

# داناداری و نقل ریلی



مهرداد نقی زاده  
دیگر جدید انجمن صنفی  
شرکت های حمل و نقل ریلی



سعید رسولی  
مدیر عامل جدید راه آهن (۱)

منافع "عضویت در انجمن صنفی"

شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته"

آسیب های افزایش نرخ ارز؟

عدم توان بخش خصوصی در نوسازی و تعمیرات ثاوگان

**نیاز به اصلاح نگاه حاکمیت:**

**یکسو نگرو عمودنگر نباشد**

دیدار هیات مدیره انجمن صنفی با هیئت مدیره راه آهن

نقویم آموزشی نیمسال اول ۱۳۹۸ انجمن





شرکت حمل و نقل ریلی رجا  
RAJA RAIL TRANSPORTATION CO.

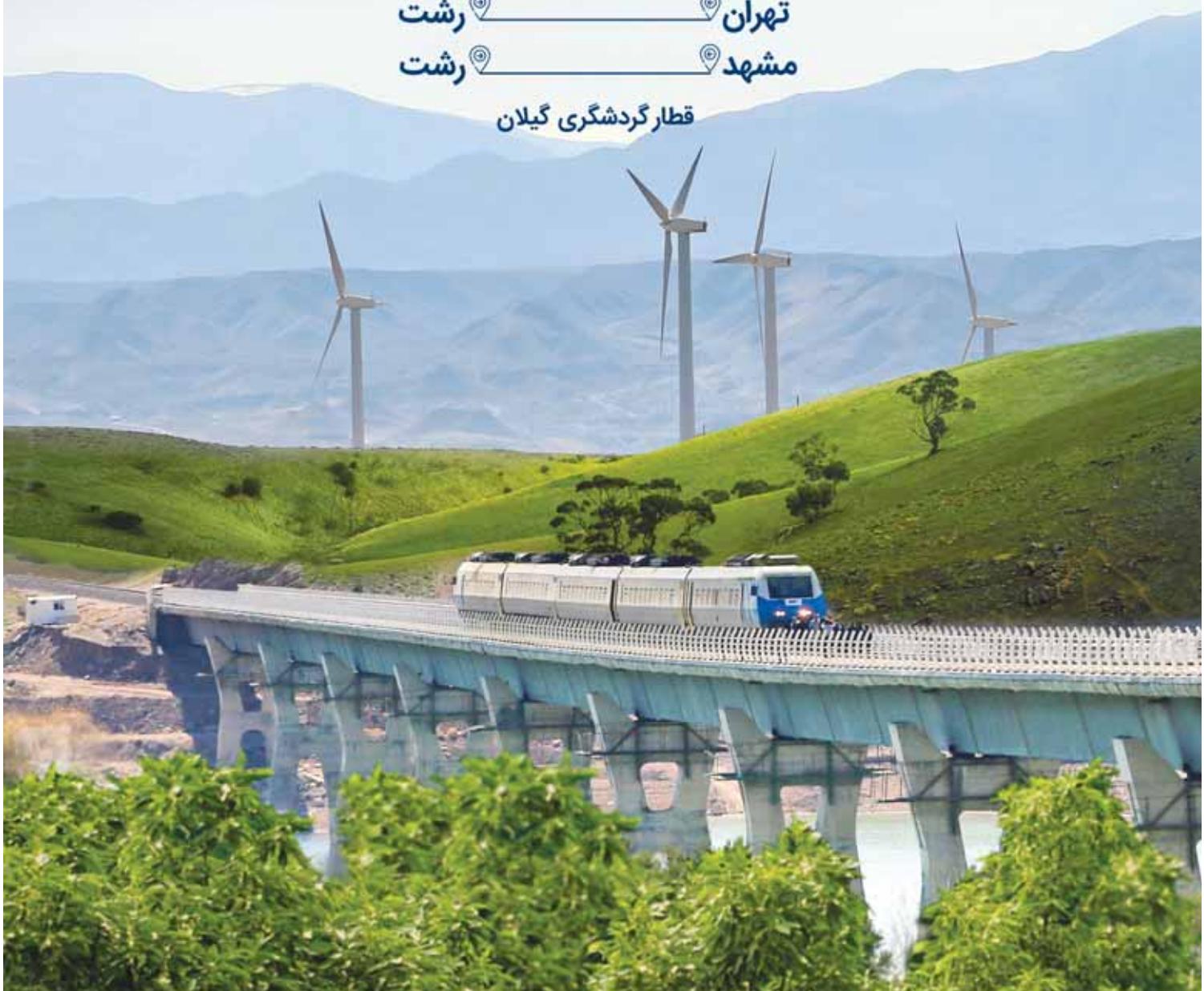
# سفر با قطار به شهر باران

با قطارهای رجابه سرزمین زیبا و شگفت انگیز گیلان سفر کنید

تهران ⑨ رشت

مشهد ⑨ رشت

قطار گردشگری گیلان



- ارائه‌ی راهکارهای گروهی و چارتیری قطار، با گفتربن قیمت و بهترین گفایست در کمترین زمان ممکن برای همه‌ی قطارها
- ارائه‌ی تسهیلات گروهی برای همه‌ی قطارها
- راه اندازی قطارهای گردشگری و ارائه‌ی خدمات ویژه

- تلفن: ۰۱۳۹
- طریق بیلت گروهی و چارتیری: ۰۲۱-۸۸۳۴۷۰۲۷
- پیامک: ۰۹۰۰۱۳۹
- سامانه ارتباط با مشتریان: info@raja.ir
- پست الکترونیک: www.raja.ir
- وبسایت: www.raja.ir

شرکت حمل و نقل ریلی رجا  
RAJA RAIL TRANSPORTATION CO.



# نای حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

شماره ۳۹

انتشار: اردیبهشت ۹۸

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیر مسئول:

حمید صدیق پور

زیر نظر شورای سردبیری

طراح و گرافیست:

کووش جعفری

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: خاتم نو ۷۷۸۱۳۳۴۹

نشانی انجمن: تهران - خیابان توحید - خیابان

غلامرضا طوسی - پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کد پستی: ۱۴۱۹۷۸۱۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۸۸-۱۴۱۹۵

ارتباط با انجمن: ۰۲۱-۶۶۵۶۵۶۱۵-۱۶

نماابر: ۰۲۱-۶۶۵۹۴۷۴۷

Telegram: @rtcguild

Email: info@rtcguild.com

Instagram: rtcguild

www.rtcguild.com



دوماهنامه "نای حمل و نقل ریلی" آماده انعقاد نظرات و مقالات

صاحب‌نظران، مسؤولان و همطهان عزیز است.

دوماهنامه "نای حمل و نقل ریلی" در کوتاه‌کردن و ویرایش مقالات آزاد است.

مقالات منتشر شده دیدگاه نویسنده‌گان است.

ناشر: موسسه فرهنگی مطبوعاتی نشر تراپر

(ناشر ماهنامه صنعت حمل و نقل و ماهنامه سفر)

سفارش تبلیغات: ۲۲۶۸۶۸۵۵

۲	سرمقاله
۴	نیاز به اصلاح نگاه حاکمیت؛ یکسو نگر و عمودنگر نباشد
۱۰	دکتر تقیزاده دبیر جدید انجمن صنفی شرکت‌های ریلی شد
۱۲	بایدها و نبایدها در افزایش بهره‌وری حمل و نقل ریلی
۱۴	فاضله زیاد قیمت بلیت با هزینه‌ها
۱۶	آسیب‌های افزایش نرخ ارز؛ عدم توان بخش خصوصی در ...
۱۸	کشور مشکل پول ندارد، بلکه توزیع بودجه اشتباہ است
۲۰	چگونگی رویارویی راه آهن جنوب با چالش سیل
۲۲	اولویت، مدیریت هزینه‌ها و درآمد با حفظ کیفیت خدمات
۲۴	بار سنگین افزایش نرخ ارز و تحریم‌ها بر دوش مالکان...
۲۶	دغدغه لکوموتیوداران؛ تاثیرات افزایش نرخ ارز
۳۰	دلایل عدم شکل گیری حمل و نقل ترکیبی
۳۴	اقتصاد، علم مدیریت بر منابع محدود است...
۳۶	دیدار هیات مدیره انجمن صنفی با هیات مدیره راه آهن
۳۷	مرز مشترک بین صنعت و دانشگاه احیا شود
۳۸	و اما چرا این سند مهم انتخاب شده‌اند و چه ارتباطی...
۳۹	برنامه استراتژیک بخش حمل و نقل
۴۱	اهداف و استراتژی‌های سند آمایش مراکز لجستیک کشور
۴۳	نقشه راه بهبود اینمنی راه‌های کشور
۴۵	منافع «عضویت در انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ...
۴۵	تقویم آموزشی نیمسال اول ۱۴۰۸ انجمن صنفی ...



طرح روی جلد:  
الهام زرقانی

## اولین سرمقاله دبیر جدید انجمن

## راه حل مشکلات ریلی

مهرداد تقیزاده

دبیر انجمن صنفي شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

با حدود ۳۰ سال سابقه در صنعت ریلی، همواره این عبارات را شنیده‌ایم:

- پس راه آهن کی درست میشے؟

- راه آهن طلسنم شده!

- راه آهن بوروکرات ترین و کندترین سازمان کشور!

- آنقدر وضع راه آهن خراب است که اگر راه آهن درست شود، یعنی کشور درست شده است! یک زمانی وقتی می‌گفتند «راه آهن»، منظور سازمان دولتی راه آهن بود، اما الان جمع عملکرد راه آهن دولتی و بخش خصوصی می‌شود معادل راه آهن. حال این سوالات مطرح می‌گردد:

- آیا مشکلات فوق به راه آهن دولتی برمی‌گردد یا به بخش خصوصی ریلی یا هر دو؟

- آیا اصلاً مشکلات فوق به درون بخش ریلی برمی‌گردد یا بیرون بخش (سایر مدهای حمل و نقل)؟

- آیا مشکلات فوق به وزارت راه بر می‌گردد یا موضوعات کلان کشور که روی ریل هم اثرگذار بوده است؟

- آیا ....؟

بله، همه این سوالات را باید پاسخ داد اما برای رسیدن به آن نباید عجله کرد زیرا در آن صورت به پاسخ اشتباه می‌رسیم. همانند پزشکی که تا زمان عدم تشخیص بیماری، هرگز نباید دنبال معالجه باشد.

تعداد زیادی تست، آزمایش، اسکن و ... انجام می‌شود. زیرا ابتدا باید بیماری را تشخیص داد، در غیر این صورت بیمار با "تشخیص نادرست علت بیماری" به سوی "معالجات نادرست"، سوق داده شده و حسابی به دردسر می‌افتد و در آخر کار هم بیماری او همچنان پا بر جا ماند و شاید بدتر شود.

آیا فکر نمی‌کنید در مورد راه آهن، تا حال بیماری اشتباه تشخیص داده شده و همواره نسخه غلط پیچیده شده است؟

پس باید به ۴ سوال زیر پاسخ دهیم:

الف- آیا سیستم ریلی ما بیمار است؟ اگر پاسخ مثبت است چه بیماری‌هایی دارد؟

ب- علل و ریشه این بیماری چیست؟

ج- راهکارها کدامند؟

د- طی چه مدتی انتظار می‌رود سیستم ریلی به مرحله سلامت کامل برسد؟

پاسخ به هر یک از سوالات فوق دو روش دارد:

روش سلیقه‌ای بر اساس ذهنیت‌های موجود یا روش کارشناسی

قطعاً روش کارشناسی مورد تایید همه خواهد بود و نتایج آن قابل پذیرش است.

روزی برای حل این مشکلات به فکر انجام طرح تحول سازمانی افتادیم. شاید هم کار درستی بود. به نظر کارشناسان فاز اولیه طرح تحول سازمانی که متشکل از عارضه یابی و شناخت مشکلات بود، در حد عالی انجام شد و مشاوران (گروه دکتر البدوی از دانشگاه تربیت مدرس) مشکلات را خیلی خوب شناسایی کرده بودند. اما نسخه‌ای که برای آن پیچیدنده یعنی انجام "طرح تحول سازمانی برای راه آهن" مورد اختلاف نظر بود، برخی آن را راه نجات راه آهن می‌دانستند و برخی آن را "از چاله در آمدن و در چاه افتادن" تفسیر می‌کردند و عده زیادی هم سرگردان و بی اطلاع بودند و نمی‌دانستند چه چیزی در جریان است. من جزو افرادی هستم که راه چاره را در تحول سازمانی نمی‌بینم، اما معتقدم بخش عارضه یابی و تحلیل اولیه این پروژه که دال بر وجود بیماری حاد در سیستم ریلی بود، بسیار مفید و قابل استفاده است.

به عنوان مثال بخشی از مشکلاتی که راه آهن در وضعیت کنونی خود با آن‌ها مواجه است و در گزارش فوق به آن اشاره شده، می‌توان به سهم ناچیز بازار، سهم بسیار کم از ترانزیت، کمرنگ بودن حضور بخش خصوصی، نبود تفکر تجاری و بازاریابی، کم بودن سرعت بازرگانی و میزان سیبر ناوگان، مشکلات تخلیه و پارگیری، سیستم‌های قیمت‌گذاری ناکارآمد، کارایی مدیریتی و فنی پایین، کم توجهی به نگهداری و توسعه زیرساخت‌ها و پایین بودن کیفیت خدمات در بخش بار و مسافر و کندی پروسه تصمیم‌گیری اشاره کرد.

و اما در ارتباط با ۴ سوال فوق:

پیشنهاد می‌شود مشاور ذیصلاحی یافته شده و این ۴ پروژه را یکی پس از دیگری انجام دهد. اما تا یک بند به اتمام نرسیده، مطلقاً وارد بند بعدی نشود.

البته خروجی‌های مرحله عارضه یابی طرح تحول سازمانی می‌تواند ورودی بند الف باشد.

ضمناً جهت کمک به دستیابی سریع تر و دقیق تر جمع‌بندی در هر مرحله، انجمان نشست‌هایی در ارتباط با هر یک از موارد "الف" تا "د" برگزار خواهد کرد و در آن از راه آهن، وزارت راه و شهرسازی و برخی افراد صاحب نظر دعوت به عمل خواهد آورد و اگر مشاوری از طرف راه آهن برای این پروژه تعیین شده بود، مشاور هم دعوت خواهد شد.

امیدواریم در شماره‌های آتی نشریه به درج نتایجی از این نشست‌ها پردازیم.



نشست بررسی دستورالعمل حق دسترسی و چالش‌های شرکت‌های خصوصی ریلی در این زمینه:

## نیاز به اصلاح نگاه حاکمیت؛ یکسو نگر و عمودنگر نباشد

(نظر انجمن و راه آهن مشابه است)

الهام رقابی

با توجه به روند توسعه حمل و نقل ریلی و تاکید بر به کارگیری این روش حمل و نقل به دلیل مزیت‌های بازی نظیر کاهش هفت برابر مصرف سوخت و سازگاری با محیط زیست و اینمنی بالا، مقایسه آمارها نشان می‌دهد نه تنها روند توسعه حمل ریلی کاهشی بوده بلکه هر روز این مدد از حمل و نقل با چالش‌های بیشتری نسبت به گذشته مواجه است.

روند افزایشی تعریفه ریلی و حق دسترسی در طول سالیان اخیر از جمله مواردی است که سهم حمل ریلی را نسبت به جاده با افت شدیدی مواجه کرده به عبارتی سهم بخش حمل و نقل ریلی نسبت به جاده کاهش یافته است.

سیاست‌های دولت در یکسان‌سازی تعریفه دسترسی به شبکه ریلی موفق نبوده و اگر چاره ای نیندیشند این مدد از حمل و نقل را علاوه بر اینکه زمین گیر می‌کند بلکه هر روزه با حوادث جاده ای دلخراش بیشتری روبرو هستیم. به همین سبب یکسان‌سازی حق دسترسی در جاده و ریل باید صورت گیرد.

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی طبق بررسی‌ها و مطالعاتی که انجام داده و با توجه به مزیت‌های حمل و نقل ریلی لازم دانسته تا برای این مدد از حمل و نقل تعریفه و حق دسترسی به مراتب پایین‌تر از جاده را برای این بخش در نظر گیرد تا کالاهای و مواد معدنی ریل پسند در مسیرهای خاص با اولویت حمل ریلی تعیین و حمل شود. در همین خصوص نشستی در انجمن برگزار شد. در این نشست آقایان، دکتر مهرداد تقی زاده "دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، دکتر سبحان نظری" "رییس کارگروه واگن‌های لبه کوتاه، مهندس فرهنگ طلوعی" "رییس کارگروه واگن‌های لبه بلند، مهندس ناصر بختیاری" "رییس کارگروه واگن‌های مخزن دار، احمد رضا صبری" "رییس کارگروه قطارهای مسافری و محمد خان احمدی" مدیر عامل شرکت سفیر ریل آسیا حضور داشتند. در ابتدای نشست دکتر مهرداد تقی زاده ضمین خوش آمد گویی از دعوت شدگان خواست تا در رابطه با دستورالعمل حق دسترسی نظرات خود را اعلام دارند. به شرح این نشست می‌پردازیم:



### فرهنگ طلوعی

**با بندهایی که در قانون وجود دارد شرکت راه آهن الزام دارد میان شرکت ها و راه آهن یک رابطه تجاری برقرار کند**



**فرهنگ طلوعی:** به عنوان مثال اکنون محموله از منطقه خاف و سنگان عبور می کند و وارد تربت می شود که ایستگاه تشکیلاتی است مجدداً بازرسی می شود.

**ناصر بختیاری:** باید قراردادی بسته شود تا هر دو طرف تضامینی به یکدیگر داده باشند، اما فرض کنید اگر راه آهن به و اگن های ما آسیب برساند چه نتیجه ای حاصل خواهد شد، این مورد هم در قرارداد باید ذکر شود و به آن بپردازند. مکرراً این اتفاق رخ می دهد.

**مهرداد تقی زاده:** در این دستورالعملی که آمده، به صراحت به این موضوع پرداخته است و گفته شده "خسارت هایی که شرکت دیده و یا راه آهن دیده است"

**ناصر بختیاری:** می خواهم در اینجا به نکته ای اشاره کنم، از شما خواهش می کنم از مدیران عاملی

وارد نشود.

**مهرداد تقی زاده:** حتماً راه آهن هم به دلیل قانع کننده ای این شرایط را قرارداده است؟ به عنوان مثال اگر و اگن ها اضافه بار داشته باشد آسیب هایی را وارد می کند و یا اگر چرخ و اگن به موقع تعمیر نشود آسیب هایی را وارد می کند؟

**فرهنگ طلوعی:** بازدیدها تمام بر عهده خود راه آهن است، تمامی شرکت ها ناظر بارگیری دارند، هنگامی که بارگیری انجام می شود نماینده راه آهن بار و حتی کجی بار را بازدید می کند و از شکل سرباز و اگن کاملاً وضعیت و اگن ها مشخص است و اگر تمامی این موارد را نماینده بازرسی راه آهن تأیید نکند اجازه سیر داده نمی شود. ما در ماه مکاتباتی با راه آهن به دلیل کجی بار

و اینکه مجوز حرکت ندارد داریم.

**مهرداد تقی زاده:** یعنی در هر جایی که و اگن ها بازرسی انجام دهند نماینده راه آهن تصویب کردد و روابط تجاری خود را منظر حاکمیتی به شرکت ها اجبار کردد و اینکه مجوز حرکت ندارد داریم که باکارهای رسانه ای که انجام شد کمی از موضع خود پایین آمدند. تأکید ما بر اساس قانون دسترسی آن بود که راه آهن باید قرارداد دسترسی را با شرکت ها بینند، در آخرین جلسه ای که با مسئولان راه آهن داشتیم، هنوز به این جمع بندی نرسیده بودند که قانون دسترسی آن ها را ملزم می کند تا قرارداد دسترسی شرکت های حمل و نقل دارد که در دوم است. راه آهن رابطه تجاری با شرکت های حمل و نقل دارد که در این رابطه تجاری، حدود و اختیارات راه آهن خارج از فضای حاکمیت است و حدود اختیارات و وظائف شرکت ها نیز باید بر اساس چارچوب وظایفی که بر عهده دارند مشخص شود، هر قرارداد تجاری شامل تعهداتی است و طرفین باید تعهداتی را به یکدیگر بدهند و آن تعهدات را جرا کنند، راه آهن به هیچ عنوان زیر بار اجرای تعهدات طرفین نسبت به یکدیگر نمی رود، اصلی ترین موردی که در قرارداد دسترسی خواستار آن بودیم آن بود که به راه آهن گفتیم بر اساس قرارداد دسترسی که در سال ۸۴ بسته شد ۳۰۰ کیلومتر سیر روزانه ای را که تعهد کرد اید انجام بدید، به دلیل اینکه ما تمامی طرح های توجیهی و برآورده را مدهای شرکت ها بر مبنای آن است که راه آهن به دلیل اینکه بهره بردار است

اگر به تاسیسات و تجهیزات راه آهن آسیب زندن از آن محل جبران شود راه آهن به دلیل اینکه بهره بردار است باید تمامی دقت و نظارت خود را در باسکول ندارند از اشکالاتی است که باسکول ندارند از اشکالاتی است که راه آهن دارد.

**ناصر بختیاری:** این مورد که بهره برداری از و اگن ها و همچنین بار راه آهن دارد.

**ناصر بختیاری:** آیا باسکول

هم می ریزد. این ۳۰۰ کیلومتر از

سال ۹۲ تا امروز از ۵۵ کیلومتر به ۶۰ کیلومتر رسیده است، البته ۶۰ کیلومتر با و اگن های پر می رفت و ۶۰ کیلومتر خالی برمی گشت، یعنی ۱۲ کیلومتر در روز سیر دارد و هنوز راه آهن نتوانسته است بیش از

۵۰ درصد از تعهدات خود را در رابطه با این موضوع انجام دهد و از جمله بر عهده خود راه آهن است که از عقد قرارداد دلایل مهمی است که از شرکت ها سرباز می زند. نهایتاً با تمامی مباحثی که رخداده یکی از دوستانی که امروز در راه آهن نیستند دستورالعملی نیم بند و ناقص و یکطرفه ای را به استناد ماده ۶ قانون دسترسی در هیئت مدیره راه آهن تصویب کرددند و روابط تجاری خود را از منظر حاکمیتی به شرکت ها اجبار کردد که باکارهای رسانه ای که انجام شد کمی از موضع خود پایین آمدند.

تأکید ما بر اساس قانون دسترسی آن بود که راه آهن باید قرارداد دسترسی را با شرکت ها بینند، در آخرین جلسه ای که با مسئولان راه آهن داشتیم، هنوز به این جمع بندی نرسیده بودند که قانون دسترسی آن ها را ملزم می کند تا قرارداد دسترسی شرکت های حمل و نقل دارد که در دوم است. راه آهن رابطه تجاری با شرکت های حمل و نقل دارد که در این رابطه تجاری، حدود و اختیارات راه آهن خارج از فضای حاکمیت است و حدود اختیارات و وظائف شرکت ها نیز باید بر اساس چارچوب وظایفی که بر عهده دارند مشخص شود، هر قرارداد تجاری شامل تعهداتی است و طرفین باید تعهداتی را به یکدیگر بدهند و آن تعهدات را جرا کنند، راه آهن به هیچ عنوان زیر بار اجرای تعهدات طرفین نسبت به یکدیگر نمی رود، اصلی ترین موردی که در قرارداد دسترسی خواستار آن بودیم آن بود که به راه آهن گفتیم بر اساس قرارداد دسترسی که در سال ۸۴ بسته شد ۳۰۰ کیلومتر سیر روزانه ای را که تعهد کرد اید انجام بدید، به دلیل اینکه ما تمامی طرح های توجیهی و برآورده را مدهای شرکت ها بر مبنای آن است که راه آهن به دلیل اینکه بهره بردار است

اگر به تاسیسات و تجهیزات راه آهن آسیب زندن از آن محل جبران شود راه آهن به دلیل اینکه بهره بردار است باید تمامی دقت و نظارت خود را در باسکول ندارند از اشکالاتی است که باسکول ندارند از اشکالاتی است که راه آهن دارد.

**ناصر بختیاری:** این مورد که بهره برداری از و اگن ها و همچنین بار راه آهن دارد.

**مهرداد تقی زاده:** در ابتدا نظرات خود را در رابطه با دستورالعمل حق

دسترسی بفرمایید.

**فرهنگ طلوعی:** همه شرکت ها از سال ۸۴ قرارداد با راه آهن دارند که نمونه های آن موجود است. ما اصلی ترین موضوعی را که در قرارداد دسترسی تعریف می کردیم، راه آهن به دلیل اینکه بمنوعی از زیر تعهدات خود شانه خالی کند مرتبأ دستورالعمل های متفاوتی را طی بخش نامه های متفاوت صادر کرد. در جلساتی که در شورای سیاست گذاری برگزار کردیم دو موضوع بسیار مطرح بود، ۱- راه آهن را در جایگاه حاکمیتی خود قرار دهیم که در جایگاه خود دستورالعمل و آیین نامه بنویسد و چارچوب تعیین کند. ۲- نقش تجاری خود را از نقش حاکمیتی جدا کند و ناگفته نماند که تمامی بحث ما در ارتباط با مورد دوم است. راه آهن رابطه تجاری با شرکت های حمل و نقل دارد که در این رابطه تجاری، حدود و اختیارات راه آهن خارج از فضای حاکمیت است و حدود اختیارات و وظائف شرکت ها نیز باید بر اساس چارچوب وظایفی که بر عهده دارند مشخص شود، هر قرارداد تجاری شامل تعهداتی است و طرفین باید تعهداتی را به یکدیگر بدهند و آن تعهدات را جرا کنند، راه آهن به هیچ عنوان زیر بار اجرای تعهدات طرفین نسبت به یکدیگر نمی رود، اصلی ترین موردی که در قرارداد دسترسی خواستار آن بودیم آن بود که به راه آهن گفتیم بر اساس قرارداد دسترسی که در سال ۸۴ بسته شد ۳۰۰ کیلومتر سیر روزانه ای را که تعهد کرد اید انجام بدید، به دلیل اینکه ما تمامی طرح های توجیهی و برآورده را مدهای شرکت ها بر مبنای آن است که راه آهن به دلیل اینکه بهره بردار است

پر یا خالی باید سیر داشته باشد و اگر این ۳۰۰ کیلومتر سیر انجام نشود تمامی محاسبات مالی شرکت ها به

می شود، اکنون خیلی از شرکت‌ها بابت مفادی که در قرارداد سال ۸۴ بوده است همچنان از راه‌آهن طلبکار هستند، اما همچنان اجرا نمی‌شود.

**احمد رضا صبری:** وقتی سانحه یا اتفاقی رخ می‌دهد، کارشناسان راه‌آهن سانحه را بررسی می‌کنند و آن‌ها هستند که حداده را شرح می‌دهند، هنگامیکه کامل‌مشخص می‌شود که مشکل از سوی راه‌آهن بوده است باید در قرارداد میان راه‌آهن و شرکت خصوصی حتماً قید شده باشد که پس از تعیین خسارت، شرکت می‌تواند مبلغ خسارت را از مطالبات راه‌آهن کسر کند یا ضمانتی باشد که راه‌آهن هزینه خسارت وارد را بپذیرد.

**فرهنگ طلوعی:** فرض کنید قرارداد مطمئن و محکمی را بسته‌اید که اگر راه‌آهن طبق قرارداد پیش نرفت ما از راه‌آهن شکایت کنیم. به نظر من ارتباط شرکت‌ها با راه‌آهن به یکدیگر تنیده است و فقط از یک منظر نیست یعنی هیچ کاری را نمی‌توانیم پیش ببریم. بعضی مواقع مشکلاتی وجود دارد که تلفنی حل می‌شود اما اگر وارد فضای شکایت شویم مطمئناً با مشکلات بسیاری روبرو خواهیم شد.

**ناصر بختیاری:** ما برای حل مشکلات بهتر است به دو مورد رسنده و راه حل بپردازیم، رسنده به دو مورد رسنده ای پشت میز مذاکره بشنیمند که برای باشند، یعنی بخش خصوصی و حاکمیت باید تعدادشان برابر باشد، در بسیاری از موقع انجمن را در جایگاه شرکت خصوصی تلقی می‌کنند که کار صحیحی نیست زیرا در بسیاری از موقع نقطه نظر انجمن با شرکت‌ها در یک راستا نیست و خود نمایندگان شرکت‌ها باید حضور داشته باشد. ما باید در کنار عقد یک قرارداد محکم به مسئله نحوه اجرای قرارداد نیز توجه داشته باشیم، در خیلی از موقع قرارداد مطمئن و محکم وجود دارد اما در اجرا بی‌تجهیز و کوتاهی

در قرارداد به صراحت قید شده که اگر خسارت وارد شد و مقصود راه‌آهن باشد باید جبران شود و در زمان توقف و تعمیر واگن باید واگن را در اختیار ما قرار می‌داد. اما متن اسنافه نه واگنی در اختیار شرکت قرار دادند و نه هزینه‌های تعمیر واگن را پرداخت کردند.

**مهرداد تقی‌زاده:** متن اسنافه همیشه نگاه راه‌آهن به بخش خصوصی بوده است و گمان می‌کنم فقط من بوده‌ام که همیشه از بخش خصوصی حمایت می‌کرم و همانگونه که اطلاع دارید بخش خصوصی از زمانی که من وارد شرکت رجا شدم آغاز شد البته پس از آن مدتی شهرداری بودم و مجدد زمان دکتر آقایی برگشتم و

ما در جلسات متعددی دارد، اما می‌شود که در ارزیابی‌ها اشکالاتی پیش می‌آورد که پنهان می‌کنند.

شرکت‌های باری در طول سال از این محل، حدود یک یا دو میلیارد تومان ضرر می‌بینند و قرار نیست از جیب راه‌آهن پرداخت شود بلکه بیمه‌ای که بسیار هم قرداد بهم خوبی است خسارت را پرداخت کند.

**مهرداد تقی‌زاده:** آیا در



احمد رضا صبری

هنگامیکه سانحه ای رخ می‌دهد و مسؤول آن راه‌آهن است باید هزینه خسارت وارده را از مطالبات راه‌آهن از شرکت‌ها کسر کرد

**محمد خان احمدی:** تمامی این مشکلات به دلیل عدم نگری خود راه‌آهن است و به دلیل نگاه بازرگانی خود راه‌آهن است. وقتی راه‌آهن نگاه بازرگانی دارد و سیاست‌هایی به سمت مالک واگن و لکوموتیو شدن دارند این مشکلات وجود دارد اما اگر راه‌آهن به عنوان حاکمیت این نگاه را اصلاح کند و عدم نگر و یکسو نگر نباشد حتماً مشکلات حل خواهد شد اما متن اسنافه خود را تاجر می‌بینند و بخش نامه‌های یکسویه می‌دهند.

**ناصر بختیاری:** در بنده از این دستورالعمل آمده است که "خسارت‌های واردشده به شرکت که ناشی از عدم احراز تعهدات راه آهن مندرج در این قرارداد بوجود آید براساس مقررات و دستورالعمل‌های صادره جبران نماید" بسیار مهم نوشته شده و ذکر نشده که چه کسی این خسارت را جبران می‌کند.

**احمدرضا صبری:** قویترین قرارداد بخش ریالی مسافری مربوط به شرکت نورالرضا است. در اواخر سال ۹۳ تعداد ۹ واگن شرکت ما به دلیل سرعت بالای لکوموتیوران از خط خارج شد و حدود ۳.۵ میلیارد تومان به شرکت خسارت وارد کرد،

که سال‌ها در این بخش کار کردند سؤال کنید که آیا موردی وجود دارد که قطعات واگن‌های آن‌ها به سرفت رفته و راه‌آهن پاسخگو باشد.

**مهرداد تقی‌زاده:** اکنون در دستورالعملی که ارسال شده این مورد را دیده‌اند اما ناقص و مبهم است و باید به این مورد به صورت کامل و روشن بپردازند. در بند ۲۷ ماده اشاره شده که چنانچه بر اساس کارکرد تجهیزات، تاسیسات و سایر امکانات راه‌آهن یا عملکرد اشتباه، قصور و غلت و سهل انگاری مأمورین مربوطه به ناوگان متعلق به شرکت خسارتی وارد آید راه‌آهن موظف است هزینه‌های انجام تعییرات و بازسازی ناوگان مربوطه را به طور مستقیم یا از طریق بیمه ذیریط تأمین کند.

**فرهنگ طلوعی:** این بند در گذشته هم بوده است اما مشکلی که امروز وجود دارد آن است که



مهرداد تقی زاده

**باید به گونه ای رفتار شود  
که راه آهن احساس کند  
اگر شرکت ها بیش تر و  
بهتر فعالیت کنند به نفع  
راه آهن خواهد بود**



سرمایه گذاری جدید جاذبیت ایجاد می کند و به همین دلیل است که مرتبًا شاهد رشد نوگان آن کشورها هستیم اما در ایران چندین سال است که بین ۲۳ هزار تا ۲۵ هزار واگن، نوسان داریم و خیلی واگنی افزوده نشده است و به معنی آن است که هر کسی هم واگن داشته باشد و خریده است، به عنوان مثال فولاد خریده است، این امر متفاوت است و ما اینکه مبارکه، خریداری کرده است اما اینکه یک دپارتمان داخلی برای حمل آن نداشته باشد و یک شرکت برای حمل آن داشته باشد. فولاد خوزستان، فولاد خراسان، خودرو سازی سایپا و ایران خودرو نیز به همین صورت است. از نظر من این امر متغیر بسیار مهمی است و ما اگر بخواهیم در موضوعاتمان اولویت بندی داشته باشیم باید این موضوعات را اولویت بندی کنیم. مورد دیگر آن است که این بهره وری را چگونه می توان

احساس می کرد اگر شرکت ها بیشتر و بهتر فعالیت کنند به نفع راه آهن می باشد.

