های موبایل و شبکه‌های مجازی منتشر می‌شود و خواندن از روی کاغذ و بوییدن مرکب و کاغذ و ورق‌زدن صفحات جذابیت خود را از دست داده است. با این همه لذتی که در مهمانی کلمات و تورق صفحات هست در بالا و پایین کردن صفحه گوشی تلفن همراه یا نمایشگر رایانه نیست. هنوز هم حالی که سر در اوراق مجله و روزنامه کردن به آدم می‌دهد، خیره‌شدن به صفحه گوشی اصلاً ندارد.

ولی نشریات سراسری و با سابقه کشور هم دچار کاهش تیراژ و استقبال اندک شده‌اند!

شاید هم اشکال کم‌فروغی مطبوعات در بی‌حالی خوانندگان یا عجله آنها و یا بی‌نیازی مردم از آگاهی بیشتر از زندگی و بی‌توجهی به نیازهایی باشد که خواندن مطبوعات به آن پاسخ می‌دهد. یا اینکه مطبوعات ما و در واقع نویسندگان و خبرنگاران و عکاسان و طراحان کم‌کار شده‌اند و مثل سابق برای نوشتن مطالب جذاب و خوشحال‌کننده یا ناراحت‌کننده تلاش نمی‌کنند و نمی‌خواهند خواننده را میهمان اضطراب و هیجان و تشویش روزهای سخت و تلخ و گرم زندگی کنند!

دلیل این مسئله هرچه باشد باعث نمی‌شود تولد و زایش فرزندان تازه نسل «کاغذ اخبار» متوقف شود و مثل گذشته شاهد انتشار نشریات جدید نباشیم. هم ماشین دودی‌های تازه و مدرن و امروزی وارد چرخه ریل‌های حرکت می‌شود و هم مجله‌های جدید از زیر قلم و مداد و کیبورد و ماشین چاپ متولد می‌شود و خواننده‌های تازه خود را از نسل فیسبوک و توئیتر و تلگرام پیدا می‌کند.

ماشین دودی چه راهی را برای همراهی بیشتر و جذب مخاطبان انتخاب کرده؟

ما می‌خواهیم از دل مردم و برای مردم متوسط و سطوح مختلف جامعه بنویسیم و منتشر کنیم. از دلمشغولی و دغدغه‌های روزانه و همیشگی و نیز آنچه می‌تواند آنها را به سفر و حرکت در جامعه و نیز مسافرت با قطار جذب کند. ماشین دودی، «منطق ماشین دودی» را از خاطره‌ها می‌زاید و می‌کوشد برای هر پیشستازی و سرعتی، شوق ایجاد کند و هر حرکتی را نشانه پیشرفت و رو به جلو رفتن بداند تا سکوت و سکون و درجا زدن فضیلت و مطلوب جامعه نباشد.

منابع درآمد و پشتیبان مالی ماشین دودی از کجا تامین می‌شود؟

ماشین دودی متکی به تلاش نویسندگان و پدیدآورندگان خود و بودجه محدودی است که باید با جذب آگهی روی پای خود بایستد و انتشار خود را مثل حرکت ماشین دودی روی ریل تداوم بخشد. در این راه از همه شرکت‌های حمل و نقل ریلی می‌خواهیم تا ماشین دودی را رسانه خود بدانند و هر آنچه می‌خواهند یا در برنامه‌های خود دارند که به مسافران منتقل کنند را از طریق ماهنامه ماشین دودی ارائه کنند و گزارشات و اخبار جذاب و اجتماعی خود را در این ماهنامه منتشر کنند.

رابطه ماشین دودی با خوانندگان چگونه است و آیا بدون سفر با قطار می‌توانند آن دسترسی داشته باشند؟

دوستان و علاقمندان این ماهنامه می‌توانند با پیگیری مطالب این ماهنامه در تلگرام و اینستاگرام، مشترک این ماهنامه نیز باشند تا هرماه میهمان خانه‌های آنها باشیم. از طرفی ماشین دودی مسیر یکطرفه نیست و فقط گوینده و فریادزن نیست بلکه شنونده و خواننده آثار و نوشته‌ها و عکس‌های شماست. ماشین دودی می‌خواهد موضوعات روز جامعه و شهر و روستایی که در آن زندگی می‌کنیم را با نگاه نویسندگان و کارشناسان خود و خوانندگان و مخاطبان بررسی کند و زاویه‌های تازه‌ای بر این موضوعات بگشاید.

به همین زودی ماشین دودی با شما دوست می‌شود و قول می‌دهد جز با صداقت و راستی و جز با صراحت و روشنی درباره آنچه شما می‌خواهید و لازم است بدانید سخن نگوید و به قیمت جان خود با شما پیمان ببندد.

کمیود نقدینگی ۲۵ درصد لکوموتیوهای
بخش خصوصی را زمین گیر کرد

اگر شرایط سخت است؛ برای همه یکسان باشد

پویا مهربانی



می کشد، یعنی نزدیک به عمر مفید یک واگن و یک لکوموتیو. به عبارتی به نظری رسد فعالیت اقتصادی در این صنعت صرفه اقتصادی ندارد و تنها علتی که شرکت‌های خصوصی را کماکان در این صنعت نگه داشته است، تسهیلات ارزان قیمت برای خرید واگن یا لکوموتیو است که آن هم با فاصله گرفتن از مبدأ زمانی دریافت این تسهیلات، حلاوت خود را از دست می دهد و در سال‌های آینده تنها بازار رقابت است که بازده واقعی سرمایه گذاری در این بخش رارقم می زند. علت این وضعیت را در دو مورد پائین بودن بهره‌وری و بالابودن نرخ حق دسترسی می توان خلاصه کرد. در این بین، مشکلات لکوموتیوداران به دلیل انباشت مطالبات شان از سال ۱۳۹۴ بسیار سخت شده است که سرمایه‌گذاری‌های جدید در این حوزه را ناممکن کرده است. در این خصوص گفت‌وگویی با مجتبی لطفی مدیرعامل البرز نیرو انجام دادیم که در زیر می خوانید:

اگرچه بحث واگذاری در راه آهن جمهوری اسلامی از حدود سال‌های ۸۰ و ۸۱ به صورت رسمی آغاز شد و ده سال به طول انجامید، اما این واگذاری در بخش‌های مختلف همواره با اما و اگرهایی همراه بوده است. برخی معتقدند اساسا بخش‌های زیربنایی قابل واگذاری نیستند و بخشی دیگر نیز می گویند که این واگذاری‌ها شتابزده و بدون مطالعات کارشناسی و بسترسازی‌های لازم صورت گرفته است. در هر حال به نظری رسد بازگشت به عقب و تجدید نظر در چگونگی این واگذاری‌ها امکان پذیر نیست و دولت می تواند با اصلاح روش‌های واگذاری‌های گذشته برای آینده با برنامه ریزی کارشناسی تر همچنان به حمایت از بخش خصوصی و رشد این بخش کمک کند. لازمه این کار نیز تدوین یک برنامه کلان است. مسئله این است که بازگشت سرمایه در حوزه حمل و نقل ریلی قابل مقایسه با دیگر صنایع نیست، به گونه‌ای که بازگشت اصل سرمایه در این صنعت نزدیک به ۳۰ سال طول

کشور ناممکن است.

عمده فعالیت شرکت البرز نیرو در هفت ماه نخست امسال در چه مواردی خلاصه می شود و تا پایان سال چه برنامه‌هایی را پیشرو دارید؟

در حال حاضر داریم روی یک سری از پروژه‌ها سرمایه‌گذاری‌های جدید می کنیم. با توجه به شرایط سخت نقدینگی در کشور سعی کردیم این پروژه‌ها را تا جای ممکن پیش ببریم. مهمترین پروژه در دست اجرا، پروژه ساخت کارخانجات نگهداری، تعمیرات

البرز نیرو و هم لکوموتیوهای شرکت راه آهن و شرکت‌های بخش خصوصی را جابه‌جا می کند. شرکت البرز نیرو برنامه دارد تا در افق ده سال آینده سهم خود را در بازار افزایش دهد. هم اکنون نزدیک به ده درصد بار ریلی کشور را جابه‌جا می کنیم و قصد داریم این عدد را به ۱۵ درصد برسانیم؛ البته با فرض این که حجم بار شبکه نیز افزایش یابد. برنامه‌ای هم برای خرید سه نوع لکوموتیو در نظر گرفته ایم اما در هر صورت نمی توان برای ده سال آینده به صورت دقیق برنامه ریزی کنیم، چون برنامه ریزی دراز مدت در

در زمینه حمل و نقل ریلی را سازمان دهی کند. البته در البرز نیرو به صورت تخصصی تر در زمینه لکوموتیو فعال هستیم و ۲۸۰ نفر مستقیماً در این شرکت و در شهرهای اصفهان، تهران و کرج مشغول به کار هستند. کادر تخصصی ما تعمیر، نگهداری، بازسازی و بهره برداری لکوموتیو را انجام می دهد. همچنین برای اولین بار در ایران روی نیروی انسانی سرمایه‌گذاری کردیم و صد نفر لکوموتیوران متخصص تربیت کردیم که بزرگترین گروه لکوموتیورانان به شمار میرود. این نیروی متخصص، هم لکوموتیو شرکت

ابتدا بفرومائید شرکت البرز نیرو بر مبنای چه نیازها و ضرورت‌هایی شکل گرفت و در حال حاضر چه هدف‌هایی را دنبال می کند؟

شرکت البرز نیرو در سال ۱۳۸۶ تاسیس شده است و در حال حاضر بزرگترین شرکت خصوصی دارنده لکوموتیو در کشور است. از یک سو تعدادی از سهام‌داران ما با برخی از شرکت‌های مالک لکوموتیو مشترک هستند از سوی دیگر بیشتر سهام‌داران ما خود مالک واگن هم هستند. لذا این شرایط می تواند یک مجموعه کامل



ابتدا منابع مالی آن فراهم شود.

انباشت مطالبات لکوموتیو داران مشکلات زیادی را برای آنان به وجود آورده است. شرکت شما که خود درگیر این مشکل است برای حل آن چه راهکاری را پیشنهاد می کند؟

متأسفانه مشکل کمبود نقدینگی از ابتدای سال پیش شروع شد و الان که در پاییز سال ۱۳۹۵ قرار داریم همچنان ادامه دارد. وضعیت در هفت ماه نخست امسال به علت این انباشتگی سخت تر شده است. چند هفته پیش

قیمت هر کدام از این دستگاهها یک میلیون و ۲۰۰ هزار یورو است. مواردی که ذکر کردم مهمترین پروژه های سرمایه گذاری شرکت البرز نیرو است اما واقعیت امر این است که به علت کمبود نقدینگی، هیچ کدام از این پروژه ها آن چنان که باید و شاید سرعت مطلوبی ندارند. همان طور که گفتیم برای ماه های باقیمانده از سال به علت این که وضعیت پول و نقدینگی مناسب نیست به برنامه و جمع بندی مشخصی نرسیده ایم. به عنوان مثال قرار است بخش دیگری از آن کارخانه تحت عنوان فاز دوم اجرا شود اما باید

دیگری است که در دست اجرا داریم و با شرکت دالیان چین مذاکراتی انجام دادیم که نتیجه آن خرید دو دستگاه لکوموتیو نمونه بود. اگر شرایط مالی مناسب شود، قرارداد اصلی را با شرکت های تولید کننده داخلی امضا خواهیم کرد. برای دو دستگاه خریداری شده کارهای گشایش ال.سی را انجام دادیم و در مرحله آموزش لکوموتیوران هستیم. این لکوموتیوها در پاییز امسال تحویل داده خواهند شد. چون لکوموتیوها باری هستند سرعت بالایی ندارند اما کشش بسیار مناسبی دارند. همچنین

جاری و اساسی البرز نیرو در سیستان است (سیستان نام ایستگاهی در ۴۰ کیلومتری شهر اصفهان است) که خوشبختانه فاز یک آن طی هفت ماه ابتدای سال و با وجود تمام مشکلات مالی به تدریج و به خوبی پیشرفت کرد و پیش بینی می کنیم به زودی تمام شود که شامل احداث بخشی از فونداسیون اصلی کارخانه و سوله اصلی است. این پروژه به ۴۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری نیاز داشت که هشت میلیارد تومان آن تامین شده بود. در کنار این سرمایه گذاری و خرید لکوموتیوهای جدید، پروژه



حمل بار توسط شبکه ریلی صورت گرفته است؟

شاید هر دو. شاید هم بعضی افراد و با شرکت‌ها بارشان را توسط ریل حمل می‌کنند تا پول آن را نقدا پرداخت نکنند. منظورم بیشتر صاحبان بار از جمله صنایع و معادن است که حمل بارشان توسط شبکه ریلی به آن‌ها فرصت می‌دهد تا کرایه حمل را دیرتر پرداخت کنند. بیشتر بحث مربوط به بازرگانی و مالکان واگن است که باید بتوانند مطالباتشان را دریافت کنند تا برخی صاحبان بار از موقعیت سو استفاده نکنند. مسئولان راه‌آهن شبانه روزی در حال مذاکرات و برگزاری جلسات متعدد هستند تا بتوانند طلب‌ها را دریافت کنند. همه این موارد ناشی از شرایط نامطلوب اقتصادی است و نمی‌توان تنها یک مدیرویایک سازمان را مقصردانست.

وضعیت قرارداد مالکان لکوموتیو با مالکان واگن که از سال گذشته مشکلاتی را به همراه داشت به کجا کشید؟

امسال هنوز قراردادهای بسته نشده است اما فکر می‌کنم مشکلات نسبت به سال گذشته کمتر باشد. سال قبل به علت این که اولین سالی بود که شیوه قراردادهای تغییر می‌کرد، مشکلاتی به وجود آمد. قراردادهایمان تا اول تیرماه تمدید شده بود و از آن تاریخ قرارداد جدیدی بسته نشده است. مذاکرات اولیه برای قراردادهای جدید صورت گرفته و امیدواریم در پاییز به نتیجه برسند.

با توجه به شرایط نامطلوب اقتصادی و بازده طولانی سرمایه گذاری در صنعت ریلی چه عاملی باعث شده است سرمایه گذاران از جمله شما همچنان علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در این حوزه باشید؟

چون بزرگترین ناوگان لکوموتیو کشور را در اختیار داریم، مجبور

بعضی افراد و یا شرکت‌ها بارشان را توسط ریل حمل می‌کنند تا پول آن را نقدا پرداخت نکنند. منظورم بیشتر صاحبان بار از جمله صنایع و معادن است که حمل بارشان توسط شبکه ریلی به آن‌ها فرصت می‌دهد تا کرایه حمل را دیرتر پرداخت کنند.