**فرهنگ طلوعی:** اکنون هم به همین صورت است. ۷۰ درصد مالک لکوموتیوها، خود راه آهن نیست، یعنی راه آهن بودجه مستقل دارد و هزینه هایی را بر دوش بخش است و مالکیت ۳۰ درصد لکوموتیوها مربوط به بخش خصوصی می باشد و راه آهن از آن ها اجراه کرده است، راه آهن ۳۰ در صد از محل دسترسی دریافت می کند و ۴۰ درصد از محل

لکوموتیو دریافت می کند.

**ناصر بختیاری:** البته در زمان دکتر آقایی به این صورت شکل گرفت، زیرا در آن زمان به دلیل اینکه در مصاحبه های خارج از راه آهن گفته شود که ما حق دسترسی را ثابت نگه داشته ایم از یک سو حق دسترسی کم می شد اما از سوی دیگر حق لکوموتیو افزایش پیدا می کرد و برای بخش خصوصی خیلی فرقی نمی کرد.

**سبحان نظری:** از نظر بنده اگر در رابطه با خواسته هایی که انجمن طی نامه آقای بابایی از راه آهن مطرح کردند، بخواهیم اولویت بندی کنیم شاید بتوان گفت ۷۰ درصد وزن، مربوط به بهره وری است. طبق گفته آقای طلوعی، تعهد راه آهن به سیر ۳۰۰ کیلومتر که هیچگاه عملیاتی نشده است، متناسب بسیار حساس و اثر گذاری در درآمد است و تن کیلومتر و اگن با راهی شرکت های ایرانی را هر کدام از بهترین تمرين هایی که در دنیا انجام می شود همانند فرانسه و آلمان، چین، هند، روسیه که از انظر

شلوغی راهها سایز بزرگ تری نسبت به ما دارند، مقایسه می کنیم، با وجود بزرگتر بودن و شلوغ تر بودن شبکه، یک واگن آن ها در سال، تقریباً ۳ برابر مساحتی باشد ولی مطمئناً تمامی مدل خواهد شد.

**ناصر بختیاری:** اکنون

سؤالی در اینجا مطرح است که آیا می توان منافع راه آهن را به منافع بخش خصوصی گره بزنیم؟ یکی از مشکلات اینجاست که راه آهن نحوه

کار بخش خصوصی برایش مهم نیست، یعنی راه آهن بودجه مستقل دارد و هزینه هایی را بر دوش بخش خصوصی می گذارد همانند لکوموتیو، حق توقف و اگن و خدمات ایستگاهی و پول های خود را این محل تأمین می کند و موجب می شود که در

صورت کلی مدل را به هم بربزیم و با هماهنگی با راه آهن یا وزارت راه، منابع درآمدی راه آهن قطع شود و درآمد راه آهن از محل حمل بار و مسافر بیشتر باشد زیرا اکنون تمامی واگن های باری خصوصی هستند و فقط تعدادی از لکوموتیوها خصوصی و تعدادی مربوط به راه آهن است، در نتیجه راه آهن باید خود به خود کاری کند تا شرکت ها عملکرد بهتری داشته باشند و اگر این اتفاق رخ دهد شاید

در جاهایی همانند سازمان برنامه و بودجه و مجلس از آن استقبال کنند و ما اعلام کنیم که بخش خصوصی، به آن میزان توان ایجاد درآمد دارد که در حقیقت اگر بودجه به راه آهن می خواهید بدھید، بابت نگهداری و تعمیرات بدھید و همه پرسنل راه آهن نیز احساس کنند که اگر همه شرکت ها به مک راه آهن خوب کار کنند درآمد قابل توجهی ایجاد و هم شرکت ها سود می بردند و هم راه آهن بهره می برد. البته شاید دنیا انجام می شود همانند فرانسه و آلمان، چین، هند، روسیه که از نظر

از درآمد مال راه آهن است و به عنوان حق دسترسی و لکوموتیو به راه آهن داده می شود. ۴۰ درصد لکوموتیو، ۳۰ درصد دسترسی و ۳۰ درصد مالکانه شرکت ها می باشد.

**مهرداد تقی زاده:** فرض کنید ۴۰ درصد لکوموتیو را، صفر کنیم می کنند و بدیهی است که اثرگذاری روی سودآوری شرکت ها دارد و برای یعنی به گونه ای می شد که راه آهن

دیگر که در راه آهن بسیار شدید است خلط مسئولیت های حاکمیتی و غیر حاکمیتی می باشد و آن هم به مشکل ساختار بر می گردد. اکنون راه آهن واقعاً شتر مرغ - پلنگ است، خود راه آهن نمی دارد حاکمیت است یا شرکت رقیب ما می باشد و در حقیقت خلط میان مسئولیت های حاکمیتی و غیر حاکمیتی در راه آهن کاملاً مشهود است و بیداد می کند و موجب می شود که در حقیقت در این قراردادها با صراحت و شهامت وارد میدان نشوند تا بخواهند قرارداد شفافی را داشته باشند. اولین حق یک کار مشترک که نمونه آن موضوع ازدواج است یک توافق متقابل است، وقتی عقد متقابل انجام نشود کار مشترکی هم نمی تواند انجام گیرد، راه آهن از شرکت های خصوصی توقع دارد هر آنچه می خواهد را انجام دهد اما در قالب خواسته های خودش، این روش عملأً امکان پذیر نیست زیرا اولین وظیفه ای که راه آهن به عنوان حاکمیت در این میان دارد غقد قرارداد با طرف مقابل است. بارها این بحث ها صورت گرفته است و کارشناسی شده است. ما باید قرارداد اولیه سال ۸۴ را مینما قراردادیم و نقائص آن را برطرف کنیم، بهترین شرایط برای شرکت ها ایجاد خواهد شد. یکی از دلایلی که راه آهن توانسته به رفتار یک طرفه خود با بخش خصوصی ادامه دهد آن است که انجمن نتوانسته وظیفه خود را به درستی انجام دهد، البته در دوره آخر آقای بابایی وضعیت بسیار متفاوت بود و ایشان بسیار زحمت کشیدند و بسیاری از مطالب را جمع بندی کردند.

**مهرداد تقی زاده:** انعقاد قرارداد و پایش اجرای قرارداد و ضمانت هایی که کمک کند تا قراردا اجرا شود را باید داشته باشیم و بندۀ هم معتقد هستم که مسیر راهکارهای حقوقی بسته نیست اما به صورت طبیعی مشکلاتی را با خود به همراه دارد.

و به دلیل تعاملاتی است که وجود  
دارد در صورتیکه اگر قانون رعایت  
شود به مشکلی بر نخواهیم خورد، به  
نظر من قرارداد محکم و حقوقی باید  
بسته شود و در کنار آن تعاملاتی با  
راه آهن نیز داشته باشیم.

مهرداد تقی زاده: تعداد  
لکوموتیوهای راه آهن چه تعداد  
است؟

فرهنگ طلوعی: ۵۶۲ لکوموتیو  
مال راه آهن است و کل نیروی  
کشش راه آهن حدود ۷۳۰ لکوموتیو  
می باشد.

مهرباد تقی زاده: اگر شرکت های تعمیرات و آگن و خط نیز عضو انجمن شوند بسیار مفید خواهد بود و قدرت انجمن برای مذاکره بیشتر خواهد شد.

ناصر بختیاری: فرمایشات دکتر  
آخوندی در زمان معارفه دکتر  
پور سیدآقایی را اگر مرور کنید  
صددرصد بر این محور است که همه  
چیز خصوصی سازی شود اما حتی  
۱۰ د. صد آ. احنا نشد.

**مهرباد تقی زاده:** از یک سو  
باید پیگیری کنیم تا قراردادی بسته  
شود و ضمانت اجرایی برای آن قرار  
دهیم و برای اجرا پایش کنیم. راه  
آهن هر چه احساس کند که حرکت  
روان تری با شرکت‌های خصوصی  
داشته باشد راه آهن می‌تواند درآمد  
بیشتری داشته باشد و آنچه بابت  
لکوموتیوهای می‌گیرد را کاری کنیم  
که بابت درآمد شرکت‌ها بگیرد که

سمن حق دسترسی می سود.  
فرهنگ طلوعی: اگر بخواهد  
لکوموتیوها را به بخش خصوصی  
واگذار کند دوباره باید از بخش  
خصوصی اجاره کند و هزینه آن را  
پرداخت کند یعنی پولی را هم که  
از شرکتها می گیرد باید مجدد  
به لکوموتیو ها بدهد. اگر حق  
دسترسی بخواهد افزایش پیدا کند

ما همین اکنون در خیلی از مسیرها  
توجیه در مقابل جاده نداریم یعنی  
قیمت‌ها بالا است. ما پر عکس آن

نیست و یکی از دلایل دیگر آن این است که ما شرکت‌های ریلی آنقدر در گیر کفش تزمز و بردگی چرخ و ... هستیم که به این نکته حیاتی و اثر گذار اصلاح‌حوالمندان نیست و اگر هم حوالمندان باشد ما رادر این موضوعات

راه نمی‌دهند. بهره وری علت همه دردهای ما است و اگر اولویت بندی در پیگیری‌ها قرار باشد که انجام اشود، اولویت اول را دارد و بقیه موارد را می‌توان راحت تر حل و فصل کرد.  
احمد رضا صبری: راه آهن به این نتیجه رسیده است که بخش بار

در آموزایی بیشتری برایش دارد. در سال گذشته در مسیر جاده طبس که قطار ما و قطار رجاء به فاصله ۲ ساعت حرکت می‌کرده به دلیل حرکت قطار باری مسیر ما را تغییر دادند و اهمیتی برای بخش مسافری قائل نشدند و مسیر دورتری را برای ما در نظر گرفتند و در تعاوینی‌های سازمانی که هست در بخش‌های مهمی همانند اصفهان که افزایش حجم و با، داشتند حجمان، به آ، ها

داده شد و نشان دهنده آن است که راه آهن متوجه این موضوعات هست، به این نتیجه میرسیم که قرارداد محکمی یاید وجود داشته باشد و همانند مهریه ای است که به عنوان تقدیمی موقتاً اسفاده کرد.

**مهرداد تقی زاده:** مثال مهربه  
مثال خوبی بود اما مهربه را هم  
که می نویسند برای روز مبارا است  
اما اگر قرار باشد هر دفعه استفاده  
شود ارتباط زندگی زن و شوهر به  
هم می خورد. در اینجا هم به همین  
صورت است. ما با راه آهن زندگی  
می کنیم و ممکن است زمانی  
کار حقوقی جدی انجام شود و از  
حساب هم برداشت شود اما باید  
این مورد را برای موارد خاصی قرار  
دهیم که ارزش بحث و درگیری را  
داشته باشد.

امحمد رضا صبری: یکی از مشکلاتی که ما با مسئولین داریم همه‌مین تعارضاتی است که پا هم داریم

دارد، راه آهن است که می‌تواند  
تعیین کند و اگر من در یک روز  
۱۵۰ کیلومتر سیر کند یا  
کیلومتر سیر کند و نکته جالب این  
است که همه این‌ها در کف بازار رخ  
می‌دهد در عوامل کف و پایین دست

راه آهن رخ می دهد که فاصله آن تا  
استاد حجیم ۱۷ طبقه راه آهن خیلی  
زیاد است. اگر همین سازمان راه آهن  
به جای ۱۷ طبقه در مکان سه طبقه  
بود سرعت گردش کارها مطمئناً  
افراش می یافت و ارتباط با واحدهای  
عملیاتی سریع تر می شد و سریع تر

متوجه می‌شند که مشکلات بهره‌وری در کدام قسمت‌ها می‌باشد. در روزهای قبل همراه با شرکت‌های واگن دار فعال در بندرعباس جلسه ای با راه آهن هرمزگان داشتیم و اقای بابک احمدی ریس جلسه بودند در لای صحبت‌ها، حرفی سیارمهم و استراتژیک گم شد و آن بود که آقای افضلی مدیر عامل شرکت ریلی گل گهر به نکته ای شواهد که بند که واگن: بگداز، بارکه

که دو تا می باشد یکی از آن ها مدت ۲۰ روز است که خراب شده است و گرسی در راه آهن متوجه آن نشده است، همین یک نکته، یعنی اینکه به مدت ۲۰ روز راه آهن با بهره وری نصف کار می کردد. به عنوان یک جمله از ۲۰۰ جمله مطرح شده مهم بحث، در جلسه مطرح شد و خیلی زمان و بها به این نکته داده نشد و نکته عجیب تر، در همین بار کو سه پرator در سه شیفت مختلف کار می کنند، آقای افضلی گفتن طی زمانسنجی که انجام دادند یکی از این پرatorاه و اگن را در ۴ دقیقه تخلیه می کند و یکی در ۷ دقیقه و دیگری در ۹ دقیقه بار را خالی می کند، در ۳ شیفت مختلف و بهره وری شرکت راه آهن در اتاقک اپراتور تعریف می شود و گرسی به این مسائل دقت نمی کند و دلیل اینکه دقت به این مسائل وجود ندارد به دلیل این است که سلسه مراتب سازمان راه آهن خیلی، عمیق



ناصر بختیاری

در زمان معاشره دکتر پور سید آقایی، دکتر اخوندی گفت: صد درصد باید خصوصی سازی شود اما امروز ۱۰ درصد هم خصوصی سازی نشده است



بالا برد یعنی به عنوان مثال اراده کنیم و یک و دو دهم فعلی، یک و هشت دهم می‌شود و به ان میزان افزایش هیچگاه رخ نمی‌دهد. خیلی بدیهی است که به سبب اثر پذیری از عوامل متعدد، کار رشد بهره وری کار پیچیده ای است و بخشی از آن وظیفه من واگن دار است و بخشی از آن وظیفه راه آهن است. بخشی از آن عوامل دست ما واگن داران است به عنوان مثال در ایستگاهی اگر واگن‌هایمان با هم قاطی شده و واگن‌ها لا به لای هم قوار گرفته، از مفهوم واگن پول تبعیت کنیم تا راه آهن هم به زحمت اضافی مانور دادن نیافتد و یا در جاهایی که مشتری در تخلیه و بارگیری تأخیر دارد در آنجا ما به عنوان رابط مستقیم با مشتری باید استرس لازم را ایجاد کنیم اما به نظر بندۀ جمیع عوامل در اختیار واگن داران نسبت به سهمی که راه آهن: م. تواند اینجا کند مدن: کمت،



# دکتر تقیزاده دبیر جدید انجمن صنفی شرکت‌های ریلی شد

محمدامین عاشوری



و به خیلی از تضمیم‌هایی که برای پخش ریلی گرفته می‌شود، اعتراض داریم.

رجبی در پایان سخنانش افزود: معاونان راهآهن هم شرکت کردم متوجه شدم که دوستان در راهآهن تلاششان را می‌کنند، اما در برخی مواقع مثل بنا بر موفق نمی‌شوند و اگر همه این کارها انجام می‌شده باشند توافقات زیادی بودیم. همه شاهد توافقات زیادی بودیم. از مطالباتمان را شفاف بیان کنیم. از اعضا کمیسیون تلفیق، کمیسیون عمران و کمیسیون‌های دیگر دعوت کردیم و در انجمن جلساتی با آنها برگزار کردیم و مسائل مشکلات بخش افزایش دهنده و ما به عنوان اعضای انجمن از این دستاوردها استفاده کنیم.

مهرداد تقیزاده دبیر جدید انجمن با عرض سلام و با تشکر از دوستانی که تشریف آورده‌اند گفت: جالب است بدانید در همه دوران خدمتم این اولین جلسه معارفه‌ای است که داشتم و همیشه کام را بدون معارفه شروع کرده‌ام. جا دارد در ابتدا از آقای بابایی دبیر پیشین انجمن تشرک کنم، چون با تلاش‌هایی که کردن سطح انجمن را بالا بردن و به عنوان مسئول در بخش دولتی شاهد تلاش‌های انجمن بودم که روز به روز نقش انجمن پربرگتر و جدی‌تر می‌شد و بر همین اساس در وزارت راه تضمیم گرفتیم که انجمن در جلسات شورای عالی ترابری حضور فعال داشته باشد و آقای بابایی به صورت مستمر در جلسات شورای عالی ترابری و کارگروه‌ها شرکت می‌کردند و نظرات انجمن را ارائه می‌دادند. البته در شرکت رجا یا مترو که بودم ایشان نیز حضور داشتند و همیشه با روحیه فعال مشغول کار بودند و در انجمن نیز همان روحیه را داشتند.

رجبی ادامه داد: از دو سال و نیم گذشته که در کوران کارهای انجمن قرار گرفتم و در جلسات شورای



دولت و مجلس، حضور فعال و مؤثر در سازمان‌هایی مثل دارایی، بیمه و... جا پای محکمی را برای انجمن ایجاد کرده است تا بتوانیم اهداف و برنامه‌های انجمن را در توسعه ریلی چه در بخش ناوگان و چه بخش‌های دیگر پیاده کنیم و به سرانجام بررسانیم.

ریس هیات مدیره انجمن افزود: انجمن باید تعامل‌های بیشتر و بهتری نسبت به قبل داشته باشد و با تجمعی انجمن‌ها، قدرت چانهزنی‌شان را افزایش دهیم و برنامه‌های پیش‌بینی شده را اجرا کنیم تا به اهداف تعیین شده برسیم. ما اگر همکاری‌های لازم را با هم داشته باشیم، می‌توانیم با همین قدرت محدود نیز خوبی از مسائل را حل کرده و برنامه‌های بهتری را اجرا کنیم. به نظرم اعضا هایی که گاهی در مورد بخش ریلی صورت می‌گیرد ناشی از کاملاً اجتماعی می‌نامیم با فراز و از مسئولان کمیسیون عمران مجلس درخواست کردیم، کارگروه ریلی تشکیل دهنده تا نمایندگان بخش ریلی بتوانند در آنجا مشکلاتشان را مطرح کنند و نمایندگان را در جریان مسائل و کمبودهای بخش ریلی قرار دهند.

جلسه معارفه آقای دکتر تقیزاده دبیر جدید انجمن با حضور اعضای هیات مدیره و جمعی از اعضای انجمن و مسئولان وزارت راه و شرکت راهآهن برگزار شد.

در ابتدای این جلسه مهندس رجبی، رئیس هیات مدیره انجمن ضمن خوشامدگویی، گفت:

خوشبختانه تلاش‌های خوبی در راستای اهداف انجمن صورت گرفته است و بنیان‌های خوبی در این دوره از هیات مدیره انجمن گذاشته شده است و تعامل‌های خوبی با راهآهن داشته‌ایم؛ هر چند هنوز هم مقاومت‌هایی صورت می‌گیرد اما با بودن آقای رسولی به عنوان میان‌دار بین انجمن و راهآهن می‌توانیم برخی از مسائل را حل کنیم و باید از حضور ایشان بیشتر استفاده کنیم.

دوره فعالیت انجمن مثل همه پدیده‌هایی که اجتماعی یا غیراجتماعی می‌نامیم با فراز و فروزهایی همراه بوده است و در این سال‌ها انجمن به جایگاه بلوغ خودش نزدیک شده است، کارهای اساسی و جدی را دنبال می‌کنیم و در حال حاضر می‌توان به خروجی‌های انجمن امید داشت. رجی گفت: حضور انجمن در کمیسیون‌های مختلف



## و به عنوان دبیر جدید انجمن انتخاب

سعیدنژاد ادامه داد: انجمن باید بتواند در مجامع دولتی جایگاه خودش را پیدا کند و حرفی برای گفتن داشته باشد. همان طور که دوستان اشاره کردند در بخش دولتی سیاست‌ها با تغییر مدیران بخش‌ها تغییر می‌کند و برای اینکه بتوانیم این سیاست‌ها را پایدار کنیم باید یک نهاد تنظیم‌گر وجود داشته باشد تا این مساله را حل و فصل کند. ذهنیت بخش خصوصی همیشه این بوده است که حضور و سرمایه‌اش دچار تغییرات سیاست و مدیران نشود. مساله دیگر حضور در مراجع تصمیم‌گیری است و در این دوره حضور انجمن در کمیسیون‌های دولتی مشهود بود و در بحث‌هایی که مربوط به بخش ریلی و چالشی و کار کارشناسی بود، انجمن حضور تأثیرگذار داشت. همچنین در کمیسیون‌های مجلس و اتاق بازرگانی حضور انجمن مؤثر بود و برای اینکه این حضورها ادامه می‌یافتد نیاز به کسی بود که هم در مباحث فنی و هم مباحث روز وارد باشد و بر اساس این پارامترها آقای دکتر تقی‌زاده انتخاب شد. انجمن در کنار کارهای روزانه و اجرایی نیز دارد که ایشان با کیفیت بهتر انجام خواهد داد هر چند شاید نیاز به حضور تمام وقت ایشان در انجمن نباشد. در پایان نیز برای ایشان آزوی موفقیت دارم و برای انجمن نیز آزو می‌کنم مرجعی باشد تا مسئولان در تصمیم‌گیری‌ها نظرات انجمن را عامل کنند.

راه‌آهن و بخش خصوصی وجود دارد و امیدوارم این مسائل هر چه سریع‌تر حل شوند. به نظرم عوامل درونی را باید هر چه زودتر حل کرد و اصلاً خود راه‌آهن باید دنبال حل این مسائل باشد و از بخش خصوصی دعوت کند تا مشکلات را اعلام کند و با همکری موافق را رفع کنند. در نامه‌ای که آقای بابایی برای آقای محمدزاده فرستاده‌اند ۸ مورد بیان شده که همه قابل حل هستند و توجیهی ندارد که تا به امروز حل نشده باقی مانده است. دکتر تقی‌زاده در پایان سخنانش گفت: نکته‌ای را هم درباره خودم عرض کنم و اینکه تا به حال از هچ مجموعه ضعیفی دفاع نکرده‌ام و اینکه به صرف دبیر انجمن صنفی ریلی بودن بخواهیم از انجمن دفاع کنم به چنین چیزی اعتقاد ندارم و باور من این است که باید خودمان را قوی کنیم تا بتوانیم از انجمن دفاع کنم. ما وقتی می‌توانیم از سهممان در بخش ریلی چه بخش بار و چه مسافر دفاع کنیم که قوی باشیم. در آخر باز تشکر می‌کنم از مهندس رجی و مهندس سعیدنژاد که به من اعتماد کردند و با اتحاد و کمک همه دولت‌ان شالله بتوانیم گام‌هایی خوبی در بخش ریلی برداریم و در انجمن متمرث باشیم.

دکتر تقی‌زاده ادامه داد: اگر بخواهیم وضعیت حمل و نقل ریلی در کشور بهبود یابد و تغییر کند باید هم عوامل بیرونی و هم عوامل درونی را شناسایی و در رفع آن‌ها تلاش کنیم. در بحث عوامل بیرونی ممکن است نتوانیم کاری کنیم ولی این دلیل نمی‌شود نسبت به آن بی تفاوت باشیم. مثل بحث قیمت سوخت، ارتباطات بین‌الملل با کشورهای دیگر، ایجاد سیستم کانتینری قوی در کشور و... که متولیانش سازمان‌ها و نهادهای دیگر هستند، اما انجمن هم می‌تواند در این زمینه‌ها فعال باشد و نقطه نظرات کارشناسی خود را ایشان داشتن تفکر و اندیشه است. به نظر بنده حضور ایشان فرصت خوبی برای مجموعه انجمن است و امیدوارم بتوانیم از حضور ایشان به خوبی استفاده کنیم. همان‌طور که آقای مهندس رجی هم فرمودند دولت این کار را بیان کرد. بخش دیگر عوامل درونی هستند که جای تعجب دارد چرا باید این مسائل وجود داشته باشد. عوامل دیگر نیز که صلاحیت داشتند نامزد بودند و پس از اجماع و رأی‌گیری آقای دکتر بیشترین رأی را آورده درونی مشکلاتی هستند که بین

دکتر تقی‌زاده ادامه داد: متأسفانه بحث ریلی، کشور وضعیت خوبی ندارد. در بخش بار حدود ۱۰ درصد از سهم حمل و نقل را شرکت‌های ریلی بر عهده دارند که اگر برحسب تن - کیلومتر حساب کنیم نسبت به ۱۰ سال پیش کمتر شده است. در بخش مسافر نیز سهم ریلی خیلی پایین است. وقتی آمار کشورهای پیشرفت‌هه در بخش ریلی را بررسی می‌کنیم، می‌بینیم که اعداد حمل و نقل بار در آن کشورها از ۲۰ درصد شروع می‌شود تا ۹۰ درصد. این اعداد در روسیه بین ۸۰ تا ۹۰ درصد، آمریکا حدود ۴۰ درصد، کانادا ۷۰ درصد و در استرالیا حدود ۶۵ درصد است. همان‌طور که اطلاع دارید سرمایه‌گذاری در بخش ریلی در وسعت زیاد مقرن بهصرفه است با این حال در کشورهای کوچک‌تر مثل کشورهای اروپایی که هر کشورش تقريباً به اندازه یک استان ماست در حمل و نقل ریلی این اعداد بین ۲۰ تا ۵۵ درصد است. مثلاً در اتریش این عدد ۵۵ درصد و در گرجستان بین ۸۰ تا ۹۰ درصد است. در واقع بخش ریلی این کشورها ۲ تا ۵ برابر کشور ما در حمل و نقل برونشهری در کشور چین این عدد ۳۰ درصد است که ۳ برابر کشور ما است. وقتی برنامه‌های توسعه ریلی چین را مطالعه می‌کنید می‌بینید مسئولان آن کشور اعلام کردند که تا سال‌های ۲۰۲۵ و ۲۰۳۰ سهم ریلی را ثابت نگه خواهند داشت، اما قطarthای «های اسپید» را توسعه خواهند داد. در حال حاضر چین ۲۷ هزار کیلومتر قطار «های اسپید» دارد که قرار است این مقدار تا سال ۲۰۲۵ به ۳۸ هزار کیلومتر افزایش یابد و تا سال ۲۰۳۰ این عدد به ۴۸ هزار کیلومتر خواهد رسید.

دبیر انجمن گفت: دفاع من از توسعه بخش ریلی را به حساب مسئولیت‌هایی که در آن بخش داشتم نگذارید، چون وقتی در معاونت حمل و نقل هم بودم و با مطالعاتی که داشتم و کشورهای مختلف را بررسی کردیم دیدیم که همه کشورها توسعه

گفتگو با دکتر سیحان نظری، رئیس کارگروه واگن‌های لبه کوتاه و مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل:

## بایدها و نبایدها در افزایش بهره‌وری حمل و نقل ریلی

الهام زقانی

از پراکنده کاری و توزیع واگن‌های خود در پروژه‌هایی با تعهد بیش از توان خود پرهازند و بهویژه با توجه به موجودی اندک سرانه واگن‌های هر شرکت، از ایده به اشتراک‌گذاری واگن‌ها (واگن پول) استقبال نمایند. بدیهی است که صاحبان کالا نیز در این میان، باید وظیفه بسیار مهم خود در بارگیری و تخلیه بهموقع و سریع واگن‌ها را در مبادی و مقاصد جدی بگیرند تا درنتیجه موفق شوند ضمن کمک به تحقق هدف افزایش بهره‌وری بخش حمل ریلی، خود نیز از منفعت کاهش یا حفظ کرایه‌ها بهره‌مند شوند.

**در آستانه برگزاری هفتمین نمایشگاه بین‌المللی ریلی هستیم، آیا در این نمایشگاه شرکت می‌کنید؟ حضور در این نمایشگاه چه دستاوردهایی برای شرکت شما به همراه خواهد داشت؟**

بله ان شاء الله در نمایشگاه حضور خواهیم داشت و با برنامه‌بری دقیق مانند سالیان گذشته به دنبال معرفی بیشتر شرکت و جذب مشتریان جدید به سیستم حمل ریلی و توسعه بازار حمل ترکیبی کشور خواهیم بود.

**در خصوص توسعه حمل و نقل ریلی بار چه برنامه‌ریزی‌هایی را در سال جدید انجام داده‌اید و با وجود تحریم‌ها آینده حمل و نقل ریلی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

برای توسعه حمل و نقل ریلی بار، سه پروژه مهم را در شرکت ترکیب حمل و نقل تعریف نموده‌ایم:  
الف- توسعه ناوگان واگن‌های شرکت، که در این زمینه ۷۵ دستگاه واگن دو محور کانتینر برساخت داخل به ناوگان اضافه خواهد شد.  
ب- رشد عملکرد ماهیانه سرانه



گرید. تجربیات سایر کشورها در حوزه حمل و نقل امروزه در اکثر کشورها روش و انکارناپذیر است. سهم چشمگیر بخش حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی کشورها سیستم‌های حمل و نقل ریلی در جهان است. با توجه حکایت از ارتباط تنگاتنگ کلیه زیر بخش‌های اقتصادی با بخش حمل و نقل دارد. از سوی دیگر در بهصورت نامحسوس به این بخش از حمل و نقل به بررسی نقش حمل و نقل در توسعه پایدار لازم است عواملی همچون محیط‌زیست، تأثیرات اجتماعی (انتظارات مشتریان) و البته اقتصاد بنگاه مدنظر قرار گرید. به عنوان نمونه تأثیرات فراوان بخش حمل و نقل بر ابعاد زیست‌محیطی بسیار حائز اهمیت هست ولذا انتخاب سیستم‌های حمل و نقلی که در تعامل مثبت با دست خود دارد، به همین سبب گفتگویی در رابطه با مشکلات شرکت‌های باری، گفتگویی با دکتر ساخت‌افزاری و نرم‌افزاری که هر چه بیشتر بخش حمل و نقل را در این مسیر کم می‌نمایند باید موردنظر گروه‌های تصمیم‌ساز و مسئولین قرار آن می‌پردازم:

با ملاحظه این واقعیت تنظیم نماید شرکت‌های حمل و نقل ریلی و که تحقق این هدف، حتی اگر کامل هم نباشد، نسبت به وضع گلوباهای اصلی، درصورتی که برنامه‌ریزی دقیقی بین سه عنصر فعلی نتایج بهتری خواهد داشت، و درنتیجه در تعیین تعریف‌ها و تخصیص جرائم برای خطاهای احتمالی با رویکردی نرم و انگیزشی عمل کند. شرکت‌های حمل و نقل نیز مووجود تا حدود بسیار زیادی می‌توان قطارهای باری- برنامه‌ای را اجرا نمود. برای تحقق این هدف، که نهایتاً به افزایش بهره‌وری و درآمدزایی خودشان منجر می‌شود، راه‌آهن ج.آ. باید رفتار خود را

**افزایش ۷۰ درصدی تردد قطارهای باری برنامه‌ای در برنامه راه‌آهن در سال جدید است این برنامه تا چه میزان می‌تواند اجرایی شود؟ آیا زیرساخت‌ها جواب‌گو هست؟ در رابطه با این افزایش چه اقداماتی باید از سوی شرکت راه‌آهن و چه اقداماتی باید از سوی شرکت‌ها صورت گیرد؟**

با توجه به رویکرد جدید

انجام گردیده که البته به سبب مشکلات بودجه‌ای روزافزون راه آهن، طبیعتاً نتایج آن‌ها هم مورد استقبال اهان ج. آ. فرار نگفته است.

انجمن تا چه میزان می تواند در حل مشکلات شرکت های ریلی به خصوص در مورد حق دسترسی نقش ایفا کند؟ آیا در این خصوص اقداماتی انجام داده است؟

قاعدتاً انجمن به دلیل قدرت تجمیع نظرات و اراده های شرکت های عضو، توان بالای در چانه زنی ها و مذاکرات با راه آهن و نیز حل و فصل مشکلات درونی صنف دارد. به عنوان یکی از آخرین نمونه های قابل ذکر، می توان به این تجربه خوب در دو سال اخیر اشاره نمود که به همت کارگروه های مختلف و با روشنگری های ایجاد شده در قالب جلسات این کارگروه ها، شرکت های حمل و نقل بر سر تعیین نزخ های کف مالکانه برای ارائه به مشتریان توافق نموده اند و افزون بر این، معهدهای شده اند از تداوم روابط های منفی گذشته که به زیان دهی جمعی شرکت ها منجر شده بود، پرهیز کنند. همچنین، انجمن توانسته است در تعریف و تنظیم روابط با راه آهن از منظر بهره برداری و نگهداری و اگن ها، توفیقاتی، ولو اندک، کسب نماید. بدیهی است که رشد این توفیقات مستلزم قدری صبر و ایجاد درک مشترک میان راه آهن به عنوان یک شرکت دولتی با ساختارهای قابل نقد، و انجمن به عنوان نماینده بخش خصوصی است. در زمینه اصلاحات حق دسترسی نیز انجمن تلاش های فراوانی داشته که البته آن ها را باید ذیل عنوانی جامع تر و در قالب تنظیم مجدد قرارداد دسترسی به شبکه ریلی دستributed کرد. این تلاش ها، اگرچه ناتمام، هنوز ادامه دارد و امیدواریم ان شاء الله در سال هم زمان منافع دولت و بخش خصوصی معقد شوند.

اگن دار طرف مذاکره اصلی با  
شتری هستند.

نکته مهم‌تر البته این است که به جریه ثابت شده این مدل کسب و کار **business model** جاری ر بخش ریلی، ناقص و کاهنده سرمایه‌گذاری است و لازم است صلاح شود. برای مثال شاید بهتر شد هشتاد درصد نرخ‌های موجود حق شبکه، حق لوکوموتیو و حق الکانه و اگن ثابت باشد و شرکت آگن دار اختیار اعطای تخفیف به شتری از محل بیست درصد سهم قی مانده هر سه بخش را داشته شد و تخفیف اعطاشد نیز بطور تناسب بین هر سه بخش توزیع شود. به هر حال، وضع فعلی مطلوب است.

مدل پیشنهادی جنابعالی  
عنوان فعال بخش خصوصی  
یلی در مورد هزینه‌های  
سترسی به شبکه‌های ریلی  
کیست؟

افزون بر مواردی که در پاسخ به  
رسش قبل بیان شد، هزینه‌های  
حق دسترسی نباید به صورت  
کسان در تمام محورها و زمان‌ها  
عملال گردد. به طور مثال می‌توان  
ر مسیرهای دارای طرفیت خالی با  
رائه تخفیف‌های مناسب نسبت به  
خذن باهاء، محدود اقدام نمود.

در مورد نحوه تعیین حق  
سترمسی، شرکت راه آهن تا  
مه میزان با شرکت‌های باری و  
سرمایه‌گذاران هماهنگ است  
آیا در تصمیم‌گیری‌ها نظرات  
خش خصوصی موربدرسی قرار  
گیرد؟

همانهنجی خاصی وجود ندارد و  
طهرانظر بخش خصوصی نیز تقریباً  
ممیشه پس از اعمال افزایش قیمت  
خداه است.

آیا شرکت‌ها خود به تصمیم  
احدی مبنی بر تعیین حق  
سترسی که برای شرکت‌ها  
صرفه باشد رسیده‌اند؟

## بحث‌های مختلف و متنوعی راین‌باره در کارگروه‌های انجمن

صور ندارند و درنتیجه در  
فیفات نیز سهمی را نمی‌پذیرند.

موضع اتفاق سبب شده که سود  
سرمایه‌گذاری در بخش لوکوموتیو  
نتر از بازده سرمایه‌گذاری در  
نن‌داری باشد.

## تعریفه بهره‌برداری از شبکه لی بر چه مبنایی محاسبه شده است؟

معمولاً سالیانه با افزایش  
ینه‌های مختلف دخیل در  
مل و نقل ریلی مانند هزینه‌های  
موقت و نگهداری لکوموتیو  
همچنین بالا رفتن نرخهای  
مل و نقل جاده‌ای، هزینه حق  
تررسی به شبکه ریلی نیز دچار  
بیسر و افزایش می‌گردد. رویکرد  
ی تعریف‌شده برای راه آهن رویکرد  
آمد-هزینه‌های است و درنتیجه به  
طر کاهش زیان، ناگیر است  
بهای تمام شده خدمات و هم  
خطهای رقیب جاده‌ای خود را در  
نمی‌گذاری مدنظر قرار دهد.

هر واگن لبه کوتاه یا مسطح شرکت  
روساندن آن از عدد ۹۴ هزار تن  
کیلومتر در ماه (که میانگین سال  
۹۷ شرکت بود) به حداقل ۱۱۵ هزار  
تن کیلومتر در ماه در سال جاری.  
ج- انعقاد قراردادهای اجاره زمین  
را آههن در ایستگاههای مختلفی  
که قابلیت تبدیل به بازاریابی عمده  
و درنتیجه جذب بار ریلی را فراهم  
نمی‌سازند.

بر این باوریم که می‌توان  
خرنده‌های موجود را با تلاش بیشتر  
و برنامه‌ریزی دقیق و علمی خشی  
ممود و این تهدیدها را به فرصت  
بیدل ساخت.

اکثر شرکت‌های خصوصی خواستار رسیدگی به سرقت مஹمولات و قطعات و اگن‌هایشان هستند، آیا شرکت شما در این رابطه متضرر شده است؟ و اگر شدید توضیح دهید.

بله، متأسفانه این شرکت نیز از  
این موضوع متضرر گردیده و بعضاً  
نظرسنجی‌ها کوچک و اگن یا ابزارهای  
اربیاندی که برای مهار مومولات بر  
وی و اگن‌ها نصب می‌شود به سرقت  
کمی رود.

چه میزان از حق دسترسی شبکه ریلی سهم را آهن و چه میزان سهم شرکت‌های ریلی بازی است؟ بفرمایید شرکت‌های ریلی در این خصوص با چه

مسکلاني روپرو هستند:  
کرايه حمل بار در شبکه ريلی  
دو بخش تقسيم می شود: حق  
مالکانه که به مالک و اگن اختصاص  
دارد و بهطور ميانگين بين ۳۰ تا ۲۰  
درصد کرايه است، و حق دسترسی  
شبکه ريلی که خود شامل دو  
بخش سهم شبکه و لکوموتیو هست  
و جمعاً بين ۷۰ تا ۸۰ درصد کرايه  
را تشکيل می دهند. نكته اساسی و  
قابل توجه در تعريف اين بخشها  
ين است که شرکت مالک و اگن  
در مذاكرات با مشتریان، ناچار است  
چاهenezی و تخفیف را بر سهم اندک  
حق مالکانه متمرکز نماید و در این  
فرآيند، راه آهن و مالک لوکوموتیو

گفتگو با مهندس جاوید تقی زاده، مدیرعامل شرکت راه آهن شرق بنیاد:

## فاصله زیاد قیمت بلیت با هزینه‌ها

الهام رقانی

به نظرات کارشناسی و علمی بیشتر پیدا می‌شود. الان توجه به مراکز تحقیقات کاربردی برای یافتن راهکارهای "مدیریت مصرف قطعات" مانند چرخ می‌تواند کمک خوبی بزرگی به شرکت‌ها باشد. صدور مجوز ساخت داخل گروهی از قطعات - هر چند زمانی خواهد بود - و همچنین تسهیل تخصیص قطعات یدکی از گمرک حتماً در روند فعالیت شرکت‌های ریلی تاثیر مثبت خواهد داشت.

**در ارتباط با افزایش کیفیت خدمات و کمیت جابجایی مسافران ریلی چه اقداماتی صورت گرفته است؟**

شرکت بن ریل حدود دو سال قبل، پروژه‌ای را با راه آهن آلمان DB تأمین استاندارد کیفیت خدمات آغاز کرده بود که پروژه در شهریور ۹۷ به اتمام رسید. در این پروژه موضوعات رفاهی با هدف مشتری مداری در قطارها در چند قار مختل甫 تعریف شد که بسیاری از آن‌ها به صورت کامل اجرایی شده و برای اجرای چند مورد دیگر در حال تامین زیرساخت‌ها هستیم. در بحث آموزش مهندسان از سال گذشته با موسسه‌ای قرارداد داشته‌ایم و تمامی مهندسان را تحت آموزش فراتر از الزامات راه آهن قرار گرفته‌اند که امسال برنامه ما ز نظر نوع آموزش‌ها، ارتقاء پیدا کرده و نه تنها مهندسان از این‌ها از ماموران فنی و برق قطارها نیز تحت آموزش قرار می‌گیرند.

در ارتباط با پذیرایی نیز سعی شده علیرغم شرایط اقتصادی حال حاضر، همکاری با گروه صنایع غذایی فارسی که از برندهای مطرح است ادامه یابد. جهت ایجاد تنوع در پذیرایی از مسافران، دو دستگاه وندینگ ماشین (دستگاه خودکار فروش) تأمین شده و در دو واگن رستوران نصب شده است. مسافران این قطارها می‌توانند با مراجعت به واگن رستوران و با استفاده از کارت بانکی، خوارکی یا نوشیدنی مورد نظر خود را خریداری کنند. نوسازی اقلام خواب و از جمله تأمین ملحفه یک بار مصرف در حال حاضر در قطارها انجام



خصوصی سازی بیش از یک دهه است که در پخش ریلی آغاز شده اما هنوز با گذشت این مدت تعاملات راه آهن با بخش مسافری نظام مند و شفاف نیست و کاملاً تابع مدیریتی است که در آن جایگاه قرار دارد. به گفته فعالان این بخش امروز راه آهن با بخش خصوصی مسافری، تعاملات قابل قبولی دارد اما این سیاست با جابجایی مدیران و حاکمیت سلایق متفاوت، به راحتی می‌تواند تغییر کند. الان بخش خصوصی به طور جدی نیازمند آن است که مدیران راه آهن سیستمی را تعریف کنند که روابط و رفتار حاکمیت ریلی با فعالان این بخش دارای قوام و مسیر روش نشود تا در تغییرات مدیران با چرخش‌های ۱۸۰ درجه ای رو برو نشود. به همین سبب خبرنگار انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی پیرامون مشکلات بخش خصوصی ریلی و همچنین برگزاری هفتمین نمایشگاه ریلی، گفتگویی با مدیرعامل راه آهن شرقی بنیاد، مهندس جاوید تقی‌زاده داشته که به شرح ذیل می‌باشد:

دنبال کنترل تاثیر عوامل بیرونی و اجرای بینه‌پژوه هستیم.

**با توجه به هزینه بالای بازسازی و نوسانات نرخ ارز و همچنین وجود تحریم‌ها، چه تاثیری در روند نوسازی، تعمیرات ناوگان و خرید قطعات خواهد داشت و چه میزان شرکت‌های ریلی را دچار چالش می‌کند؟**

به نظر من اثر تحریم‌ها و سهم برخی از سیاست‌ها را باید تفکیک کرد. یعنی همه مشکلات و محدودیت‌ها الزاماً تحریم ناشی نمی‌شود. لذا باید گفت در شرایط فعلی اقتصادی، تامین مجموعه و قطعات یدکی مخصوصاً با منشا خارجی واقعاً دشوار شده و چون تابع نرخ ارز است، قیمت‌های بالایی دارند. معمولاً در شرایط سخت، گوش شنوا برای توجه

هستند و در مسیر مشهد-طبس سیر می‌کنند. در زمینه توسعه ناوگان، علاوه بر اینکه در اوخر سال ۹۷ قرارداد خرید ۸

دستگاه و اگن داخلی به امضا رسید، خرید و اگن خارجی دست دوم خارجی را نیز در نظر داریم که پیکر اخذ مجوزها را وزارت صمت و سایر مراجع مربوطه هستیم.

**تا چه میزان تحریم‌ها توانسته توسعه ناوگان را تحت تأثیر خود قرار دهد و دچار چالش کند؟**

در خرید و اگن داخلی که موفق به عقد قرارداد با گروه صنعتی پلور سیز شدیم چون تأمین قطعات اصلی و متعلقات عمده و اگن، قبل انجام شده بود لذا مشکل جدی و غیرقابل حل وجود نخواهد داشت. در ارتباط با اگن‌های خرید خارج نیز دو مساله وجود دارد: یکی تغییرات نرخ ارز و دیگری نحوه انتقال پول که به

**مختصی در رابطه با نوع فعالیت شرکت راه آهن شرقی بنیاد و تعداد ناوگان این شرکت بفرمایید؟**

شرکت راه آهن شرقی بنیاد با بند بن ریل و متعلق به بنیاد مستضعفان، فعالیت خود را از سال ۱۳۷۳ آغاز کرد. در ابتدا با بهره برداری از ۱۰ دستگاه و اگن موسوم به سفیر کار شروع شد و طی سال‌های

فعالیت خود تا امروز که مالک ۱۳۱ دستگاه و اگن مسافری است. و اگن‌های این شرکت با میانگین عمر ۹ سال جزء

ناوگان جوان ریلی کشور به حساب می‌آید. در خصوص بازسازی و اگن‌ها همان ۱۰ دستگاه و اگن سفیر که دارای عمر ۳۰ سال هستند در برنامه قرار دارد. هر چند

سطوح تعمیرات لازم بطور منظم هر ساله بر روی این و اگن‌ها انجام شده و در حال حاضر نیز از شرایط فنی خوبی برخوردار

می شود. همچنین طرح بهسازی و اگن‌ها با اولویت و اگن‌های رستوران را در دستور کار داریم تا فضای رستوران‌ها برای مراجعه مسافران جذاب‌تر و مطلوب‌تر شود.

### در رابطه با حق دسترسی و تعریف‌ها با چه مشکلاتی روبرو هستید؟ آیا بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌های حاکمیتی بخش مسافری مشارکتی دارد یا خیر؟ توضیح دهید.

اخیراً مجوز افزایش نرخ میانگین بلیت قطارها صادر شده اما تحمیل محدودیت های خاص به این مجوز عمل‌آثربخشی آنرا از بین خواهد برداشت. هنوز بین قیمت فروش بلیت، با توجه به نورم و افزایش ناگهانی هزینه‌ها، فاصله زیادی وجود دارد. نشانه باز این شکاف، این است که هنوز اصلاح نشده، مناقصه و تعیین کمترین قیمت برای انتخاب شرکت تعییراتی است، در صورتی که این روش در ناوگان مسافری و راه‌آهن‌ها از روش‌های پذیرفته شده امروز نیست بلکه این امر مشکلات زیادی را برای شرکت‌ها در ارائه خدمات و تداوم فعالیت‌ها ایجاد می‌کند. معمولاً در این شرایط، برخی پژوهش‌ها حذف می‌شود یا با تأخیر زیاد روبرو می‌شوند که در مجموع روند روبرو رشد شرکت‌های مسافری را کند می‌کند و از نظر بیرونی نیز برای سرمایه‌گذاران، کشش و جذابیت ورود به بخش سافری از دست خواهد رفت.

### در رابطه با تعییرات با پیمان کاران این بخش چه مشکلاتی را دارد؟

تعییرات زیرشاسی و اگن‌های بین ریل توسط دو پیمانکار بزرگ مورد تائید راه آهن انجام می‌شود و تاکنون روند روند کار مطلوب بوده است. اما در مجموع نجومی رتبه بندی شرکت‌های تعییراتی و همچنین سیاست‌وکاری ایستگاه‌های اصلی راه‌آهن به یک شرکت تعییراتی قابل تأمیل و بررسی است.

بطورکلی اگر در قرارداد تعییراتی چارچوب وظایف و مسؤولیت‌های طرفین به خوبی تعریف شده و نظارت فنی درستی به عمل آید، طبیعتاً نباید با مشکلات پیچیده‌ای روبرو شد. به دلیل قدمت فعالیت نگهداری و تعییرات در راه آهن جمهوری اسلامی، وقت آن

انگلستان را در قالب کارگاه تخصصی ارائه خواهیم کرد.

### از نظر جنابالی انجمن تاچه میزان می‌تواند در حل مشکلات شرکت‌های ریلی نقش ایفا کند؟

در واقع انجمن صنفی گرانیگاه منافع صنفی و دیدگاه ملی است. در موقعیت فعلی انجمن می‌تواند همراه خوب و مطمئنی در تصمیم‌گیری‌های راه‌آهن باشد. خوشبختانه به نظر می‌رسد مدیران راه‌آهن نیز تمايل به تشریک مساعی با انجمن دارند. انصافاً در چند سال اخیر نیز، انجمن از نظر علمی رشد خوبی داشته و نظرات و تحلیل‌های کارشناسانه دقیقی دارد. انجمن باید در عرصه استانداردسازی خدمات ورود کند. کلاً در کشور ما برای بخش فنی معیارهایی قابل سنجش و منطبق بر استاندارد تعریف شده اما در بخش خدمات الزامات و استانداردها خیلی شفاف و دقیق نیست و به راحتی قابل تفسیر است. بعضی از معیارهای باید علمی باشد.

### امسال تندیس نقه‌ای شرکت ریلی برتر را از سازمان حمایت دریافت کردید، در این رابطه توضیح می‌دهید؟

در حال حاضر معتبرترین جایزه‌ای که در کشور توسط مرجع رسمی همانند سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان تحت نظر و با تأیید وزارت صنعت، معدن و تجارت صادر می‌شود، جایزه رعایت حقوق مصرف‌کنندگان است. شرکت بن‌ریل علاوه بر امسال در سال ۹۶ نیز درین فرایند شرکت کرد که بسیار دقیق و حساس است. در این فرآیند مدارک مختلف شرکت در زمینه‌های مالی و سیستمی بررسی شده و یکی از پارامترهای های مهم، مدت زمان پاسخگویی به شکایت مسافرین است که به صورت میدانی و ناشناس در قطارهای شرکت سنجیده می‌شود که مستندات کافی نیز باید فرایند پاسخگویی و رسیدگی را پشتیبانی کند. بن‌ریل در سال ۹۶ موفق به کسب تندیس برتر شد و در سال ۹۷ مجدد در سطح بالاتر این فرایند شرکت کردیم و موفق شدیم به عنوان تنها شرکت ریلی تندیس نقره‌ای دریافت کیمی.

شدن هزینه حمل و نقل شخصی در بین کشورهای OECD راه‌آهن کشور ما تقریباً در طیف متمایل به حمل و نقل باری قرار دارد. این وضعیت نشان می‌دهد که به دلیل مسؤولیت اجتماعی و ایجاد ارزش افزوده، سیاست گزاران و مدیران باید به بخش مسافری توجه خاص داشته باشند. یکی از مصادیق این است که مدیران دولت نباید از شرکت‌های مسافری انتظار داشته باشد که نگاه بنگاه راه‌آهن را اولویت داشتند. در کار خود ندانند. این خواسته شاید شعار زیبایی باشد اما با واقعیت های اداره بنگاه اقتصادی سازگار نیست.

### تعاملات شرکت در رابطه با تأمین نیروی کشش با راه آهن چگونه است؟

با توجه به تمام مشکلاتی که راه آهن دارد در رابطه با تأمین نیروی کشش به خوبی عمل کرده اما در قابلیت‌های اطمینان از جمله کم شدن خرابی‌ها در سیر برای دقت بیشتر وجود داشته باشد.

به عنوان مثال وقتی قطارها ستاره‌دار می‌شوند حتی باید به نیروی کشش هم توجه خاص کرد. شرکتها در رابطه با ستاره‌دار شدن قطارهایشان هزینه می‌کنند تا اگن‌های با کیفیتی داشته باشند اما اگر نیروی کشش در سطح

کیفی مناسب نباشد و مشکلاتی در سیر از جمله توقف یا قطع برق رخ دهد، از دید مسافران ستاره‌هایی معنای خواهد شد.

### در آستانه برگزاری هفت‌مین نمایشگاه بین‌المللی ریلی هستیم، آیا در این نمایشگاه شرکت می‌کنید؟ حضور در این نمایشگاه چه دستاوردهایی برای شرکت شما به همراه خواهد داشت؟

ما برنامه داریم تا حضور همه جانبی ای در نمایشگاه داشته باشیم. یعنی از تمام ظرفیت‌های نمایشگاه بهره برداری کنیم. یکی از نکات مهمی که در راستای سیاست‌های بنیاد مستضعفان نیز است، همکاری و تعامل بیشتر با شرکت‌های دانش بنیان و انجمن‌های علمی است.

ما میزبان چند مرکز معتبر علمی در نمایشگاه خواهیم بود تا به دعوت بن ریل با توانمندی‌های بخش ریلی آشنا شومند. ضمناً یک مطالعه موردي (study case) بسیار جالب در زمینه راه آهن

است که نگاه علمی به این مقوله ایجاد شود. نگهداری و تعییرات دارای بعد هزینه‌ای است لذا رویه‌ها و دستورالعمل های ابلاغی راه آهن در این موضوع، برای سازمان‌ها کاملاً هزینه زاست. بنابراین باید بین هزینه و دستاورده مورد انتظار برای صاحب دارایی فیزیکی (Asset) موافق برقار کرد. این همان کاری است که صاحب نظران حوزه نت (نگهداری و تعییرات) به دنبال آن هستند. در سال‌های گذشته شرکت‌های بسیار خوبی

در زمینه نگهداری و تعییرات ظهور پیدا کردنده اما به دلیل سیاست‌های نادرست نتوانستند دوام بیاورند. یکی از روش‌هایی که هنوز اصلاح نشده، مناقصه و تعیین کمترین قیمت برای انتخاب شرکت تعییراتی ناگهانی هزینه‌ها، فاصله زیادی وجود دارد. نشانه باز این شکاف، این است که سال گذشته، ضریب اشغال و میزان مسافر در حمل و نقل ریلی رضایت بخش بوده اما در مجموع تقریباً سود شرکت‌های این حوزه پایین بوده است، و این امر مشکلات زیادی را برای شرکت‌ها در ارائه خدمات و تداوم فعالیت‌ها ایجاد می‌کند. معمولاً در این شرایط، برخی پژوهش‌ها حذف می‌شود یا با تأخیر زیاد

روبرو می‌شوند که در مجموع روند روبرو رشد شرکت‌های مسافری را کند می‌کند و از نظر بیرونی نیز برای سرمایه‌گذاران، کشش و جذابیت ورود به بخش سافری از دست خواهد رفت.

### در رابطه با تعییرات با پیمان کاران این بخش چه مشکلاتی را دارد؟

تعییرات زیرشاسی و اگن‌های بین ریل توسط دو پیمانکار بزرگ مورد تائید راه آهن انجام می‌شود و تاکنون روند روند کار مطلوب بوده است. اما در مجموع نجومی رتبه بندی شرکت‌های تعییراتی و همچنین سیاست‌وکاری ایستگاه‌های اصلی راه‌آهن به یک شرکت تعییراتی قابل تأمیل و بررسی است.

بطورکلی اگر در قرارداد تعییراتی چارچوب وظایف و مسؤولیت‌های طرفین به خوبی تعریف شده و نظارت فنی درستی به عمل آید، طبیعتاً نباید با مشکلات پیچیده‌ای روبرو شد. به دلیل قدمت فعالیت نگهداری و تعییرات در راه آهن جمهوری اسلامی، وقت آن

**لطفاً توضیحی در رابطه با نحوه  
فعالیت شرکت جوپار بفرمایید و  
بگویید چه تعداد واگن مسافری و چه  
تعداد واگن باری دارد؟**

شرکت قطارهای مسافری و باری جوپار در سال ۱۳۸۱ تأسیس گردید و در سال ۱۳۸۳ به عنوان اولین شرکت خصوصی از ۲۲ واگن مسافری خریداری شده از شرکت واگن پارس اراک در مسیر تهران - کرمان و بالعکس بهره‌برداری نمود و با خرید ۵۱۵ دستگاه واگن‌های باری لبه‌لند و تعداد واگن‌های مسافری دیگر این توسعه ادامه داشت تا اینکه امروز تعداد واگن‌های مسافری خود را به ۱۵۰ واگن رسانده است و هم‌اکنون در جهت توسعه، شرکت در حال بررسی خرید تعداد ۳۰۰ واگن لبه‌کوتاه ۲۶ متری جهت حمل کاتبیر و ۳۰۰ واگن خودروبر جهت حمل خودرو می‌باشد.

**در خصوص توسعه حمل و نقل ریلی  
مسافری چه برنامه‌ریزی‌هایی را در  
سال جدید انجام داده‌اید و با وجود  
تحريم‌ها آینده حمل و نقل ریلی را  
چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

در سال جدید ۲۲ واگن از مجموعه ۱۵۰ واگن در شرکت‌های پلور سیز زرند کرمان و کارخانه واگن‌سازی ایریکو ابهر در حال تبدیل شدن به واگن‌های VIP می‌باشند و تا دهه فجر آماده سیر، افتتاحیه، راهاندازی خواهد شد. با توجه به تحريم‌ها، چنانچه ادامه داشته باشد و با توجه به بالا بودن قیمت ارز و روود خرید واگن‌های جدید از خارج از کشور و یا ساخت واگن در داخل کشور در حد صفر است. قیمت یک واگن مسافری در ۱۰ سال گذشته ۷۵۰ هزار یورو و یعنی (۳/۲) میلیارد تومان) و امروز هم به قیمت ۷۵۰ هزار یورو (حدود ۱۰ میلیارد) می‌باشد، درنتیجه باقیت‌های فعلی خرید واگن فاقد توجیه اقتصادی می‌باشد.

**در رابطه با حق دسترسی و تعریفه‌ها  
با چه مشکلاتی روبرو هستید؟ آیا  
بخش خصوصی در تضمیم‌گیری‌های  
حاکمیتی بخش مسافری مشارکتی  
دارد یا خیر؟ توضیح دهید.**

حق دسترسی به شبکه ریلی را واگن‌های باری پرداخت می‌کنند و

گفتگو با مهندس محمد کریمی، مدیرعامل شرکت مسافری و باری جوپار:

## آسیب‌های افزایش نرخ ارز؛ عدم توان بخش خصوصی در نوسازی و تعمیرات ناوگان

الله رحمان



ناوگان مسافری موجود کشور با میانگین حدود ۲۷ سال عمر، میانگین بالایی است که باید با اتکا به صنایع و کارخانه‌ها تولید داخلی کشور و تولیدات پیشرفتنه و بهروز دنیا باهدف ارتقاء کیفیت تولیدات داخلی نسبت به بهسازی و نوسازی ناوگان اقدام جدی شود. توجه جدی به توسعه زیرساخت ریلی، نفاط کم برخوردار و محروم و دوخطه کردن مسیرهای پرتردد باهدف افزایش سرعت و کاهش زمان سیر در مسافت‌های ریلی و جذب حداکثری مسافر از جاده به ریل و کاهش حوادث و تلفات حمل و نقل جاده‌ای از نکات بسیار مهمی است که جای خالی آن به خوبی حس می‌شود. اعمال تحريم‌ها و افزایش نرخ ارز، منجر به افزایش قیمت‌ها شده که امکان سرمایه‌گذاری و توسعه ناوگان را با کندی قابل توجهی مواجه ساخته یا به عبارتی می‌توان گفت که غیرممکن شده است، برای کاهش برخی از هزینه‌ها و افزایش توان تولید داخلی و کاهش قیمت‌ها، لحاظ برخی اندامات ضروری است: حذف هزینه‌های گمرکی از قطعات وارداتی و اگن، تعديل نگاه تجاری و درآمدی به صنعت حمل و نقل ریلی مسافری توسط راه آهن، تأمین ارز دولتی برای تأمین قطعات واگن، معافیت تولید کنندگان و خریداران واگن از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده، تأمین تسهیلات ارزان قیمت برای توجیه خرید واگن باری و مسافری جدید، پرداخت یارانه برای توجیه سرمایه‌گذاری در بخش ریلی کشور از محل صرف‌جوئی حامل‌های انرژی، و همچنین واگذاری و اجرای اصل ۴۴ که بخش اعظمی از هزینه‌های دولت به دوش بخش خصوصی گذاشته شده که درگذشته توسط دولت تأمین منابع می‌شده که در این بخش نیز دولت می‌تواند به بخش ریلی کمک کند. البته، تلاش برای ایجاد زیرساخت مناسب و نوسازی ناوگان باهدف جذب مسافرین از بخش جاده‌ای به ریلی نیز حائز اهمیت است. به دلیل مشکلاتی که در این بخش از حمل و نقل وجود دارد گفتگویی با مهندس محمد کریمی، مدیرعامل شرکت مسافری و باری جوپار داشته‌ایم که به شرح آن می‌پردازیم:

## حمل و نقل ریلی مسافری امیدوار بود؟

خیر از طریق راه آهن ج.ا.ا. به  
کت های مالک قطارهای مسافری مثل  
برکت مهتاب سیر جم و شرکت سبا  
به علت مسدود شدن خطوط ریلی  
حمل ضرر شده بودند. تا روز جاری  
که های مالی انجام نشده است. انشا الله  
تل مسئله تحریم به آینده حمل و نقل  
افزاری که این تمرين وسیله حمل و نقل  
باشد امیدوا به.

## در آستانه برگزاری هفتمین نمایشگاه بین المللی ریلی هستیم، آیا در این نمایشگاه شرکت

لریهه معاونت محترم مسافری راه آهن  
سدود ۵۰ درصد هزینه های دیزل را از  
لکین قطارهای مسافری دریافت می کند  
کی از عوامل نرسیدن به نقطه سریمه سر  
برای اکثر مالکین قطارهای مسافری  
باشد و می بایست با پرداخت سوسیسید  
بسط دولت به راه آهن باعث کمتر شدن  
یافت هزینه دیزل (نیروی کشش) از  
لکین بشود.

با توجه به مسئله سیل که از  
ندای امسال بسیاری از شهرهای  
شور را تحت تأثیر خود قرارداد  
موجب مسدود شدن بسیاری از

نیلی کمک به بخش خصوصی مالک  
گن های مسافری خواهد کرد.  
با توجه به تعداد واگن های بالای ۳۰  
سال در تعدادی از شرکت های مالک،  
تansنسیل بازسازی و طرفیت کارخانه هایی  
می توانند عملیات بازسازی واگن ها را  
جام دهند کم است و این مسئله زمان  
بازسازی را طولانی تر می کند. تحریم ها  
روند بازسازی به علت بالا بودن قیمت  
طعات تأثیر گذار بوده است.

## در ارتباط با افزایش کیفیت خدمات و کمیت جابجایی مسافران پلی چه اقداماتی صورت گرفته



نمایشگاه چه می‌کنید؟ حضور در این نمایشگاه چه دستاوردهایی برای شرکت شما به خواهد داشت؟

فعلاً برنامه خاصی جهت حضور یا عدم حضور در نمایشگاه نداریم امیدوارم برگزاری نمایشگاه منشأ خیر و برکت برای صنعت حما و نقاشی ملی باشد.

از نظر جنابعالی انجمن تا چه میزان  
می‌تواند در حل مشکلات شرکت‌های  
بله، نقش ایفا کند؟

در سالیان قبل تقریباً نقش انجمن  
کمربندگ بود ولی تقریباً حدود ۴ تا ۵  
سالی است که با حمایت کردن راه آهن  
نجمن ریلی نقش بسزایی را ایجاد  
کی کند در بعضی تصمیم‌گیری‌ها راه آهن  
و تهییه دستورالعمل‌های مسافری فعالیت  
خیلی خوبی دارد که این حرکت به نفع  
امام ... و اکنون قطعاً ... این خداحافظ ...

هها شد شرکت جوپار تا چه میزان  
وانست کمکرسانی کند؟ با توجه  
به اینکه در تعدادی از مسیرها

طارها متوقف شده بودند و امکان  
نداشتند این شرکت متحمل چه  
 SARATI شد؟

بسته ساک، پتو و بالش به  
یل زدگان بل دختر از طریق تحویل به  
میته امداد امام خمینی و انتقال آنها  
شهرستان پل دختر انجام شد.  
با توجه به اینکه مسیر قطراهای  
سفری شرکت جوبار در مناطق سیل زده  
و درین شرکت خساری خاص ندیده  
بت.

آیا با توجه به وقوع سیل و  
بانهای واردہ به بخش مسافری،  
مک و پشتیبانی از سوی دولت  
جام می شود؟ آیا می توان به آینده

## ست؟

سافری توسط حوزه معاونت محترم  
آههن و اداره کل برنامه‌ریزی و نظارت  
خدمات مسافری حرکت‌های پویا  
مثل رتبه‌بندی قطارها بر اساس ستاره  
جامشده است که از ۲ ستاره تا ۵ ستاره  
تبه‌بندی شده‌اند و نظارت سیستم  
اعث شده که کلیه مالکین برای اینکه  
رتبه‌بندی که در همه ابعاد تأثیرگذار  
ست مشکل نداشته باشند، برابر جداول  
تبه‌بندی فعالیت‌های مثبت و خوبی  
اشته باشند.

در رابطه با تأمین نیروی کشش با  
جهة كالش های روپر و هستید؟

خش مسافری هزینه لکوموتیو و خدمات  
یستگاهی برابر تعرفه راه آهن پرداخت  
می شود. در بحث تعریف‌ها هزینه دیزل  
برای یک قطار مسافری بالا بوده و با توجه  
به اینکه شرکت‌های ملکی، هیچ‌گونه  
رسوسپیدی دریافت نمی‌کنند جا دارد  
راه آهن ج.ا.ا. از دولت رسوسپید بگیرد و  
برای مالکین هزینه دیزل را به حداقل  
رساند. با شروع دوران مسئولیت دکتر  
محمد زاده به عنوان مدیرعامل شرکت  
راه آهن جمهوری اسلامی ایران و معاونت  
احترام مسافری جناب آقای مهندس  
موسوی، نقش انجمن صنفی حمل و نقل  
بیلی در دستورالعمل‌ها پررنگ‌تر شد و  
در ادامه با شروع دوران مسئولیت دکتر  
رسولی این نقش انجمن صنفی ریلی  
هر مراتب پررنگ‌تر گردید، بر اساس اعلام  
شفاوهای راه آهن قرار است در هیئت‌مدیره  
راه آهن در زمان تصمیم‌گیری مرتبط به  
آگاهی‌های مسافری و باری، یکی از اعضای  
انجمن شرکت داشته باشد و بهزادی هم  
دفتر انجمن در راه آهن تأسیس خواهد

در رابطه با تعمیرات و نگهداری  
و نوسازی واگن های مسافری چه  
قداماتی صورت گرفته؟ با توجه به  
هزینه بالای بازسازی آیا حاکمیت در  
ین خصوص پشتیبان بخش خصوصی  
می باشد؟ آیا کارخانه های کشور  
متخصصیل بازسازی واگن ها را دارند؟  
آیا تحریم ها تأثیری در روند نوسازی  
و تعمیرات ناوگان داشته است؟

در بحث نگهداری و تعمیرات و  
وسازی، کلیه شرکت‌های حمل و نقل  
یکی به خصوص شرکت‌هایی که عمر  
نعدادی از واگن‌های مسافری آن‌ها بالاتر  
ز ۳۰ سال می‌باشد مسئله تعمیرات و  
بازسازی را جدی گرفته و قراردادهایی  
کارخانه‌ها بازسازی واگن و تولید واگن  
وسته‌اند. با توجه به هزینه بالای بازسازی  
واگن‌های مسافری، مدیرعامل و معاونت  
محترم سرمایه‌گذاری را آهن در بخش  
ستفاده از تبصره ۱۸ از بانک‌های عامل،  
برای شرکت‌هایی که در سال ۹۸ بتوانند  
بازسازی هر تعداد از واگن‌های انجام دهند  
نویل دادند و اعلام کرده‌اند که به صورت  
جدی توسط معاونت محترم سرمایه  
گذاری در حال پیگیری است. این مسئله

گفتگو با دکتر مهرداد تقیزاده، مدیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی:

## عدم مدیریت صحیح هزینه‌ها کشور مشکل پول ندارد، بلکه شیوه توزیع بودجه اشتباه است

الهام زرقانی



در سال‌های اخیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی گام‌های بلند و به سوی توسعه را در این بخش برداشت و گویا از جمله نهادهای انگشت شماری است که اداره کرده تا مشکلات این بخش را تا جای ممکن بررسی و حل کند، این نهاد صنفی نه تنها خود را در مقابل دولت نمی‌داند بلکه معتقد است که باید بخش خصوصی و دولتی هر دو هم‌دلی یکدیگر باشند و مشکلات یکدیگر را مشکلات خود بدانند و در حل آن کوشانند، به همین منظور گفتگویی با دکتر مهرداد تقیزاده، مدیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی داشته‌ایم که به شرح آن می‌پردازم:

**سال‌هاست از سال ۱۳۸۲**  
می‌شنویم که چشم‌انداز و برنامه‌های حمل و نقل ریلی اعلام شده است، همواره می‌گفتند سهم حمل و نقل ریلی باید به ۳۰ درصد برسد و اکنون که سال‌هاست از آن زمان می‌گذرد ما همچنان در همان نقطه که بودیم ایستاده‌ایم، علت این توسعه نیافتگی را در چه می‌دانید؟ آیا از

عدم مدیریت صحیح است؟

از دلایل مهم آن زیاد بودن بودجه کشور است نه کم بودن بودجه کشور، به دلیل زیاد بودن بودجه کشور و بودن نقشه راه درست، این بودجه در جایگاه واقعی خودش مصرف نشده است، من از جمله افرادی

نقش و رسالت انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی در توسعه این ماده حمل و نقل چیست و چه اهدافی را دنبال می‌کند؟

انجمن باید نقش خود را به گونه‌ای ایفا کند تا حمل و نقل ریلی بتواند جایگاه واقعی خود را پیدا کند، جایگاه واقعی حمل و نقل ریلی در کشور ما همان جایگاهی است که بسیاری از کشورها از آن برخوردار هستند. سهم حمل و نقل ریلی در ایران حدود ۱۲ درصد است در حالی که در کشورهای اروپایی که مساحت آن‌ها بسیار کوچکتر از کشور ما است با توجه به اینکه حمل و نقل ریلی از مشکلات بیشتری در آن کشورها برخوردار است اما سهم آن کشورها حدود دو برابر سهم حمل و نقل ریلی کشور ما می‌باشد و در کشورهای

زیادی ندارد، در نتیجه بار را به راه آهن نمی‌دهم. حل اینگونه مشکلات بر عهده تشكّل‌ها و انجمن‌ها است که باید در این خصوص نقش خود را به درستی ایفا کنند و کمک کنند تا مشکلات ریشه کن شود.