دارند حمل و نقل به طور عام و حمل و نقل ریلی به طور خاص از این بابت به شدت آسیب دیده است؛ و گرنه حمل و نقل ریلی و راه‌آهن مشکل خاصی ندارند و حتی این استعداد وجود دارد که حجم بیشتری از بار و مسافر را جابه‌جا کند. به عنوان مثال حمل و نقل ریلی امسال نسبت به جاده شاهد رشد حمل بار بود. اما اگر این شرایط ادامه پیدا کند همین رشد اندک بار هم متوقف خواهد شد.

این رشد به علت کاهش بار در جاده‌ها بوده یا این که باسازوکارهای بازاریابی افزایش

موقع مطالبات نیست. به علت این که گردش مالی مناسبی نداریم، دریافت تسهیلات بانکی هم به روی ما بسته شده است. به دنبال منابع مالی هستیم که یا به صورت اوراق مشارکت، اوراق بهادار و یا حتی حواله‌های آهن باشد و در این خصوص با مدیران شرکت راه‌آهن مذاکراتی انجام دادیم. ممکن است هزینه تسهیلات بالا باشد و شرکت نتواند از نظر بالانس مالی وضع خوبی برای پرداخت داشته باشد. باید امیدوار باشیم تا پایان سال مالی شاید وضعیت اقتصادی کشور بهبود یابد.

انتظار می‌رفت با آغاز سال جدید، بخش خصوصی از نظر شرایط مالی در موقعیت بهتری به سر برسد. مواردی را که بر شمردیدنششان می‌دهد وضع بد تر هم شده است. علت آن را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

فکر می‌کنم مشکلات شرکت راه‌آهن و بخش خصوصی، ریلی نیست؛ بلکه مسئله کلان و اقتصاد کلی کشور است که همه بخش‌ها، به‌ویژه حمل و نقل را دچار مشکل کرده است. همان‌طور که می‌دانید اساسا حمل و نقل متأثر از دیگر صنایع از جمله تولید، خدمات و ساخت و ساز ادامه حیات میدهد و چون آن صنایع وضعیت نامناسبی

جلسه‌ای با مدیران راه‌آهن داشتیم که مسائل و مشکلاتمان را مطرح کردیم. خوشبختانه اعتماد و هم‌فکری خوبی بین ما و مدیران راه‌آهن وجود دارد و همان‌طور که آن‌ها شرایط و مشکلات ما را درک می‌کنند ما هم شرایط و مشکلات آن‌ها را درک می‌کنیم. اصولا نقدینگی در صنعت حمل و نقل ریلی وجود ندارد و کمک‌های مالی دولت یا کاهش یافت و یا قطع شد. متأسفانه صاحبان بار، هزینه‌های حمل و نقل خود را به موقع و درست پرداخت نمی‌کنند. با صنعت فولاد سال‌ها است که این مشکل را داریم زیرا بیشترین باری که در شبکه ریلی حمل می‌شود مربوط به صنایع فولاد است که مرحله به مرحله و به مرور روی هم انباشته شده و مسائل و مشکلات کنونی را موجب شده است. اگر شرایط سخت است این سختی باید برای همه یکسان باشد. یعنی هم دارنده واگن و هم دارنده لکوموتیو باید این سختی را یکسان تحمل کنند. در حالی که فکر می‌کنم پنج شرکت مالک لکوموتیو، شرایط بدتری نسبت به مالکان واگن دارند و با توجه به تاخیر ۹ ماهه مطالبات معوقه، اداره لکوموتیوها، تعمیرات و پرداخت بدهی‌ها بسیار دشوار شده است.

حجم مطالبات لکوموتیو داران چقدر است؟ و برای دریافت آن چه اقداماتی صورت گرفته است؟

در گزارشی که به قائم مقام راه‌آهن ارائه کردیم، مطالبات پنج شرکت لکوموتیو با کسر همه هزینه‌های بالای صد میلیارد تومان است. از این مبلغ، شرکت البرز نیرو بیش از ۳۴ میلیارد تومان طلب دارد که حدود یک سوم مجموع آن است. ۳۷ لکوموتیو از مجموع ۱۰۵ لکوموتیو بخش خصوصی در اختیار ما است و چون مالکان لکوموتیو پول نداشتند که لکوموتیوهایشان را تعمیر کنند ۲۴ دستگاه از این تعداد از کار افتاده‌اند. برای حل مشکل تعمیرات و نگهداری هیچ راهی جز دریافت به



در کل بهره‌وری لکوموتیو نسبت به واگن باری مناسب است و مشکل چندان ندارد. مشکل اصلی واگن‌های باری تخلیه و بارگیری است، اما لکوموتیو وقتی بارش را به مقصد می‌رساند برای کار دیگر فراخوانده می‌شود. وقتی لکوموتیو روی گراف راه‌آهن چهار یا پنج ساعت بی‌کار باشد همه پیگیری می‌کنند که چرا بی‌کار مانده است اما چنین فرهنگی در خصوص واگن وجود ندارد البته تعداد لکوموتیو نیز به مراتب کمتر از واگن باری است.

کارهایمان پراکنده شده است. وقتی کارخانه سیستان در ۴۰ کیلومتری اصفهان ساخته شود، پراکندگی کارها کاهش می‌یابد. متأسفانه بدهی‌های سنگینی به پیمانکاران و تعمیرکاران لکوموتیو و فروشندگان قطعات لکوموتیو داریم. در حال حاضر ده میلیارد تومان بدهکار هستیم.

مالکان واگن در خصوص سرعت سیر قطارهای‌شان گله‌مند هستند و آن‌طور که از آمارها برمی‌آید، میانگین سرعت سیر در

همچنین منابع مالی خارج از کشور آن گونه که باید آزاد نشد و استفاده از تسهیلات خارجی آن گونه که پیش‌بینی می‌شد انجام نگرفت.

با توجه به این که تعمیر و نگهداری لکوموتیوها بسیار مهم و حساس است، شرایط این فرآیند چگونه است و البرز نیرو در این مورد دارای چه امکانات و استعدادهایی است
شرکت البرز نیرو کادر متخصص تعمیر و نگهداری دارد. دپوی

هستیم برای کارخانجات سرمایه گذاری انجام دهیم چون تا تکمیل پروژه، مکانی برای نگهداری ناوگانمان نداریم. مطالعات ساخت این کارخانه در سال ۱۳۹۳ که شرایط اقتصادی مناسب بود صورت گرفت و ساخت آن در سال ۱۳۹۴ آغاز شد. اما متأسفانه شرایط مالی به هم ریخت و با این که پیش‌بینی کرده بودیم که از طریق منابع بانکی مبلغ مورد نیاز را تامین کنیم ممکن نشد. پروژه مهمتر ما که تجهیز ناوگان جدید است در هیات مدیره البرز نیرو مورد بررسی قرار گرفت و به این نتیجه رسیدیم که دو تا چهار دستگاه را تامین کنیم و در مورد قرارداد اصلی که بین ۲۵ تا ۵۰ دستگاه است و نیاز به تسهیلات مالی بلند مدت دارد. باید با بررسی شرایط بانک‌های داخلی و خارجی تصمیم نهایی را گرفت.

راه‌آهن قرار بود خیلی به سرمایه‌گذاری‌های جدید کمک کند و چندین ایده برای حمایت وجود داشت و حتی قرار بود پول بلاعوض داده شود یا از محل صرفه جویی سوخت تسهیلاتی در اختیار قرار گیرد اما با شرایط فعلی تمام کمک‌های دولتی معلق شده است. اگر این شرایط باشد، هیچ کس نمی‌تواند قدم جدی بردارد. در هر صورت باید امیدوار باشیم.



فکر می‌کنید مسئولان دولتی بدون مطالعه و برنامه‌ریزی بخش خصوصی را به کمک‌های دولت امیدوار کردند؟

شاید رکود اقتصادی را به این میزان پیش‌بینی نمی‌کردند؛ در سال ۱۳۹۳ گردش مالی بسیار خوب بود و حمل و نقل ریلی شرایط خیلی مطلوبی داشت و مطالبات مان را طی دو تا سه ماه دریافت می‌کردیم. اگر نقدینگی وجود می‌داشت، دو تا سه برابر آن را می‌توانستیم از سیستم بانکی تسهیلات بگیریم و پول وارد این صنعت کنیم.

رکود فعلی اقتصاد کشور ناشی از کنترل تورم و سیاست‌های آن بود.

تعمیرات راه‌آهن اصفهان در اجاره است و تمام لکوموتیوهایی که وارد اصفهان می‌شوند را پوشش می‌دهیم. اما مجموعه امکانات راه‌آهن خیلی محدود و قدیمی است. همچنین دپوی شرکت راه‌آهن در کاشان در اختیار ما قرار دارد و برخی از عملیات تعمیرات و نگهداری از طریق پیمانکاری و مدیریت کنترل کیفیت در برخی نقاط از جمله واگن پارس، کارخانجات بازسازی در کرج و کارخانجات لکوموتیو راه‌آهن انجام می‌گیرد. چون در مرکز اصفهان کارخانه نداریم لذا

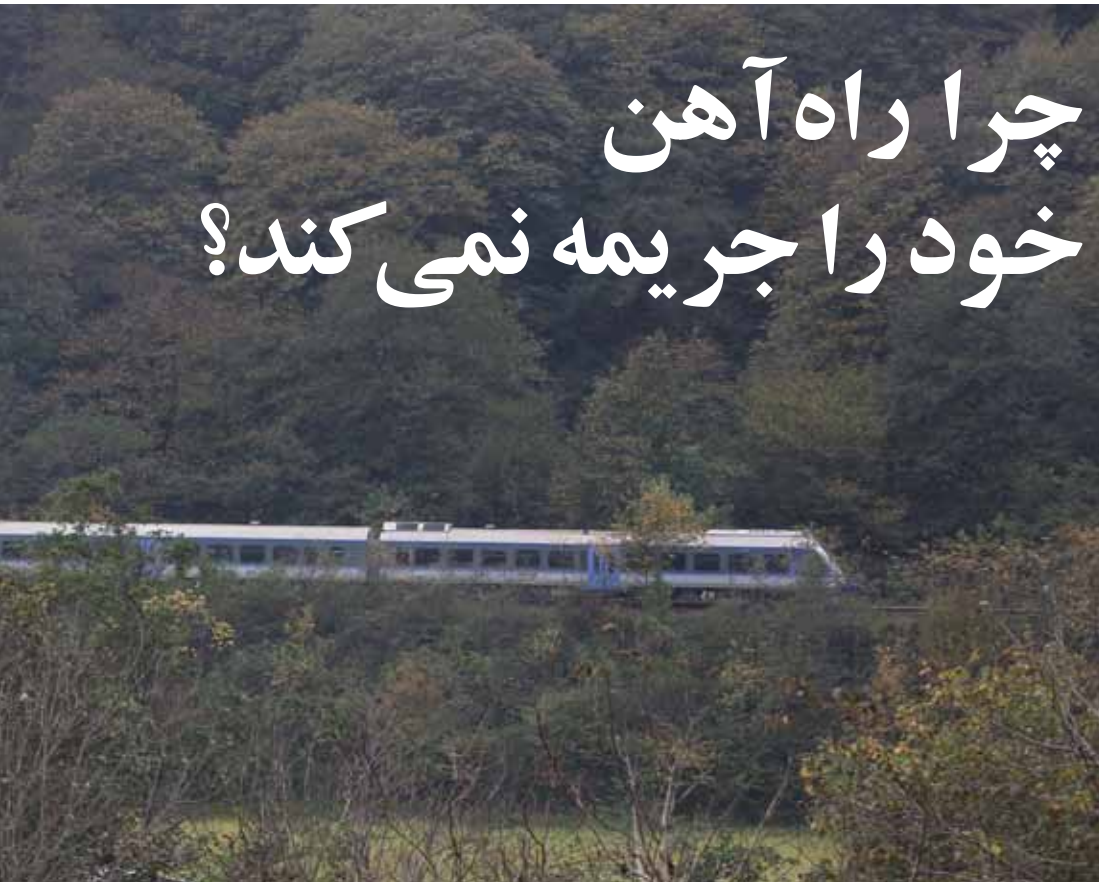
ساعت کمتر از ۳۰ کیلومتر است. این موضوع را چگونه ارزیابی می‌کنید؟
لکوموتیو مدام بین قطارهای مختلف جابه‌جا می‌شود و مشکلی در خصوص میانگین سیر ساعتی ندارد. سیر لکوموتیوهای باری روزانه حدود ۴۵۰ کیلومتر است که نسبت به واگن‌های باری عدد بسیار بالاتری است. همچنین لکوموتیو مسافری بیش از ۸۰۰ کیلومتر در روز می‌پیماید. لکوموتیوها نسبت به واگن‌ها بهتر مدیریت می‌شوند و

صحبت آخر...

از شما و نشریه ندای حمل و نقل ریلی تشکر می‌کنم. ما مجبور هستیم به آینده امیدوار باشیم تا شرایط تغییر کند چون حمل و نقل ریلی توان و استعداد بالایی برای جهش در جهت افزایش سهم اش در بازار دارد. اما این مهم با کمک دولت و راه‌آهن محقق می‌شود. البته هم فکری نسبت به گذشته افزایش یافته و امیدوارم دفعه بعد که با هم مصاحبه می‌کنیم شاخص‌ها بهبود داشته باشد.



چرا راه آهن خود را جریمه نمی کند؟



کارشناسان و فعالان ریلی در شبکه‌های اجتماعی موضوعات تخصصی و جالبی را مطرح می‌کنند. از جمله شبکه‌های «لینکداین» و «تاتاق» فکر حمل و نقل ایران به این گونه مباحث می‌پردازند. در این بین دو موضوع بسیار جالب توجه بود که تصمیم گرفتیم در این شماره آن‌ها را مطرح کنیم. مورد اول در خصوص اجاره روزانه لکوموتیو بود که به عقیده کارشناسان شیوه آن غیر عادلانه است. موضوع دوم در خصوص تفاوت‌های ریل ملی و غیر ملی است که به نظر یکی از فعالان ریلی کشور؛ کلمه «ملی» فراتر از آن است که در این گونه مواقع آن را به کاربریم. در ادامه این دو بحث کارشناسی را می‌خوانید. به تازگی اعلام شده که هزینه اجاره روزانه لکوموتیو به صورت ثابت و نه بخشی از فروش بلیت از شرکت‌های مالک واگن دریافت می‌شود. این موضوع ابهاماتی در نحوه محاسبه به وجود آورده است که از آنجمله می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

آماده سازی لکوموتیو شش ساعت طول می‌کشد و اجاره هر ساعت ۸۰ هزار تومان است که به نظر می‌رسد هر چقدر این مدت بیشتر باشد مالکان واگن باید پول بیشتری پرداخت کنند. در صورتی که زمان دسترسی به لکوموتیوها باید مورد محاسبه قرار گیرد که با ارتقا تکنولوژی و بهبود روش‌های تعمیراتی توسط راه‌آهن این آماده سازی را می‌توان افزایش داد و از تحمیل این گونه هزینه‌ها به مالکان واگن‌ها کاست. آیا این موضوع را نمی‌توان تناقض در محاسبات دانست؟ تابان رضایی: یکی از مهم‌ترین مشکلات، نه تنها در راه‌آهن بلکه در همه بخش‌ها عدم شفافیت و تهیه هزینه فهرست بهای دقیق جهت نگهداری و تعمیرات است. ارتقا تکنولوژی لکوموتیوها به دلیل نیاز به نگهداری و تعمیرات، باز هم چاره اساسی کار به نظر نمی‌رسد. ایجاد زیرساخت‌ها و سیستم‌های اطلاعاتی پویا و دقیق جهت استخراج قطعات مصرفی، نیروی کار متخصص، هزینه

مصرف شده و بسیاری از موارد دیگر و در نهایت استخراج فهرست بهایی دقیق و شفاف چاره کار است. البته بررسی و تحلیل خرابی‌های لکوموتیو، راهکار اساسی جهت جلوگیری از تفاوت‌های محاسبه در هزینه‌ها است. مجید بابایی: اصلاح ساختار حمل و نقل ریلی در سال ۱۳۸۴ با تصویب قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، شرایطی را به وجود می‌آورد که دولت مالکیت زیربنا و نگهداری از آن را بر عهده داشته باشد و بخش خصوصی نیز تامین و نگهداری و توسعه ناوگان را در اختیار بگیرد. در این شکل جدید، دولت به عنوان نهاد حاکمیتی ضمن مدیریت زیربناها، نقش سیاست‌گذار و نظارت را نیز بر عهده می‌گیرد. موضوع هزینه‌های نگهداری و تعمیرات لکوموتیوها بخشی از حوزه ناوگان است که طبیعتاً جزو وظائف بخش خصوصی است. راه حل مورد نظر در این خصوص واگذاری کامل تمامی لکوموتیوهای شرکت راه‌آهن به

بخش خصوصی است. تا زمانی که این اتفاق نیفتد اختلاف نظر در خصوص صحت هزینه‌های اعلامی نگهداری لکوموتیوها از سوی راه‌آهن وجود خواهد داشت. کریم شادی: در نحوه محاسبه تناقضی وجود دارد و آن این است که هرچه زمان آماده سازی لکوموتیو بیشتر باشد شرکت‌های مالک واگن باید هزینه بیشتری بپردازند در حالی که این شرکت‌ها هیچ نقشی در طراحی آن‌ها و البته در کاهش زمان آماده‌سازی که به افزایش قابلیت دسترسی می‌انجامد ندارند. در واقع هزینه مربوط به آماده‌سازی لکوموتیوها باید به عهده شرکت راه‌آهن باشد نه مالکان واگن بخش خصوصی. البته این یکی از موارد متعددی است که هزینه‌های راه‌آهن بر دوش شرکت‌های مالک گذاشته شده است.

امید رمضان‌پور: اگر مواد قانون دسترسی (آزاد) به شبکه ریلی را بخوانید، متوجه خواهید شد که راه‌آهن به‌عنوان حاکمیت موظف به جبران خسارت و ایجاد عدالت در روابط خود و شرکت‌های بخش خصوصی است. ولی اگر با دقت بیشتر قانون را بخوانید متوجه می‌شوید که راه‌آهن چون خودش یک سمت دعوا است نباید یک‌طرفه تصمیم بگیرد یا قضاوت کند یا آیین نامه تنظیم کند و حتی رای‌های غیر قابل اعتراض دهد! (به آیین نامه اجرایی کمیسیون سوانح ریلی تصویب هیات وزیران مراجعه کنید) البته در تاریخ ۲۷ مرداد ۱۳۹۵ ماده پنج این آیین نامه با پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی و با تصویب دولت کمی تغییر کرد تا کمی از مضحک بودن نوع کارشناسی آن بکاهد.

همان‌طور که مطلع هستید حتی در سوانح بزرگ هم خود راه‌آهن تصمیم می‌گرفت که چه شخص و یا چه شرکتی را مقصر بداند. آن وقت زیاد بیراه نیست که نخواهد خسارت جزئی



د - تولید قطعات مصرفی خط تولید به علت تیراژ پایین در داخل توجیه اقتصادی نخواهد داشت. پس اثری از تولید کننده ایرانی در بخش تعمیرات و نگهداری هم مشاهده نمی شود.

همه هم و غم ذوب آهن و دولت این خواهد بود که هر چه سریعتر ریل از کارخانه بیرون بیاید؛ پس جایگاه نو آوری کجاست؟ خودمان را گول نزینیم، این محصولی که بیرون می آید، نو آورانه هست اما ما هیچ سهمی از این نو آوری نداریم. همه این نو آوری ها قبلا در بخش سفارشات خارجی ذوب آهن انجام شده است. از جمله رتق و فتق امور مربوط به واردات ماشین آلات و تامین بودجه و البته مستشاری فنی کارشناسان آلمانی. به همین دلیل است اگر امسال ریل در داخل کشور تولید شود به معنای رفع هیچ مشکل نخواهد بود.

با توضیحات بالا می بینید که ارزش افزوده ایرانی در این محصول نزدیک به صفر است. حالا چطور انتظار دارید که این محصول بتواند در بازار بین المللی رقابت کند؟ ما چه مزیت نسبی داریم نسبت به تولید ریل در کشور مبدأ؟ آیا این محصول (که با انرژی سوپسیدی تولید می شود) خواهد توانست با ریل هندی (که در بازار بین المللی جولان می دهد) رقابت کند؟

در مورد مواد اولیه هم، دوره مزیت بخشی مواد خام و صنایع مادر دهه ها است که سپری شده است و آن چه امروز مایه مزیت اقتصادی تلقی می شود، اطلاعات روزآمد است. در کجای این داستان اثری از اطلاعات روزآمد و دانش و خرد حاصل از آن مشاهده می کنید؟ کلمه «ملی» فراتر از آن است که در این گونه مواقع آن رابه کار ببریم. تابان رضایی: ضعف اساسی در قراردادهای خرید تجهیزات همراه با انتقال آموزش کامل و انتقال تکنولوژی باشد به هدف نزدیک می شویم. یادم هست خیلی اتفاقی به یکی از نیروگاه ها رفته بودم. هنوز بعد از چندین سال حتی کمترین اطلاعات در خصوص نگهداری توسط روس ها به ما داده نشده بود.

طرح های خودکفایی و حمایتگرانه شروع شده است. روش جایگزین برای واردات روسی. روشی که بی کیفیتی و گرانی را به دنبال دارد.

سعید قصابیان: در دنیای تجارت و کسب کار امروز واژه تولید ملی مورد توجه نیست و تبادل با بیرون و حضور در زنجیره تولید بین المللی جای آن را گرفته است. بنده نمی فهمم دادن عنوان ملی به محصولی مانند ریل چه خاصیتی دارد؟ البته این قضیه با مقوله «برند» سازی هیچ نسبتی ندارد. اما در خصوص تولید ریل در داخل کشور، گرچه تولید آن از نگاه فناوری تفاوت های چشمگیری با تولید سایر محصولات فولادی ساخت کشور دارد اما در مورد ریل ملی داستان به آن شبکی و قشنگی که توصیف شده نیست. بیش از بیست سال است که برای تولید ریل، از راه آهن اصرار و از ذوب آهن انکار می بینیم. بارها تفاهمنامه نوشتند و روبان پاره کردند برای هیچ. حالا هم ذوب آهن به اکراه ماشین آلات تولید ریل را به یک شرکت آلمانی سفارش داد و ماشین آلات وارد و نصب شده اند. چند مورد است که باید به آن ها اشاره کنم.

الف - در مورد ماشین آلات، کشور ما کاملا وارد کننده است و اثری از تولید کننده ایرانی در این بخش مشاهده نمی شود.

ب - در این وضعیت، طراحی خط تولید هم توسط همان ها انجام شده است؛ قطعا نصب ماشین آلات هم توسط کارشناسان همان فروشنده انجام می شود؛ خلق دانش فنی تولید ریل، سالها است که در دنیا انجام شده است و به همه ریل سازان جهان فروخته شده است پس اثری از مهندسی ایرانی هم نیست.

ج - خط تولید تقریبا اتوماتیک است و لذا از این نمد کلاهی برای اشتغال کارگران ایرانی تهیه نخواهد شد. ذوب آهن در این شرایط اقتصادی با جابه جایی چند کارگر و تکنیسین، اپراتوری خط تولید را انجام خواهد داد و نیازی به جذب نیروی جدید نخواهد داشت.



دبستان ملی (در مقابل دبستان دولتی)، کفش ملی، خودرو ملی، لکوموتیو ملی، شبکه اطلاعات ملی را تجربه کردیم. حال چه برداشتی از ریل ملی دارید؟! آیا تولید ریل ملی در اقتصاد جهانی موجب بروز مزیت نسبی می شود؟ کیفیت محصول و عمر اقتصادی مفید آن «به ویژه برای مصرف کننده داخلی» در چه سطحی است؟

مهدی رستگاری: در دهه اخیر سرمایه گذاری های سنگینی روی صنایع مادر کشور انجام گرفته است. اما باید در نظر داشت که دوره، مزیت بخشی مواد خام و صنایع مادر دهه ها است که سپری شده است. امروز حتی فناوری نیز (به عنوان یک عامل قابل اکتساب) به خودی خود مایه مزیت نیست. آن چه امروز مایه مزیت اقتصادی تلقی می شود، اطلاعات روزآمد (و دانش و خرد حاصل از آن) است.

منصور محمودی: مشکل ما از

بعضی شرکتها را برای موارد جزئی تر جبران کند. در واقع راه آهن به عنوان حاکمیت باید نقش عادلانه تری داشته باشد نه این که خودش از تقصیرات ریلی فرار کند. البته موضوع مطرح شده بسیار پیچیده تر از یک خسارت پولی است و من به کلیات اشاره کردم. رسول ایزادی: چون این شش ساعت حداکثر زمان آمادگی لکوموتیوها است اگر به روزترین لکوموتیو را هم در اختیار داشته باشیم باز هم همین مدت صرف زمان مانور، انتقال به دیوهای تعمیراتی، سوخت گیری، سرویس کاری در مبدأ و مقصد می شود.

فرق بین ریل ملی و ریل غیر ملی چیست؟

سعید قصابیان: در خبرها بود که استاندار اصفهان گفتند تولید ریل ملی در ذوب آهن به مرحله نهایی رسیده و رییس جمهور بزودی از ریل ملی رونمایی خواهد کرد. قبلا بانک ملی،



رجا قصد دارد بخشی از نیاز به واگن را از خارج تامین کند

افزایش قیمت بلیت در برنامه شرکت رجا نیست؛ بهای اجاره یک دستگاه لکوموتیو روزانه ۷۲ میلیون ریال است، با این حال با توجه به گرانی واگن های مسافری و لکوموتیو درصددیم با کاهش هزینه ها، شرکت را اداره کنیم. شرکت رجا کوچک نمی شود بلکه با اصلاح ساختارها و تبدیل آن به یک شرکت هلدینگ کمپانی، شاید نیروی انسانی آن به ۲.۵ برابر افزایش یابد تا بتواند طبق استانداردهای جهانی خدمات مناسبی را در مسیرهای مختلف به هموطنان ارائه دهد.

وی با بیان این که در زمان واگذاری شرکت رجا به بخش خصوصی برخی از امور آن انجام نشده است، گفت: هفته گذشته دولت در این خصوص تصمیم گیری کرد و ما منتظر ابلاغیه دولت در این زمینه هستیم تا بتوانیم با رفع برخی از محدودیت های موجود، ساختارهای مالی شرکت رجا را اصلاح کنیم. همچنین تامین واگن های جدید همراه با بازسازی برخی از واگن ها و توسعه کمی و کیفی ناوگان به منظور بهبود خدمات از برنامه های مهم شرکت رجا است تا با همراهی سازمان تامین اجتماعی و وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی همچنان رجا به عنوان یک شرکت برتر ریلی در کشور باقی بماند.

رجبی، کمبود نقدینگی، تسهیلات بالای ۲۸ درصدی و نیز چهار تا پنج درصد جرمه دیرکرد تسهیلات را یکی از مشکلات مهم شرکت های داخلی اعلام کرد و گفت: به همین منظور شرکت رجا درصدد است با جذب سرمایه گذاران و سرمایه گذاری به روش های مختلف از جمله بی.اوتی، نسبت به بازسازی ناوگان خود اقدام کند و سرمایه گذاران در مدت شش و یا هفت سال، شاهد بازگشت سرمایه های خود باشند.

شرکت حمل و نقل ریل رجا یکی از شرکت های تحت پوشش راه آهن جمهوری اسلامی ایران بود که در واگذاری شرکت های دولتی با مصوبه هیات دولت در سال ۱۳۸۸ برای رد دیون به سازمان تامین اجتماعی واگذار شد.

در اوج سفر نزدیک به ۸۳۰ واگن مسافری رجا در سطح کشور در مسیرهای مختلف سیر می کنند و اکنون سهم رجا از بازار حمل و نقل ریلی حدود ۵۰ درصد است. با این حال همسو با کاهش عمر ناوگان ریلی، در صورتی که ۳۰۰ دستگاه واگن این شرکت از رده خارج شوند تعداد واگن های رجا به ۵۳۰ دستگاه کاهش می یابد و برای جبران آن به دنبال خرید واگن های دست دوم هستیم، ضمن این که به واردات لکوموتیو و واگن های باری نیز توجه داریم.

رجبی بر ضرورت اصلاح ساختارهای شرکت رجا تاکید کرد و گفت: شرکت رجا یک بنگاه اقتصادی است و برای سود دهی باید اصلاح ساختارهای آن در دستور کار قرار گیرد؛ هیات مدیره جدید این شرکت در تلاش است با حذف برخی از هزینه های غیر ضروری، به این اهداف دست پیدا کند. وی به برنامه شرکت رجا برای افزایش قیمت بلیت اشاره کرد و افزود:

از این پس واگن های مورد نیاز ناوگان ریلی کشور از جمله رجا با تشکیل کنسرسیومی مرکب از شرکت های ایرانی و با استفاده از ظرفیت های تولیدکنندگان داخلی تامین شود.

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا گفت: فرآیند امضای قرارداد و تولید این واگن ها در داخل کشور حداقل به سه سال زمان نیاز دارد، لذا این شرکت درصدد است بخشی از نیازهای خود را با خرید واگن های دست دوم تامین کند؛ هر چند که فروشندگان واگن های دست دوم در دنیا بسیار محدود است و برای خرید نیز باید شرایط اقلیمی کشور مورد توجه جدی قرار گیرد. انتخاب واگن های دست دوم مناسب، کار بسیار سختی است چون بیشتر کشورهای جهان از جمله آلمان با بازسازی واگن های مسافری خود به مدت ۱۰ تا ۱۵ سال دیگر از این واگن ها استفاده می کنند؛ این مساله سبب شده واگن های دست دوم مناسب در بازار بسیار کم باشد.