ما بستر قانونی داریم که در این بستر همه نهادها و انجمن‌ها می‌توانند حرکت کنند اما بحث بر سر آن است که این قانون به درستی اجرا نمی‌شود و موجب می‌شود تا انجمن‌ها نتوانند امور خود را به درستی پیش ببرند در نتیجه متولّس به لایبی‌گری می‌شوند و سعی می‌کنند بسیاری از مسائل خود را با لایبی‌گری حل کنند در صورتیکه حقوق قانونی این نهادها هست و باید از طریق قانون مشکلات را حل کنند در این زمینه انجمن چه گام‌هایی را در مقابل مقررات دست و پاگیر، اصلاح قوانین قصد دارد بردارد؟

ترکیبی از اصلاحات باید انجام شود اگر در جایی دیده شد که باید در ضوابط و مقررات تغییراتی ایجاد شود، حتماً باید این تغییرات انجام شود و یا با مذاکرات و تعاملات به سرانجام برسد. من معتقدم که انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و راه‌آهن هر دو در کنار هم و در یک سمت میز هستند و باید در مقابل هم باشند در نتیجه راه‌آهن جایگاه واقعی انجمن را خواهد داد و هر دو بخش باید متوجه باشند که هر کدام به تقویت یکدیگر کمک کنند و در نهایت به نفع کل صنعت ریلی خواهد بود و این تغییر نگرش را هم در راه آهن و هم در بخش خصوصی ریلی باید ایجاد کرد، این تغییر نگرش سبب پسیاری از توسعه یافتنی‌ها خواهد شد و این اتفاق رخواهد داد زیرا در سمت‌های مختلفی که داشته‌ام، تجربه نشان داده همیشه در تعارض‌های پیش آمده، توانسته‌ایم مشکلات را حل کنیم و علت آن منطقی بودن موضوعی است که داشته‌ایم، به همین دلیل کسی نم توانسته‌ایم... ای دکن!

با هم به صورت متحدد کار کنند. من همیشه در گذشته شنیده ام که راه آهن از اشکالات بخش خصوصی سخن به میان می آورد و می گوید این بخش خصوصی است و انگیزه کافی برای کار ندارند و بازاریابی آن به

خوبی پیش نمی‌رود. بخش خصوصی نیز در مقابل پاسخ‌های دارد و می‌گوید اگر بخش بازاریابی ریلی به درستی توسعه‌ای ندارد دلیل آن نیز است که در زمان دریافت بار از صاحب بار، اولین سوال این است که چه مدت زمان صرف می‌شود تا بار به مقصد برسد و قدر قابل اعتماد است و کانتینری که برده می‌شود در چه مانی باز می‌گردد، متناسبانه راه‌آهن در مقابل این سوالات جواب درست و دقیق نمی‌دهد و هر کدام از این دو بخش خصوصی و دولتی ایرادات متعددی را به یکدیگر وارد می‌کنند. من معتقد هستم که هر دو بخش خصوصی و دولتی ایراد و اشکالاتی را ادارنده و بهترین کار این است که در تعاملات با راه‌آهن بگوییم که ما حاضر هستیم اشکالاتی را که شما در بخش خصوصی می‌بنید رفع کنیم و در مقابل اشکالاتی که به بخش دولتی وارد است را نیز آن بخش حل و رفع کند و مطمئن هستم که از این پیشنهاد استقبال خواهد شد زیرا راه‌آهن با بخش خصوصی کار می‌کند و بخش خصوصی نیز را راه‌آهن کار می‌کند و هر دو باید اشکالات خود را حل کنند تا رشد لازم انجام شود. ناگفته نه مناند که بخش ریلی هم دولتی و هم خصوصی

ضعف عملکرد دارند و هر دو بخش فوی عمل نکرده‌اند به گونه‌ای که گر از مسئولین راه‌آهن یا من که بیشتر انجمن صنفی هستم این سوال شود که اگر بار به بندر شهید رجایی شیاورید این بار را به جاده می‌دهید یا راه‌آهن؟ من در پاسخ می‌گوییم که بار ابه جاده خواهیم داد زیرا راه‌آهن (خصوصی و دولتی) اشکالات متعدد دارد و سیستم جاده، مشتری محورتر می‌باشد و همچنین از نظر زمانبندی ظممه دارد و از نظر هزینه، اختلاف

گران گفتند که شخصی هست که ۵۰ و اگن نو از اوکراین وارد می کند به ترتیب کسانی بودند که حاضر دند و اگن نو وارد کنند یا کسانی هم دند که از و اگن سازی های داخلی گمن خربیداری کنند و تمایل به

رمایه گذاری در این بخش داشتند.  
من دیدم که شدنی است !  
البته تولیدات داخلی مشکل  
شده، زیرا وزارت صنایع باید از  
گن سازی داخلی حمایت می کرد  
آن ها بتوانند با شرایط تسهیلات  
صورت اقساطی آن را به بخش  
روشنید که این کار را وزارت صنایع  
جام نداد. یکی از درخواست هایی که  
بنون ما داریم این است که وزارت  
تولیدات تسهیلاتی را قائل شود تا  
گن سازی های خودمان که از لحاظ  
ی از توان بالای برخوردار هستند،  
و اند وارد میدان شوند و با شرایط  
وب مالی کار کنند. وقتی بخش  
صوصی حاضر است واگن نو وارد  
ند یعنی زمینه سرمایه گذاری وجود  
ردد. ما بخش خصوصی داشتیم  
نه حاضر بوده خط دوم محورهای  
بری پر تقاضا را بسازد یا همچنین  
محورهای مسافری پر تقاضا را بسازد  
حتی حاضر هستند که یک خط  
آهن را در اختیار بگیرند در نتیجه  
تی ما این کارها را انجام نمی دهیم  
و اگذار نمی کنیم یعنی مشکل پول  
اریم، از سرمایه گذاری های بخش  
خصوصی باید به خوبی استفاده کنیم  
پول های دولتی را باید به درستی  
نامه بریزی کنیم و صرفاً در جائی  
ل دولت رو خرج کنیم که بخش

صوصی حاضر نیست باید.  
دیدگاه شما در رابطه با نقش  
بادهای مدنی حمل و نقل ریلی  
مانند انجمن صنفی، انجمن  
هندسی حمل و نقل ریلی و  
اجمن سازندگان قطعات ریلی در  
شبکه کار امور ریلی چیست و  
گمگنه از پاس، مه، کنند؟

**کگونه ارزیابی می کنید؟**

قطعاً برای تقویت بخش ریلی باید  
خش خصوصی و دولتی تعاملات  
وبی با یکدیگر داشته باشند و  
کالات خود را، فع کنند و بتوانند

اه یا شرکت ساخت و توسعه بوده است و می‌توانستند اینگونه پروژه‌ها را اید نکنند. به همین صورت بوده که اول‌های بسیاری خرج شده اما در راه رستی صرف نشده است. به عنوان نشان در جایی که راه آهن ساخته می‌شود و به موازات آن آزاد راه نیز ساخته شود، می‌توان گفت که برای همان اتفاقات سرمایه‌گذار آزادراه می‌توانیم مذکوبات‌هایی برای سرمایه‌گذاری در این ایجاد کنیم. از مشکلات دیگر آن است که بخش ریالی ما سرمایه‌گذاری به است که سرمایه‌گذار نمی‌پذیرد. البته نمی‌گویند شکلات بر سر راه سرمایه‌گذاری گذارند که کسی حاضر به سرمایه‌گذاری نمی‌شود.

زمانیکه من رییس اتاق فکر  
راه‌آهن بودم، در راه‌آهن گفته  
ی شد که هیچ شرکتی حاضر نیست  
له واگن و لکوموتیو نو خریداری  
ند زیرا توجیه ندارد و فقط خرید  
ست دوم توجیه دارد و من از آن  
جمله افرادی بودم که عقیده داشتم  
له خرید لکوموتیو و واگن نو توجیه  
ارد اما ما مدل اقتصادی آن را به  
موبی تعریف نمی‌کنیم. در آن زمان  
دل سرمایه‌گذاری و واگن باری را  
معرفی کردیم و محاسبات اقتصادی  
ن انجام شد و طبق مدل‌های  
اقتصادی مهندسی، سود آن را برای  
واگن‌ها محاسبه کردیم و به  
سورای سرمایه‌گذاری که رییس آن  
دیر عامل راه‌آهن بود ارسال شد تا  
ضمیم‌گیری شود. در آن زمان خیلی  
افرادی که اعضای شورا بودند  
ی گفتند که اعداد را پایین‌تر بیاورید  
چرا بخش خصوصی باید از خرید  
گن این مقدار زیاد سود ببرد و من  
در آن زمان تنها کسی بودم که این  
نظر را داشتم که سرمایه‌گذار بخش  
خصوصی در پشت درهای راه‌آهن  
رفت نایستاده و ما در ابتدای راه  
استیم و می‌خواهیم اعلام کنیم  
با بخش خصوصی وارد شود و باید  
جاذبه ایجاد کنیم، در نهایت بسته  
موبی برای سرمایه‌گذاری آماده شد.  
تحقیقه اینکه چند هفته بعد معافون

گفتگو با مهندس درویش زاده، مدیرکل راه آهن جنوب:

## چگونگی رویارویی راه آهن جنوب با چالش سیل

الهام رقانی

اصلاح زیرسازی و بازسازی روسازی خطوط، تهیه بالاست و بالاست ریزی، ترمیم و تعمیر، اصلاح ابنيه صدمه دیده و عملیات اجرایی پل وقت در بلک نظمیه - خاور اشاره نمود.

**راه آهن جنوب برای کمک به سیل زدگان چه اقداماتی را انجام داده است؟**

اداره کل راه آهن جنوب نیز همچون سایر سازمانها، ارگانها و نهادهای انقلابی که در این مدت مشغول خدمات رسانی به سیل زدگان محترم بودند، تمامی تلاش خود را جهت رضایت این عزیزان بکار بست که در این رهگذر می توان به بسیج کلیه نیروهای خود در ادارات اجرایی اشاره نمود.

- اختصاص دو رام قطار محلی با یک سالن مسافری و یک واگن باری برای انتقال مسافران و کمکهای مردمی به این مناطق - اختصاص وسایط نقليه ریلی خود ازجمله درزین ها برای جابه جایی ساکنین محلی و همچنین انتقال بیماران و مجرحان این حادثه به اهواز

**تردد بسیاری از واگن های باری در طول مسیر متوقف شده است و واگن های پر از بار مجبور به توقف شده اند و هم به صاحبان واگن خسارت هایی وارد شده و هم به صاحبان بار، در این خصوص چه اقداماتی انجام شده است؟**

اداره کل راه آهن جنوب از کلیه واگن هایی که به دلیل وقوع سیلاب و عدم سیر قطارها مجبور به توقف در این ناحیه شده بودند هیچ گونه

(اهواز - نظمیه)، (نظمیه - خاور)،

(خاور - بامدز)، (بامدز - آهو دشت)

و خطوط (۱,۲,۳) ایستگاه های

نظمیه و بامدز جمعاً ۷۰ کیلومتر،

مبلغی بالای ۹۱۳,۰۰۰,۰۰۰

ریال در محور اهواز - خرمشهر بلک

حمدید - حسینیه (۱۹ کیلومتر) که

به مبلغ ۱۹۰,۰۰۰,۰۰۰

ریال و در محور اهواز - بندر امام (ره) بلک

میاندشت - خسروی و کمربندی

نظمیه - میاندشت (۲۷ کیلومتر) به

مبلغ ۲۷۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال، که

جمعاً خسارتهای بالغ بر ۱۳۷۳ میلیارد

ریال به اداره کل راه آهن جنوب وارد

نمود.

**آیا راه آهن جنوب برای تردد**

**قطارهای باری و مسافری باز**

**است؟ چه اقداماتی برای گشایش**

**راها صورت گرفته است؟**

در حال حاضر تردد کلیه وسایط نقلیه ریلی هم باری و هم مسافری در اداره کل راه آهن جنوب در جریان هست و روزانه دو رام قطار محلی (صبح و بعدازظهر) به سمت اندیمشک و یک رام ریل بأس (اهواز - خرمشهر) و چهار رام قطار محلی (اهواز - بندر امام (ره)) در حال انجام بوده و تردد قطارهای باری هم در حال انجام هست.

اداره کل راه آهن جنوب از تاریخ ۱۵ فروردین که اولین ایستگی در بلک بامدز - آهو دشت اتفاق افتاد با بسیج کلیه نیروهای خود، ازجمله در ادارات خط، ناوگان و سیروحرکت و همچنین ادارات ستادی تمامی تلاش خود را در جهت بازسازی و آزادسازی بلک نظمیه - خاور، آزادی خطوط راه آهن جنوب اعلام گردید که در این بین می توان به طور خلاصه به ساخت سیل بند، ترمیم و



نوروز امسال و آغاز سفرهای نوروزی همراه با پارش مستمر باران در استان های شمالی و جنوبی کشور به خصوص استان ها گلستان و مازندران، خورستان و لرستان بود.

حجم این بارندگی آنقدر زیاد شد که مردم این استان ها را با مشکل سیل و آبرگرفتگی شدید مواجه ساخت و با وارد آوردن خسارات، تعطیلات سال نورا به کام آنها تلخ کرد.

از ۲۸ اسفند سال گذشته، در اثر سیل و راشن زمین در برخی از نقاط کشورمان از جمله برخی از محورهای اصلی مواصلاتی خطوط ریلی آسیب دیدند که می توان به محور متهی به خوزستان اشاره کرد. در این میان نه تنها مشکلاتی برای ساکنین این مناطق ایجاد شد بلکه به دلیل تفاوت با ایام نوروز و سفرهای نوروزی بسیاری از هم وطنان غافلگیر و دچار مشکلات متعددی شدند. نگاهی به عملکرد مدیریت بحران در شفوف مختلف حمل و نقلی حاکی از رفتار نسبتاً مطلوب زیرمجموعه های وزارت راه از جمله راه آهن دارد. باید در نظر داشت با توجه به اینکه مدیریت این سازمان در چند روز گذشته از سوی هیئت دولت منصوب شده است اما با این وجود شاهد کمترین اختلال در سفرهای ریلی در مناطق سیل زده بودیم. برای کسب اطلاعات بیشتر از مناطق سیل زده در جنوب کشور و نحوه امداد رسانی گفتگویی با مهندس درویش زاده، مدیرکل راه آهن جنوب داشته ایم که به شرح آن می پردازیم:

**چه خطوطی در طول مسیر راه آهن جنوب ایران گردیده اند و چه میزان خسارات به این بخش وارد شده است؟**

سیلاب فروردین گذشته در سه اندیمشک خسارت وارد به بلک های

محور (اهواز - اندیمشک)، (اهواز

هزینه‌ای بابت حق پارکینگ اخذ ننمود و پس از بازسازی و آزادسازی خطوط با رعایت اولویت، واگن‌های بارگیری شده اعزام و برای واگن‌های متوقف نیز، امکاناتی جهت بارگیری این واگن‌ها در اختیار شرکت‌های حمل و نقل قرار داده شد.

**آیا راه‌آهن جنوب قبل از وقوع سیل از این مسئله باخبر بود و آیا تدبیری برای جلوگیری و کاهش خدمات واردۀ اندیشیده بود؟**

بر اساس اطلاعیه‌های سازمان هواشناسی و مدیریت بحران استان وقوع سیل اطلاع‌رسانی شده بود. باوجودی که خط راه‌آهن نسبت به زمینه‌ای اطراف مرفوع تر بوده و دارای آبروهای متعدد در نقاط مختلف هست بهمنظور پیشگیری از احتمال هرگونه پیش آمد، با گماردن نگهبان در نقاط حساس و ارائه گزارش‌ها لحظه‌به لحظه پیشرفت و بالا آمدن آب در منطقه به طور مرتب تحت نظر مسئولین این اداره کل بود تا در صورت افزایش دبی و تحت تأثیر قرار گرفتن خط بتوان در اسرع وقت از تردد قطارها جلوگیری به عمل آورد. همچنین در بعضی نقاط نیز با لایروبی دهانه پل‌ها و آبروهای ورود آب به روسازی خط جلوگیری گردید.

از دیگر تمهیداتی که قبل از وقوع سیلاب انجام گرفت، بارگیری با اصحاب رسانه برای انتقال اخبار این مناطق و حتی ساکنین محترم کوی و منازل راه‌آهن که با برق‌پاس مسجد و سرویس‌ها و خطوط و واگن‌های ایستگاه بامدز ادارات سیر و حرکت و ناوگان در امر انتقال بار و مسافر و تجهیزات همچنین مخازن آب شرب به محل

راه‌آهن ج.آ.آ. با ارسال ۱۰۰ سیل‌زدۀ ساکن در واگن‌ها روابط عمومی اداره کل در امر به تصویر کشیدن و همکاری با اصحاب رسانه برای انتقال اخبار این مناطق و حتی ساکنین محترم کوی و منازل راه‌آهن که با برق‌پاس مسجد و سرویس‌ها و خطوط و واگن‌های ایستگاه بامدز ادارات سیر و حرکت و ناوگان در امر انتقال بار و مسافر و تجهیزات همچنین مخازن آب شرب به محل از تردد قطارها جلوگیری به عمل آورد. همچنین در بعضی نقاط نیز با لایروبی دهانه پل‌ها و آبروهای ورود آب به روسازی خط جلوگیری گردید.

از دیگر تمهیداتی که قبل از وقوع سیلاب انجام گرفت، بارگیری با اصحاب رسانه برای انتقال اخبار این مناطق و حتی ساکنین محترم کوی و منازل راه‌آهن که با برق‌پاس مسجد و سرویس‌ها و خطوط و واگن‌های ایستگاه بامدز ادارات سیر و حرکت و ناوگان در امر انتقال بار و مسافر و تجهیزات همچنین مخازن آب شرب به محل از تردد قطارها جلوگیری به عمل آورد. همچنین در بعضی نقاط نیز با لایروبی دهانه پل‌ها و آبروهای ورود آب به روسازی خط جلوگیری گردید.

**برای کمک‌رسانی به سیل‌زدگان چه گروه‌هایی همکاری کردند؟**

همان‌طور که اشاره شد تقریباً

کلیه واحدهای اداره کل راه‌آهن جنوب در قضیه کمک‌رسانی سیل خوزستان، دخیل بودند که برای نمونه می‌توان به ادارات رفاه در امر استقرار گروه‌های پزشکی، مداوای سرپایی، توزیع کمک‌های اولیه

-

بسیج اداره کل در بحث پشتیبانی و ارسال اقلام موردنیاز و کمک‌های مردمی - کارکنان کلیه واحدها که با هماهنگی اداره کل به صورت داوطلبانه در امر تهیه، انتقال و توزیع غذا، پتو، اقلام بهداشتی و شوینده ...

- اداره ساختمان و تأسیسات با ارسال ۳ دستگاه ژئوتور دیزلی برای تأمین برق ایستگاه‌های (بامدز و چره) و ساخت حمام موقت جهت استفاده روستاییان ساکن در واگن‌ها نیروهای خدماتی ایستگاه - نیروهای خدماتی ایستگاه بامدز در امر خدمات رسانی و نظافت مسجد و سرویس‌ها و خطوط و واگن‌های ایستگاه بامدز

- ادارات سیر و حرکت و ناوگان در امر انتقال بار و مسافر و تجهیزات همچنین مخازن آب شرب به محل از تردد قطارها جلوگیری به عمل آورد. همچنین در بعضی نقاط نیز با لایروبی دهانه پل‌ها و آبروهای ورود آب به روسازی خط جلوگیری گردید.

از دیگر تمهیداتی که قبل از وقوع سیلاب انجام گرفت، بارگیری با اصحاب رسانه برای انتقال اخبار این مناطق و حتی ساکنین محترم کوی و منازل راه‌آهن که با برق‌پاس مسجد و سرویس‌ها و خطوط و واگن‌های ایستگاه بامدز ادارات سیر و حرکت و ناوگان در امر انتقال بار و مسافر و تجهیزات همچنین مخازن آب شرب به محل از تردد قطارها جلوگیری به عمل آورد. همچنین در بعضی نقاط نیز با لایروبی دهانه پل‌ها و آبروهای ورود آب به روسازی خط جلوگیری گردید.

**روستاییان زندگی و خانه**

**و کاشانه خود را در سیل از دست داده‌اند و در واگن‌های مسقف زندگی خود را سپری**

**می‌کنند، این واگن‌های مسقف مربوط به شرکت‌های خصوصی است یا مربوط به راه‌آهن است؟ چه تعداد از این عزیزان در واگن‌ها زندگی می‌کنند؟**

**برگشته‌اند؟**

### شرح اقدامات انجام‌شده امور رفاهی در زمینه کمک به سیل‌زدگان

نامدی	هزاران کمک‌های	نامداد و نوع اقلام ارسالی	مناطق ( محل ) ارسالی	تعداد و نوع تجهیزات و امکانات	ردیف
هفت	برای ۴۰۰ نفر به مدت یک	بازگشته باشند	ایستگاه بامدز	نیزه و نیزج خواری گرم	۱
جده	برای ۲۰۰ نفر به مدت یک	بازگشته باشند	ایستگاه خواری	نیزه و نیزج خواری گرم	۲
جده	برای ۸۰	پتو-پلاست، اقلام شوینده الام	ایستگاه باشند	پتو-پلاست	۳
چره	برای ۴	سوالتی محوطه ایستگاه موقت	ایستگاه باشند	سوالتی	۴
چره	برای ۵	استقرار سه پر شکر	ایستگاه باشند	استقرار سه پر شکر	۵
چره	برای ۶	نیزج کمک‌های اولیه	ایستگاه باشند	نیزج کمک‌های اولیه	۶
چره	برای ۷	نیزج گستاخی گرم (روزنه)	ایستگاه باشند	نیزج گستاخی گرم (روزنه)	۷

### شرح اقدامات انجام‌شده گروه ساختمان و تأسیسات در زمینه کمک به سیل‌زدگان

نامدی	هزاران کمک‌های	نامداد و نوع اقلام ارسالی	مناطق ( محل ) ارسالی	تعداد و نوع تجهیزات و امکانات	ردیف
پل	برای ۱۱۰	ایستگاه	ایستگاه باشند	کلیووات	۱
پل	برای ۴۰	ایستگاه	ایستگاه باشند	کلیووات	۲
پل	برای ۱۵۰	ایستگاه	ایستگاه باشند	کلیووات	۳

### چه تعداد از شرکت‌های باری و مسافری در حادثه سیل خدمات رسانی کردند و چه شرکت‌هایی بیشترین سهم را به خود اختصاص دادند؟

علاوه بر واگن‌ها و ساختمان‌ها (سالن مسجد) که راه‌آهن جنوب در امر اسکان یاری گر روسستانی در امر خدمت‌رسانی در اختیار سیل‌زدگان عزیز قرار داده و شرک پارسیان ریل شرق با قرار دادن واگن‌های مسقف جهت اسکان واقعه این عزیزان را در ایستگاه سیل‌زدگان، شرکت فولاد ریل پل و شرکت ترکیب حمل و نقل جنوب که می‌توان به ۲۶ دستگاه واگن مسقف در ایستگاه باشند و واگن‌های مسقف زندگی در ایستگاه خاور بر این نموده این واگن‌های مسقفی برای ایستگاه بامدز ایستگاه خاور بر این نموده که می‌توان به ۲۵ روز در ایستگاه باشند و واگن‌های مسقف زندگی خود را سپری می‌کنند، این واگن‌های مسقف مربوط به شرکت‌های خاصی می‌گردید.

اداره کل راه‌آهن جنوب از نخستین ساعات آب‌گرفتگی منازل در ایستگاه باشند و همان‌جا می‌توان از همان صبح روز ۱۰ فروردین وظیفه خود دانست که به هر نحو ممکن در کم نمودن مشکلات این عزیزان علی‌الخصوص در ایستگاه باشند و به همین دلیل اقدام به اعزام واگن‌های مسقفی برای اسکان موقت این عزیزان در ایستگاه باشند و همچنین پیش‌بینی هرگونه آبروهای بامدز و همچنین مسقفی برای ایستگاه باشند و همچنین آب شرب به محل از تردد قطارها جلوگیری به عمل آورد. همچنین در بعضی نقاط نیز با لایروبی دهانه پل‌ها و آبروهای ورود آب به روسازی خط جلوگیری گردید.

همچنین پس از آنکه طغیان رودخانه‌ها و جریان سیلاب اجتناب‌ناپذیر شد، با انجام اقداماتی همچون، هدایت آب به نقاط خاص و ایجاد سیل بند، سعی در کاهش خسارات و جلوگیری از خدمات بسیار نهاده شد تا این اقدامات موجب کاهش خسارات و جلوگیری از این اتفاق شود. همچنان که اشاره شد تقریباً

گفتگو با مدیرعامل شرکت مهتاب سیر جم:

## اولویت، مدیریت هزینه ها و درآمد با حفظ کیفیت خدمات

الهام رقانی

شرکت مهتاب سیر جم در زمان وقوع سیل و مسدود شدن راههای جنوب، متوجه چه ضررها و زیان هایی شده است؟ با توجه به اینکه سود کمی نسبیت شرکت های حمل و نقل ریلی مسافری می شود آیا شرکت راه آهن قبول کرده تا بخشی از این ضررها را بر عهده بگیرد؟

در سیل اخیر ۵ رام از قطارهای ما متوقف شد، یعنی ۶۰ تا ۷۰ درصد به مدت ۳۳ الی ۳۵ روز با بیکاری مواجه بود و دریک شرکت مسافری رقم بالایی محسوب می شود. به ما بسیار سخت گذشت زیرا بیش از ۶۰ درآمد ما کاهش پیدا کرده بود. شاید هم بیش از این باشد زیرا هنوز به صورت دقیق محاسبه نکرده ایم. پیمانکار ما متوجه ضررهای بسیاری شده به دلیل اینکه آن پیمانکار نیز باید حقوق پرسنل خود را می داد. پرسنل پیمانکار ثابت است و در آن دوران با اینکه بیکار بودند و حتی در خانه بودند، باید حقوق آنها پرداخت می شد.

امید داریم مدیران ارشد راه آهن نگاه ویژه به شرکت ها به ویژه شرکت ما که متوجه بیشترین ضرر شد، داشته باشند. البته به صورت مقطعی و بسیار کوتاه موافقت کردند تا چند رام قطار را به یزد اعزام کنیم اما وقتی برنامه جدیدی به قطاری می دهند برای شناخته شدن میان مشتریان نیاز به زمان بیشتری دارد و تقاضای بلیت در این زمان محدود، بسیار کم است.

**آیا هزینه بلیت های فروخته شده به مردم بازگشت؟ آیا ضرری که شرکت از این بابت منتحمل شد جبران شد؟**

بلیت ها استرداد خورده، در این استرداد، علاوه بر اینکه کل مبلغ



هملینگ توسعه تراپر ایرانیان و شرکت های زیر مجموعه آن از جمله شرکت مهتاب سیر جم ابتدا زیر نظر بنیاد تعاضون ناجا بوده است که به علت پاره ای از محدودیت ها هم اکنون این مجموعه به بانک قوانین سپرده شده است. شرکت مهتاب سیر جم دارای ۱۰۳ دستگاه واگن است که از این تعداد ۸۷ واگن شش تخته و مابقی واگن ها، خدماتی است که شامل رستوران و مولد است. اخیرا شرکت راه آهن، واگن های متعلق به شرکت های مسافری را طبقه بندی کرده است که واگن های شرکت مهتاب با توجه به شش تخته بودن، سه ستاره رتبه بندی شده اند.

میانگین عمر واگن های شرکت بیش از ۲۸ سال است که در شرایط خوبی از نظر سنی به سر نمی برد به همین دلیل در

صفحه هستیم تا واگن ها را طبق دستور العمل های راه آهن بازسازی کنیم. در نتیجه از سال ۱۳۹۷ بازسازی واگن ها آغاز شد و سال گذشته حدود ده دستگاه را در برنامه کاری خود قرار دادیم تا قبل از نوروز بازسازی ها انجام شود. بازسازی

چهار دستگاه از این ده دستگاه تحقق پیدا کرد و به چرخه بهره برداری وارد شد. ۶ دستگاه دیگر هم تا پایان تیرماه سال

جاری مورد بازسازی قرار می گیرد که اکنون ۴ دستگاه در کارخانه شهید کلاه دوز در حال بازسازی است. این شرکت جدول زمانبندی را برای بازسازی واگن هایش در نظر گرفته تا در سال ۹۷ ۴ دستگاه را بازسازی، در سال ۹۸

تعداد ۱۵ دستگاه، در سال ۹۹ تعداد ۱۵ دستگاه، در سال ۱۴۰۰ تعداد ۱۵ دستگاه، در سال ۱۴۰۱ تعداد ۱۵ دستگاه و سال ۲

۱۴۰۲ تعداد ۱۵ دستگاه را بازسازی کند. شرکت ها برای بازسازی نیاز به منابع بانکی یا تسهیلات ارزان قیمت دارند.

هزینه های حمل و نقل ریلی بالا است و شرکت ها نمی توانند هزینه ها را تأمین کنند. طبق مطالعات و بررسی هایی که

کارشناسان انجام داده اند به این نتیجه رسیده اند که حمل و نقل ریلی مسافری حداقل ۱۰ درصد سود دارد که با توجه به سود بانک ها که حدود ۲۶,۶ درصد است، سود شرکت های بسیار پایین است که صرفه اقتصادی ندارد، سرمایه گذاری

در بخش حمل و نقل ریلی از نگاه یک فعال بانکی با نگاه کسی که مزایای حمل و نقل ریلی را می داند بسیار متفاوت است. اگر بخواهیم از کثار تعاریف کلیشه ای عبور کنیم اینمی در راه آهن قابل قیاس با اینمی در بقیه مدها نیست. تعداد

کشته های کشور در جاده ها در گذشته ۲۷ هزار نفر بوده که امروز خوشبختانه کاهش پیدا کرده و به ۱۶ هزار نفر رسیده

است. اگر این تصور را داشته باشیم که یکی از این کشته ها اقوام ما باشد، دیگر هیچگاه نمی گوییم که ده درصد سود در حمل و نقل ریلی صرفه اقتصادی ندارد و این خصوصی به صورت کلان و ملی فکر می کنیم، ما باید متوجه ارتش جان انسان ها باشیم. در راستای مشکلاتی که در این مدد حمل و نقل وجود دارد خبرنگار انجمن صنفی شرکت های

حمل و نقل ریلی گفتگویی با مدیر عامل شرکت مهتاب سیر جم، مهندس عبدالله عامری داشته که به آن می پردازم:

و در دو مقطع مدیر عامل شرکت رجا  
بودند امیدواریم بتوانند به خوبی  
رسالت انجمن را به همکاری سایر  
شرکت‌ها و رئیس کارگروه مسافری  
ایفا کنند. همچنین امیدواریم که  
سیاست‌ها در راه آهن سلیقه‌ای  
نبایشد و طبق قوانین پیش روند.

ا در هفتمین نمایشگاه ریلی  
ت می کنید؟

خیر شرکت نمی کنیم زیرا  
نمایشگاه ریلی هزینه دارد و با  
مشکلاتی که وجود دارد در مرحله  
اول باید به فکر حقوق پرسنل باشیم  
و سبد کالایی برای ماه مبارک  
رمضان برای پرسنل خود مهیا کنیم  
و اولویت با اینگونه نیازهای جاری  
شرکت است.

## آخر: خن

تعاونت ساخت و توسعه یا شرکت راه آهن می گویند توان ساخت هزار کیلومتر خط آهن در سال را داردند. امیدواریم این مقدار تحقق پیدا کند و حتی اگر یک سوم این ادعا نیز تتحقق پیدا کند یعنی ۳۲۳ کیلومتر در سال افزایش خطوط ریلی خواهیم داشت.