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا میانگین عمر ناوگان ریلی این شرکت را حدود ۴۰ سال می داند و می گوید که با توجه به ضرورت نوسازی ناوگان ریلی این شرکت، خرید ۲۵۰ دستگاه واگن مسافری را در دستور کار خود قرار داده است.

محمد رجبی با بیان این که در مجموع شرکت های حمل و نقل ریلی به ۲ هزار دستگاه واگن نیاز دارند و سازندگان داخلی به دلایلی نمی توانند پاسخگوی این نیاز باشند، گفت: به همین دلیل درصدد هستیم بخشی از نیازهای خود را از داخل و بخشی را نیز از خارج تامین کنیم. این شرکت در تلاش است با خرید واگن های جدید، میانگین عمر واگن های خود را به حدود ۲۰ سال کاهش دهد. شرکت رجا در مناقصه عمومی که در سطح بین المللی برگزار کرد چند شرکت اروپایی برای تامین ناوگان ریلی ما اعلام آمادگی کرده اند و امیدواریم با تکنولوژی و استانداردهای قابل قبول بین المللی،



در اجلاس قبلی «کو» نیز در مورد این موضوع، بحث و گفت‌وگو قرار گرفت و به این منظور قطاری تحت عنوان استانبول-آلماتی تعریف شد. در مرز رازی مجبور به تعویض واگن‌های تحت استاندارد حوزه CIS با واگن‌های تحت استاندارد اروپا هستیم یا باید از طریق کامیون و حمل‌ونقل جاده‌ای ادامه مسیر طی شود. در جمع بندی نهایی تمام کشورهای حاضر در جلسه به توسعه حمل‌ونقل بین‌المللی فی‌مابین تاکید دارند و معتقدند باید بین راه‌آهن‌های ترکیه و ازبکستان، ترکیه، ایران و ترکمنستان تفاهم‌نامه‌ای به امضا برسد. همچنین در یک ماه آینده متن جدید تفاهم‌نامه توسط راه‌آهن ایران و ترکیه تنظیم شود و در اختیار اعضا قرار گیرد.



در اروپا زندگی ریل پایه به جای شهرسازی ریل پایه حکمفرما است

سمینار مشترک ایران و اتحادیه اروپا در مورد سیاست‌گذاری در شرکت راه‌آهن برگزار شد. این سمینار فرصت مناسبی برای بررسی دانش راه‌آهن در اروپا بود، کارکردهایی نظیر ایمنی، زیرساخت، حمل‌ونقل چند وجهی و کریدورها که موجب شد بخشی هر چند کوچک از تجربه فعالان صنعت ریلی در اروپا به ایران منتقل شود. حال چقدر از این تجارب مورد استفاده مدیران راه‌آهن قرار بگیرد، بحث دیگری است.

همچنین برخی از مدیران راه‌آهن با ارایه اطلاعات ناقص و حتی غیر کارشناسی، مهمانان اروپایی را گیج و وادار به سوال می‌کردند. به عنوان مثال یکی از مهمانان اروپایی از مدیرکل دفتر مهندسی و نظارت بر تاسیسات زیربنایی راه‌آهن پرسید چرا در برنامه‌هایتان به اینچه برون اشاره‌ای نکرده‌اید و آیا برنامه‌ای برای تسهیل این مسیر به بندرعباس دارید که علی‌قارداشی بدون اشاره به طول خطوط مورد برنامه‌ریزی گفت: قصد داریم خطوط و تونل‌های این مسیر را تعریض کنیم تا واگن‌های عریض بتوانند از این مسیر عبور کنند! این صحبت غیر کارشناسی و غیر فنی در حالی است که احداث یک خط جدید

برگزاری اجلاس پنج‌جانبه راه‌آهن کشورهای آسیای میانه در تهران

خبر داد و گفت که شرایط اقتصادی جهان، کاهش قیمت نفت و اکثر مواد خام در دو سال اخیر موجب رکود در حمل بار شده است. این جلسه برای بررسی مشکلات منطقه و چگونگی حفظ جایگاه فعلی باوجود رکود بار بین‌المللی در جهان و ارایه راهکار منطقه‌ای به منظور افزایش حجم جابه‌جایی بار بین کشورهای برگزار شد. وی با اشاره به درخواست‌های مداوم کشورهای آسیای میانه به‌منظور برگزاری جلسه‌ای با ترکیه یادآور شد: باید تفاوت مقررات ریلی ترکیه و اروپا با کشورهای آسیای میانه در زمینه تعیین نرخ تعرفه‌ها برای بار محوری و واگن‌های آسیب‌دیده مورد توجه قرار گیرد. حسین عاشوری با بیان این که کریدور ریلی سرخس-بندرعباس فعال‌ترین کریدور ریلی ایران است تصریح کرد: امروزه بیشترین تلاش ما اتصال کریدور سرخس به رازی است.

این مقررات استفاده می‌کند و خط آهن ایران می‌تواند به عنوان پل ارتباطی بین کشورهای آسیای میانه، ترکیه و اروپا نقش اساسی ایفا کند.

سالانه حجم قابل توجهی از بار بین کشورهای آسیای میانه و CIS و ترکیه جابه‌جا می‌شود که اغلب آن از طریق جاده و دریا حمل می‌شود که سهم راه‌آهن در این بخش بسیار کم است و آن هم به این دلیل است که مقرراتی که کشور ترکیه از آن تبعیت می‌کند با مقررات CIS متفاوت است.

ایران گلوگاه انتقال بارهای ریلی حوزه CIS به ترکیه و اروپا خواهد شد

معاون بهره‌برداری و سیر و حرکت شرکت راه‌آهن ایران از تهیه تفاهم‌نامه به‌منظور انتقال بار کشورهای حوزه CIS از طریق راه‌آهن ایران به کشور ترکیه

اجلاس پنج‌جانبه راه‌آهن‌های کشورهای آسیای میانه با حضور دست‌اندرکاران صنعت ریلی ایران و نمایندگان کشورهای، قزاقستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ترکیه در راستای توسعه همکاری‌های ریلی بین کشورهای آسیای میانه و اروپا در تهران برگزار شد. توسعه حمل‌ونقل بین‌المللی در منطقه و ایجاد هماهنگی‌های لازم برای عبور واگن‌های کشورهای آسیای میانه از ایران به ترکیه و اروپا از مهم‌ترین محورهای برگزاری این اجلاس در تهران است. نخستین برنامه این نشست دو روزه، رایزنی‌های معاون بهره‌برداری و سیر و حرکت راه‌آهن با نمایندگان کشورهای آسیای میانه و ترکیه بود. ترکیه و کشورهای اروپایی مقررات حمل‌ونقل ریلی خاص خود را دارند و کشورهای آسیای میانه نیز از مقرراتی دیگر استفاده می‌کنند؛ ایران از هر دوی



راه‌آهن می‌داند و معتقد است این بخش می‌تواند تعداد مسافران و نفوذ قطار را در حمل‌ونقل افزایش دهد. در حال حاضر برنامه‌ریزی برای کشیدن ریل ۷۵۰ کیلومتر از قطارهای حومه‌ای صورت گرفته و در آینده نزدیک می‌توان انتظار داشت بخشی از این قطارها کار خود را آغاز کنند و در این حوزه به مسافران خدمت‌رسانی شود.

قدم‌های نخست «اوراسیای ریلی» در تهران برداشته شد

دیگر سخنران سمینار مشترک ایران و اتحادیه اروپا شان پروت، رئیس واحد منطقه‌ای ریلی اروپای واحد بود. وی معتقد است این اجلاس سکوی پرتاب همکاری‌های چندجانبه اتحادیه اروپای واحد در حوزه ریلی با ایران است و این اجلاس را نخستین گام‌های اتصال راه آهن شرق آسیا به غرب اروپا در تهران قلمداد کرد.

اتحادیه اروپا تلاش دارد که علاوه بر انتقال فناوری ریلی به ایران، از تجربیات این کشور در این زمینه استفاده کند. ما به نمایندگی از کمیسیون اروپا با حضور تعدادی از متخصصان ریلی برای تبادل تجربه به ایران آمده‌ایم و ایران شریک ما در موضوعات فنی ریلی است. این جلسات فرصتی است برای این که کارکردهای راه‌آهن در اروپا برای متخصصان ریلی ایرانی بررسی شود.

در حال حاضر خانوارهای اروپایی ۱۳ درصد درآمد خود را صرف حمل و نقل می‌کنند و این دومین هزینه در سبد اقتصادی خانوارهای اروپایی است. در اروپا مردم کمتر از خودروهایی شخصی استفاده می‌کنند.

رئیس واحد منطقه ریلی اروپای واحد با اشاره به استقبال مردم از افزایش ساخت و ساز راه‌آهن و ایجاد ارتباط‌های ریلی در اروپا گفت: سیاست ما توجه به جوانب اجتماعی حمل و نقل است. جمعیت اروپا در حال پیر شدن است و باید سامانه‌های حمل و نقل عمومی سریع داشته باشیم. ۹۶ درصد حمل و نقل اروپا به نفت وابسته است بنابراین نفت تأثیر به‌سزایی در حمل و نقل دارد اما باید به فکر سوخت جانشین باشیم.



به گونه‌ای مورد توجه قرار گرفته که می‌توان ادعا کرد در این کشورها زندگی ریل پایه به جای شهرسازی ریل پایه حکمفرما است. سیستم شهرسازی ریل پایه حدود دو سال است که از سوی وزیر راه و شهرسازی مطرح شده و اجرای آن در حال پیگیری است.

نمی‌خواهیم گران برویم و آرام

احمد خدایی، قائم مقام مدیر عامل شرکت راه‌آهن در ادامه سمینار مشترک ایران و اتحادیه اروپا با بیان این که سیاست اصلی راه‌آهن در عرصه حمل‌ونقل بار، افزایش سرعت و کاهش هزینه‌ها است، گفت که در این زمینه تلاش شده با کاهش و تثبیت تعرفه‌های باری نظر صاحبان بار جلب شود. در حوزه مسافری نیز با برنامه‌ریزی‌هایی که برای افزایش کیفیت خدمات‌دهی صورت گرفته تلاش می‌شود نقش راه‌آهن در این حوزه ارتقا پیدا کند.

خدایی گسترش نفوذ قطارهای حومه‌ای را یکی دیگر از اولویت‌های

کشور به این موضوع توجه شود. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اهمیت یکپارچه سازی حمل‌ونقل گفت: در حال حاضر سیستم حمل‌ونقل در کشور یکپارچه نیست و سیستم درون‌شهری و برون‌شهری با یکدیگر هماهنگ نیستند. این در حالی است که در کشورهای دیگر شاهد هماهنگی وزارت‌راه یا سازمان حمل‌ونقل به عنوان متولی حمل‌ونقل برون شهری با شهرداری به عنوان مسئول حمل‌ونقل درون‌شهری هستیم. وی به اقدامات ضد یکپارچه‌سازی در سیستم حمل‌ونقل کشور اشاره کرد و گفت که یکی از اقداماتی که در این راستا صورت گرفته است، انتقال ترمینال اتوبوسرانی شرق شهر تهران به خارج شهر است. ضمن اینکه قرار بود ایستگاه راه آهن تهران هم به خارج شهر منتقل شود که این تصمیم با رایزنی‌های بسیار، عملیاتی نشد. شهرسازی ریل پایه یکی از موارد مهم در سیستم حمل‌ونقل است که باید به آن توجه شود و در کشورهای اروپایی، سیستم شهرسازی ریل پایه

بسیار ارزان‌تر از تعریض ریل، تونل و پل قدیمی خواهد بود. همچنین تعریض یک تونل قدیمی در شبکه ریلی خاطره تعریض تونل کندوان در جاده چالوس را زنده خواهد کرد و با توجه به وجود پل ورسک و بسته شدن خط برای سال‌ها و ماه‌ها معلوم نیست این تعریض کردن چگونه ممکن خواهد شد!

مهرداد تقی‌زاده، معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی در سمینار مشترک ایران و اتحادیه اروپا که هم‌زمان با اجلاس پنج‌جانبه راه‌آهن کشورهای آسیای میانه در تهران برگزار می‌شد در مورد سیاست‌گذاری در راه‌آهن با اشاره به تغییرات ایجاد شده در زیرساخت‌های کشور، گفت: طرح جامع حمل‌ونقل کشور که ده سال پیش تدوین شده است، از سوی وزارت راه و شهرسازی در حال بازنگری است. چهار محور کلیدی حمل‌ونقل یعنی طرح جامع حمل‌ونقل، یکپارچگی حمل‌ونقل مسافر، ارتفاع سطح لجستیک در بار و شهرسازی ریل پایه در راس فعالیت‌های وزارت راه و شهرسازی قرار دارد. طرح جامع حمل و نقل ده سال پیش از سوی یک شرکت فرانسوی با همکاری یک شرکت ایرانی طراحی شد، اما با توجه به تغییرات ایجاد شده در زیرساخت‌های حمل‌ونقل و همچنین آمار کلان کشور، از سوی وزارت راه و شهرسازی در حال بازنگری است. با توجه به اینکه در مدل‌سازی طرح جامع حمل‌ونقل، مسافت‌های کوتاه در نظر گرفته نشده است، باید در طرح جامع حمل‌ونقل حومه‌ای ریلی



زیمنس ۵۰ لکوموتیو برقی دیزلی در ایران خواهد ساخت

زیمنس برای ارتقا شبکه راه آهن ایران قرارداد امضا کرد

بیش از ۲۰۰ کشور فعالیت دارد و در حوزه‌های برقی‌سازی، اتوماسیون (کنترل و هدایت خودکار) و هوشمندسازی متمرکز است و از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان فناوری در بحث بهره‌وری انرژی و حفظ منابع به شمار می‌آید. شرکت زیمنس در ساخت توربین‌های بادی دریایی، شماره یک جهان محسوب می‌شود و از فراهم‌کنندگان پیشرو در زمینه توربین‌های گازی و بخاری برای تولید برق در جهان است. این شرکت همچنین از بزرگ‌ترین ارائه‌کنندگان راه‌حل‌های انتقال نیرو در دنیا است و در ارائه راه‌حل‌های زیرساختی، اتوماسیون و نرم‌افزارهای صنعتی، به‌عنوان شرکتی پیشتاز مطرح است. شرکت زیمنس یک تامین‌کننده پیشرو در حوزه تجهیزات تصویری پزشکی مانند توموگرافی رایانه‌ای، ام‌آر‌آی (تصویربرداری تشدید مغناطیسی)، تشخیص آزمایشگاهی و تجهیزات فناوری اطلاعات بالینی است. در سال مالی ۲۰۱۵ که در ۳۰ سپتامبر ۲۰۱۵ پایان یافت، زیمنس درآمدی ۷۵ میلیارد و ۶۰۰ میلیون یورو و سود خالص ۷ میلیارد و ۴۰۰ میلیون یورو کسب کرد. همچنین در پایان سال ۲۰۱۵ میلادی، ۳۴۸ هزار نفر در سراسر جهان، در استخدام زیمنس بوده‌اند.

ژنراتور مرتبط با آن‌ها طی چهار تا پنج سال آینده، تحویل داده خواهد شد. محسن نایب‌زاده، مدیرعامل شرکت زیمنس در ایران، در این باره گفت: «بیش از ۱۵۰ سال است که زیمنس، در ایران فعالیتی بومی دارد. با برنامه‌ریزی کشور برای گسترش شبکه راه‌آهن به ۲۵۰۰۰ کیلومتر تا سال ۲۰۲۵، جمعیت نزدیک به ۸۰ میلیون ایرانی، به شکل فزاینده‌ای از این برنامه بهره‌مند خواهد شد. این فرصت بی‌نظیر، نه تنها شهرهای بیشتری در ایران را به هم متصل می‌کند، بلکه سفر کردن مردم را نیز سرعت می‌بخشد.»

«زیمنس ای جی Siemens AG» (برلین و مونیخ) یک شرکت قدرتمند و جهانی در زمینه فناوری است که بیش از ۱۶۵ سال است به‌عنوان نماد مهندسی برتر، نوآوری، کیفیت، اطمینان و چند ملیتی شناخته می‌شود. این شرکت در

روس‌وورم در این باره اظهار داشت: «زیمنس مفتخر است که از اهداف ایران برای نوسازی زیرساخت‌های راه‌آهن خود، به کمک سیستم‌های راه‌آهن مدرن پشتیبانی می‌کند. ما از همکاری با شرکای خود در گروه مپنا و شرکت راه‌آهن خرسندیم و به دنبال ایفای نقش موثر در توسعه اقتصادی پایدار کشور در بخش حمل‌ونقل ریلی به عنوان یکی از مولفه‌های کلیدی هستیم.»

از سال ۱۹۶۸، زیمنس همواره در توسعه پروژه‌های زیربنایی کشور با ارائه فناوری‌های نوین و ترویج بومی سازی مشارکت داشته است. این شرکت با بهره‌گیری از توانمندی خود در عرصه فناوری، متعهد به حمایت از توسعه اقتصادی ایران در زمینه‌های برقی‌سازی خطوط ریلی، اتوماسیون و هوشمندسازی است. بر اساس موافقت‌نامه قبلی زیمنس و مپنا، بیش از ۲۰ توربین گازی و همچنین

شرکت زیمنس در ادامه مدرن‌سازی شبکه راه‌آهن ایران، با شرکت مپنا قراردادی امضا کرد. این قرارداد شامل تامین قطعات ۵۰ لکوموتیو الکترو دیزل برای شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران است که به این ترتیب، با ورود این لکوموتیوهای مدرن، آخرین استاندارد های زیست‌محیطی در ایران پیاده خواهد شد. براساس این توافق‌نامه، ماشین‌آلات در کارخانه لکوموتیو سازی کرج، چهارمین شهر بزرگ ایران، ساخته می‌شوند که تأکیدی بر تلاش‌های مستمر دو شریک تجاری، برای بومی‌سازی است. این قرارداد همزمان با سفر «رسمیز یگمار گابریل» معاون صدر اعظم آلمان و وزیر اقتصاد این کشور به ایران، به امضا رسید. در این سفر، «زیگفرد روس وورم» عضو ارشد هیات مدیره زیمنس، وزیر اقتصاد آلمان را همراهی می‌کرد.

مدیرعامل راه آهن در دیدار با اعضای کمیسیون عمران مجلس مطرح کرد:

هیچ زمانی همانند امروز برای جهش راه آهن مهیاتر نبود



مدیرعامل شرکت راه آهن معتقد است حمل و نقل ریلی می تواند به جای مصرف ۲۰ میلیارد دلار سوخت در بخش جاده‌ای با هزینه ۳ میلیارد دلار این بار را جابه‌جا کند.

محسن پورسیدآقایی پس از دیدار اعضای کمیسیون عمران مجلس، در جمع خبرنگاران با اشاره به این که راه آهن یک چاه نفت بزرگی است که هر قدر در آن سرمایه گذاری شود به همان اندازه صرفه جویی سوخت انجام می شود گفت: این موضوع سبب می شود که شاهد صرفه جویی ۲۰ میلیارد دلاری سوخت باشیم. طبق برنامه ششم توسعه حجم بار راه آهن باید به سه برابر افزایش یابد. از طرفی برنامه دیگری برای توسعه حمل و نقل حومه‌ای به منظور افزایش چشمگیر جابه‌جایی مسافر در حومه کلان‌شهرها دارد. همچنین خطوط سریع‌السیار با سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت در خطوط تهران-اصفهان در دست‌ساخت است که تکمیل آن سه سال به طول می‌انجامد و تهران-مشهد علاوه بر برقی شدن به ۲۰۰ کیلومتر در ساعت افزایش سرعت پیدا خواهد کرد.

آقایی با اشاره به سایر برنامه‌های شرکت راه آهن گفت: مسیرهای تهران-قم-اراک و تهران-تبریز طبق برنامه دوخطه و سرعت آن به ۲۰۰ تا ۲۵۰ کیلومتر افزایش می‌یابد تا یک شبکه سریع‌السیار در کل کشور ایجاد شود. باید تمام این اتفاقات در برنامه ششم محقق شود. احکام جدیدی از سوی دولت به مجلس پیشنهاد شده است. پیش‌بینی شده موافقت مجلس با این احکام موجب شود راه آهن جایگاه خود را در سطح بین‌المللی کسب کند.

وی با اشاره به تعداد حوادث ریلی معتقد است که در سال، نزدیک به ۴۰ مورد تصادف به دلیل عبور عابر از روی ریل و عدم توجه به مقررات رخ می‌دهد که این ۴۰ مورد با ۱۶ هزار تلفات رانندگی قابل‌مقایسه نیست. وی با اشاره به سهم راه آهن در جابه‌جایی بار و مسافر در کشور اظهار داشت: سهم فعلی حمل بار توسط راه آهن پایین است و در دو سال اخیر این سهم از ۱۰.۵ درصد به ۱۱.۸ درصد رشد داشته است همچنین در بخش حمل و نقل مسافر نیز این سهم نزدیک به ۶ درصد است.

پور سید آقایی گفت: بایستی به راه آهن اختیاراتی داده شود تا طبق ساختار جدید بتواند جهانی فعالیت کند. همچنین اساسنامه شرکت راه آهن به منظور اصلاح، طبق ماده ۸۵ توسط کمیسیون عمران در صحن مجلس ارائه شود تا این کمیسیون با توجه به پیشنهادهای شرکت راه آهن

اهواز- سرپندر و مسیر قزوین، برخی از این خطوط حومه‌ای هستند که در حال تکمیل هستند.

تشکیل شرکت قطارهای حومه ای

وی گفت: دولت لایحه تشکیل شرکت قطارهای حومه‌ای را در برنامه ششم به مجلس ارائه کرده و منتظر تایید مجلس در این باره هستیم و امیدواریم این برنامه به تصویب مجلس برسد. تشکیل شرکت های جدید در اختیار دولت نیست اما با حمایت نمایندگان از بخش ریلی امیدواریم این هدف در سال جاری محقق شود.

وی در این نشست با اعلام اینکه خوشبختانه راه آهن اولویت اول وزیر راه و شهرسازی است، تصریح کرد: هیچ زمانی همانند امروز برای جهش راه آهن مهیاتر نیست و تیم راه آهن و مدیران آن قوی‌ترین تیم را در طی این سال ها داشته است و تمامی

مسئول تغییر اساسنامه شود. وی ضمن ارائه گزارش عملکرد و برنامه های راه آهن طی ۳ سال گذشته برای اعضای کمیسیون عمران مجلس، با اشاره به برنامه توسعه قطارهای حومه‌ای در کشور، عنوان کرد: شاخص کیفیت زندگی در تهران بسیار پایین تر از سطح جهانی است و علت آن آلودگی هوا، ترافیک و ساختار شهرسازی است که آرامش را از ساکنان این شهرها گرفته است در حالی که با توسعه حمل و نقل حومه‌ای آرامش به کلانشهرها برمی‌گردد و مردم نیز انتظار دارند در حومه کلانشهرها در خانه‌هایی بزرگتر و آب و هوایی سالم‌تر زندگی کنند و از طریق قطار حومه به داخل شهر تردد داشته باشند.

وی ادامه داد: امروز راه آهن در صدد توسعه خطوط حومه‌ای است به طوری که خط حومه‌ای تهران-گرمسار (۴ خط)، خط حومه‌ای تهران-کرج (۴ خط) خط حومه‌ای



کشورهای دیگر از فرسودگی زیادی برخوردار است بنابراین ضروری به نظر می رسد تا سرمایه گذاری بیشتری توسط بخش خصوصی برای این صنعت شود.

در برنامه ششم احکامی را برای این حوزه آورده ایم که فکر می کنم جوابگو نیست اما کمیسیون عمران آمادگی دارد تا با کمک وزارت راه و شهرسازی حمایت های لازم را از راه آهن در جهت توسعه پایدار داشته باشد.

همچنین از سوی صدید بدری سخنگوی کمیسیون عمران مطرح شد که بهره گیری از مشاوران مجرب

می تواند راه آهن را به اوج خود برساند.

چهار خواسته رئیس کمیسیون عمران از مدیرعامل راه آهن

رئیس کمیسیون عمران مجلس اعلام کرد: ضروری است راه آهن چهار درخواست کمیسیون مبنی بر ارسال گزارش حوادث و سوانح ریلی در سال ۹۵ به منظور مقایسه با حوادث جاده ای، طرح های مصوب و اولویت دار طرح های مصوب و اولویت دار ریلی از نظر سرمایه گذاری داخلی و خارجی، گزارش میزان موفقیت شرکت راه آهن در خصوصی سازی شرکت های مدنظر

دولتی نخواهد داشت. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به ارزان بودن گازوئیل بنا به سیاست های کشور تأکید کرد: اما در هر صورت دود آن نباید به چشم راه آهن برود. بنابراین تا هر وقت که مجلس و دولت افزایش قیمت گازوئیل را صلاح نمی دانند، حداقل مابه التفاوت قیمت بخشی که راه آهن در سوخت صرفه جویی می کند را بازگردانند، زیرا در این صورت راه آهن به هیچ بودجه ای نیاز نخواهد داشت. «یا گازوئیل به قیمت جهانی برسد تا راه آهن توجیه پذیر شود، یا در صورت عرضه سوخت ۳۵۰ تومانی ضرر

ارکان و پتانسیل آن برای توسعه پایدار آماده هستند.

محسن پورسیدآقایی با اشاره به مشکلات موجود در راه آهن کشور به غیر از مباحث مربوط به بودجه و منابع مالی، اظهار داشت: ساختار راه آهن کشور قدیمی است و مطالعاتی برای پایه گذاری ساختاری مدرن و جدید در دست انجام است. با تعریف مسئولیت لجستیکی برای شرکت راه آهن در ساختار جدید، بار در بنادر از صاحب کالا تحویل گرفته می شود و تا منطقه ای که ریل باشد حمل می شود و سپس با استفاده از هر وسیله دیگری همان بار درب کارخانه یا در محل موردنظر تحویل داده می شود. اما در صورتی که مسئولیت راه آهن دریافت بار در ایستگاهی و تحویل آن در ایستگاه دیگری باشد، هیچ وقت راه آهن رشد نخواهد کرد.

انجام پروژه های متعدد در قالب طرح های قطارهای سریع السیر، حومه های و مسافربری، باری و همچنین توسعه زیرساخت از سوی یک شرکت راه آهن با چند معاون امکان پذیر نخواهد بود.

مدیرعامل شرکت راه آهن با اشاره به درخواست های مطرح شده ذیل ماده ۴۹ گزارش ارایه شده به مجلس گفت: بایستی به راه آهن اختیاراتی داده شود تا طبق ساختار جدید بتواند فعالیتی کند. همچنین اساسنامه شرکت راه آهن به منظور اصلاح، طبق ماده ۸۵ توسط کمیسیون عمران در صحن مجلس ارائه شود تا این کمیسیون با توجه به پیشنهاد های شرکت راه آهن مسئول تغییر اساسنامه شود. هدف از این اصلاحات، ایجاد ساختار نوینی در حمل و نقل ریلی برای رقابت با سایر شقوق حمل و نقل است. درخواست دیگر مربوط به دریافت کمک های از پیش تعیین شده برای برگرداندن رقابت ناعادلانه میان ریل و جاده به نفع راه آهن است. در واقع راه آهن با دریافت مابه التفاوت میزان صرفه جویی سوخت، نیازی به بودجه



و زبردست بین المللی برای تهیه طرح جامع راه آهن حتی اگر یک سال به طول بیانجامد به نفع کشور و حمل و نقل ریلی و از دستور تغییر اساسنامه توسط کمیسیون عمران بهتر خواهد بود.

رجبی از دیگر اعضای کمیسیون عمران نیز ضمن پیشنهاد افزودن ماده ای در برنامه ششم توسعه برای تخصیص اعتبارات جدید به راه آهن افزود: برای کمک به راه آهن باید از سازمان مدیریت و برنامه ریزی سابق و فعلی سؤال شود چرا که ماده ۷۰ عمل نکرده و نمی کنند.

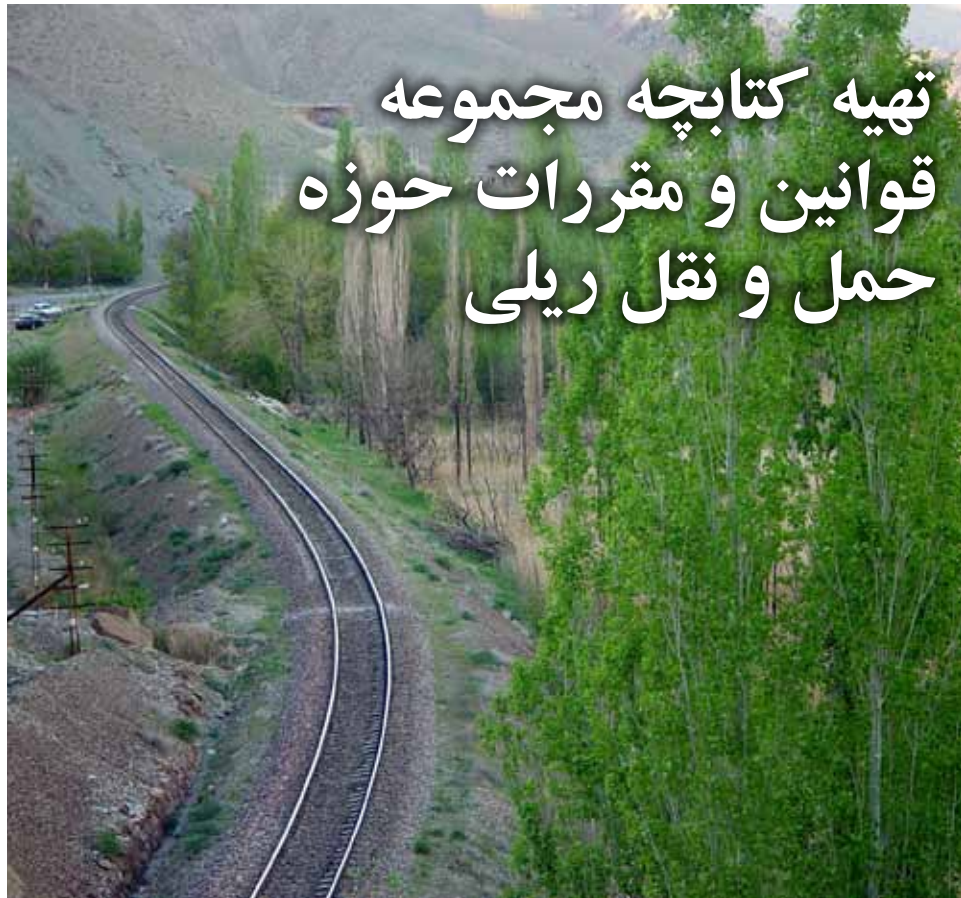
طبق اصل ۴۴ قانون اساسی را به کمیسیون عمران ارایه کند.