امیدواریم با تعلق گرفتن تسهیلات  
بانکی ارزان به شرکت‌ها شرایطی  
فراهم شود تا شرکت‌ها بتوانند به  
فعالیت اقتصادی خود ادامه دهند.  
امیدواریم شرکت‌های واگن سازی  
بتوانند با ظرفیت واقعی خود به  
فعالیت ادامه دهد نه با ۳۰ درصد  
ظرفیت اسمی. امیدواریم کشور از  
دام جزیره‌ای اداره شدن رهابی پیدا  
کند. به عنوان مثال اگر کارخانه واگن  
سازی پارس در اراک احداث شد  
در کنار آن ۷ شرکت دیگر سازنده  
احداث نشود و به این موارد جزیره‌ای  
نگاه نشود. شرکت‌ها و کارخانه‌های  
ساخت واگن و لکوموتیو با تعداد بالا  
نشانه توسعه نیست. این هزینه گراف  
می‌تواند صرف صنعت دیگری شود.  
حمل و نقل ریلی باید دارای نقشه  
داه کارآمد باشد.

شعار امسال شرکت ما، مدیریت  
هزینه و درآمد با حفظ کیفیت  
خدمات است.

ستاره داریم و این ستاره‌ها با نوچه به نوع واگن و نوع خدماتی که ارائه می‌کنند ستاره‌ها را دریافت می‌کنند، این رتبه‌بندی ها از سوی خوب است و از سویی دیگر منجر می‌شود. زیرا اگر تمام ساعات ضرر است. ستاره ۵ مناسب را به قطارهای خنثی از شرکت‌های کمتر از ۴ و ۵ ستاره آسیب خواهند دید، در قانون دسترسی آزاد در ماده ۳ آمده

سست که راه‌اهن موظف است سیر و حرکت ناوگان متعلق به شرکت‌های حمل و نقل ریلی، اعم از دولتی و غیر دولتی در شرایط یکسان امکان پذیر نکند. قانون همیشه در کشور ما به خوبی نوشته می‌شود اما به گونه‌ای دیگر تفسیر می‌شود. یعنی اگر ساعت‌های ۱۵، ۱۶ و ۱۷ بهترین ساعت حرکت هست در تمام قطارهای با رتبه پایین اعم از ۳ ستاره هم باید ز این ساعت‌ها بهره‌مند باشند. شاید سیاری از افراد توانایی پرداخت لیلیط ۳۰۰ هزار تومانی قطار ۵ ستاره را نداشته باشند. ما رسالتی هم برای شتر آسیب پذیر در جامعه داریم و شتر آسیب دیده ما هم باید قدرت نضمیم گیری در ساعت‌های مختلف روز را داشته باشند.

جانباعلی انجمن را در رفع مشکلات شرکت‌ها تا چه میزانی موثر می‌بینید و آیا انجمن به خوبی به رسالت خود در برایر شرکت‌ها عما، مه، کند؟

انجمن به قولی پدر خوانده شرکت‌ها است. طبق ماده ۲، نبصره ۲ قانون دسترسی آزاد، در کمیسیون‌های عالی سوانح، نماینده انجمن صنفی باید در جلسات حضور داشته باشد. در گذشته آقای قطبی به عنوان نماینده حضور داشتند. حضور نماینده از نجمن موجب می‌شود تا از حق و حقوق شرکت‌ها در سوانح و اتفاقات فاعل کند و اگرچنان این سؤال هست که آیا نماینده‌ای امروز وجود دارد یا

## با حضور دکتر تقی زاده در انجمن که در گذشته هم معاون وزیر بودند

گذشته گفته شد که اگر بازسازی و آگن‌ها را آغاز کنید طبق تبصره ۱۸ قانون بودجه سال ۹۷ به شرکت‌ها در نوسازی کمک خواهد شد و ما مدارک را ارسال کردیم اما فقط برخی از شرکت‌های بزرگ همانند رجا از آن تسهیلات بهره‌مند شدند، البته اگر شرکت رجا هم بهره‌مند شود بسیار خوب است. اما بهتر است تا نگاه مساوی به شرکت‌ها بر اساس

تعداد واگن‌ها وجود داشته باشد.  
به دلیل اینکه ما در مسیر جنوب بیشتر حرکت داریم و در این مسیر قوس‌های ۳۰۰ درجه وجود دارد و در کنار آن بر روی چرخ‌های واگن‌ها غالباً گریس پاش‌های آن نصب نیست و اگر هم نصب هست شارژ نیست موجب از بین رفتن چرخ‌ها در مدت کوتاه می‌شود. مصرف چرخ در مسیر جنوب، ۳ برابر سایر مسیرهاست. هر واگن برای تعمیرات چرخ‌ها از ۳ روز تا ۷ روز متوقف می‌شود تا مجدد به چرخه بهره‌برداری و اگذار شوند، در سال گذشته طبق آماری که انجام شد در ۴ ماه آخر سال حدود ۸۸ مورد اتصال و انفصال داشتیم و برای شرکتی که ۸۸ واگن دارد عدد کلانی است. یا در سال گذشته حدود ۳۴ درصد واگن‌های ما برای تعمیرات متوقف بود و اگر در شرکتی بیش از ۱۰ درصد واگن‌ها برای تعمیرات متوقف باشد یعنی شرکت با ض، مواجه می‌شود.

## در رابطه با حق دسترسی با چه مشکلاتی با راه آهن مواجه می‌شوند؟

برخی از شرکت‌ها تا ۵۰ درصد، حق دسترسی پرداخت می‌کنند. اگر این میزان اصلاح نشود و تجدید نظر نشود مطئناً شرکت‌ها متتحمل ضررهای بسیاری می‌شوند و مجبور می‌شوند تا این مدار حمل و نقل راه‌ها کنند.

در رابطه با رتبه بندی قطارها  
و اینکه بر چه اساسی رتبه بندی  
می شود توضیحی بفرمایید؟

همانطور که در جامعه فاصله طبقاتی، داراییم در قطارها نیز ۴ یا

را به مسافر برگرداندیم، میزان ۵ درصد از سهم شرکتی را که بليت ها را فروخته بود نيز پرداخت كردیم، يعني ما بايت فروش بليت و استرداد بليت حتى در ماه سوم فوروردین نيز درآمدمان منفي بود، يعني به شركت سسفير بهكار شدیم.

شرکت مهتاب سیر جم در  
رابطه با کمک به سیل زدگان چه  
قداماتی را انجام داده است؟

شرکت مهتاب سیر جم، چندین رام قطار خود را در خصوصیات کمکهای امدادی به مسیر جنوب و مسیرهایی که جاده بسته بود اختصاص داد. مسیر جاده بین هواز تا نظامیه بسته بود و توانستیم بخشی از رسالت خود را در آن مسیر یها کنیم.

آیا برای خرید قطعات و یا  
نوسازی ناوگان ارز نیمایی به  
شرکت تعلق می‌گیرد؟

خرید قطعاتی همانند چرخ و محور را که باید از خارج از کشور خریداری شود به بازار گاتان می‌سپاریم، آن‌ها به ما اعلام کردند که ارز ۴۲۰۰ به نیمیابی به ما تعلق گیرد و حتی اگر ارز شرکت را بالا می‌برد و همچنین زمان طولانی تری را برای خرید نیاز دارد، از همه مهمتر که قیمت‌ها افسار گسیخته هست و هر روز افزایش پیدا می‌کند. در خرداد ماه سالا، گذشته قیمت خ ۳ میلیون.

تومان و در آبان ماه ۹ میلیون تومان و در اواخر بهمن ماه ۱۲ میلیون تومان بود، در دو هفته گذشته با شرکت وارد کننده چرخ، صحبت می‌کرد و قیمت ۱۵ تا ۱۷ میلیون تومان بود، این افزایش قیمت یعنی مرگ حمل و نقل ریلی و همچنان شاهد کشته شدن بیش از ۱۶ هزار نفر مسافر در جاده‌ها خواهیم بود، این تعداد در آینده مجدد به رقم ۲۷ هزار تا ۳۰ هزار کشته خواهد رسید. در نتیجه باید از حمل و نقل ریلی حمایت شود. برای حمایت می‌توانند تسهیلات بانکی ارزان قیمت به شرکت‌ها اختصاص دهند. در سال

گفتگو با مهندس مجتبی لطفی مدیر عامل شرکت البرز نیرو:

## بار سنگین افزایش نرخ ارز و تحریم‌ها بر دوش مالکان لکوموتیو

الهام زقانی



تأمین لکوموتیو جزو نیازهای ضروری کشور محسوب نمی‌شود و ارز دولتی به تأمین و تجهیز آن‌ها تعلق نمی‌گیرد. این تصمیم پیام آور بروز مشکلات بیشتر در حوزه ریلی است، قاعده‌تاً این امر منجر به کاهش بهره‌وری از شبکه خطوط به دلیل ثابت بودن تعداد لکوموتیو شده است. کمبود نقدینگی در این شرایط اقتصادی، نوسانات نرخ ارز و نامتعادل بودن هزینه‌های حق دسترسی موجب شده تا شرکت‌های مالک لکوموتیو قادر به خرید لکوموتیوهای نو نباشند. هزینه‌های مربوط به تعمیر و نگهداری لکوموتیوهای موجود نیز بالا است، این مساله کار در حوزه تأمین لکوموتیو مورد نیاز صنعت ریلی را با مشکلات فراوان مواجه کرده است. پیرامون این مشکلات گفتگویی با مدیر عامل شرکت البرز نیرو، مهندس مجتبی لطفی داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

صرفی هستند و قابل تعییرات نیستند همانند زغال، انواع فیلترها و روغن‌آلات که با توجه به اینکه در داخل تولید می‌شود اما مواد اولیه آن از خارج از کشور وارد می‌شود و وضعیت پایداری ندارد.

**اکنون شرکت البرز نیرو چه تعداد لکوموتیو در سیر دارد و چه تعداد لکوموتیو در خصوص تعییرات اساسی خارج از سیر است؟**

حدود ۴۱ دستگاه لکوموتیو داریم که تعداد ۶ لکوموتیو از این ۴۱ دستگاه برای تعییرات اساسی و بازسازی خوابیده است و نسبت به گذشته زمان بازسازی طولانی‌تر شده است. در گذشته حدود ۵ ماه زمان برای تعییرات اساسی نیاز بود اما امروز این زمان به دو برابر افزایش یافته است.

**به خاطر دارم که آمار خروج ۲۵ دستگاه از ۱۱۰ دستگاه لکوموتیو بخش خصوصی را از سیر به علت تعییرات اساسی داده بودید، اکنون وضعیت لکوموتیوهای بخش خصوصی به چه صورتی است؟**

اکنون ۲ یا ۳ لکوموتیو به آن تعداد افزوده شده و در هر سال لکوموتیوها تعییرات اجرایی دارند و سرویس می‌شوند، تعییرات اساسی لکوموتیوها نیاز به قطعات بیشتری دارد که در آن زمان به مسئله تعییرهای برمی‌خوریم و همچنین مشکلات قیمت و بالا بودن نرخ ارز، ناگفته نماند که امروز هزینه‌های تعییرات لکوموتیو بسیار بالا است. به عنوان مثال در انتهای سال ۹۶ قیمت ذغال موتور ۶۰ الی ۷۰ هزار تومان بود اما اکنون قیمت آن حدود ۲۰۰ هزار تومان است و در مواردی ۳۰۰ هزار تومان است و در مواردی هزار تومان هم بوده است و قطعاتی مصرفی هستند. یا قیمت میل لنج حدود ۲۰۰ یا ۲۵۰ میلیون تومان بوده و اکنون حدود ۸۰۰ میلیون تومان است. تصور کنید که هزینه‌ها با افزایش این چنینی مواجه بوده اما جریان نقدینگی به این میزان تقویت

لکوموتیو که باید از فرانسه وارد شود شرکت فرانسوی اعلام کرده که نمی‌تواند با ایران مبادلاتی داشته باشد.

**به خاطر دارم در رابطه با واردات قطعات مشکلاتی از جمله ماندن کالا در گمرک داشته‌اید؟ در این رابطه توضیحی بدید؟**

مشکلات واردات قطعات وجود دارد و شرکت‌ها به سمت ساخت داخل و تولیدات داخلی گرایش پیدا کرده‌اند. البته بیشتر شرکت‌ها به سمت تعییرات و بازسازی سوق پیدا کرده‌اند. البته تأمین کرد. در رابطه با بروزه تأمين ۱۰ دستگاه لکوموتیو خوشبختانه قبل از تحریم‌ها ۷۰ درصد از قطعات را تأمین کردیم اما در خصوص ۳۰ درصد باقی مانده با مشکلات افزایش قیمتی که از همچنان کاری انجام نداده‌ایم، ما بابت پروژه ۱۰ و ۵ لکوموتیو به قرارداد رسیده و ۵ وام دریافت کرده‌ایم که از پروژه ۵ لکوموتیو ۲ لکوموتیو تأمین شد و

**آیا شرکت البرز نیرو از تعداد ۱۵ لکوموتیوی که قرارداد خرید داشته، لکوموتیوی دریافت کرده است؟**

از تعداد ۱۵ لکوموتیو، تعداد ۲ دستگاه لکوموتیو را وارد کرده‌ایم و برای ۱۰ دستگاه لکوموتیو فقط توانسته‌ایم قطعات مربوطه را وارد کنیم. برای برخی تجهیزات دیگر نیز به دلیل وجود مشکلات تحریم و تغییرات نرخ ارز همچنان کاری انجام نداده‌ایم. ما بابت پروژه ۱۰ و ۵ لکوموتیو به قرارداد رسیده و ۵ وام دریافت کرده‌ایم که از پروژه ۵ عنوان مثال در رابطه با قلاب‌های

نشده است و پولی برای شرکت باقی نمی‌ماند تا بخواهیم فکر توسعه را داشته باشیم. حتی اگر تحریم‌ها هم وجود نداشته باشد و بتوانیم قطعات را وارد کنیم نمی‌توانیم هزینه‌های آن را پرداخت کنیم.

### آیا در رابطه با نرخ لکوموتیو اصلاحات انجام شد؟

نرخ لکوموتیو در سال گذشته اصلاح شد و شاید از نگاه شرکت‌های مالک لکوموتیو و مشتریان، نرخ افروزه شده باشد و مشکلات ما حل شده باشد اما با محاسباتی که انجام شده هزینه‌ها با درآمد به یک میزان افزایش نیافرته و ما همچنان در شرایط منفی هستیم و نمی‌توانیم تمام وظایفی را که بر عهده ما است از جمله تعمیر و نگهداری کامل لکوموتیو را طبق استاندارها انجام دهیم زیرا هزینه‌ها بسیار بالاست. به دلیل هزینه‌های بالا ما مجبور هستیم که یک سری کارها را انجام ندهیم باز هم از سوی دیگر متضرر می‌شویم. اکنون تمام پیمانکاران خوب کشور همه ناراضی هستند به دلیل اینکه سرمایه‌گذاری در این بخش وعلاوه بر اینکه هزینه این بخش کمتری دارد درآمد هم از سوی سرمایه‌گذاری‌های ثابت دیگر همانند انجمن ماسین آلات راندارد، راه آهن از اینبار ماسین آلات راندارد، راه آهن از طرح‌های عمرانی بهره مالی می‌برد و اگر طرح‌های عمرانی نباشد راه آهن نمی‌تواند لکوموتیوهای خود را نگهداری کند و بخش بزرگی از هزینه‌های لکوموتیو از سوی دولت تأمین می‌شود و ممکن است به دولت است.

### آیا تعمیرات انجام شده است؟

کم شدن قطعات در زمان تعمیرات مواجه هستند دلیل این مشکل چیست و آیا این اتفاق برای لکوموتیوهای شما رخ داده است؟

بله. افزایش نرخ داشتیم ولی این افزایش عملاً از تاریخ ۹۷/۱۱/۱ اعمال شد. اطلاع دارید که افزایش قیمت‌ها همیشه از ابتدای سال صورت می‌گیرد و ما اینجا هم متضمر می‌شویم و عملاً این افزایش نرخ، تاثیری در هزینه‌های سال ۹۷ نداشت و فقط بدھی انباسته بزرگی نداشت. برای ما به جا گذاشت و حتی هنوز این افزایش نرخ را دریافت نکردایم. از مشکلات بزرگی که ما داریم این است که افزایش نرخ داده شده اما افزایش پرداختی نداشتیم و عملاً این افزایش نرخ بی تأثیر بوده است.

لکوموتیوران یک کار غیراقتصادی است و علت آن این است که هزینه‌هایش بالاست و راه آهن نیز سوبسیدی بابت آن پرداخت نمی‌کند. **آیا در هفت‌مین نمایشگاه ریلی شرکت می‌کنید؟**

خیر، شرکت نمی‌کنیم زیرا نتوانیم برنامه ریزی کنیم و شرکت کنیم.

**با توجه به تمامی مشکلاتی که وجود دارد آینده حمل و نقل ریلی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

صنعت حمل و نقل ریلی صنعت محکمی است و حمل و نقل نمی‌تواند متوقف شود و هر چه شرایط سخت تر شود قابلیت رقابت آن با جاده بیشتر خواهد شد زیرا هزینه‌های آن کمتر است. باید خود را بشرایط تطبیق داد و مواردی را که در اولویت نیستند را حذف کرد و منابع به درستی تخصیص داده شود تا بتوانیم از این شرایط سخت عبور کنیم. در این شرایط باید تمام سعی خود را کنیم تا حمل و نقل کاهش نیابد. خوشبختانه بار در شبکه ریلی وجود دارد یعنی به عبارتی هوا هست و می‌توان نفس کشید.

**انجمن چه میزان می‌تواند در رفع مشکلات شرکت‌ها مؤثر باشد؟**

انجمن نقش بسیار مهم و حیاتی دارد. به عنوان مثال در رابطه با پژوهش مالیات بر ارزش افزوده حدود ۲ سال است که انجمن با راه آهن در ارتباط است و کارها را به صورت جدی پیگیری می‌کند و در نهایت سازمان امور مالیاتی، مالیات بر ارزش افزوده را برای شرکت‌های ریلی صفر کرد. البته ناگفته نماند که هزینه‌های ما با حذف مالیات بر ارزش افزوده زیادتر شد زیرا ما مالیات بر ارزش افزوده را نمی‌گیریم اما باید پرداخت کنیم و همه شرکت‌ها بینبال آن هستند که آن را استرداد کنند که اگر این امر انجام شود در هزینه‌ها برای شرکت‌ها مفید خواهد بود و از همه کسانی که این امر را پیگیری کردن دشکر می‌کنم.

نبود اما اکنون باید مراقب باشند تا قطعات فرسوده مفقود نشوند. این مشکل روز به روز در حال تشدید است. به عنوان مثال لکوموتیوها اتصالاتی که به وagon دارند از جمله اتصالات هوا و غیره، در خیلی مواقع بین لکوموتیوها جابجا می‌شود و یا مفقود می‌شود.

**آیا نماینده‌ای از سوی شرکت حضور دارد؟**

در تمامی مراحل تعمیرات و همه جان نمی‌توانیم نماینده داشته باشیم. در اینکاری که تعمیرات لکوموتیوهای ما انجام می‌شود مجهز به دوربین مدار بسته کرده‌ایم و همه شرکت‌ها بدنبال آن هستند که قطعات خود را کد گذاری کنند و این کدها را روی قطعات حک کنند تا بتوانند قطعات خود را پیگیری کنند.

**در رابطه با ساخت کارخانه سیستان اصفهان تا چه میزان توسعه داشته‌اید؟**

متأسفانه پیشرفت کارخانه سیستان طبق برنامه نیست. تا امروز حدود ۱۲/۵ میلیارد تومان هزینه کرده‌ایم. در طرح اولیه هزینه ساخت را حدود ۳۰ میلیارد تومان تخمین زدیم که با افزایش نرخ‌ها و تورم افزایش پیدا کرده است. البته در حال تلاش هستیم تا بتوانیم تا اوایل سال ۹۹ این پروژه را به بهره‌برداری آزمایشی برسانیم و تضمیم داریم تا با مشارکت شرکت‌های دیگر طرح را تکمیل کیم.

**آیا تضمیمی مبنی بر آموزش لکوموتیوران دارد؟**

حدود ۱۵ سال است که راه آهن لکوموتیوران استخدام نکرده است و این کار را به بخش خصوصی سپرده است. کار لکوموتیورانی کار حساسی است و باید تحت نظرات و آموزش قرار گیرند و لکوموتیوران حکم یک کارمند معمولی را ندارد و شرکت‌های خصوصی خودشان تربیت می‌کنند. اکنون ما ۳۰ نفر را در استان بینزد برای لکوموتیورانی انتخاب کرده‌ایم تا متأسفانه مسئله حفاظت از قطعات و تجهیزات، موضوعی است که جدی تر شده است. شاید در گذشته نیازی به انجام داده‌ایم نشان می‌دهد که تربیت

یعنی از سال ۹۶ و ۹۷ رقمی میان مالکین لکوموتیو همه ماهه پرداخت می‌شود و ما در خواست کردیم که این رقم حدود ۴۰ تا ۵۰ درصد افزایش داشته باشد که اعمال نشد و رقم سیار کمی را اضافه کردند و تمامی این مشکلات موجب کاهش

لکوموتیو، کاهش کیفیت و در نتیجه کاهش درآمد راه آهن می‌شود. باید داشته باشد تا حداقل از تعداد آنها کم نشود.

**حدود ۴۰ درصد لکوموتیوهای راه آهن نیز از مسیر خارج بود و نیاز به تعمیرات اساسی داشت.**

اکنون آمار دقیقی از لکوموتیوهای راه آهن ندارم، البته این مشکلات برای راه آهن هم وجود دارد اما این جمله تعمیر و نگهداری کامل لکوموتیو را طبق استاندارها انجام دهیم زیرا هزینه‌ها بسیار بالاست. به هزینه‌های با درآمد به یک میزان افزایش نیافرته و ما همچنان در شرایط منفی هستیم و نمی‌توانیم تمام وظایفی را که بر عهده ما است از جمله تعمیر و نگهداری کامل لکوموتیو را طبق استاندارها انجام دهیم که انجام شده هزینه‌ها با درآمد به یک میزان افزایش نیافرته و ما همچنان در شرایط منفی هستیم و نمی‌توانیم تمام وظایفی را که بر عهده ما است از جمله تعمیر و نگهداری کامل لکوموتیو را طبق استاندارها انجام دهیم زیرا هزینه‌ها بسیار بالاست. به دلیل هزینه‌های بالا ما مجبور هستیم که که یک سری کارها را انجام ندهیم باز هم از سوی دیگر متضرر می‌شویم. اکنون تمام پیمانکاران خوب کشور همه ناراضی هستند به دلیل اینکه سرمایه‌گذاری‌هایی ثابت دیگر همانند انجمن ماسین آلات راندارد، راه آهن از اینبار ماسین آلات راندارد، راه آهن از طرح‌های عمرانی بهره مالی می‌برد و اگر طرح‌های عمرانی نباشد راه آهن نمی‌تواند لکوموتیوهای خود را نگهداری کند و بخش بزرگی از هزینه‌های لکوموتیو از سوی دولت تأمین می‌شود و ممکن است به دولت است.

**شرکت‌ها با مشکلاتی همچون آیا تصمیمی مبنی بر آموزش**

تعییرات مواجه هستند دلیل این مشکل چیست و آیا این اتفاق برای لکوموتیوهای شما رخ داده است؟

به نکته خوبی اشاره کردید. به این مشکل وجود دارد و دلیل آن این است که قیمت خدمات بالا رفته، حتی قیمت مواد خام مانند آهن های فرسوده و ... افزایش پیدا کرده، متأسفانه مسئله حفاظت از قطعات و تجهیزات، موضوعی است که جدی تر شده است. شاید در گذشته نیازی به انجام داده باشد و با قطعات فرسوده

گفتگو با مهندس ابراهیم پاشنا، مدیر عامل شرکت الوند نیرو:

## دغدغه لکوموتیوداران؛ قاترات افزایش نرخ ارز

الهام زقانی



گرفت و در کرد، البته ناگفته نماند که تمامی قیمت‌ها از اول سال در همه جا تغییر می‌کند اما قیمت‌ها در بخش ریلی در سال گذشته که باید اول سال تغییر می‌کرد در ابتدای ماه یازدهم تغییرات صورت گرفت یعنی قیمت‌های ما در ۲ ماه آخر سال تغییر کرد، با توجه به اینکه نگاه دولتی در تغییر قیمت‌های تعرفه مستولی بود و همچنین تأخیر در اقدام وجود داشت. ما قراردادهای را با راه آهن داشتایم که حتی با یک سال تأخیر به اعضاء رسیده و با تأخیر، پرداخت‌ها صورت گرفته است.

**آیا افزایش قیمت‌های تعرفه‌ای را که در ابتدای ماه ۱۱ سال گذشته صورت گرفته، دریافت کرده‌اید؟**

ما معمولاً با تأخیر چند ماهه دریافت داریم، فرضًا مارکمی را زاده آهن طلب داریم که بخشی از مطالبه ما راه ماه به ما پرداخت می‌کند که در آخرین محاسبات، میزان افزایش تعرفه محاسبه شده و جزء مطالبات ما در راه آهن هست. این تأخیر پرداخت‌ها میان تمام شرکای تجارتی هست. البته الوند نیرو در مورد انجام پرداخت‌ها با شرکت‌های دیگر همیشه سعی داشته تا تأخیری در پرداخت نداشته باشد. مامیان شرکای تجارتی این تأخیرهای پرداخت وجود دارد و کاملاً عادی است و از سال‌های گذشته نیز به اینگونه بوده است. در دو سال اخیر راه آهن پرداخت خود راه ماهه و به صورت منظم انجام می‌دهد. البته در ماههای اخیر مقداری از مبالغ تجمع پیدا کرده که پرداخت خواهد کرد.

**شرکت‌های مالک لکوموتیو و همچنین مالکان واگن در بحث تعیرات مشکلاتی را با برخی پیمانکاران دارند از قبیل اینکه برخی از قطعات مفقود می‌شود، آیا در ارتباط با الوند نیرو این مسئله رخ داده است؟**

بله وجود دارد. حتی بین ما و شرکت‌ها و همچنین راه آهن وجود دارد و ممکن است میان کارمندان دو شرکت این مشکل وجود داشته باشد و بخشی از قطعات ممکن است در دپوهای تعیراتی و یا شبکه ناپدید شود. اما جمله مشکلات جانی شرکت‌ها می‌باشد.

**راه آهن طبق برنامه‌ریزی تصمیم دارد که آموزش لکوموتیوان را به بخش خصوصی بسپارد. آیا الوند نیرو در این زمینه اقداماتی انجام داده**

واز نظر زمان نیز بروسوه انجام آن از سوی وزارت صمت سیار طولانی شده، به همین دلیل تأثیرات بسیاری در طول بازه زمانی تعیرات دارد. در سال ۹۷ نسبت به سال ۹۶ برای تعیرات هر لکوموتیو از نظر زمان ۱۰۰ روز به زمان تعیرات اساسی افزوده شد. در سال ۹۶ تعیرات اساسی یک لکوموتیو در مدت زمان ۲۳۶ روز انجام می‌شد اما متأسفانه الان حدود یکسال زمان نیاز دارد.

**در سال گذشته قطعات خریداری شده از اردبیلهشت ۹۷ در گمرک به دلیل مشکلات ارزی که وجود داشت مانده بود. آیا آن قطعات از گمرک آزاد شد؟**

تعداری از آن قطعات از گمرک آزاد شدند اما بخشی از آن‌ها که سفارش ما در دست «تورا» بوده تا امروز نتوانسته «تورا» ارزی را دریافت کند و اقدامی را انجام دهد. بخشی از خریدهای را که انجام داده بودیم به دو شرکت ایرانی بون سپاری کرده بودیم که ارز به یکی از آن شرکت‌ها تخصیص داده شد و توانست قطعات ما را تحويل دهد اما یکی از آن شرکت‌ها فقط بخشی از قطعات را توانست به دست ما برساند که متأسفانه آنها در برنامه‌های تعیرات اساسی و جاری کشور تأثیرات خود را گذاشت.

**از مشکلاتی که شرکت‌های خصوصی باراه آهن دارند مدیریت بازرگانی و نرخ گذاری است، لطفاً توضیحی در این رابطه بدهید؟**

در ارتباط با برخی گذاری‌ها تنگی‌های زیادی مواجه هستیم. تعریفهای دولتی است. در زمان تأمین خدمات یا قطعه، شرکت‌ها باید با نرخ آزاد، تهیه کنند اما در زمان دریافت پول، تعریفهای دولتی است و این موضوع دوگانگی است که دولت با شرکت‌ها برخورد می‌کند. تعریفهای دولتی و خرید خدمات، تعیرات و راهبری به صورت آزاد به دلیل عدم تناسب و توازن، فشارهایی را روی شرکت‌ها وارد می‌کند امسال بر سر قیمت‌ها راه آهن چالش‌هایی را داشتایم اما په نسبت سال‌های گذشته، راه آهن کمی بیشتر موقعیت شرکت‌ها را در نظر



با توجه به اینکه بحث واگذاری لکوموتیوها و خصوصی سازی و تشکیل شرکت‌های خصوصی از سوی راه آهن بیش از یک دهه از عمر آن می‌گذرد اما این واگذاری در بخش‌های مختلف همواره با اما و اگرها بی همراه بوده است. مساله این است که بازگشت سرمایه در حوزه حمل و نقل ریلی قابل مقایسه با دیگر صنایع نیست و گاه نزدیک به ۳۰ سال طول می‌کشد، یعنی نزدیک به عمر مفید یک واگن و یا یک لکوموتیو. بنابراین شاید تنها علتی که شرکت‌های خصوصی را کمکان در این صنعت نگه داشته است، تسهیلات ارزان‌قیمتی بوده که تا قبل از تحریم‌ها برای خرید واگن یا لکوموتیو به شرکت‌های ریلی تعلق می‌گرفت که آن هم حلاوت خود را با بروز تحریم‌ها و افزایش روز افروزن نرخ ارز از دست داده است. شرکت‌های ریلی از جمله مالکان لکوموتیو با مشکلات بسیاری از جمله تأمین قطعات و تعیرات لکوموتیوها مواجه هستند و اگر این مشکلات بهبود نیابد و به همین صورت ادامه باید شرکت‌ها را زمین گیر می‌کند، بر همین اساس گفتگویی با مهندس ابراهیم پاشنا، مدیر عامل شرکت الوند نیرو انجام داده‌ایم که به آن می‌پردازم:

**چه تعداد از این لکوموتیو در مسیر است و آیا در خصوص خرید انجام تعیرات اساسی است؟ با وجود تحریم‌ها و نوسانات نرخ ارز در رابطه با تعیرات با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟**

شرکت الوند نیرو دارای ۲۵ لکوموتیو بوده و همچنان تعداد آن افزایش نیافرته است. در خصوص خرید لکوموتیو نو با شرکت دالیان چین قراردادی داشته‌یم که آن قرارداد همچنان بمن اقدام مانده زیرا به دلیل مشکلات ارزی و نوسانات و همچنین تحریم‌ها این قرارداد به سرانجام قطعه و واردات قطعات است. بخشی از این قطعات در داخل ساخته می‌شود که با شد قیمت هر لکوموتیو حدود ۷/۵ میلیارد تومان بود اما امروز حدود ۲۰ میلیارد تومان است و افزایش ۳ برابر داشته است.

است؟

بله، در سال گذشته مصوبه‌ای از هیئت مدیره دریافت کردیم تا لکوموتیوران را خودمان تأمین کنیم از امسال نیز لکوموتیورانی را استخدام کردیم و حدود ۲۴ لکوموتیوران داریم که لکوموتیوهای کشور را راهبری می‌کنند. می‌دانید که لکوموتیوران بسته به آرایش قطارها و تعداد لکوموتیوهای بسته شده به قطار که آیا دوله یا سوپله یا تک باشند ممکن است که لکوموتیوران روی لکوموتیوهای دیگران باشد یا بالعکس، ممکن است لکوموتیوران دیگران روی لکوموتیوهای ما باشد. در حال حاضر در دو ناحیه در قم و یزد لکوموتیوران داریم، لکوموتیوران بازنشسته رفراخوان کردیم و از آنها استفاده می‌کنیم و در مراحل بعد تصمیم داریم تا ز لکوموتیوران جوان دعوت کنیم و آموزش‌های توریک و عملی را به آنها بدهیم تا لایسننس دریافت کنند و سپس وارد مرحله کارآموزی و راهبری شوند. تربیت لکوموتیوران نیاز به زمان طولانی دارد و حدود ۴ الی ۵ سال آموزش‌های توریک و ۲ سال آموزش‌های عملی و کارآموزی است و پس از آن وارد عرصه لکوموتیورانی می‌شوند. البته تعداد زیادی را شناسایی کرده‌ایم که آموزش‌های توریک را دیده‌اند یعنی یک مرحله را از نظر زمانی و هزینه‌ای جلوتر هستند و مشغول کار نیستند، آنها تأثیردهای آموزش توریک را ز سوی راه آهن دارند، مافراخوان می‌زنیم و آنها را جذب می‌کنیم تا وارد مرحله آموزش‌های تکمیلی توریک و سپس وارد مرحله کارآموزی شوند و در کنار راننده قرار گیرند و عملاً کار رفراخوان گیرند.

با توجه به تمامی مشکلات موجود، فرسوده شدن لکوموتیوها، ناوگان ریلی، شرایط سخت نوسازی و همچنین بازسازی‌های طولانی مدت،

چشم‌انداز حمل و نقل ریلی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

من به آینده حمل و نقل ریلی خوشبین هستم، شرکت‌هایی در این زمینه دارد و گویا تأسیس شرکت لکوموتیو دار یا یک یا ۲ لکوموتیو را نمی‌دهد. در برنامه‌ی راه آهن ۲۴ داده‌کنون ۵ لکوموتیو در حداقلی وجود دارد که گمان می‌کنم برای شبکه کار می‌کند. این همان لکوموتیوی مالکان لکوموتیو باید حداقل ۱۰ لکوموتیو بود که در عقد قرارداد با مپنا وارد شدیم اما به نتیجه نرسیدیم، که لکوموتیو

**در فروردین ماه با وقوع سیلاب‌ها ضررها بی‌یه شرکت‌های واگن‌دار و لکوموتیو‌دار وارد شد. آیا راه آهن بخشی از این ضررها را برعهده گرفته است؟**

خبر، راه آهن تا مژده پرداخت ضررها را بر عهده نگرفته است. البته ما هم متحمل ضررهاست زیاد نشده‌یم و راه آهن خساراتی را نمی‌دهد و در برنامه درخواست ما هم نیوهد است.