رضایی کوچی رئیس کمیسیون عمران در جلسه دیدار اعضای کمیسیون عمران با وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه آهن گفت: سهم جابه جایی مسافر توسط حمل و نقل ریلی در کشور نسبت به دیگر شقوق حمل و نقلی بسیار کم است و این امر موجب ایجاد فاصله زیاد ما با اهداف چشم انداز خواهد شد.

رئیس کمیسیون عمران مجلس با اشاره به عمر بالای ناوگان در این حوزه افزود: ناوگان ریلی ما نسبت به

مابه التفاوت قیمت سوخت نسبت به بازار جهانی به راه آهن پرداخت شود. حمل و نقل ریلی یک هفتم جاده ای سوخت مصرف می کند و در صورت بازگردانده شدن این ۶ درصد به حساب راه آهن، این بخش می تواند مستقل از پروژه ها و بودجه های دولتی به کار بپردازد.

قوانینی برای کمک به راه آهن مصوب شده است که متأسفانه به طور کامل اجرا نمی شود. همچنین در صورت اجرای این درخواست، اصلاح ساختار و اساسنامه و پیش بینی کمک های در نظر گرفته شده،



تهیه کتابچه مجموعه قوانین و مقررات حوزه حمل و نقل ریلی

سرمایه‌گذاران علاقه مند برای حضور در حوزه ریلی، مواد و مقررات را تا جایی که توانسته چاپ کرده است اما جامع و مانع نیست. ما در صدد آن هستیم که مجموعه قوانین و مقررات و مصوبات را تا جایی که برای ما مقدور است جمع‌آوری کنیم. ممکن است برخی از آن‌ها منسوخ شده و کسی جایگزین آن‌ها را معرفی نکرده باشد اما ما قصد داریم قوانین منسوخ شده و جایگزین آن‌ها را در یک مجموعه گردآوری کنیم. به تازگی قراردادی بسته‌ایم تا طی یک سال جمع‌آوری و تقسیم بندی قوانین، مقررات، آیین نامه‌ها، دستورالعمل‌ها و مصوبات صورت گیرد. تلاش داریم از زمانی که راه‌آهن در ایران تاسیس شد تا به امروز همه موارد را جمع‌آوری کنیم. به عنوان مثال در سال‌های اخیر در بخش مسافری تعداد زیادی دستورالعمل و آیین نامه منتشر شد که حجم بالای آن مشکلاتی برای بخش مسافری ایجاد کرد و برای اولین بار قصد داریم همه آن‌ها را در یک جا جمع کنیم.

از چند سال قبل به این نتیجه رسیدیم که خوب است انجمن یک کارگروه حقوقی داشته باشد تا مسائل حقوقی شرکت‌ها را پیگیری کند. چون خودم سه دوره مدیر حقوقی شرکت راه‌آهن بودم و چند نفر را که با مسائل حقوقی بخش‌های مختلف ریلی آشنا بودند، می‌شناختم جلساتی با آن‌ها گذاشتم و قرار شده سه نفر را به عنوان دفتر حقوقی در انجمن داشته باشیم اما خود شرکت‌ها از این موضوع زیاد استقبال نکردند. یکی از دلایل نبود علاقه میان شرکت‌های بخش خصوصی این است که خود شرکت‌ها دفتر حقوقی دارند و شاید برخی دیگر نمی‌خواستند دیگر شرکت‌ها از جزئیات کارهای مالی و حقوقیشان اطلاع داشته باشند. هم اکنون یک نفر در دفتر انجمن با عنوان مشاور حقوقی مشغول به کار است و بیشتر اوقاتش کارهای حقوقی انجمن را انجام می‌دهد.

داشت، که جهت بهره‌برداری عموم دست‌اندرکاران صنعت حمل و نقل ریلی و خصوصاً شرکت‌های فعال در صنعت حمل و نقل ریلی تهیه می‌شود. این کتابچه اولین مجموعه قوانین و مقررات گردآوری و تدوین شده‌ای خواهد بود که تا کنون تمامی مصوبات در این زمینه را جمع‌آوری می‌کند. امید است مورد استفاده مدیران، کارشناسان و صاحبان صنعت حمل و نقل ریلی قرار گیرد. در این خصوص مصاحبه‌ای با آقای ابوالقاسم سعیدی که در تهیه «کتابچه مجموعه قوانین و مقررات حوزه حمل و نقل ریلی» زحمات زیادی کشیدند ترتیب دادیم که در ادامه می‌خوانید.

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته به منظور یک‌پارچه‌سازی مجموعه قوانین و مقررات در حوزه حمل و نقل ریلی طی قراردادی ظرف مدت ۱۲ ماه مبادرت به تهیه، جمع‌آوری و تدوین و طبقه‌بندی مجموعه قوانین و مقررات حوزه حمل و نقل ریلی می‌کند. این مجموعه ضمن توجه به ناسخ و منسوخ بودن برخی از ضوابط و مقررات، تمامی قوانین و مقررات قبل از انقلاب را اعم از قوانین مصوب مجمع تشخیص مصلحت نظام و آیین‌نامه‌های هیات وزیران، مصوبات وزارت راه و ترابری، راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و دستورالعمل‌ها، مصوبات و اهم بخشنامه‌های ذربط راه‌آهن در حوزه حمل و نقل ریلی را در بر خواهد

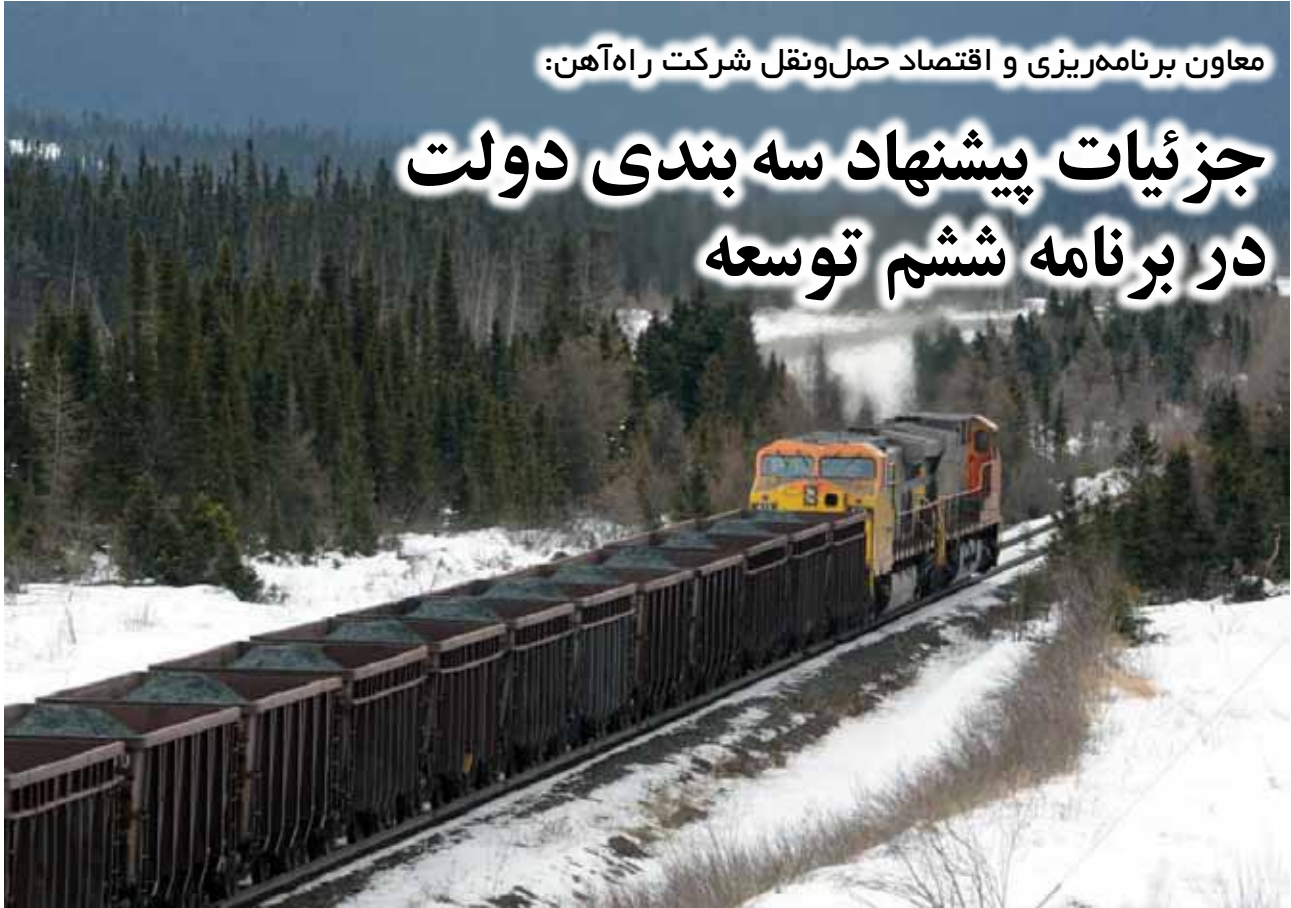
ما سوال‌هایی می‌پرسیدند. به مرور انجمن به این نتیجه رسید که هم برای شاعران و فعالان ریلی و هم برای علاقه‌مندان به سرمایه‌گذاری خوب است یک مجموعه قوانین و مقرراتی را فراهم کنیم تا حتی علاقه‌مندان هم بدانند مقررات بالادستی، عمومی و سنواتی و غیر چگونه است. در این بین راه‌آهن برای

سرمایه‌گذار به راحتی می‌تواند شرایط موجود بازار را بررسی کند اما در صنعت ریلی آمار مناسبی وجود ندارد که وزارت‌خانه راه و شهرسازی و یا شرکت راه‌آهن در اختیار سرمایه‌گذار قرار دهد تا برآورد سود و زیان کنند. سرمایه‌گذاران به انجمن مراجعه می‌کردند و به عنوان مثال در خصوص ضوابط و قوانین از

ابوالقاسم سعیدی گفت: حدود ۱۵ سال است که انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته تاسیس شده است. در این دوران برخی علاقه‌مندان به سرمایه‌گذاری در حوزه ریلی برای خرید واگن‌های باری، مسافری و لکوموتیو، تمایل دارند شرایط بازار را بررسی کنند. در دیگر صنایع،

معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل شرکت راه‌آهن:

جزئیات پیشنهاد سه بندی دولت در برنامه ششم توسعه



رسولی با اشاره به اهمیت تشکیل سازمان قطارهای حومه‌ای نزد شرکت راه‌آهن خاطرنشان کرد: تشکیل این سازمان علاوه بر بهبود وضعیت حمل‌ونقل و دسترسی بین شهرهای کوچک و بزرگ، موجب کاهش تصادفات جاده‌ای و استقرار مردم در شهرهای کوچک و جدید می‌شود با توجه به اینکه حمل‌ونقل؛ مشکل عمده ساکنان شهرهای جدید است. در صورت ایجاد سازمان قطارهای حومه‌ای و شبکه می‌توان شاهد مدیریتی بود که در تمام دنیا در دست اجرا است و در نتیجه آن مردم در سهولت و سلامت کامل صبح‌ها به محل کار خود در شهرهای بزرگ و کلان شهرها می‌روند و پس از انجام امور روزانه به محل زندگی خود باز می‌گردند. در صورت تصویب این لوایح و اجرای آن شاهد ایجاد ظرفیت‌های جدیدی در حمل و نقل ریلی خواهیم بود.

در خلال رسیدگی در کمیسیون تخصصی نیز نمایندگان پیشنهادهایی برای بار کردن احکام در برنامه ششم برای توسعه حمل‌ونقل ریلی در سیاست‌های کلی ارائه کرده‌اند که هم اکنون در کمیسیون‌های تخصصی در حال بررسی مصوبات پیشنهادی خود برای ارائه به کمیسیون تلفیق هستند تا در نهایت علاوه بر اضافه شدن به لوایح پیشنهادی دولت در صحن علنی نیز مطرح شوند. وی با اشاره به سه بند پیشنهادی دولت گفت: این سه بند شامل محاسبه مالیات بر ارزش افزوده بر مبنای نرخ صفر، شمول تسهیلات سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی در مناطق محروم و ایجاد سازمان قطارهای حومه‌ای است؛ که در صورت موافقت مجلس با لایحه سرمایه‌گذاری در مناطق محروم این لایحه می‌تواند موجب گشایش‌هایی در راستای محرومیت زدایی شود.

یا سرمایه‌گذاری همراه جزئیات آن نیز مشخص شده است. معاون شرکت راه‌آهن با اشاره نقش حمل‌ونقل ریلی در برنامه ششم با بیان اینکه «این برنامه همچنان در دست رسیدگی است» گفت: سیاست‌های کلی برنامه ششم شامل ۸۰ بند است که دو بند ۲۴ و ۲۵ مربوط به حمل‌ونقل ریلی و نشان دهنده توجه خاص به حمل و نقل ریلی با توجه به عدم اشاره و نبود حتی یک بند در مورد سایر شقوق حمل‌ونقل است. در برنامه ششم توسعه سه بند از طرف دولت در بخش حمل و نقل ریلی با پیروی از دو بند سیاست‌های کلی ابلاغی رهبری ارائه شده است و طبیعی است که برنامه ششم به عنوان سند پایین دستی حمل‌ونقل باید از این سیاست‌های کلی تبعیت کند. معاون اقتصاد و برنامه‌ریزی شرکت راه‌آهن با اشاره به اهمیت حمل‌ونقل ریلی در مجلس شورای اسلامی گفت:

معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل شرکت راه‌آهن با بیان این که «در برنامه هشت ساله راه‌آهن، افقی برای تعریف منابع مالی و نحوه اجرا از بودجه عمومی و یا سرمایه‌گذاری تعریف شده است» گفت: همچنین محاسبه مالیات با نرخ صفر، سرمایه‌گذاری در مناطق محروم و تشکیل سازمان قطار حومه‌ای در قالب برنامه ششم توسعه پیشنهاد شد. سعید رسولی با اشاره به لوایح دولت برای افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی در برنامه ششم توسعه اظهار داشت: برنامه سرمایه‌گذاری‌های راه‌آهن به طور رسمی و حتی در سایت این شرکت منتشر و همچنین پروژه‌های اولویت‌دار و بسته‌های حمایتی برای تمام مدل‌های سرمایه‌گذاری نیز اعلام و تعریف شده است. وی افزود: در برنامه هشت ساله راه‌آهن، افقی تعریف شده که منابع مالی و نحوه اجرا از بودجه عمومی و

توسعه روابط ریلی ایران و آلمان



فصل مسائل مالی برای انجام هرچه سریعتر قراردادهای بزرگ و آغاز سرمایه‌گذاری‌های جدید در دو کشور است. الکساندر دوبرینت، وزیر حمل و نقل و زیرساخت‌های دیجیتال آلمان، گفت: آلمان علاقه‌مند است عادی‌سازی روابط بین دو کشور استوار شود و این بدان معنا است که در کنار مسائل فنی و اجرایی، مسائل مالی نیز حل شود. از این رو قرار گذاشتیم تا با تشکیل یک گروه کاری در برلین در کنار کارهای اجرایی به مسائل مالی هم بپردازیم. خیلی خوشحالم که توانستیم معاهده‌هایی را به امضا برسانیم و روابط حمل و نقلی ایران و آلمان را گسترش دهیم. وی به امضای شش سند توسعه اشاره کرد و گفت: قراردادی را امضا کردیم که بتوانیم در چهارچوب شرکت زیمنس و دیگر شرکت‌های خصوصی همکاری بین وزارتخانه‌های دو کشور و شرکت‌ها را فعال کنیم. از جمله این پروژه‌ها، سریع‌سازی خط راه‌آهن بین تهران و تبریز به عنوان یک کار زیربنایی و دادن سیگنالینگ به خطوط راه‌آهن است و همچنین در اختیار قرار دادن ۷۰ لوکوموتیو دیزلی که در شبکه حمل و نقل ایران مورد نیاز است.

وزیر حمل و نقل آلمان در نشست مطبوعاتی با عباس آخوندی گفت: با تصویب دولت آلمان دفتری در وزارت اقتصاد آلمان با نام دفتر توسعه روابط بانکی و مالی با ایران تشکیل می‌شود که هدف اصلی‌اش حل و

توسعه روابط ریلی با مبادله کالا بین دو کشور

عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی کشورمان نیز با ابراز خرسندی از

فناوری هایپرلوپ در دوبی

متحده می‌خواهد آن را در دوبی پیاده‌سازی کند. دوبی در نظر دارد این فناوری را در بندر جبل علی و برای حمل و نقل کالاها و مسافرانی که با کشتی به این بندر می‌رسند اجرایی کند. پیتر دیاماندریس، مدیر ارشد شرکت Hyperloop One در مورد این پروژه می‌گوید که: این تکنولوژی در دل کریدورهای فعلی حمل و نقل دوبی قابلیت اجرایی دارد، چرا که با خارج کردن کامیون‌ها و تریلی‌های حمل بار از جاده‌ها، تا حد زیادی بار ترافیکی کاهش یافته و هزینه‌های حمل و نقل نیز به شدت کم خواهد شد. امروز اکثر کشورهای دنیا در حالی به سمت استفاده از تکنولوژی برتر ریلی پیش می‌روند که حفظ محیط زیست و کاهش آلودگی آب و هوا برای آنان در درجه اول اهمیت قرار دارد. فراموش نکنیم الگو گیری از تکنولوژی‌های برتر ریلی و کسب تجارب کشورهای توسعه یافته در بخش ریلی، اهداف راه‌آهن کشور را محقق خواهد ساخت.



در میان کشورهای جهان، بعضا کشورهایی هستند که به آرامی و در سکوت خبری، راهی را می‌پیمایند که شاید چندین سال بعد سایر کشورها آن نوع تکنولوژی‌های برتر را شاخص توسعه صنعت حمل و نقل خود قرار دهند.

به تازگی قراردادی میان شرکت Hyperloop One و شرکت DP World در دوبی امضا شد که بر اساس آن، به زودی قرار است فناوری «هایپرلوپ» پای خود را به خطه خاورمیانه نیز باز کند.

این همکاری قرار است امکان اجرایی شدن این تکنولوژی را که مربوط به حمل و نقل سریع السیر و مافوق صوت است، در بندر "جبل علی" دوبی بررسی کرده و البته این تازه شروع کار است.

ایده‌ای به نام هایپرلوپ برای نخستین بار از سوی "ایلان ماسک" مدیر عامل شرکت تسلا و پروژه Space X مطرح شد. این ایده واکنشی بود در برابر طرح سیستم حمل‌ونقل ریلی سریع السیر کالیفرنیا، که اکنون در حال توسعه است.

ایده‌ی هایپرلوپ تشکیل شده از دو تونل بزرگ است که بین سانفرانسیسکو و لس‌آنجلس کشیده می‌شود و مسافران قادر هستند در درون این تونل‌ها با سرعتی برابر با ۷۰۰ مایل در ساعت یا بیش از ۱۱۲۰ کیلومتر در ساعت جابه‌جا شوند.

در واقع کابین‌های مخصوص هایپرلوپ حالتی شناور در تونل‌ها دارند که به این ترتیب موضوع اصطکاک تا حد زیادی از بین رفته و با توجه به فشار پایین هوا امکان رسیدن به سرعتی نزدیک به صوت فراهم می‌شود. این گونه از حمل‌ونقل را به عنوان پنجمین نسل از حمل‌ونقل و تکنولوژی دوستدار طبیعت و کم مصرف تلقی می‌کنند. این ایده هنوز در حال تکمیل است، ولی با این حال، کشور امارات



در حال بررسی مصوبات پیشنهادی خود برای ارائه به کمیسیون تلفیق هستند تا سرانجام علاوه بر اضافه شدن به لوایح پیشنهادی دولت در صحن علنی نیز مطرح شوند.



افزایش ترانزیت کالا از ایران به ۴ کشور آسیای میانه

معاون راه‌آهن از توافق با تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان و قزاقستان برای افزایش ترانزیت کالا از مسیر ایران خبر داد و گفت: با این توافق، ترانزیت شش قلم کالا از مسیر ایران افزایش می‌یابد. حسین عاشوری درباره توافقات جدید شرکت راه‌آهن با کشورهای آسیای میانه برای ترانزیت کالا، افزود: نشست‌های دو و چند جانبه‌ای طی هفته‌های گذشته با ترکمنستان، قزاقستان و تاجیکستان برگزار شد و توافقات خوبی در این زمینه صورت گرفت.

معاون بهره‌برداری و سیر و حرکت راه‌آهن ادامه داد: در این نشست‌ها درباره افزایش ترانزیت کود و گوگرد با ترکمنستان، گندم و فولاد با قزاقستان و شمش آلومینیوم با راه‌آهن تاجیکستان به تفاهم رسیدیم.

در حال حاضر بین ایران و سه کشور ترکمنستان، قزاقستان و تاجیکستان ترانزیت کالا انجام می‌شود اما توافقات کنونی بیشتر درباره کاهش تعرفه، زمان سیر و رشد حمل و نقل است تا از این طریق بار بیشتری تبادل شود. علاوه بر این سه کشور با ازبکستان هم توافق‌هایی انجام شده، به عنوان نمونه در سال گذشته حدود ۳۰۰ هزار تن پنبه از این کشور به بندر خلیج فارس جابه‌جا شد و براساس برنامه قرار است که به ۳۵۰ هزار تن در سال جاری برسد.

در سال گذشته هیچ گونه ترانزیت مربوط به شمش آلومینیوم نداشتیم اما از ابتدای سال جاری تاکنون حدود ۱۵ هزار تن ترانزیت آلومینیوم داشتیم که از تاجیکستان به بندر جنوبی کشور منتقل شد و براساس توافقات می‌خواهیم امسال ۵۰ هزار تن ترانزیت آلومینیوم داشته باشیم.

درباره افزایش میزان جابه‌جایی بار در حوزه واردات، صادرات و ترانزیت توافقات خوبی انجام شده و امید است هرچه سریعتر اجرایی شود.



تولید ملی واگن چشم انتظار حمایت دولتی

حسن روحانی رئیس‌جمهوری در سفرش به استان مرکزی از کارخانه واگن پارس اراک بازدید کرد. رئیس‌جمهوری در بازدید از کارخانه واگن پارس اراک به‌عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده واگن ریلی در خاورمیانه، با توضیح مدیران و متخصصان این مجموعه صنعتی، در جریان روند فعالیت‌ها و تولیدات این شرکت قرار گرفت.

شرکت واگن پارس اولین تولیدکننده لکوموتیو در کشور است که توانست بنا به ضرورت توسعه ناوگان ریلی کشور از سال ۱۳۶۲ با طراحی و ساخت انواع واگن‌های باری، مسافری، لکوموتیو بوزی و ترنست فصل جدیدی در صنعت ریلی کشور بگشاید. این شرکت بزرگ‌ترین تولیدکننده ناوگان ریلی در خاورمیانه و اولین سازنده ناوگان ریلی در ایران است. این شرکت متولی اصلی تولید انواع هزار چرخ در سیستم حمل‌ونقل ریلی کشور ایران است.

شرکت واگن پارس از ابتدای سال ۹۰ و هم‌زمان با اوج نابسامانی‌های اقتصادی در کشور دچار چالش‌های بسیاری شد.

میزبانی هیات آلمانی در تهران گفت: این چهارمین ملاقاتی است که من با وزرای حمل و نقل و قائم مقام صدراعظم آلمان در جهت توسعه معاهده حمل و نقلی و سرمایه‌گذاری در زمینه حمل و نقل در ایران و آلمان داشته‌ام. خوشبختانه تمام این ملاقات‌ها منجر به تصمیمات عملیاتی شد و ما شاهد پیشرفت موضوع‌های حمل و نقلی بین دو کشور هستیم. در حوزه حمل و نقل ریلی هم در خصوص سیگنالینگ و همچنین در خصوص تعمیر لکوموتیوهای برقی و دیزلی با همکاری مپنا در ایران موفق به امضای قراردادهای مشخصی با زیمنس شدیم.

ما امیدوار هستیم بتوانیم در زمینه حمل‌ونقل ریلی فعالیت‌های بیشتری را با مبادله بین دو کشور و هم‌زمان با استفاده از ظرفیت‌های ساخت داخل و هم فناوری‌های پیشرفته آلمان داشته باشیم.



تلاش راه‌آهن برای جذب سرمایه‌گذاران خارجی

مدیرعامل راه‌آهن از مذاکره با شرکت‌های حمل‌ونقلی و چند شرکت خارجی به منظور تأسیس شرکت‌های حمل‌ونقل بار با شرط داشتن واگن و لکوموتیو خبر داد.

محسن پورسیدآقایی با اشاره به سیاست‌های سرمایه‌گذاری در راه‌آهن کشور اظهار داشت: به طور طبیعی سرمایه‌گذاری خارجی به دلیل اینکه موجب ارتقای سطح بین‌المللی کشور می‌شود، در اولویت قرار می‌گیرد و تاکنون دو مورد از سرمایه‌گذاری‌های خارجی به ثمر رسیده است.

وی با اشاره به سرمایه‌گذاری شرکت‌های اتریشی و سویسی در پروژه‌های کیتینگ غذای قطارهای مسافری و بندر خشک آپرین بیان داشت: هم‌اکنون در حال مذاکره با شرکت‌های حمل‌ونقلی و چند شرکت خارجی به منظور تأسیس شرکت‌های حمل‌ونقل باری با شرط داشتن واگن و لکوموتیو هستیم.

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان این که در گذشته علی‌رغم تلاش‌های دولت به دلیل تحریم‌ها جذب سرمایه خارجی عملی نبود افزود: خوشبختانه بعد از برجام فضای سرمایه‌گذاری خارجی در کشور باز شده است و شاهد شروع روند سرمایه‌گذاری در راه‌آهن هستیم. در مقابل ما نیز پروژه‌هایی به منظور تشویق سرمایه‌گذاران خارجی به سرمایه‌گذاری در ایران تعریف کرده‌ایم.

مدیرعامل راه‌آهن با توجه به اعلام آمادگی ایتالیا و آلمان برای سرمایه‌گذاری در حمل و نقل ریلی ایران تصریح کرد: مذاکرات با نمایندگان این دو کشور بسیار جدی اما بیشتر برای جذب فاینانس با تعهد بازپرداخت است. اما اولین سرمایه‌گذاری خارجی در قالب FDI با کشورهای اروپایی از طریق شرکت سرمایه‌گذار سویسی در بندر خشک آپرین صورت گرفت.

به گفته معاون وزیر راه و شهرسازی در برنامه ششم توسعه سه بند از طرف دولت در بخش حمل‌ونقل ریلی با پیروی از دو بند ۲۴ و ۲۵ سیاست‌های کلی ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری ارائه شده و طبیعی است که برنامه ششم به عنوان سند پایین دستی حمل‌ونقل باید از این سیاست‌های کلی تبعیت کند. همچنین در خلال رسیدگی در کمیسیون تخصصی نیز نمایندگان، پیشنهادهایی برای پر بار کردن احکام در برنامه ششم برای توسعه حمل‌ونقل ریلی با توجه به تأکید رهبری در سیاست‌های کلی ارائه کرده‌اند که هم‌اکنون در کمیسیون‌های تخصصی



پورسیدآقایی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت راه آهن ایران، ماموکا باختادزه رئیس راه آهن گرجستان، جاوید قربانوف مدیرعامل راه آهن آذربایجان و آندره همپل مدیر شرکت «اوراسیا لجستیک» و آرش میرزایی مدیر منطقه خاورمیانه شرکت مهندسی مشاور «دویچه بان» آلمان، در شرکت راه آهن برگزار شد.

محسن پورسیدآقایی در ابتدای این نشست از موفقیت حمل آزمایشی کانتینرهای ترانزیتی مسیر هند-ایران-روسیه خبر داد و گفت: کانتینرها ظرف ۲۲ روز به مقصد حمل شد که بیانگر رفع تمام مشکلات ترانزیت کالا در منطقه با کریدور عبوری از ایران است. به طوری که کانتینرها پس از بارگیری در بندرعباس با قطار تا قزوین و سپس ادامه مسیر از قزوین تا آستارای آذربایجان و مسکو با کامیون حمل می شود.