**در آستانه هفتمین نمایشگاه ریلی هستیم. آیا در نمایشگاه شرکت می‌کنید؟ و شرکت شما چه دستاورده‌ی داشته است؟**

بله شرکت می‌کنیم، معمولاً قصد شرکت‌ها از حضور در نمایشگاه‌ها ارائه خدمات و محصولات خود شرکت‌ها است. معمولاً بدبال بازاریابی نیستم، زیرا بار راما بازاریابی نمی‌کنیم و اداره کل بازرگانی راه آهن این کار را انجام می‌دهد و دیزل‌های ما در اجراء راه آهن است. معمولاً در نمایشگاه‌ها برای آشنایی با سایر شرکت‌ها به ویژه تأمین کنندگان خدمات و قطعه‌ای آشنا می‌شویم، در خیلی از این نمایشگاه‌ها بوده که با خدمات شرکت‌ها آشنا شده‌ایم و روابط پایداری شکل گرفته است. در اینجا اجراء عمل نشده است، دلیل عدم انجام آن را تغییر کرده است. اکنون مدیران ارشد

در صحبت‌هایتان اشاره به اداره کل بازرگانی در راه آهن کردید. آیا بهتر نیست که بخش بازرگانی به شرکت سپرده شود؟ این بحث به خصوصی‌سازی در صنعت حمل و نقل ریلی بازمی‌گردد. بحث کاملاً پیچیده و تخصصی است و اگر بخش بازرگانی به خود شرکت‌ها سپرده شود و واگن‌داران و دیزل‌داران مستقیماً با صاحبان بار در ارتباط باشند وارد مذاکره شوند بهتر است. البته بدبال آن شرکت‌ها به اداره کل از جمله سپردن مدیریت IT و مدیریت ترافیک به بخش خصوصی، ۳ مورد باید به باشند وارد مذاکره شوند بهتر است. این در زمان‌هایی به دلیل فشارهای اورده به راه آهن بخش خصوصی با کمبود روز لکوموتیو گرم آمده به کار اما بیکار داشته‌ایم و باید بررسی شود که آیا توزیع بار به صورت صحیح بوده یا نه؟

گمان می‌کنم تا مژده سپرده شود و به توزیع بار به خوبی عمل کرده اما ممکن است در زمان‌هایی به دلیل فشارهای اورده به راه آهن بخش خصوصی با کمبود برای بخش خصوصی چالشی وجود ندارد و مشکل لکوموتیو گرم و بیکار از مشکلات اساسی شرکت‌ها نیست. البته در فروردین ماه به دلیل وقوع سیلاب‌ها، لکوموتیوهای بیکار داشتیم.

**با توجه به اینکه راه آهن خود را توسعه دارای لکوموتیو است و شرکت‌های خصوصی مالک لکوموتیو نیز در حال کار هستند آیا رقابتی می‌باشد؟**

**بخش دولتی و خصوصی نیست؟ آیا شرکت‌های خصوصی را با مشکلات روی‌نامی کند؟**

خصوصی‌سازی ناوگان به صورت کامل، قانون و تکلیفی برای راه آهن بود که تا مژده به صورت کامل این قانون اجرا نشده است. راه آهن تعداد زیادی لکوموتیو دارد به ویژه لکوموتیوهای «جی‌ام» که با «جی‌ام» های ما محفوظ است و اگر این لکوموتیوها را به مزایده بگذرد به تکلیف قانونی خود عمل گردشته بوده، البته اکنون ۷ شرکت شده است و تقریباً ۱۰ ماه است با یک لکوموتیو وارد شده‌اند و در حال وارد کردن لکوموتیو دیگر هستند. اکنون هم در کشور برنامه واردات و همچنین تولیدات داخل هست. در اینجا با وگن‌پارس بوده و بحث واردات و اگن نیز در گذشته بوده، البته اکنون با کمی مشکلات روی‌نامی است که اینجا در اینجا می‌کند و در اینجا دعوت کنیم و آموزش‌های توریک و عملی را به آنها بدهیم تا لایسننس دریافت کنند و سپس وارد مرحله کارآموزی و راهبری شوند. تربیت لکوموتیوران نیاز به زمان طولانی دارد و حدود ۴ الی ۵ سال آموزش‌های زمان‌های توریک و ۲ سال آموزش‌های عملی و کارآموزی است و پس از آن وارد عرصه لکوموتیورانی می‌شوند. البته تعداد زیادی را شناسایی کرده‌ایم که آموزش‌های توریک را دیده‌اند یعنی یک مرحله را از نظر زمانی و هزینه‌ای جلوتر هستند و مشغول کار نیستند، آنها تأثیردهای آموزش توریک را ز سوی راه آهن دارند، مافراخوان می‌زنیم و آنها را جذب می‌کنیم تا وارد مرحله آموزش‌های تکمیلی توریک و سپس وارد مرحله کارآموزی شوند و در کنار راننده قرار گیرند و عملاً کار رفراخوان گیرند.

**کمی دارند در هم ادغام شوند؟**

بله اگر شرکت‌ها در هم ادغام شوند در سیاست‌گذاری‌ها و هزینه‌ها و همچنین قطعات به صرفه خواهد بود.

**ای سیاستی در راه آهن برای ادغام این شرکت‌ها وجود دارد؟**

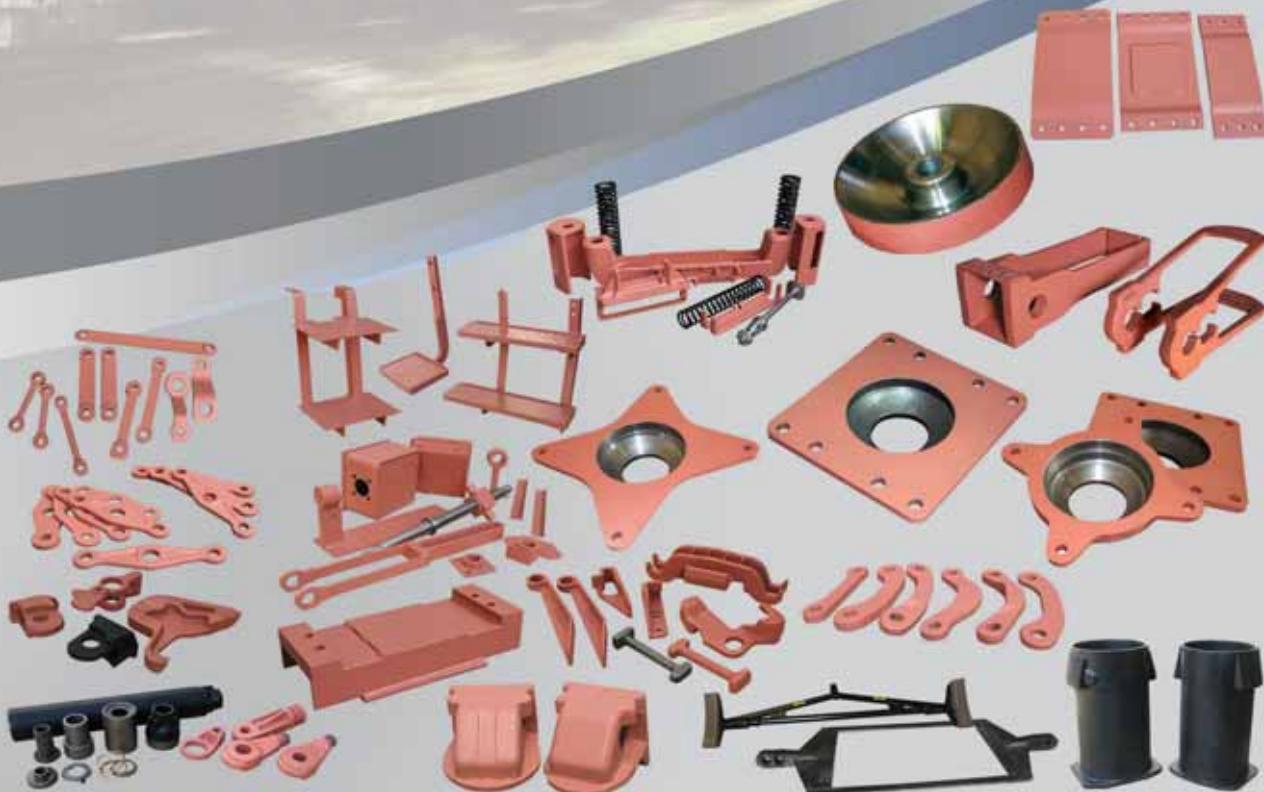
بله، راه آهن برنامه‌ای در این زمینه دارد و گویا تأسیس شرکت لکوموتیو دار یا یک یا ۲ لکوموتیو را نمی‌دهد. در برنامه‌ی راه آهن ۲۴ داده‌کنون ۵ لکوموتیو در حداقلی وجود دارد که گمان می‌کنم برای شبکه کار می‌کند. این همان لکوموتیوی مالکان لکوموتیو باید حداقل ۱۰ لکوموتیو و اگن داشته باشد.



شرکت سهند ریل سپاهان (سهامی خاص)  
تولید و تأمین قطعات و تجهیزات راه آهن

۰۳۱-۳۵۷۲۰۵۰۱،۲ www.SahandRail.com  
۰۳۱-۳۵۷۲۲۶۰۵،۶ info@SahandRail.com

- ◆ تولید و تأمین انواع قطعات بوژی، قلاب، سیستم ترمز و بدنه واگن های باری
- ◆ ریخته گری و ماشین کاری انواع قطعات صنعتی و ریلی
- ◆ تولید انواع قطعات پلیمری
- ◆ قالب سازی و مدل سازی انواع قطعات صنعتی و ریلی
- ◆ واردات انواع چرخ، چرخ و محور و قطعات مربوطه (انواع جعبه یاتاقان، انواع رولبرینگ و ...)
- ◆ واردات انواع سیستم های ترمز روسی - کنوری
- ◆ واردات انواع بوژی و متعلقات مربوطه
- ◆ واردات مجموعه قلاب و ضربه گیر و متعلقات مربوطه
- ◆ ... و ...





**Railteco**



در اولین نشست کارگروه حمل و نقل ترکیبی در انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی مطرح شد:

## دلایل عدم شکل گیری حمل و نقل ترکیبی در کشور؟

الهام زرقانی



**مهرداد تقی زاده:** موضوع مهم که در این کارگاه موردنرسی قرار می‌گیرد و برای من بسیار مهم است عدم شکل‌گیری حمل و نقل ترکیبی میان مدهای مختلف حمل و نقل است که باید مورد مطالعه قرار گیرد و به راهکارهای مناسبی در خصوص توسعه حمل و نقل ترکیبی با کمک حاضرین برسیم.

**حمید صدیق پور:** تمامی موانع و مشکلات باید برای ایجاد انگزه در صاحبان کالا برداشته شود تا به سمت حمل و نقل ریلی سوق پیدا کنند و باید به خوبی موانع آسیب‌شناسی شود و برای هر مورد از آسیب‌ها نسخه‌های درستی پیچیده شود تا بتوانیم به نقطه مطلوب برسیم.

**خشایار تیموری پور:** در رابطه با بحث شکل‌گیری حمل و نقل ترکیبی، همیشه بحث‌های بسیاری بوده و همیشه بحث فورواردها در این میان گم بوده است، ما در ایران شرکت فوروارد را به عنوان شرکت حمل و نقل بین‌المللی که مجوز جاده بگیرد می‌شناسیم و باید بگوییم که هر یک از سازمان‌ها و شرکت‌ها فقط در مدد حمل و نقلی که در آن فعالیت می‌کنند قوی هستند. وظیفه فورواردرها بسیار متفاوت است و وظیفه بازاریابی و مدیریت حمل را بر عهده دارند، یعنی استفاده از هر مدد لازم! فورواردها می‌توانند در دل شرکت‌ها تشکیل شوند یا اینکه کاملاً مستقل عمل کنند. شرکت‌های بزرگ و بین‌المللی هستند که هیچ‌گونه ابزاری ندارند، برخی از آن‌ها بخشی از ابزار را دارند. متأسفانه در ایران فورواردرها تعریف نشده‌اند و قوانین و مقرراتی وجود ندارد. فورواردر برای شروع کار و دریافت مجوز، نیاز به



نخستین جلسه کارگروه حمل و نقل ترکیبی در تاریخ ۱۶ اردیبهشت ۹۸ در انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته با حضور متخصصین حوزه فورواردری، کانتینر و حمل و نقل ترکیبی تشکیل گردید.

در این جلسه که با ریاست دکتر تقی زاده برگزار شد، آقای مهندس فروزان به عنوان ریس کارگروه حمل و نقل ترکیبی و مهندس مجید امینی به نمایندگی از دفتر بازرگانی راه‌آهن به عنوان دبیر این کارگروه معرفی شدند.

اعضاً حاضر در این جلسه، در پاسخ به سؤال اینکه چرا حمل و نقل ترکیبی بین ریل و جاده تاکنون به صورت قوی و جدی شکل نگرفته است دلایلی را بیان نمودند از جمله اینکه از ویژگی‌های ذاتی حمل و نقل ریلی انعطاف‌پذیری پایین است و در حمل ترکیبی برای انتقال کالا تا مقصد نهایی لزوم تخلیه و بارگیری کالا وجود دارد، این در حالی است که قیمت سوخت ارزان هر گونه تخلیه و بارگیری مجدد را از صرفه اقتصادی خارج می‌کند و از لحاظ هزینه، حمل تکوجهی با کامیون حتی برای مسافت‌های زیاد از دید صاحبان کالا صرفه اقتصادی دارد. از سوی دیگر در اکثر

کشورها حمل بار در مسافت‌های طولانی توسط حمل ریلی و توزیع کالا تا درب مقصد نهایی با حمل جاده‌ای صورت می‌گیرد. در این جلسه موارد دیگری همچون لزوم تبیین صحیح نقش فورواردری، توسعه مراکز لجستیکی و ... نیز مورداشاره قرار گرفت. در پایان این نشست تصمیم بر آن شد که ضمن به رأی گذاشتن تشکیل کمیته‌های پیشنهادی،

اعضاً نیز در صورت احساس نیاز به تشکیل کمیته‌های بیشتر نظرات خود را به انجمن اعلام کنند. انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته پیشنهاد کرد که در راستای بررسی تخصصی موضوعات روز خواست ریلی، کمیته‌های تخصصی حمل کانتینری، مرکز لجستیک و تخلیه و بارگیری تشکیل شوند و از اعضای خود خواست

تا با شرکت در نظرسنجی، نظر خود را در این خصوص اعلام کنند. در این نشست، دکتر مهرداد تقی زاده "دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی" "حمید صدیق پور" "عضو کارگروه حمل و نقل ترکیبی"، "خشایار تیموری پور" مدیر عامل شرکت دریایی تجارت سامیار، صدف صباحی "مدیر ارشد بازرگانی از شرکت ترابری پرس"؛ دکتر سیجان

نظری "مدیر عامل ترکیب حمل و نقل" "خیرالله سلیمانی" "مدیر عامل بهتاش سپاهان"؛ حمید رضا احدی "معاون دانشکده مهندسی راه‌آهن"؛ عباد الله فروزان "ریس کارگروه حمل و نقل ترکیبی انجمن" "امیرخانی" مدیر بازرگانی شرکت لین

کانتینر" حضور داشتند که به شرح آن می‌پردازیم:

ابزارهایی همانند واگن و کامیون و ... ندارد و نقش مدیریتی ایفا می‌کنند. فورواردرها می‌توانند حمل و نقل استراتژیک بودنش بوده باشد که به دلیل خوبی شناسند و از ابزار به درست و در جای مناسب استفاده می‌کنند، اگر ما بتوانیم از فورواردرها به عنوان بخش مستقل در قوانین تعریف کنیم که گمرک، بنادر و فعالان حمل و نقل بدانند به عنوان واحدی است که می‌تواند بارنامه سراسری صادر کند و مسئولیت‌های را بر عهده بگیرد و اگر در قوانین به درستی تعریف شود موجب رشد حمل نقل ترکیبی می‌شود تا بتواند از مدهای مختلف در جای مناسب خود استفاده کند. در آینده فورواردر می‌تواند مجوز شرکت حمل و نقل ریلی یا جاده‌ای را دریافت کند و ابزارهای لام و دانش فنی را در مجموعه قرار دهد و از دانش فنی خود استفاده کند، اما اکنون متسافرانه همه نگاهها مقطعي است. قوانین و مقررات ما نیاز به اصلاحات دارد و هچنین باید شناخت در مورد قوانین بین المللی مربوط به حمل و نقل ترکیبی وجود داشته باشد.

۹۰ درصد کالاهای ما با دریا جابجا می‌شود و چرا با جاده جابجا نمی‌شود؟ زیرا کار سختی است، ما در حمل و نقل ریلی باید مزیت بالای داشته باشیم که نداریم و خودمان آن را از بین بردهایم، راه آهن ابزار آن را ندارد، راه آهن با آنکه سیاست گذار است اما فقط به دنبال در آمد است تا شرکت خود را پرخاند. حق دسترسی‌های بالای ۷۰ درصد هیچ کجا وجود ندارد و این عدد موجب شده تا علاقه‌های در خصوص حمل بار توسط ریل وجود نداشته باشد. کشور ما کشوری ریلی است و حتی ترانزیت آن هم ریلی است زیرا مسافت‌ها بالای ۱۰۰۰ کیلومتر گذاری بر اساس رشد حمل و نقل ریلی باشد بايد مانورمان زیاد باشد و جاده حمل شود در صورتیکه زیادی بار جاده به سمت ریل می‌رود. ما همیشه این مشکلات را با شرکت نفت داشته‌ایم که ترجیح می‌داد که بار خود را با جاده حرکت دهد

از حمل و نقل ترکیبی استفاده کند پروژه حمل و نقل ترکیبی نداشته‌ایم. شرکت ما تلاش و تمرکز بسیار روی انجام این امر داشته است اما نتوانسته این کار را انجام دهد زیرا ۲۰ درصد گلوهای حمل ترکیبی در داخل بروکاری است، ۳۰ درصد زمان سیر است و ۵ درصد هزینه است که زمان سیر و هزینه فشار زیادی را به نسبت به بخش جاده‌ای به مشتري تحمل می‌کند و مشتري سراغ آن نمی‌آید زیرا باید هزینه آن را از جیب خود بپردازد. باید بدانیم که چه متغیرهایی روی هزینه و زمان سیر تاثیرگذار است و در کدام قسمت‌ها می‌توانیم تسهیل کنیم و چه قسمت‌هایی را نمی‌توانیم؟ عامل هزینه را همه می‌دانیم که راه آهن از هر پروژه حمل ریلی حدود ۶۰، ۷۰ تا ۸۰ درصد حق دسترسی دریافت می‌کند اما در جاده اکنون ۴ درصد است که یکی از متغیرهای است که دست راه آهن است و شاید بتوان با مذاکراتی که انجام می‌شود بتوان در حمل و نقل ترکیبی تخفیف برای آن قائل شوند، با توجه به اینکه راه آهن در پروژه‌های اینچنینی پای کار هست و بارهای اینگونه پروژه‌ها طبق درخواست ما تخفیفاتی قائل شده است. متغیر بسیار مهم دیگری که در افزایش هزینه حمل و نقل ترکیبی تاثیرگذار است و حتی در حمل ریلی به تنهایی نسبت به حمل جاده‌ای تاثیرگذار است. متغیر نرخ سوخت است که کنترل آن در دستان راه آهن نیست و یک متغیر خارج از کنترل است. شبی افزایش نرخ سوخت حمل و نقل جاده‌ای نسبت به حمل و نقل ریلی در حال افزایش است و فاصله‌ای که ایجاد می‌شود معنا دارتر می‌شود در نتیجه حمل خالص ریلی و حمل ترکیبی ریلی و جاده‌ای از منظر هزینه می‌تواند این ایدهواری را بددهد که در دوسل آینده با توجه به اجراء افزایش قیمت گازوئیل مقداری موجه‌تر باشد. در شرایط جاری اگر نمی‌توان نرخ گازوئیل را برای تمام جامعه بالابر آبا سویسید بالای دارد ارزان‌تر است و فقط زمان آن طولانی‌تر است.

**صفد صباغی:** مشکل بزرگی که وجود دارد بحث گمرک است، راه آهن در بسیاری از موارد در بحث حمل همکاری خوبی دارد اما در رابطه با قوانین گمرکی که دست در مساعدة مشکلات را حل کند کمی مساعدت مسکلات را حل کند متسافرانه مساعدتی صورت نمی‌گیرد. به عنوان مثال اگر ما بخواهیم محموله‌ای را از طریق "سی آی اس" با ریل وارد کنیم حتماً باید به گمرک خانه‌ای تحویل شود که در آن ریل هم وجود داشته باشد که بسیار دست و پاگیر است و حتی اجازه ترانشیپ هم نمی‌دهد، یعنی گمرک می‌گوید اگر مقصود بار شما جایی است که کشتی ندارد فرض کنید اگر بار را خالی کردید به دلیل اینکه منطقه ویژه نیست اجازه ترانشیپ نمی‌دهد تا با ریل کامیون شود و به گمرک که مدنظر است تحویل داده شود و حتماً تا بتواند هزینه‌های خود را تأمین کند تا بتواند هزینه‌های خود را کاهش دهد هزینه‌هایی که در این مبلغ سرمایه گذاری می‌کند باید توجیه داشته باشد، سرمایه گذار با این مبلغ همه نگاهها مقطعي است. قوانین و مقررات ما نیاز به اصلاحات دارد و همچنین باید شناخت در مورد قوانین بین المللی مربوط به حمل و نقل ترکیبی وجود داشته باشد.

**دکتر سبحان نظری:** بازار را می‌توان به دو بخش داخلی و بین المللی تقسیم بندی کرد، تجربیات نشان می‌دهد اگر اکنون دغدغه‌ها در بخش بین المللی روی تسهیل حمل ۵ تا ۱۰ میلیون تن بار باشد در بخش داخلی دغدغه‌ها روی تسهیل حمل ۵۰ تا ۱۰۰ میلیون تن بار است. در راه آهن اگر فورواردری بارنامه صادر کند، گمرک به هیچ عنوان آن بارنامه را قبول ندارد. اگر بخواهیم سیاست گذاری بر اساس رشد حمل و نقل در بخش بین المللی و در بازار بین اسلامی از جنس بروکاری است نه از جنس زیرساخت‌ها یا متغیرهایی که تغییرات آن ساخت باشد. ما در شرکت ترکیب حمل و نقل بخش سویسیدها باید به درستی تعلق گیرد و با رقم‌های خیلی کم سویسید، نمی‌توان رشد کرد.

حمل و نقل دریایی به دلیل اینکه



ریل در مسیرها، بار خود را با کامیون جابجا می‌کنند و بحث کارگروه در رابطه با کم بودن قیمت حمل ترکیبی است.

**حمید رضا احمدی: پیشنهاد** کیلومتر محاسبه می‌کند که خود از موانعی است که مانع حمل و نقل ترکیبی است.

می‌کنم در ابتدا لیستی از موارد مورد توافق و مشترکی که نوعی عارضه در صنعت حمل و نقل ترکیبی کشور است بیرون بشیم و در رابطه با مشکلات موجود به توافق برسیم تا به تأیید این مجموعه و مجموعه بزرگتر برسد، در قدمهای بعدی باید الوبت بندی شود و برای مواردی که تأثیرگذارتر هستند تا آخر سال ۴

تا پیشنهاد عملیاتی مطرح کنیم. اگر با ممین روش پیش برویم می‌توانیم به نتایج بهتر و سریع تر برسیم. ما اکنون درک روشی از اندازه بازار حمل و نقل ترکیبی در کشور نداریم باید این موضوع مشخص شود زیرا ما اکنون مطلع نیستیم که در رابطه با

یک میلیارد دلار صحبت می‌کنیم یا در رابطه با ۱۰ میلیارد دلار؟ اگر این موضوع مشخص شود با توان بیشتری در مقابل هر مسئولی می‌توانیم صحبت کنیم.

**عبدالله فروزان: اکنون بحث**

رقابت میان ریل و جاده نیست و بحث ما اکنون در رابطه با مشتریان است که به دلیل عدم دسترسی به

نقل آزمون و خطاهایی صورت گرفته و مسئولین نیز خود به این نتیجه رسیده‌اند که باید برای ۴۰ سال دوم برنامه ریزی‌هایی صورت گیرد. سوالی در اینجا مطرح است که چه کسی از مدیران می‌تواند برنامه‌ای دقیق برای ۵ ساله آینده شرکت خود داشته باشد. الگوهای اجرایی کشور ما براساس کدام یک از این برنامه‌ها است؟

آنچه که در دنیا در این موارد تصمیم گیری می‌کنند تشكیلات صنفی هستند و عمر تشكیلات این به تاریخ آن کشور وابسته است. تشكیلات صنفی باید مستقل باشد همانند اتفاق بازگانی ما که دهه‌ها مشغول فعالیت هستند دارای ارتباطاتی در دنیا هستند و اطلاعات خود را به یکدیگر انتقال می‌دهند.

به نظر و پیشنهاد بندۀ جایز است تا تشكیلات صنفی حمل و نقل ریلی زیر نظر اتفاق بازگانی باشد تا بتواند با همتای خارجی خود مذاکراتی را انجام دهد. در حال حاضر انجمان صنفی داریم که نشأت گرفته از قوانین مقررات وزارت کاری هست که هیچگونه اختیاری ندارد. من هنوز نمی‌دانم که پروانه من را انجمان می‌دهد یا راه آهن؟ اگر راه آهن می‌خواهد پروانه را بدهد باید بر اساس آینین نامه‌ای دهد که برخلاف آینین نامه حق دسترسی شبکه ریلی است. قیمت تمام شده حمل و نقل ریلی قابل رقابت با رقبای خارجی خودمان نیست، قیمت تمام شده حمل ریلی در ترکیه، روسیه و پاکستان چه قدر است؟ نسبت به هرگونه تولیدی همانند آهن و فولاد چقدر است؟ آیا این قیمت تمام شده را راه آهن محاسبه کرده یا تشكیلات صنفی یا انجمان صنفی؟ حتی میان شرکت‌های داخلی رقابت وجود دارد. در رابطه با تأمین قطعات با مشکلات بسیاری از جمله افزایش قیمت قطعات مواجه هستیم. سرعت سیر بسیار پایین است. از مشکلات دیگر این است که راه آهن حمل بار زیر ۱۵۰ کیلومتر را به میزان ۱۵۰ سال گذشته در صنعت حمل و

نمی‌توان برای کارخانه‌ای که دولت نیز محل مواد اولیه و محل ساخت محصول و همچنین بازار محصول را به ریل وصل کرده نرخ گازوئیل را گران کرد؟ اکنون محل مواد اولیه و بازار مصرف اکثر کارخانجات بزرگ فولاد کشور و معادن کشور به ریل وصل است اما به راحتی به دلیل ارزان بودن جاده از این گزینه برای حمل بار استفاده می‌کنند. پیشنهادی در این رابطه دارم که آخر هر سال دولت می‌تواند فاکتوری را به این کارخانجات به دلیل تصمیم غیر مسئولانه در حمل بار از طریق جاده به آن‌ها ارائه دهد و سوسيد گازوئیلی که روی این پروژه‌ها به جامعه تحمیل کرده را دریافت کند. در رابطه با زمان سیر و اگن نیز باید بگوییم دو موضوع وجود دارد که یکی از آن‌ها موضوع تسریع سیر و اگن‌ها می‌باشد که واقعاً در کشور ما سرعت سیر بسیار پایین است و حدود ۱۰۰ کیلومتر در روز است. کشور روسیه ۶ برابر مان خط دارد و ۵۰ برابر ما و اگن دارد و چگالی خط ۸ برابر نسبت به کشور ما دارد و هر و اگن‌ش در سال دو تا سه برابر و اگن ایرانی کار می‌کند. اگر نگاه خاصی به پروژه‌های ترکیبی داشته باشیم شاید بتوان زمان سیر را افزایش داد و یا اگر راه‌هایی در پروژه‌های ترکیبی ایجاد می‌شود، به عنوان مثال زمین راه آهن در آپرین قرار دارد و اگر بخواهیم باری را برای مشتری بزرگی همانند ذوب آهن اصفهان دبو کنیم و تبدیل به یک باراندار کوچک کنیم و در آنجا نگهداری کنیم و جایگزین بازار آهن تهران کنیم، باید طرح توجیهی را در سلسه مراتب عمیق ۱۷ طبقه‌ای راه آهن شروع کنیم که در انتهای هیچ چیزی مشخص نیست. زمین‌های راه آهن که استفاده نمی‌شود در بسیاری از مواقع می‌تواند مشکل گشاشد.

**خیرالله سلیمانیان: صنعت حمل و نقل باید متولی داشته باشد که خود را متعلق به ایران بداند و بدنیال جایگاه صنعت حمل و نقل باشد؟ در ۴۰ سال گذشته در صنعت حمل و**



خواهد آمد تا در این جلسات حضور داشته باشند. سازمان راهداری و حمل و نقل و پایانه‌ها قطعاً هیچ انگیزه‌ای روی این موضوع ندارند و اکنون وزارت راه نیز خیلی به دنبال این موضوع نیست زیرا وزارت راه مشغول مسکن مهر و راههای روستایی شده است و وقت کافی برای رسیدگی به این موضوع را ندارد به همین دلیل تنها راه آهن و انجمن تمایل دارند تا در این بخش فعالیت کنند تا بتوانند سهم ریلی را افزایش دهند. پیشنهاد می‌کنم کمیته مربوط به مراکز لجستیک نیز ایجاد شود تا بتوانند این موضوعات را دنبال کنند.

**امیر خانی، مدیر بازارگانی شرکت لین کانتینر:** در بخش ریلی با توجه به اینکه نسبت به حمل دریایی ارزان‌تر و مقوون به صرفت از اما با مشکلات صدور بارنامه مواجه هستیم و نمی‌توانیم به همان راحتی که در بخش دریایی می‌توانیم بارنامه صادر کنیم در بخش ریلی نیز بارنامه صادر کنیم، حتی در کشورهای دیگر صدور بارنامه در حمل ریلی بسیار آسان و سهل است و مشکلاتی در این خصوص وجود ندارد و انعطاف‌لازم در بخش ریلی در کشور وجود ندارد.

مراکز که گمرک داشته باشند بنابر خشک نام دارند و هر کدام که بخش همچنین از زمان برگشت کانتینر در گمرک را ندارند مراکز لجستیکی نام می‌گیرند. در وزارت راه سند آمایش مراکز لجستیکی کشور تهیه شد، در رابطه با مراکز لجستیکی مطالعات بسیاری انجام دادیم و به این نتیجه رسیدیم که در کشورهای مختلف در مورد مکان یابی مراکز لجستیکی مطالعات دقیقی انجام می‌دهند، تقاضای سفر را با مدهای مختلف حمل و نقل محاسبه می‌کنند و جاهایی که می‌تواند مراکز مناسبی برای تبادل کالا باشد را پیدا می‌کنند. این کار در وزارت راه با مدل ریاضی "او آر" انجام شد و ۵۸ مرکز لجستیک داشت که همه به مراکز لجستیک، بندر خشک می‌گفتند و همچنین برای کشور شناسایی شد.