همچنین می توان کانتینرهای اروپایی را به گرجستان، آذربایجان و سپس آستارا و در نهایت بندرعباس حمل کرد. وی افزود: صاحبان کالا می توانند با استفاده از این کریدور از شرایط بهتری در فضای بازرگانی بهره مند شوند.



خرید لیزینگی قطار، همچون خرید هواپیما

مدیرعامل شرکت راه آهن گفت: طی مذاکرات با آلمانی ها بنا داریم تا از شرکت زیمنس قطارهای سریع السیر به صورت اجاره به شرط تملیک ۳۰ ساله خریداری کنیم.

محسن پورسیدآقایی اظهار کرد: اخیراً در سه حوزه حمل و نقل ریلی تفاهم نامه ای با آلمانی ها امضا کردیم که افزایش سرعت و برقی کردن قطار تهران - تبریز، قطار حومه ای تهران و تبریز و همچنین خرید قطار سریع السیر به صورت لیزینگ از شرکت زیمنس، مفاد این قرارداد را تشکیل می دهد. وی افزود: با توجه به خرید موفقیت آمیز هواپیمای لیزینگی بر آن شدیم تا قطار را نیز به صورت لیزینگ بخریم. بر همین اساس مذاکرات خوبی با آلمانی ها داشتیم و قرار شد به جای این که قطارها را نقداً خریداری کنیم آن ها را وارد ایران کنند و نگهداری آن را بر عهده بگیرند. ما نیز به صورت اجاره به شرط تملیک ۳۰ ساله از آنها سرویس بخریم. مدیرعامل شرکت راه آهن با بیان این که شرکت زیمنس برای این منظور اعلام آمادگی کرده است، گفت: قرار شد کمیته مشترکی در



مراسم تودیع و معارفه معاونت فنی و زیر بنایی و مسافری

محسن پور سید آقایی مدیرعامل راه آهن در جلسه معارفه معاونت فنی و زیر بنایی، معاونت مسافری و مدیرکل ارتباطات و علائم الکتریکی راه آهن بیان کرد: با توجه به فعالیت های پیچیده و سخت راه آهن نسبت به سایر سازمان ها و شرکت ها و با توجه به اینکه مدیران آن باید تمام ابعاد مدیریتی را در عملکردهای خود به کارگیرند، مدیران متخصصی توانسته اند مجموعه ریلی را به سمت سوی توسعه پیش ببرند.

خوشبختانه در راه آهن مدیران موفق با تجربه ها و تخصص های مربوط به صنعت ریلی از گذشته تاکنون فعالیت کرده اند و تیم ریلی را برای آینده ای بهتر با کارایی و عملکرد قابل توجه هدایت می کند.

آقایی با اشاره به انتخاب مهرداد تقی زاده عضو هیات مدیره و سرپرست سابق معاونت مسافری راه آهن به عنوان معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی و همچنین سعید محمد زاده معاون سابق فنی و مهندسی راه آهن به عنوان معاون وزیر و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور، عنوان کرد: راه آهن منشأ صدور نیروهای موفق خود به جایگاه های ویژه در وزارت راه و شهرسازی و سازمان های دیگر بوده است. وی بیان داشت: کارایی بالای مدیران ریلی موجب عمرانی و پیشرفت صنعت ریلی شده است چرا که نیروهای راه آهن بر توسعه و پیشرفت پروژه ها تمرکز داشته و دارند.



بررسی توسعه ترانزیت ریلی به اروپا در نشست چهار جانبه تهران

مدیران ریلی کشورهای ایران، گرجستان و آذربایجان همراه مدیر شرکت «اوراسیا لجستیک» و مدیر منطقه خاورمیانه شرکت «دویچه بان» در شرکت راه آهن ایران به منظور توسعه ترانزیت ریلی از اروپا به ایران و انتقال کالا به سایر کشورها همچون هند و چین و بالعکس گفت و گو کردند. دیدار مدیران راه آهن ایران، گرجستان، آذربایجان و آلمان به منظور هماهنگی برای راه اندازی ترانزیت ریلی از ایران به اروپا با حضور محسن

جزییات شش سند همکاری بین ایران و آلمان

حمل و نقل زیمنس در ایران، رسید.

سند چهارم نیز یادداشت تفاهم همکاری بین شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت تالس در زمینه محور پر سرعت تهران - قم - اصفهان که به امضای یزدانی معاون فنی و زیربنایی شرکت راه آهن ایران و مدیر عامل شرکت تالس رسید.

سند پنجم چارچوب همکاری بین شرکت راه آهن و شرکت زیمنس در زمینه سیگنالینگ محور اصفهان - شیراز و محور کرمان زاهدان که به امضای یزدانی معاون فنی و زیربنایی شرکت راه آهن ایران و هماهنگ کننده بخش حمل و نقل زیمنس در ایران رسید.

و سند آخر یادداشت تفاهم بین شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت زیمنس در زمینه ارتقای سرعت محور تهران - تبریز که به امضای یزدانی معاون فنی و زیربنایی شرکت راه آهن ایران و هماهنگ کننده بخش حمل و نقل زیمنس در ایران رسید.

وزرای حمل و نقل ایران و آلمان پس از دو ساعت بحث در خصوص ارتقای همکاری های دریایی، جاده ای و راه آهن شش سند همکاری به امضا رساندند که بر اساس آن روابط حمل و نقلی دو کشور وارد مسیر جدیدی می شود. شش سند همکاری به امضای مشترک دو کشور رسید که به شرح زیر است:

سند اول با موضوع یادداشت تفاهم همکاری های جامع حمل و نقل بین وزارت راه و شهرسازی و وزارت حمل و نقل آلمان و سند دوم بیانیه مشترک همکاری در زمینه بنادر و دریانوردی بین وزرای محترم دو کشور به امضا رسید.

هم چنین سند سوم یادداشت تفاهم همکاری های آموزشی بین وزارت راه و شهرسازی و شرکت زیمنس بود که به امضای مهرداد تقی زاده معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی و مدیرعامل بخش

وی به رتبه سوم بارگیری این اداره کل در بین مناطق ۱۹ گانه راه آهن اشاره کرد و گفت: امید داریم به زودی به رتبه اول بارگیری برسیم. محمد ابراهیم اقبالی ادامه داد: راه آهن شرق هجدهمین اداره کل راه آهن بود که احداث شد و از سابقه بسیار بالایی برخوردار نیست ولی تا این لحظه با توجه به قدمت کم عملکرد بسیار خوبی در زمینه های مختلف از جمله حمل بار و مسافر داشته و توانسته است از ادارات کل با قدمت بالا پیشی بگیرد.

وی با اشاره به اینکه روزانه ۳۵۰ واگن، بارگیری در این منطقه انجام می شود، گفت: در این منطقه بارهای کک، زغالسنگ و سنگ آهن بارگیری و حمل می شود.

مدیر کل راه آهن شرق گفت: معدن «مزینو» نیز در حال تکوین است که صحبت های اولیه در خصوص بار آن معدن انجام شده است که تحول بزرگی در حجم بارهای این اداره کل ایجاد خواهد شد. وی افزود: در صورت راه اندازی نیروگاه حرارتی، کارخانه سیمان و کارخانه کک آمادگی حمل بارهای آنها را نیز داریم.

اقبالی در خصوص قطارهای مسافری اداره کل نیز گفت: قطارهای محلی طبس - تهران، طبس - مشهد، خواف - تهران و بالعکس و قطارهای عبوری از مشهد به یزد، بندرعباس، اصفهان، کرمان و شیراز را داریم که در تمامی این قطارها سهمیه برای طبس نیز در نظر گرفته شده است. وی ادامه داد: برنامه داریم قطار طبس - تهران از مسیر اردکان را نیز راه اندازی کنیم که چهار ساعت مسیر کوتاه تر می شود که این امر با توجه به ترافیک بالا، مستلزم دو خطه شدن مسیر است.

رضا شرقی، معاون فنی و زیربنایی راه آهن شرق نیز با بیان پروژه های در حال احداث در این اداره کل به اجرای پروژه نت، دو خطه شدن مسیر و پیگیری در خصوص افزایش سرعت و ایمنی بیشتر قطارها اشاره کرد.

بهینه سازی و توسعه سایت سوختگیری ایستگاه راه آهن مشهد

مدیرکل راه آهن خراسان گفت: پروژه بهینه سازی و توسعه سایت سوختگیری ایستگاه راه آهن مشهد به منظور بهینه سازی فرآیند حمل، نگهداری و توزیع سوخت، کاهش آلودگی های زیست محیطی، افزایش کیفیت سوخت توزیع شده و کاهش زمان سوختگیری در دو فاز طراحی و اجرایی شده است.

محمدهادی ضیایی مهر در این باره افزود: فاز اول این پروژه با اعتبار ۵۲ میلیارد ریال شامل لایروبی و بهینه سازی مخازن ۱.۵ میلیون لیتر، نصب تجهیزات اندازه گیری، بهینه سازی لوله های رابط، نصب دستگاه فیلتراسیون، پاکسازی محوطه های آلوده به سوخت، نصب تجهیزات سوختگیری ترنست و بهینه سازی و اصلاح جایگاه سوختگیری لکوموتیو ایستگاه مشهد انجام و به بهره برداری رسیده است.

مدیرکل راه آهن خراسان در رابطه با فاز دوم این پروژه گفت: فاز دوم این پروژه با اعتبار ۱۴۲ میلیارد ریال و به منظور توسعه و جابجایی محل ذخیره و تاسیسات سایت سوختگیری شامل ساخت سایت جدید با ۴ مخزن با ظرفیت ۲.۸ میلیون لیتر گازوئیل و تجهیزات آتش نشانی و تلمبه خانه مرکزی مجهز به جدیدترین و ایمن ترین تجهیزات استاندارد اعلام و اطفاء حریق است. وی خاطر نشان کرد: فاز دوم این پروژه دارای پیشرفت ۳۰ درصدی بوده و پیش بینی می شود در مهرماه سال آینده به بهره برداری برسد.

وزارت اقتصاد آلمان تشکیل شود که راهکارهای بانکی لیزینگ بین ایران و آلمان را بررسی کند تا راه حل عملی برای آن پیدا کنیم. پورسیدآقایی تاکید کرد: اگر مذاکرات خرید لیزینگی قطار به نتیجه برسد در خطوط سریع السیر این قدرت را پیدا می کنیم که فقط زیرسازی و خطوط را درست کنیم. زمینس ناوگان خود را می آورد، از سود آن منتفع می شود و ما فقط سرویس قطاری از آنها می خریم. یعنی هر قطاری که در هر روز کار کرد به ازای آن روز به زمینس پول می دهیم.

لایحه شورای عالی ایمنی حمل و نقل کشور در کمیسیون عمر ان مجلس تصویب شد

سخنگوی کمیسیون عمران مجلس از بررسی و جمع بندی لایحه شورای عالی ایمنی حمل و نقل کشور در کمیسیون متبوعش خبر داد. به گزارش خانه ملت، «صدیف بدری» با اشاره به جزئیات جلسه کمیسیون عمران مجلس، گفت: در جلسه ای بررسی و جمع بندی لایحه شورای عالی ایمنی حمل و نقل کشور با حضور وزارتخانه های راه و شهرسازی و کشور و مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی صورت گرفت. نماینده مردم اردبیل، نیر، نمین و سرعین در مجلس شورای اسلامی، ادامه داد: کلیات لایحه مذکور در گذشته مصوب شده بود و جزئیات آن ها اخیرا تصویب شد.

قطار طبس-تهران از مسیر اردکان راه اندازی می شود

مدیر کل راه آهن شرق در نشستی با حضور معاون استاندار و فرماندار ویژه طبس گفت: این اداره کل بزرگترین منطقه ریلی کشور است که از بافق شروع شده و تا کاشمر ادامه دارد و در سه استان واقع شده است.





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 سایبالجستیک
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.
مدیرعامل:
علی حسین فرخی
تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰
نمابر: ۸۸۳۰۳۹۵۳



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



سمنند 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:
محمد رجبی
تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰
نمابر: ۸۸۳۴۳۴۰



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: ۸۸۷۱۶۰۷۷
نمابر: ۸۸۷۱۱۱۶۳



**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:
عباس جلال کمالی
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 اروند
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



**گروه صنعتی لینا
LINA Industry Group**
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
نهاد حمل و نقل ریلی**

با ما تماس بگیرید

۲۲۶۶۸۶۵۶

**رهپویان سانیا تجارت
ابریشم (رستا)
مدیرعامل:
سیدجلیل سیدحسینی**

تلفکس: ۰۳۵۳۸۲۶۷۴۰۱

**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

جناب آقای دکتر سعید محمدزاده
معاون وزیر و مدیرعامل محترم ساخت و توسعه
زیربنایی حمل و نقل کشور

انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته انتصاب شایسته جنابعالی را به سمت معاون وزیر و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور تبریک گفته و توفیق حضرتعالی را در خدمت به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران و صنعت حمل و نقل کشور آرزومند است.

جناب آقای دکتر مهرداد تقی زاده
معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی

انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته انتصاب شایسته جنابعالی را به سمت معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی تبریک گفته و توفیق آن جناب را در خدمت به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران و صنعت حمل و نقل کشور آرزومند است.

جناب آقای مهندس ابراهیم محمدی
سرپرست محترم معاونت بهره برداری و سیر
و حرکت راه آهن ج.ا.ا

انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته انتصاب شایسته جنابعالی را به سمت معاونت فنی و زیربنایی راه آهن جمهوری اسلامی ایران تبریک گفته و توفیق شما را در بهبود، بهره برداری و سیر و حرکت و پیشبرد امور صنعت حمل و نقل ریلی کشور آرزومند است.

جناب آقای مهندس مازیار یزدانی
معاونت محترم فنی و زیربنایی راه آهن ج.ا.ا

انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته انتصاب شایسته جنابعالی را به سمت معاونت فنی و زیربنایی راه آهن جمهوری اسلامی ایران تبریک گفته و توفیق شما را در توسعه و پیشرفت صنعت حمل و نقل ریلی کشور آرزو می نماید.

جناب آقای میر حسن موسوی
سرپرست محترم معاونت مسافری راه آهن ج.ا.ا

انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته انتصاب شایسته جنابعالی را به سمت معاونت مسافری راه آهن جمهوری اسلامی ایران تبریک گفته و توفیق شما را در امر ارتقاء کمی و کیفی خدمات مسافری و پیشرفت امور حمل و نقل مسافری کشور آرزو می نماید.



نه‌ای سهل و نقل ریلی

◆ صبح شوم "هفت خوان"

◆ آیا یخ خرید واگن تولید داخل، آب می‌شود؟

◆ دقت بیشتر مأموران راه آهن، می‌تواند هزینه‌های واگن‌داران را کاهش دهد

◆ اگر شرایط سخت است، برای همه یکسان باشد