دلیل اینکه بحث حمل و نقل تمامی مراکز لجستیک به دلیل ترکیبی را از موضع انجمن پیگیری می‌کنیم این است که هیچ کسی اینکه سرمایه‌گذار داشتند استاندارها و نمایندگان مجلس به دنبال آن بودند و این دید وجود داشت که اکنون وضعیت حمل و نقل جاده‌ای سیاستیک ایجاد کند باید مجوز داده شود. در نهایت به این نتیجه رسیدیم که مراکز لجستیک، بنادر خشک نیستند، مراکز لجستیک انواع مختلفی از جمله مرکز لجستیک تخصصی، شهر لجستیک و دهکده لجستیک دارد و هر یک از این

می‌دهند این است که در جاده کالا سریع‌تر به دست صاحب‌ش می‌رسد و همچنین از زمان برگشت کانتینر در حمل جاده‌ای کاملاً مشخص است اما در حمل و نقل ریلی برگشت کانتینرها نامشخص است و نیاز است کمیته‌ای در زمینه سیستم کانتینری پایه ریزی کنیم. عامل دیگری که قابل توجه است بحث ایجاد مراکز لجستیک است، مراکز لجستیک در کشورهای مختلف با این هدف ایجاد می‌شود که حمل کالا در مسافت طولانی توسط ریل و در مسافت‌های کوتاه توسط جاده را محقق کنند. تفکری اشتباہی در وزارت راه وجود می‌باشد که همه به مراکز لجستیک، در مسافت زیر ۱۵۰ کیلومتر که در راه آهن وجود دارد اما در کنار این مباحث، موارد مهم دیگری بود که به آن اشاره نشد، از جمله بحث فقدان سیستم کانتینری مناسب در کشور، سیستم کانتینری که مناسب ریل باشد، زیرا جاده با سیستم کانتینری می‌باشد، زیرا کار می‌کند اما ریل نیاز به سیستم کانتینری کامل تری دارد، منظور از سیستم همان مدیریت سیستم کانتینری از جهت نرم افزار و مدیریت و بیمه و مالک کانتینر و نحوه برخورد با ریل می‌باشد. سیستم در بخش ریلی ما دارای نقص‌های بسیاری است. یکی از دلایلی که صاحبان کالا بار خود را به جاده

گفتگو با امین‌الله فرهادی، مدیرعامل مرکز ملی رتبه‌بندی اتفاق ایران:

## اقتصاد، علم مدیریت بر منابع محدود است رتبه‌بندی تکلیف قانونی است

محمدامین عاشوری

اقتصادشان پویا و فعال است. آنها بیش از ۲۵ سال است که بین فعالان اقتصادی توان‌مند، متوجه و ضعیف تمایز قائل شدند و از اولین روزی که شرکتی ثبت می‌شود مناسب با سرمایه و توانایی و تخصص هیات مدیره آن شرکت؛ اعتبار و جایگاه اش مشخص می‌شود و هر چه قدر کار و تلاش کند و فعالیت داشته باشد مناسب با آن فعالیت‌ها توسط موسسات رتبه‌بندی اعتبار آن شرکت تغییر می‌کند و هر کسی که بخواهد با شرکتی ارتباط و تعامل مالی داشته باشد مناسب با آن اعتبار که دریافت کرده است آن ارتباط و مراواده شرکت‌ها به عنوان بنگاه ثبت شده است باید رتبه‌بندی شود و برای مدیریت منابع کشور چاره‌ای نداریم جز اینکه همه باید با شفاقت فعالیت برقرار

قانون مشخص کرده است هر کسی که فعال اقتصادی خوانده می‌شود و در ثبت

شرکت‌ها به عنوان بنگاه ثبت شده است باید رتبه‌بندی شود و برای مدیریت منابع کشور چاره‌ای نداریم جز اینکه همه باید با شفاقت فعالیت برقرار

**با توجه به اینکه اساساً اهداف و فلسفه وجودی اتفاق بازرگانی، حمایت از بخش خصوصی است؛ جایگاه شرکت‌های دولتی یا شبهدولتی در مرکز ملی رتبه‌بندی اتفاق ایران چگونه تعریف شده است؟**

بحث رتبه‌بندی، بحث اتفاق بازرگانی نیست بلکه بحث رتبه‌بندی اقتصاد کشور است. قانون انجام این مهم را به اتفاق بازرگانی تکلیف کرده است. علت اینکه انجام این کار به اتفاق داده شده این است که در همه دنیا کار رتبه‌بندی را بخش خصوصی انجام می‌دهد و هیچ جایی را نمی‌توانید پیدا کنید که دولت خودش را رتبه‌بندی کند. بخش خصوصی ذیل حاکمیت است بنابراین بر اساس سیاست‌های حکومت رتبه‌بندی را الجام می‌دهد و هر جا هم که نیاز باشد حاکمیت می‌تواند معیارها و شاخص‌های رتبه‌بندی را بازبینی کند.

**یکی از اهداف تعریف شده مرکز ملی رتبه‌بندی اتفاق تسهیل روابط تجاری داخلی و جهانی از طریق اطلاع رسانی شفاف است. در حالی که می‌دانیم از گذشته‌های دور بسیاری از**



رتبه‌بندی پیشینه‌ای به موازات علم اقتصاد دارد و اولین موسسات رتبه‌بندی در آمریکا و اروپا بیش از یکصد سال سابقه فعالیت دارند. در این جوامع با توجه به رشد بنگاه‌های صنعتی و خدماتی و بازارهای مالی و پیچیدگی و گستردگی عوامل تاثیرگذار بر اقتصاد، رتبه‌بندی را مناسب‌ترین ابزار و راهکار جهت مدیریت منابع کشور، بهره‌وری منابع، ایجاد شفاقت در بنگاه‌های اقتصادی و توسعه مبتنی بر رقابت‌پذیری و در نهایت مدیریت کلان اقتصادی دانسته‌اند. مرکز ملی رتبه‌بندی اتفاق ایران پیرو قانون مصوب مجلس شورای اسلامی در سال ۱۳۸۹ در ساختار نظارتی اقتصادی کل کشور تعریف شده است. تسهیل محیط کسب و کار از مسیر شناسنامه‌دار کردن فعالان اقتصادی، توسعه ابزار رتبه‌بندی، انتشار گزارش‌های رتبه‌بندی و فراهم کردن بستر اعتماد برای اعضاء، امتیازات و وزیره قانونی به فعالان اقتصادی رتبه‌بندی شده بر بستر شبکه اطلاعات ملی و بین‌المللی این مرکز است. به همین منظور گفتگویی با امین‌الله فرهادی، مدیرعامل مرکز ملی رتبه‌بندی اتفاق ایران داشته‌ایم و درباره ضرورت رتبه‌بندی، ساز و کارهای اجرایی رتبه‌بندی، مشکلات و مقاومت‌هایی که بر سر راه اجرای قانون رتبه‌بندی وجود دارد به بحث و گفتگو پرداختیم.

**رتبه‌بندی در جوامع با اقتصاد باز و بازسازی و کار بخش خصوصی معنا و مفهوم پیدا می‌کند، در اقتصادهای بسته و کنترل شده‌ای نظری ایران که عده فعالیت‌های شرکت‌ها دستوری و فاقد بازار رقابت است چه مفهومی می‌تواند داشته باشد؟**

برای پاسخ به پرسش تان باید برگردیم به ضرورت‌های رتبه‌بندی و مقایسه شرایط اقتصاد شفاف و رقابت‌پذیر قرار می‌گیرند و ضادقتصاد عمل می‌کنند. بنابراین باید بینیم کشورهایی که علم اقتصاد را از آنها وام گرفتیم چه کاری می‌کنند که

**شرکت‌ها و عمدتاً دولتی یا شبه‌دولتی**  
به رغم وجود قانون «انتشار و دسترسی  
آزاد به اطلاعات» همچنان با چراغ  
خاموش حرکت می‌کنند و از ارائه آمار  
و اطلاعات مربوط به خود به بهانه‌های  
 مختلف طفره می‌روند، اهرم قانونی و  
اجرایی مرکز ملی رتبه‌بندی برای مقابله  
با این موضوع چگونه است؟

اهم قانونی که داریم تکلیفی است  
که قانون ابلاغ کرده است و اتفاق باید همه  
شرکت‌ها را رتبه‌بندی کند. شرکت‌ها برای  
اینکه بتوانند از مولت خدمات بگیرند، از  
بانکها تسهیلات دریافت کنند، در گمرک  
واردات و صادرات‌شان را با تسهیل انجام  
دهند، مراواتات مالیاتی و بیمه را با سهولت  
اجام دهند باید اعتبار رتبه‌بندی داشته باشند  
و این سازمان‌ها هم براساس رتبه شرکت‌ها  
با آنها تعامل خواهند داشت. اگر شرکتی  
رتبه نداشته باشد بعنوان شرکت ممهلم به  
هر سازمانی که مراجعه کند باید آن سازمان  
همه پرونده شرکت را از اول بررسی کند که  
این کار هم برای سازمان‌ها و هم برای خود  
آن شرکت، هم زمانی و هم هزینه‌بر است.  
اما وقتی شرکتی رتبه‌بندی شده داشته باشد  
بسیاری از این فرایندهای اضافی خود به خود  
حذف می‌شود.

یکی از مشکلات اصلی شرکت‌ها این  
است که هر روز باید به انواع و اقسام  
سازمان‌ها جوابگو باشد و هر سازمانی ممیزی  
خودش را دارد و همین بروکراسی‌ها باعث  
می‌شود شرکت‌ها زمان را از دست بدeneند و  
هزینه‌های افزایش پیدا کند و بنگاهداری  
صرفه اقتصادی نداشته باشد که با رتبه‌بندی  
خیلی از این موانع برداشته می‌شود.

**حدود ۱۰ سال از تصویب و ابلاغ**  
قانون رتبه‌بندی شرکت‌ها می‌گذرد، در  
طول این ۱۰ سال شاهد بوده‌ایم که در  
شرکت‌های بزرگ دولتی و شبه‌دولتی و  
بانک‌ها ارقام هزاران میلیارددی اختلاف  
و سوءاستفاده شده است و پرونده‌های  
سنگینی در این مورد در دادگاه‌های  
اختلاف در جریان است. این موارد با  
توجه به عملکرد مرکز ملی رتبه‌بندی  
چگونه توجیه می‌شود؟

قانون حداقل استفاده از توان داخلی سال  
۱۳۹۱ ابلاغ شد و از سال ۱۳۹۱ تا سال  
۱۳۹۶ بحث مطالعات و امکان‌سنجی این  
کار صورت گرفته است و وارد فاز عملیاتی

پوشش بدهد هنوز نداشته‌ایم.  
این کار به دلیل اینکه به صورت  
سیستماتیک انجام می‌شود آن گونه نیست  
که کسی بتواند خلی در آن به وجود  
بیاورد و هر بخش را یک جایی انجام  
می‌دهد و اگر آن قسمت درست انجام  
نشود اشکال خود به خود بیرون می‌زند  
و بخش بعدی نمی‌تواند دسترسی پیدا  
کند. در ارزیابی بخش‌هایی باید توسط  
مرکز انجام شود، بخش‌هایی را موسسات  
رتبه‌بندی انجام می‌دهند و بخش‌هایی را  
هم خود متقاضی باید انجام دهد که اگر در  
هر جایی اطلاعات باهم هم خوانی نداشته  
باشند سیستم اجازه ادامه کار را نمی‌دهد  
و رتبه‌ای صادر نمی‌شود. اطلاعاتی که به  
مرکز ارسال می‌شود به صورت زنده این  
فرآیند صحنه‌گذاری می‌شود که قوی‌ترین و  
مهترین بخش مرکز است و اگر کار درست  
انجام شده باشد گواهی صادر می‌شود.

تمام تلاش‌مان را کرده‌ایم که امکان  
خطا به سمت صفر شدن برود و امکان  
کار سفارشی و غیرشفاف هم به سمت  
صغرشدن است.

**در حال حاضر، تمامی شرکت‌ها و  
بنگاه‌های مالی و اقتصادی در شرایط  
تحريم و محدودیت شدید مبادلات  
تجاری و بازرگانی قرار دارند؛ در چنین  
شرایطی آیا پیگیری اهداف ملی  
رتبه‌بندی شدنی است؟**

تحريم و رکود در سرعت رتبه‌بندی  
بی‌تأثیر نبوده به طور طبیعی فعالان  
اقتصادی زمانی که امیدوارت باشند و  
تولید و عرضه و تقاضا به خوبی جریان  
داشته باشد، تمایل پیدا می‌کنند که  
رتبه‌بندی شوند و اعتمادنامه دریافت کنند  
تابتوانند فعالیت‌های بیشتری انجام دهند و  
تسهیلات و خدمات بیشتری دریافت کنند  
اما وقتی سرعت اقتصادی کند شود آنگیزه  
هم کاهش پیدا می‌کند. البته با توجه به  
این که تکلیف قانون برای پایداری اقتصاد  
کشور است و برای حفظ تمدن و حیثیت  
کشور است این کار بلندمدت است و در  
شرایط تحريم و رکود باید تلاش بیشتری  
کنیم تا منابع محدودمان را بهتر مدیریت  
کنیم. اقتصاد علم مدیریت بر منابع محدود  
است و در شرایط امروز باید بیشتر تکیه‌مان  
بر علم اقتصاد و رتبه‌بندی باشد تا نگاریم  
منابع مان هدر برود.

باید در قبال آن پاسخگو باشد و نمی‌تواند  
ادعا کند من خبر نداشم، چون رتبه‌بندی  
تکلیف قانونی است و متناسب با رتبه باید  
تسهیلات اعطای کنند. در حال حاضر وقتی  
منابع درز پیدا می‌کنند و سر از جاهای  
دیگر درمی‌آورند وقتی پیگیری می‌شوند  
می‌گویند واحد اعتبارستانی تایید کرده  
و ما تسهیلات پرداخت کرده‌ایم و وقتی  
باعث شد برای ایجاد زیرساخت‌ها زمان  
زیادی صرف شود و دلیل آخر اینکه از  
همه با سفارش و لایی بوده و علت آن هم  
این است که جای معابر و ملی ای نبوده  
که در مورد شرکت‌ها اطلاع‌رسانی کند و  
واحدها به صورت جزیره‌ای عمل می‌کنند.  
**در اسناد بالادستی، آنچه به عنوان  
هدف، برنامه و راهبرد تعریف می‌شود  
بسیار درخشان و امید‌آفرین است، اما  
در عمل و اجرا، جامعه شاهد عملکرد  
برعکس است. مدیریت مرکز ملی  
رتبه‌بندی در چنین شرایطی برای  
رسیدن به اهداف خود چه راهکارهای  
پیش رو دارد؟**

اینکه چرا برنامه‌ریزی مان خوب است  
ولی در اجرا نتیجه‌های خوبی به دست  
نمی‌آوریم دلایل مختلفی دارد. برنامه‌ریزی،  
اجرا و نظارت فرایندهای مدیریتی هستند و  
اگر هر کدام از اینها درست کارش را جامد  
ندهد همه نتیجه را تحت تاثیر قرار می‌دهد.  
ما در اتفاق ایران مرکز رتبه‌بندی را بعنوان  
مرکز کوچک‌تری طراحی کرده‌ایم تا کوچش  
تلاش می‌کند که شفافسازی کنند ما  
که دچار همان بلای است که رسانه‌های  
آزاد ما دچارش هستند. همان‌گونه که  
شبکه رسانه‌ای و اصحاب مطبوعات ما  
هم همین تلاش را نجات دهند می‌کنند  
همه برگزاری و هم اجرای رتبه‌بندی است  
روز به روز بیشتر کنیم تا بتوانیم بر عدم  
شفافیت غلبه کنیم. این کار را یک کار  
جهادی و از لحاظ انسجام ملی بکار  
مرکز می‌ریزی که این می‌دانم و این اصلاح‌خوب نیست  
از حوزه نظارت و اجرا کاملاً جدا کرده و  
در سند چشم‌انداز هم مرکز به عنوان نهاد  
ملی تنظیم و اجرای مقررات رتبه‌بندی در  
کشور تعییف شده است. حوزه اجرا را به  
موسسات حرفه‌ای رتبه‌بندی که توسط  
مرکز تایید شده باشند و اگذار کرده‌ایم و  
آن موسسات با مقرراتی که ابلاغ می‌کنیم و  
در چهارچوب یک نرم‌افزار جامع رتبه‌بندی  
این کار را انجام می‌دهند. تا امروز هم  
از ۳۵ شرکت متقاضی دریافت صلاحیت  
رتبه‌بندی ۱۵ موسسه توائیسته‌اند تاییدیه  
دریافت کنند و با توجه به اینکه اقتصاد را  
به ۱۴ گرایش یا خوش‌نمای مطلع می‌شوند و هم  
موسساتی که صلاحیت‌شان احرار شده با  
توجه به توافقی هایشان توائیسته‌اند مجوز  
از یک تا هشت گرایش را دیگر ایجاد نمی‌کنند  
و موسسه‌ای که بتواند هر ۱۴ گرایش را

رتبه‌بندی نشده است و شاید اگر این  
تاخیر اتفاق نمی‌افتد شاهد این همه  
مسئل گوتاگون در اقتصاد نبودیم و  
این همه تبعات حیثیتی برای کشور  
و بنگاه‌ها را شاهد نبودیم. این تاخیر  
دلایل داشته مثل تاخیر در ابلاغ  
قانون، نداشتن تجربه این کار در کشور  
باعث شد برای ایجاد زیرساخت‌ها زمان  
زیادی صرف شود و دلیل آخر اینکه از  
زمانی که اجرای عملیات رتبه‌بندی  
شروع شده است به همان اندازه هم  
مقاآمت در برابر آن شده است. کسانی  
که منافع شان در عدم شفافیت و  
رانت خواری و اقتصاد سیاه است و کالای  
ازرش‌مندی برای ارایه ندارند مقاآمت  
می‌کنند و متساقانه بیشتر اینها هم  
در ساختارهای حاکمیتی حضور دارند.  
بهتر می‌دانید که برای داشتن شفافیت  
احتیاج به رساله آزاد داریم که رکن  
چهارم دموکراسی است و خودتان بهتر  
می‌دانید که وضعیت رسانه‌ها چگونه  
است؛ مساله دوم اجرای رتبه‌بندی است  
که دچار همان بلای است که رسانه‌های  
آزاد ما دچارش هستند. همان‌گونه که  
شبکه رسانه‌ای و اصحاب مطبوعات ما  
همه پرونده شرکت را از اول بررسی کند که  
این کار هم برای سازمان‌ها و هم برای خود  
آن شرکت، هم زمانی و هم هزینه‌بر است.  
اما وقتی شرکتی رتبه‌بندی شده داشته باشد  
بسیاری از این فرایندهای اضافی خود به خود  
حذف می‌شود.

یکی از مشکلات اصلی شرکت‌ها این

## دیدار هیات مدیره انجمن صنفی با هیات مدیره راه آهن

را دارد گام‌های جدی و مؤثر برداشته نشده است. از طرف دیگر به لحاظ بالا بودن هزینه‌های سرمایه‌گذاری و طولانی بودن دوره بازگشت سرمایه و عدم وجود منابع و تسهیلات ارزان قیمت، انگیزه و امکان حضور بخش خصوصی در تأمین ناوگان و لکوموتیو عمل غیرممکن شده است و این شرایط زنگ خطری برای آینده این بخش در تأمین نیازهای حمل و نقل ریلی خواهد بود.

در ادامه، اعضاء هیات مدیره راه آهن هر یک ضمن بیان نقطه نظرات و تشریح شرایط کنونی و تأکید بر ضرورت همدمی بیشتر بین طرفین برای تحقق برنامه‌ها، نقش آفرینی بخش خصوصی در این زمینه را ضروری دانسته و اعتلا و رشد حمل و نقل ریلی را در سایه نگاه مشترک به مسائل و رفع تنگنا با همکری و معاضدت یکدیگر مورد تأکید قراردادند.

دکتر رسوی مدیرعامل راه آهن نیز، ضمن اظهار خرسندي از فراهم شدن شرایط خدمتگزاری در راه آهن، همدمی در خانواده بزرگ‌راه آهن را به عنوان رکن اساسی در پیشبرد برنامه‌ها، اهداف راه آهن و بخش خصوصی دانسته و تأکید داشته‌ند که تحقق برنامه‌ها بر پایه تصمیمات و نظرات مشورتی انجمن می‌تواند اجرایی و راهگشا باشد و باید به گونه‌ای عمل نماییم که هرمهای یک خبر خوش برای مجموعه دست‌اندرکاران داشته باشیم. ایشان ضرورت استفاده از نظرات راه آهن در ساخت و توسعه شبکه را به عنوان ارگان بهره‌برداری مورد تأکید قرار داده و بحث فرهنگ‌سازی در استفاده از حمل و نقل ریلی در بخش بار و مسافر را مسئولیتی جدی برای طرفین بر شمردند و خواستار ادامه این جلسات مشورتی به صورت مستمر در آینده شدند.

جلسه دیدار اعضاء هیات مدیره و دبیر انجمن با هیات مدیر عامل راه آهن در اوایل اردیبهشت‌ماه ۹۸ در محل دفتر مدیر عامل راه آهن برگزار شد.

در این جلسه که اعضاء هیات مدیره و معاونین راه آهن نیز حضور داشتند، هیات مدیره و دبیر انجمن صنفی ضمن تبریک ایام و انتصاب آقای دکتر رسوی به سمت معاونت وزیر و مدیر عامل راه آهن، برای ایشان موفقیت در تحقق اهداف راه آهن و اعتلای صنعت ریلی را آرزو نمودند.

در ادامه هر یک از اعضاء هیات مدیره و دبیر انجمن، جداگانه مسائل و مشکلات بخش ریلی را مطرح و به گام‌های مؤثری که طی سال‌های گذشته در راستای پویایی بخش ریلی برداشته شده اشاره و در جهت حمایت از حمل و نقل ریلی و احراق حقوق این بخش، خواستار کمک و مساعدت بیشتر از دولت و مسئولین راه آهن شدند.

اعضاء هیات مدیره انجمن اعتقاد خود را مبنی بر اینکه انجمن می‌تواند به عنوان بازوی کمکی برای اتخاذ تصمیم‌های سازنده در جهت اجرای برنامه‌های توسعه‌ای و افزایش ناوگان و بهره‌وری بخش نقش آفرین باشد را مطرح و خواستار هماهنگی بیشتر با مسئولین، دولتمردان و نمایندگان مجلس شورای اسلامی افرایش سهم ریلی از حمل و نقل کشور شدند. در این رابطه یادآوری گردید علیرغم تأکیدات مقام معظم رهبری در جهت توجه و سهم بخشی بیشتر به حمل و نقل ریلی، متاسفانه دولت‌ها در جهت تحقق رهنمودها و اهداف تعریف شده که تأثیر بسیاری در کاهش مصرف انرژی و قیمت تمام‌شده کالاها و رشد اقتصاد کلان کشور

در مراسم افتتاح دفتر همکاری‌های مشترک انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و دانشکده مهندسی راه‌آهن تاکید شد:

## مرز مشترک بین صنعت و دانشگاه احیا شود

علی‌علمی



دکتر سعید فاضل



دکتر ذرا

داشته ولی در قسمت‌های پژوهشی، فناوری و کارآفرینی جای کار بسیار زیاد است. جلسه امروز هم در راستای همین رسالت است و این یکی از گام‌های مهم و ضروری است که باید برداشته شود. دانشگاه باید مشکلات عمومی و اساسی مردم را برطرف کند؛ برای رسیدن به این مهم باید با سرعت به سمت ارتقای وضعیت برویم و این مساله باید همه جانبه و فraigیر باشد.»

ذراکری افزود: «شرایط تحریمی فرستی طلایی برای نگاه به درون و استفاده از توان داخلی برای گسترش فعالیت‌های فنی و عمرانی فراهم آورده است و باید بهتر و بیشتر از قبل در تولید علم و به کارگیری فناوری‌های نوین و ارایه راه حل‌های جدید برای مشکلات بخش صنعت چاره‌اندیشی کرده تا ضمن دستیابی به محصولات و تولیدات مورد نظر شاهد توسعه و پیشرفت در کشور باشیم.»

در پایان این مراسم سه نفر از فارغ‌التحصیلان این دانشکده که در این جمع حضور داشتند با ارایه آمار و ارقام، تشریح وضعیت فعلی حمل و نقل ریلی کشور، حمل بار، مصرف سوخت، هزینه‌ها، جابه‌جایی مسافر، بهره‌وری و... (به صورت پاورپوینت) پرداختند که مورد بحث و تبادل حاضران قرار گرفت.

دانشگاه و صنعت شکل بگیرد. صنعت باید اعلام نیاز کند تا ما کار کنیم و از الزامات این رابطه دوطرفه تماس‌های مکرر و دائمی است.»

فضل ادامه داد: «ما از امروز مشترک بین صنعت و دانشگاه باید تا مرازگاه بین‌المللی خارج شده و پویایی و نشاط حاصل از کار و تولید را تجربه کند. امیدواریم مراسم امروز فقط امضای تفاهمنامه نباشد بلکه مسایل مطرح شده باید قابلیت اجرایی شدن داشته باشد.»

رییس دانشکده راه‌آهن دانشگاه علم و صنعت در مورد عملکرد و تعامل با بخش صنعت بیان کرد: «یکی از مهم‌ترین برنامه‌ها و اقدامات ما باید در جهت کارورزی، کارآموزی و مهارت‌آموزی دانشجویان و فارغ‌التحصیلان حوزه‌های مختلف صنعت باشد که در آینده دچار مشکل نشویم تا وقتی دانشجویی ما فارغ‌التحصیل شد جزو نیروهای ماهر و آماده به کار و آماده به خدمت باشد نه اینکه بعد از درس تازه برود دوره بینند و کار یاد بگیرد.»

در ادامه این مجلس دکتر ذراکری، رییس دانشگاه علم و صنعت ایران در جایگاه سخنران قرار گرفت و گفت: «دانشکده راه‌آهن رسالتش را در حوزه آموزش تمام کرده و عملکرد خوبی

آیین افتتاح دفتر همکاری‌های مشترک انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و دانشکده مهندسی راه‌آهن دانشگاه علم و صنعت ایران در بهمن ماه در سالن آمفی‌تئاتر این دانشکده واقع در ساختمان مرکزی دانشگاه علم و صنعت برگزار شد. در این مراسم که جمعی از استادان دانشگاه و برخی از کارشناسان و فعالان حوزه حمل و برخی از موزه‌های زمینه‌های مختلف علمی، آموزشی و پژوهشی و برقراری ارتباطات مستمر و همیشگی پرداختند.

در ابتدا دکتر سیدسعید فاضل، رییس دانشکده مهندسی راه‌آهن پشت تریبون رفت و ضمن ابراز خشنودی از این رویداد علمی - تخصصی گفت: «همه باید دانشگاه را از خودشان بدانند و اتفاق امروز هدف مشترکی بوده که امروز به نتیجه رسیده است.» وی در ادامه اظهار داشت: «دانشکده راه‌آهن ۲۶ عضو هیات علمی تمام وقت، ۶۰۰۰ گرایش تحصیلی، ۱۶۰۰ فارغ‌التحصیل و پانزیل بالای این واحد آموزشی دانشگاهی در کشور است. در اینجا شرایط خوبی حاکم است به طوری که در منطقه خاورمیانه کم‌نظیر است. همه ما باید کمک کنیم تا روابط بهتر و پررنگ‌تری بین

در این قسمت، در هر شماره از نشریه به بخش هایی از سه سند بالادستی پرداخته می شود. سند برنامه استراتژیک بخش حمل و نقل ایران، سند آمایش مراکز لجستیک کشور و نقشه راه اینمنی راههای کشور.

## و اما چرا این ۳ سند مهم انتخاب شده‌اند و چه ارتباطی با بخش ریلی دارد؟

ایجاد مراکز لجستیک در کشور به عنوان یکی از اقدامات استراتژیک تاکید شده است.

شكل گیری مراکز لجستیک تقویت کننده توسعه شبکه ریلی و انتقال بار از جاده به ریل است که این امر سهم اساسی در کاهش اثرات مخرب زیست محیطی ناشی از آلودگی ناوگان جاده‌ای در کشور دارد. همچنین شکل گیری ترانزیت و تجارت بین الملل در مراکز لجستیک علی‌الخصوص شهرهای لجستیک کشور، قطعاً تاثیر بسزایی در ایفای نقش بر جسته در ترانزیت و تجارت بین الملل خواهد داشت.

### ۳- نقشه راه بهبود اینمنی راههای کشور

در گذشته تفکری که برای اینمنی راهها در کشورهای مختلف وجود داشت صرفاً به اینمن کردن جاده‌ها می‌پرداخت. درجهت دستیابی به این دیدگاه، ۵ رکن اصلی وجود دارد:

• مدیریت سیستم اینمنی راه

• راه‌های اینمن

• کاربران اینمن

• وسایل نقلیه اینمن

• واکنش پس از سانحه

نکته ای که امروزه همه بر سر آن به انفاص نظر رسیده اند این است که علاوه بر اقدامات بالا، از طریق انتقال بخشی از بار جاده‌ای بر روی سیستم ریلی و انتقال بخشی از مسافر خودروهای شخصی بر روی سیستم ریلی، هواپی و اتوبوس‌ها، سوانح به طور عمده‌ای کاهش خواهد داشت. در این مطالعه با بررسی سناریوهای مختلف به موضوع کاهش سوانح جاده‌ای و تلفات ناشی از آن پرداخته شده است.

افزایانه فعالیت نمایند.

این سند شامل استراتژی‌های بخش حمل و نقل برونشهری و درون‌شهری و در بخش‌های باری، مسافری، زیرساخت و صنعت حمل و نقل می‌باشد.

### ۲- سند آمایش مراکز لجستیک کشور

مراکز لجستیک به منظور افزایش سهم بار ریلی توسعه می‌یابند؛ به این صورت که وظیفه حمل مسافت طولانی با خطوط ریلی می‌باشد و از جاده به عنوان مدل مکمل برای توزیع و ایجاد انعطاف پذیری لازم در مقصد بهره برده می‌شود.

لجستیک در سند استراتژی‌های بخش حمل و نقل که برای اولین بار در کشور توسط معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی تهیه و در شورای عالی هماهنگی ترابری کشور به تصویب رسید، به عنوان یکی از موضوعات کلیدی بخش حمل و نقل شناخته شده است. در این سند

سه هدف استراتژیک افزایش کارایی سیستم حمل و نقل به ویژه با تاکید بر بخش حمل و نقل بار و لجستیک، ایفای نقش بر جسته در ترانزیت و تجارت بین المللی و کاهش اثرات مخرب زیست محیطی و ایجاد حمل و نقل سبز مورد توجه قرار گرفته و در این راستا سه استراتژی افزایش سهم ریلی حمل بار در کشور، هوشمند سازی حمل و نقل و اصلاح الگوی تامین مالی مبتنی بر کاهش اتکا به بودجه عمومی کشور، همگی به نوعی مرتبط با مقوله لجستیک هستند که شبکه مراکز لجستیک کشور حلقة مفقوده تمامی این اهداف و استراتژی‌ها است و در این سند بر

به اهمیت و ارزش سند استراتژی‌های بخش حمل و نقل، سند آمایش مراکز لجستیک و نقشه راه اینمنی واقع بود و با دقت به طالعه و بهره گیری از آن پردازیم.

### ۱- برنامه استراتژیک بخش حمل و نقل ایران

خلاء وجود استراتژی‌های بخش حمل و نقل همواره یکی از کاستی‌های این بخش بوده که توسط زیر بخش‌ها و بخش خصوصی به درستی گوشزد می‌شده است. کاستی‌ناشی از عدم هماهنگی و همسویی نهادهای حاکمیت در بخش حمل و نقل، در پاره‌ای موارد منجر به اتخاذ سیاست‌های متناقض در این بخش شده است که نمونه‌های آن اختصاص یارانه‌هایی به حمل و نقل جاده‌ای است که منجر به خودرو محور شدن شهروندان شده و خلاف به تایید کمیسیون زیربنائی دولت رسیده است. شورای عالی هماهنگی ترابری مشکل از وزیر محترم راه و

شهرسازی، روسای مدهای مختلف در معافیت حمل و نقل وزارت راه را می‌توان همگرایی تمامی ذینفعان و هوایی و معافیت حمل و نقل و سایر سازمان‌ها مثل وزارت صمت، گمرک، نمایندگان بخش خصوصی و سایرین می‌باشد. پس تصویب اولویت ریلی در چنین شورائی که بخش ریلی فقط یک حق رای در آن دارد، حائز اهمیت فوق العاده ای می‌باشد.

۴- این گرایش به سوی حمل و نقل ریلی در این ۳ سند، خاص کشور مانیست، بلکه نگرش دنیا چنین می‌باشد و جای امیدواری دارد که ما هم در این مصوبات به این روند جهانی توجه داشته‌ایم.

نقشه مشترک اهمیت هر سه سند در ۴ مرود زیر است:

۱. اهمیت و توجه ویژه به بخش ریلی به منظور افزایش سهم حمل و نقل ریلی و اولویت آن

۲. از زبان راه آهن یا انجمن مطرح نشده و توسط وزارت راه و شهرسازی به عنوان مرجع بی طرف نسبت به کلیه مدهای حمل و نقل، "حمل و نقل ریلی" به عنوان اولویت مطرح شده است.

۳. سند استراتژی‌های حمل و نقل و سند آمایش مراکز لجستیک به تصویب شورای عالی هماهنگی ترابری رسیده و سپس در اوایل سال ۹۷ توسط وزیر راه و شهرسازی به تمامی سازمان‌های تابعه وزارت راه و نهادهای بیرونی مرتبط ابلاغ شده است. نقشه راه اینمنی نیز در نوبت طرح در هیئت دولت می‌باشد و به تایید کمیسیون زیربنائی دولت رسیده است. شورای عالی هماهنگی ترابری مشکل از وزیر محترم راه و

شهرسازی، روسای مدهای مختلف در نظر گرفته و در این سند می‌توان همگرایی تمامی ذینفعان و هوایی و معافیت حمل و نقل و سایر سازمان‌ها مثل وزارت صمت، گمرک، نمایندگان بخش خصوصی و سایرین می‌باشد. پس تصویب اولویت ریلی در چنین شورائی که بخش ریلی فقط یک حق رای در آن دارد، حائز اهمیت فوق العاده ای می‌باشد.

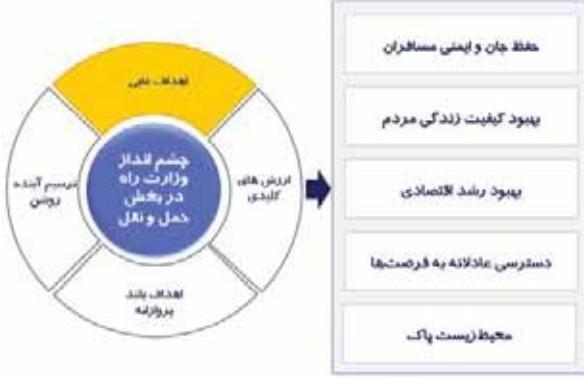
۵- این گرایش به سوی حمل و نقل ریلی در این ۳ سند، خاص کشور مانیست، بلکه نگرش دنیا چنین می‌باشد و جای امیدواری دارد که ما هم در این مصوبات به این روند جهانی توجه داشته‌ایم.

با توجه به توضیحات فوق باید

# برنامه‌ی استراتژیک بخش حمل و نقل (۱)



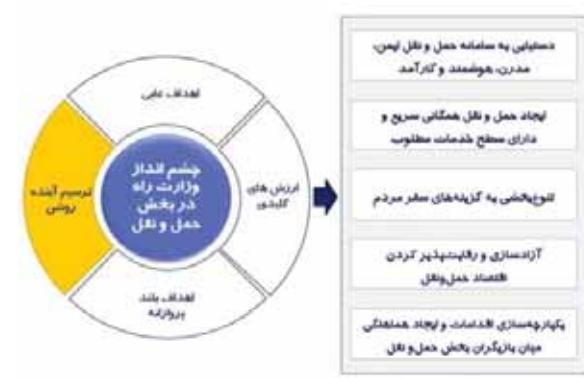
از روش‌های کلیدی وزارت راه و شهرسازی



اهداف اخلاقی وزارت راه و شهرسازی



اهداف بلندپروازانه وزارت راه و شهرسازی



ترسیم آینده روش برای وزارت راه و شهرسازی

بار در مسافت‌های بالای ۳۰۰ کیلومتر از جاده به ریل.

\* ترسیم آینده‌ی روش: دستیابی به سامانه‌ی حمل و نقل ایمن.

این برنامه در ۴۱ صفحه تدوین شده است که در ابتدا بخش‌هایی که به طور مستقیم یا غیرمستقیم به حمل و نقل ریلی مرتبط است، جهت مطالعه در این شماره ارائه شده است.

**برنامه‌ی استراتژیک بخش حمل و نقل ایران**  
تعاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، اردیبهشت ۱۳۹۷

## بخش ۴

بخش ۱-۴ مأموریت

بیانیه مأموریت تدوین شده برای بخش حمل و نقل کشور به شرح ذیل است:

\* یکی از عوامل توسعه و افزایش مطلوبیت حمل و نقل همگانی در سفرهای برون‌شهری در توجه به طرح‌هایی چون توسعه‌ی قطار پرسرعت می‌باشد.

## بخش ۵

براساس تحلیل SWOT ( نقاط قوت، ضعف، تهدیدها و فرصت‌ها )

۱- اهداف استراتژیک منتخب، ۲- استراتژی مشخص شده است. شیوه انتخاب این استراتژی‌ها براساس میزان اثرباری آن‌ها بر اهداف است. براساس نظرسنجی از خبرگان و ذینفعان امیاز هر مورد مشخص شده است. در زیر تعدادی از این استراتژی‌ها ذکر شده است:

\* افزایش حداکثری سهم حمل ریلی بار

\* توسعه‌ی شبکه‌ی قطارهای

\* ارتقای استانداردهای ایمنی در بخش زیرساخت و ناوگان حمل و نقل

\* افزایش سهم فناوری‌های پاک و بهبود کارایی انرژی

\* توجه ویژه به ابعاد زیستمحیطی پروژه‌های بخش حمل و نقل

(در شماره بعد ادامه دارد)

\* ارزش‌های کلیدی شامل: پایبندی به صیانت از محیط‌زیست.

\* اهداف کلیدی شامل: حفظ جان و ایمنی مسافر و محیط‌زیست پاک.

\* اهداف بلندپروازانه: تلفات جانی

صفر در بخش حمل و نقل، شبکه‌ی فرآگیر قطارهای پرسرعت و انتقال



### سند آمایش مراکز لجستیک

معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، شهریور ۹۷

این سند در ۲۱۵ صفحه تهیه شده است که ابتدا خلاصه‌ای از بخش‌های مرتبط با بخش ریلی در هر شماره از نشریه جهت مطالعه قرار می‌گیرد.

## اهداف و استراتژی‌های سند آمایش مراکز لجستیک کشور(۱)





برنامه‌ها و راهکارهای وزارت راه و شهرسازی برای بهبود وضعیت لجستیک ایران

**اتصال مرکز تولید عمده‌ی بار**  
متصل کرد و در حدود ۲۰ میلیون تن بار را به شبکه ریلی جذب کرد. این خطوط آتنی از ۱ تا ۳۰ کیلومتر طول دارند. در سیاست دوم توسعه شبکه براساس پیش‌بینی تقاضای با راه و با جهت‌گیری افزایش سهم ریلی صورت می‌گیرد. در حقیقت راهکارها و استراتژی‌های عملیاتی بر پایه توسعه بهینه شبکه وسائل سرویس صورت می‌پذیرد. با تاخذ این دو سیاست کلان، زیر ساخت مناسب برای افزایش سهم ریلی شکل خواهد گرفت.

(۱-۲-۲) پنج استراتژی زیر سیاست‌های ملی مناسب تشویق کننده در بخش ریلی هستند:

#### ۲-۲-۲) اهداف اصلی پیاده‌سازی

سند آمایش مرکز لجستیک کشور:

- کاهش قیمت تمام شده حمل بار (آزادسازی قیمت سوخت همراه با توسعه مرکز لجستیک)
- افزایش سهم ریلی از طریق تجمعیه بر در مرکز لجستیکی و اتصال آنها به ریل
- انتقال حمل بار در مسافت طولانی به ریل (بلای ۳۰۰ تا ۴۰۰ کیلومتر)
- فراهم کردن ایجاد قطارهای باری برنامه‌ای
- کاهش زمان حمل و نقل ترکیبی اجتماعی
- کاهش تلفات جاده و افزایش منافع اجتماعی (در شماره بعد ادامه دارد)

باشند؛ از همین رو نیاز طبیعی برای شکل‌گیری مرکز لجستیک به وجود نیامده است.

#### مشکلات لجستیک کشور

بررسی کارشناسی و نظرات نخبگان نشان می‌دهد از مشکلات اصلی حمل و نقل بار در ایران، روان نبودن و هزینه بالای حمل و نقل می‌باشد. روان نبودن به معنای کارا نبودن فرایند های حمل ترکیبی (از بندر به جاده یا ریل و تبادل بار بین ریل و جاده)، به روز نبودن تکنولوژی‌ها و عدم یکپارچگی اسناد و فرآیندها است. هزینه بالای حمل به معنی پایین بودن سهم حمل ریلی به عنوان شیوه حمل دارای صرفه اقتصادی، بهره‌وری پایین در حمل و نقل جاده ای به خاطر فرسودگی ناوگان و بالا بودن شاخص سیر خالی ناوگان است.

**پایین بودن سهم ریلی همچنین**  
**موجب شده است بخش حمل و نقل بار هزینه‌های زیادی برای**  
**کل جامعه به همراه داشته باشد.**

طبق مطالعه اتحادیه اروپا مصرف سوخت جاده حدود ۷ برابر، آلیندگی جاده حدود ۸ برابر و هزینه‌های ناشی از سوانح و حوادث جاده ای که حدود ۸۵ برابر بیشتر از ریل است.

این اعداد نشان می‌دهد که با توجه به سهم بالای جاده در حمل و نقل بار در ایران نسبت به کشورهای توسعه





## نقشه راه بهبود ایمنی راه های کشور (۱)

معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی  
آبان ماه ۱۳۹۶ و بازنگری اردیبهشت ۹۷

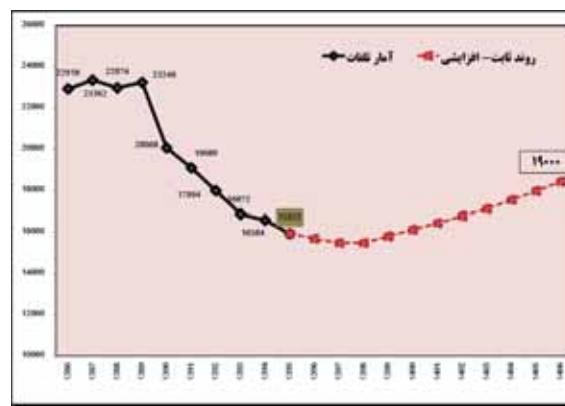
نتیجه رشد تصادفات و کاهش ایمنی را به دنبال خواهد داشت.  
سناریوهای مختلفی درخصوص ایمن سازی راه های کشور و کاهش تلفات وجود دارد که یکی از آن ها کمک گرفتن از بخش ریلی است  
 (در شماره بعد ادامه دارد)

نوسازی ناوگان آن و خدمات مربوطه و نقش شبکه می باشد.  
ادامه این روند بسیار خطرناک بوده زیرا با توجه به افزایش تقاضا برای جابجایی به دنبال رشد اقتصادی، افزایش جابجایی با خودروی شخصی و افزایش تردد در سطح شبکه راهها و در

۳. کمبود بودجه ارتقاء کیفی و کمی حمل و نقل عمومی  
۴. افزایش تقاضا برای جابجایی با توجه به پیش بینی رشد اقتصادی بر اساس آمار (وزارت راه و شهرسازی)، سهم حمل و نقل عمومی زمینی (ریلی) و عمومی جاده ای در جابجایی مسافر در دهه گذشته روند کاهشی داشته و از

بر اساس مطالعات صورت گرفته بر روی روند تلفات سوانح رانندگی در جاده ها، پیش بینی می شود در صورت تداوم روند فعلی، تعداد کشته شدگان در سال های آتی افزایش خواهد یافت. دلایل زیر بر این موضوع اثرگذار خواهند بود:

۱. خودرو محورتر شدن کشور اعم از درون شهری و برون شهری به علت: قیمت یارانه ای سوخت، افزایش تعداد خودرو، کاهش جذابیت حمل و نقل عمومی و گرایش عمومی به توسعه معابر خودروئی
۲. افزایش بار صنعت و معدن بر روی جاده ها





## منافع "عضویت در انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته"

### منافع صنفی

صدایشان در راه آهن بهتر شنیده شود

صدایشان در کشور بهتر شنیده شود (در کمیسیون های دولت و مجلس)

خواسته های آنها پیگیری شود

امکان تبلیغ در تربیون های انجمن مثل ندای حمل و نقلی و سایر رسانه های خبری و ...

انتشار خروجی های کارگروهها در رسانه ها

### منافع علمی

ارتقاء علمی مدیران و نیروهای دیگر آنها (آموزش های انجمن و نهادهای دیگر).

تخصصی کارآموزهای دانشگاه فقط به اعضاء انجمن

سهولت حضور در کنفرانس ها

سهولت ارتباط با سایر کشورها

حضور در نمایشگاه های بین المللی و تخصصی داخلی و خارجی و نیز هماهنگی برای شرکت با شرایط مناسب

امکان تبادل تجربه با یکدیگر

ارتباط با دانشگاه ها و انجام پژوهه های مشترک

حضور در فضاهای مجازی تخصصی مشترک

امکان حضور در سفرهای مشترک کاری با دبیر یا هیات مدیره انجمن

معرفی برای برخی سفرهای داخلی و خارجی با مقامات راه آهن و وزارت راه و شهرسازی

خدمات مشاوره حمل و نقلی با تایید انجمن

### منافع مالی

امکان تبلیغ در برخی فضاهای با هزینه کمتر

امکان برخورداری از برخی تخفیف ها در دوره های آموزشی

و ...

امکان بهره برداری از تسهیلات بانکی

امکان ایجاد FS (مطالعات امکان سنجی) با امضاء مورد قبول بانک

منافع دوستی و همیستگی

حضور در میهمانی های سالیانه حرفه

شرکت در میهمانی های سالانه و با خانواده ها

حضور در سفرهای توریستی

## تقویم آموزشی نیمسال اول ۱۳۹۸ انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

۴. برای شرکت کنندگان گواهی حضور در دوره با مهر و امضای انجمن و به دو زبان فارسی و انگلیسی صادر خواهد شد.

۵. به ۵ شرکتی که بیشترین تعداد کارکنان خود را برای حضور در دوره‌های آموزشی انجمن در طول سال اعزام نمایند، گواهی «سازمان یادگیرنده برتر» به دو زبان فارسی و انگلیسی از طرف انجمن اعطا خواهد شد.

۶. شرکت‌ها در صورت درخواست برای برگزاری سایر دوره‌های موردنیاز خود و یا معرفی فرد مناسب برای تدریس در دوره‌ها، با مسئول آموزش انجمن (خانم مهندس ترکمانی پور) تماس حاصل فرمایند.

جهت کسب اطلاعات بیشتر باخانم ترکمانی پور با شماره‌های ۰۹۳۷۲۲۹۵۲۸۴ و ۰۹۳۷۳۳۷۴۹۳۱ تماس حاصل فرمایند.

فرمایند، از ۱۰٪ تخفیف برخوردار خواهند شد. در صورت تکمیل ظرفیت هر دوره وجود پرداختی مسترد خواهد شد.

۲. هزینه دوره‌ها برای اعضای انجمن با %۵۰ تخفیف محاسبه می‌شود.  
هزینه ثبت‌نام هر دوره در نیمه اول سال، مبلغ ۲۰۰ هزار تومان به ازای هر نفر برای اعضا و برای افراد غیر عضو ۴۰۰ هزار تومان هست. (در صورت نیاز به برگزاری همین دوره‌ها در محل شرکت شما، هزینه ۴۰ نفر لحاظ می‌گردد).

۳. لطفاً دستور فرمایید جهت ثبت‌نام قطعی، هزینه شرکت در دوره را به شماره کارت ۱۰۴۳۳۷۴۹۳۱۰۱۷۴۳، بانک ملت به نام «انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته» واریز کرده و رسید آن را به شماره ۶۶۵۹۴۷۴۷ نمایر یا به شماره ۹۱۲۶۳۶۶۵۱۰ پیامک فرمایند.

انجمن در راستای تحقق سیاست‌های راهبردی خود به منظور ارتقاء مهارتی، تخصصی و آموزشی بنگاه‌های خصوصی فعال در حمل و نقل ریلی و در نتیجه افزایش سودآوری و ارتقاء کیفی خدمات و سطح رضایتمندی مشتریان در این حوزه، در نظر دارد تا در سال ۹۸ دوره‌های آموزشی تخصصی و باکیفیت بالا برای خانواده صنعت ریلی برگزار کند. لازم به ذکر است که بعضی از این دوره‌ها صرفاً برای شرکت‌های عضو انجمن برگزار خواهد شد (مشخص شده با علامت \*). ولی در برخی دیگر ثبت‌نام برای کلیه شرکت‌ها آزاد هست.

### شرایط شرکت در دوره‌ها:

۱. مهلت ثبت‌نام برای هر دوره حداقل تا ۲ هفته قبل از زمان برگزاری دوره خواهد بود. افرادی که قبل از موعد مقرر ثبت‌نام

نقویم آموزشی نیم سال اول ۹۸

ردیف	زمان برگزاری	نام دوره	مدت دوره	استاد
۱	دوشنبه ۲۷ خرداد	آشنایی با مقررات حمل و نقل با تأکید بر حمل و نقل ریلی *	نیم روزه صبح	آقای دکتر حیدری
۲	دوشنبه ۱۷ تیر	دوره پنج مارکینگ (۱) * (Best-Practice Benchmarking) با متدلوزی TRADE	نیم روزه بعداز ظهر	آقای مهندس ضرایی
۳	دوشنبه ۲۴ تیر	دوره پنج مارکینگ (۲) * (Best-Practice Benchmarking) با متدلوزی TRADE	نیم روزه بعداز ظهر	آقای مهندس ضرایی
۴	چهارشنبه ۱۶ مرداد	آشنایی با فوائین و ضوابط کاربردی شرکت ها * (ویژه اعضای هیئت مدیره)	نیم روزه صبح	آقای دکتر حیدری
۵	چهارشنبه ۱۳ شهریور	مشتری مداری پیشرفته (ویژه مدیر عامل، اعضای هیئت مدیره و مدیران میانی سازمان)	نیم روزه صبح	آقای تقی زاده



آهن ریل کاران  
مدیر عامل:  
حسن منجزی پور  
تلفن: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹  
نمبر: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹



آسیا سیرارس  
مدیر عامل:  
مهران برومند  
تلفن: ۰۳۱-۳۶۵۰۵۰۲۶  
نمبر: ۰۳۱-۳۶۵۰۴۷۹۸



ریل سیرکوثر  
مدیر عامل:  
ابوالقاسم سعیدی  
تلفن: ۵۷۸۸۵۱  
نمبر: ۵۷۸۸۵۱



قطارهای مسافری و  
باری جوپار  
مدیر عامل:  
محمد کریمی  
تلفن: ۴۴۲۸۱۶۱۰  
نمبر: ۴۴۲۸۱۶۱۳



راه آهن حمل و نقل  
مدیر عامل:  
عبدالله فروزش  
تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰  
نمبر: ۶۶۴۲۱۲۱۶



توکا کشن  
مدیر عامل:  
مهرداد روشن  
تلفن: ۰۳۱۳-۶۷۳۴۰۱۰  
۰۳۱۳-۶۷۳۴۰۰۳  
فکس:



توکا ریل  
مدیر عامل:  
محسن سعیدبخش  
تلفن: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۲  
۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۵  
نمبر:



ترکیب حمل و نقل  
مدیر عامل:  
سبحان نظری  
تلفن: ۶۶۹۱۳۹۲۸  
۶۶۹۱۳۹۲۴  
نمبر:



پرسی ایران گاز  
مدیر عامل:  
حمدیرضا حدادی  
تلفن: ۸۸۹۰۰۱۴۱۷  
۸۸۹۰۰۴۰۵۳  
نمبر:



بهتاش سپاهان  
مدیر عامل:  
خیرالله سلیمانی  
تلفن: ۰۳۱-۳۶۲۴۵۰۱۰  
۰۳۱-۳۶۲۸۲۰۲۶  
نمبر:



بیکران قشم  
مدیر عامل:  
محمد زارعی  
تلفن: ۸۸۷۰۸۹۱۶  
۸۸۷۰۲۹۳۰  
فکس:



حمل و نقل  
سایوال جستیک  
مدیر عامل:  
داود حسین زاده  
تلفن: ۵۵۲۵۰۹۳۱-۷  
۵۵۲۴۸۷۸۲  
نمبر:



توسعه حمل و نقل بین‌المللی  
پارسیان  
مدیر عامل:  
ناصر بختیاری  
تلفن: ۸۴۰۱۳۰۰۰  
۸۸۶۲۶۴۰  
نمبر:



حمل و نقل ترکیبی  
کشتیرانی ج.ا.  
مدیر عامل:  
قاسم غیور زحمتکش  
تلفن: ۸۸۱۴۰۶۰۰  
۸۸۳۰۳۹۵۳  
نمبر:



حمل و نقل بین‌المللی  
کشتیرانی برادران  
مجدپور  
مدیر عامل:  
مجید مجدپور  
تلفن: ۸۸۳۴۷۴۵۲-۵  
۸۸۳۰۳۳۴۱  
نمبر:



سمند ریل  
مدیر عامل:  
امیر رضا طاهریان  
تلفن: ۴۴۷۸۰۱۹۵  
۴۸۲۷۹۳۲۹  
نمبر:



ریل ابریشم پارس  
مدیر عامل:  
میثم نقدي نژاد  
تلفن: ۸۸۳۲۴۴۳۴۴  
۸۸۳۲۴۴۳۴۵  
نمبر:



ریل کاران و رسک  
مدیر عامل:  
ابراهیم نصیری دهقان  
تلفن: ۷۷۶۲۴۷۷۰  
۷۷۶۴۵۶۸۹  
نمبر:



ریل پرداز سیر  
مدیر عامل:  
فرهنگ طلوعی  
تلفن: ۸۸۷۲۷۲۵۳-۸  
۸۸۷۲۷۰۳۳  
نمبر:



ریل تراپر فجر  
مدیر عامل:  
احمد هراتی  
تلفن: ۸۸۷۹۷۸۵۶  
۸۸۷۷۰۴۵۹  
نمبر:



حمل و نقل ریلی  
رجا  
مدیر عامل:  
محمد رجبی  
تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰  
۸۸۸۳۴۴۴۰  
نمبر:



مهندسی ساختمان و  
تأسیسات راه آهن (بالاست)  
مدیر عامل:  
ابراهیم محمدی  
تلفن: ۸۸۹۵۵۸۵۱  
۸۸۹۶۳۸۶۸  
نمبر:



شرکت فولاد ریل توسعه  
مدیر عامل:  
غلامرضا میلانلو  
تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۲۲۶-۸  
۰۵۱-۳۸۱۱۲۲۹  
فاکس:



فولاد ریل جنوب  
مدیر عامل: حافظ نظری  
تلفن: ۸۸۰۴۹۳۰۰  
۸۸۰۴۳۲۲۶  
نمبر:



سینا ریل پارس  
مدیر عامل:  
دکتر حامد نوروزی  
تلفن: ۴۶۱۰۰۹۸۰-۹  
۴۶۱۰۰۹۸۰-۹  
نمبر:

## اعضای انجمن



تجهیزات ناوگان  
ریلی البرز نیرو  
مدیر عامل: مجتبی لطفی  
تلفن: ۸۸۷۰۵۲۹۵  
نمبر: ۸۸۵۵۲۸۹۸



نورالرضا  
مدیر عامل:  
احمدرضا صبری  
تلفن: ۸۸۰۰۹۳۵-۷  
نمبر: ۸۸۹۰۹۷۷۵



مهتاب سیرجم  
مدیر عامل:  
عبدالله عامری  
تلفکس: ۸۸۴۸۱۰۴۸



ریل تراپر سبا  
مدیر عامل:  
غلامرضا جهانبخش  
تلفن: ۸۸۴۸۰۰۴  
نمبر: ۸۸۷۲۴۹۸۹



راه آهن شرقی بنیاد  
مدیر عامل:  
جوادیه تقی زاده  
تلفن: ۴۱۴۶۸۱۰۱  
نمبر: ۴۱۴۶۸۹۹۹



صباریل پرشیا  
مدیر عامل:  
بهروز کاظمیان  
تلفن: ۶۶۹۲۸۰۵۵  
نمبر: ۶۶۵۷۸۷۳۹



رهیویان سایناناتجارت  
ابریشم (رستا)  
مدیر عامل:  
سید جلیل سید حسنی  
تلفن: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱  
نمبر: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱



نماد ریل گستر  
مدیر عامل:  
علی سلیم نیا  
تلفکس: ۸۸۹۸۴۱۸۲-۳



ناوگان ریل الوند نیرو  
مدیر عامل:  
ابراهیم پاشنا  
تلفن: ۸۸۷۶۹۵۷۳  
نمبر: ۸۸۵۱۶۲۰۶



راهوار نیرو آریا  
مدیر عامل:  
مسعود استاد عظیم  
تلفن: ۸۸۵۲۰۵۷۷  
نمبر: ۸۸۵۱۹۰۸۲



سیمرغ آهنین  
مدیر عامل: محمود قیام  
تلفن: ۵۵۴۶۴۶۰۱  
نمبر: ۵۵۶۶۸۵۴۱



راهبر سیر سمنگان  
مدیر عامل:  
محمد اسلامی  
تلفن: ۰۵۱۳-۲۲۵۳۰۰۶  
نمبر: ۰۵۱۳-۲۲۵۳۰۰۶



چرخ ریل راهبر  
مدیر عامل:  
حسید محمد ظاهری  
تلفن: ۰۵۵۴۷۳۱۱۰  
نمبر: ۰۵۵۴۷۳۱۱۰



تجارت کوشش سپاهان  
مدیر عامل:  
شکرالله شفیع زاده  
تلفکس: ۰۳۱۳-۶۷۳۶۷۱۱



لکوموتیو ریل ارونده  
مدیر عامل:  
حمدی نیک بخش  
تلفن: ۸۸۰۴۹۳۰۰  
نمبر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



سفیر ریل آسیا  
مدیر عامل:  
محمد خان احمدی  
تلفن: ۸۶۰۷۱۴۰۹  
نمبر: ۸۶۰۷۱۲۳۱



مهندسي  
و بازرگانی راهیان  
عصر دایا  
مدیر عامل:  
مرجان عالیوند  
تلفکس: ۶۶۵۶۴۰۶۵  
نمبر: ۶۶۵۶۴۰۶۵



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



کمال نقش دانش (کمند)  
مدیر عامل:  
کمال الدین سخا  
تلفکس: ۲۲۸۹۴۰۹۵  
صندوق پستی:  
۱۶۷۶۵-۳۸۱۳



Tarak Diesel Parsi  
شرکت تارک دیزل پارسی  
مدیر عامل: محمد رضا راستکار  
تلفکس: ۲۲۹۲۱۲۲۲



گهر تراپر سیر جان  
مدیر عامل:  
محمد انجم شعاع  
تلفکس: ۸۸۹۸۴۱۸۲-۳



راه آهن کشش  
R.A.K  
مدیر عامل:  
ناصر صوفی  
تلفن: ۶۶۹۳۹۴۴۰  
فکس: ۶۶۹۱۶۱۸۸



راهبران مشتاق یزد  
مدیر عامل:  
محمد میرجلیلی  
تلفکس: ۰۳۵۳-۶۲۴۴۴۴۲



فولاد ریل دنا  
مدیر عامل:  
غزاله تیما  
تلفن: ۸۵۵۰۹۲۸۱  
نمبر: ۸۶۰۲۱۸۶۶

راهبران ماهان سیر  
کارمانیا  
مدیر عامل:  
احمد قلی زاده  
تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۷۸۴۰۳  
نمبر: ۰۳۴-۳۲۴۷۱۴۵۰

کالا و خدمات پاسارگاد  
مدیر عامل:  
افشین آرین  
تلفن: ۰۱۳۴۴۴۲۵۹۶  
نمبر: ۰۱۳۴۴۴۲۵۳۷۳

تازیب ماهان  
سفیر تراپر ماهان  
مدیر عامل:  
حسین مولایی  
تلفن: ۰۵۵۱۲۵۷۳۷  
نمبر: ۰۵۵۱۲۵۷۳۸

ریل پرداز نوآفرین  
مدیر عامل: محمد حسین  
مدهوشی طوسی  
تلفن: ۹۵۱۱۹۴۱۱  
نمبر: ۴۳۸۵۳۷۵۵  
نمبر: ۵۵۱۲۶۰۲۴

فنی و مهندسی کیان صنعت  
شهر:  
مدیر عامل:  
مهدی شرفی  
تلفن: ۵۵۱۲۶۰۲۴  
نمبر: ۵۵۱۲۶۰۲۴

احیاء ریل ایرانیان  
مدیر عامل:  
مرتضی رجمی  
تلفن: ۸۸۴۷۱۹۵۸  
نمبر: ۸۸۴۰۳۹۶۸

پارتو بارفرا بر  
خليج فارس  
مدیر عامل:  
مهرداد نجاتی محرمي  
تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶  
نمبر: ۸۸۸۸۹۰۲۶

ستاره ریل زر  
مدیر عامل:  
احمد نوری طهرامند  
تلفن: ۸۸۷۳۰۹۰۱  
نمبر: ۸۸۷۳۲۰۰۹

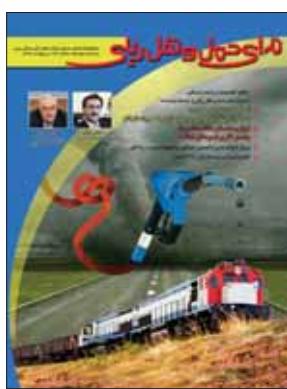
نیروی کشش  
ریلی پرس  
مدیر عامل:  
بهیار صنوبری  
تلفن: ۸۶۰۸۱۸۷۹  
نمبر: ۸۸۸۵۰۶۲۹

سپاه زاوہ طوس  
مدیر عامل:  
محی الدین صبوحی  
تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۳۸۳  
نمبر: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۴۵۰

### تعریفه مصوب تبلیغات در نشریه ندای حمل و نقل ریلی



از آنجایی که امر تبلیغات برای فعالیّن کسب و کارها از جمله بخش حمل و نقل ریلی از اهمیّت ویژه و قابل توجهی برخوردار می‌باشد و هزینه‌های مرتبط با تبلیغات نوعی سرمایه‌گذاری محسوب می‌گردد، در نشریه انجمن که با نام "ندای حمل و نقل ریلی" منتشر می‌گردد تعداد محدودی صفحه برای تبلیغات اختصاص داده شده است. برای مصوبه هیات مدیره انجمن تعریفه تبلیغات در نشریه با رعایت جمیع جهات برای اعضاء انجمن به شرح ذیل می‌باشد.



- ۱- چاب آگهی پشت جلد ۳۱,۲۰۰,۰۰۰ ریال
- ۲- چاب آگهی دوم جلد ۲۶,۰۰۰,۰۰۰ ریال
- ۳- چاب آگهی مقابل آخر ۲۲,۱۰۰,۰۰۰ ریال
- ۴- چاب آگهی صفحات داخلی ۱۸,۲۰۰,۰۰۰ ریال
- ۵- چاب آگهی ۱/۲ صفحه ۹,۱۰۰,۰۰۰ ریال
- ۶- چاب آگهی ۱/۴ صفحه ۵,۲۰۰,۰۰۰ ریال
- ۷- هزینه طراحی ۱ صفحه ۵,۸۵۰,۰۰۰ ریال
- ۸- هزینه طراحی ۱/۲ صفحه ۳,۹۰۰,۰۰۰ ریال
- ۹- هزینه طراحی ۱/۴ صفحه ۲,۶۰۰,۰۰۰ ریال

توضیح: تعریفه تبلیغات ردیفهای ۱ تا ۹ برای متقاضیان غیرعضو انجمن به میزان ۶۰٪ افزایش می‌یابد.

# تأمین سرمایه تمدن

فعال ترین تأمین سرمایه کشور برای چهار سال متوالی به انتخاب سازمان بورس

## تنوع در تأمین مالی

مرکز ارتباط با مشتریان: ۰۲۱-۶۳۳۸۴-۰۰۰  
[www.tamadonib.com](http://www.tamadonib.com)



قطار شهری مشهد  
۲۱۰ میلیارد ریال



نفت ستاره خلیج فارس  
۳۰۰ میلیارد ریال



ایمیدرو  
۵۰۰ میلیارد ریال



پتروشیمی بندرآمام  
۴۰۰ میلیارد ریال



پتروشیمی آبادان  
۶۰۰ میلیارد ریال



قطار شهری تهران  
۲۰۰ میلیارد ریال



سیمان اصفهان  
۱۷۰ میلیارد ریال



بانک گردشگری  
۴۰۰ میلیارد ریال



ماهتاب گستر  
۱۱۰ میلیارد ریال



قطار شهری اصفهان  
۹۵۰ میلیارد ریال



سایپایدک  
۸۵۰ میلیارد ریال



کرمان موتور  
۲۰۰ میلیارد ریال



شهرداری کرج  
۱۰۰ میلیارد ریال



بانک شهر  
۸۰۰ میلیارد ریال



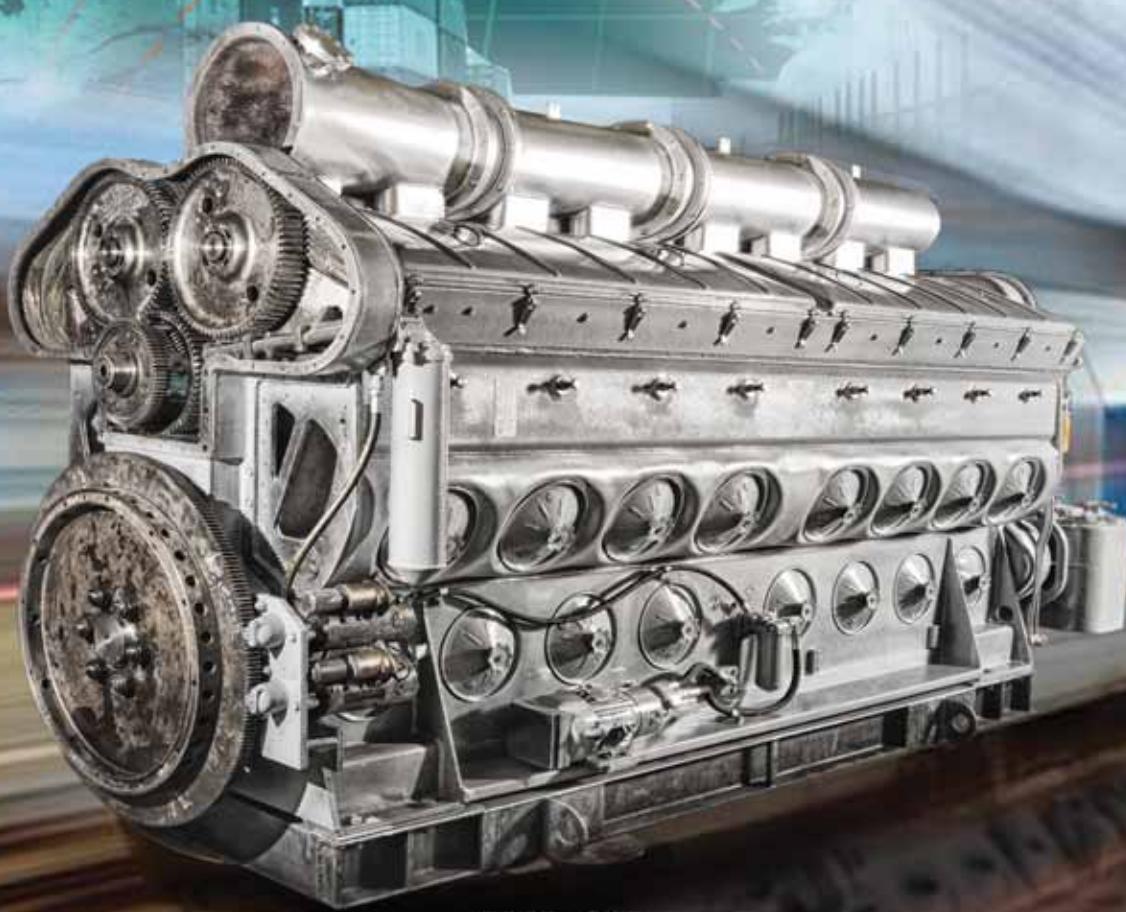
شرکت ملی صنایع مس  
۸۴۰ میلیارد ریال



هوای پیمایی ماهان  
۲۱۰۰ میلیارد ریال



فولاد کاوه جنوب کیش  
۲۰۰۰ میلیارد ریال



EMD 645

**The Engineer's Choice**

مابنا موتور

[www.mabnamotors.com](http://www.mabnamotors.com)

طراحی، تولید و راه اندازی آتشیه متعلقه صنعت حمل و نقل

تأمین و اورهال موتورهای دیزل سنگین

تلفن دفتر مرکزی : ۰۲۱-۲۲۸۸۶۸۵۳\_۴

تلفن کارخانه : ۰۲۱-۵۶۳۹۰۵۹۳\_۴