

ندای حمل و نقل ریلی

- ساختار حمل و نقل ریلی کشور بیمار است
- تضاد منافع در نظام فکری مدیریت راه آهن
- کنترل مسیرهای پرریسک ریلی باتکنولوژی های نوین
- برخورد غیرعقلانی سازمان تامین اجتماعی با شرکت های حمل و نقل ریلی
- سردرگمی شرکت ها؛ نقش راه آهن در بازرسی فنی ناوگان ریلی چیست؟





ماهنامه حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

شماره ۴۱

انتشار: آبان ۹۸

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیر مسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

مسئول تولید و آماده‌سازی:

الهام زرقانی

طراح و گرافیست:

کوروش جعفری

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: خاتم نو ۷۷۸۱۳۳۴۹

نشانی انجمن: تهران - خیابان توحید - خیابان

غلامرضا طوسی - پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کد پستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

ارتباط با انجمن: ۰۲۱-۶۶۵۶۵۶۱۵-۱۶

نمبر: ۰۲۱-۶۶۵۹۴۷۴۷

Telegram: @rtcguild

Email: info@rtcguild.com

Instagram: rtcguild

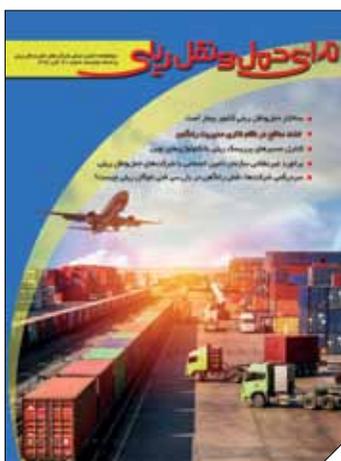
www.rtcguild.com



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

ناشر: موسسه فرهنگی مطبوعاتی نشر ترابر
(ناشر ماهنامه صنعت حمل و نقل و ماهنامه سفر)
سفرش تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۵۵

| | |
|----|--|
| ۲ | سرمقاله |
| ۴ | تضاد منافع در نظام فکری مدیریت راه‌آهن |
| ۹ | برخورد غیرعقلانی سازمان تامین اجتماعی با شرکت‌ها... |
| ۱۱ | مسئولیت‌های مالک و راه‌آهن در تحقق هدف‌های نظامنامه... |
| ۱۳ | سردرگمی شرکت‌ها؛ نقش راه‌آهن در بازرسی فنی ... |
| ۱۷ | چگونگی اعتلای جایگاه انجمن؛ حضور نماینده انجمن در ... |
| ۲۰ | شهرک صنعتی کاوه؛ برخوردار از زیرساخت‌های ممتاز و ... |
| ۲۲ | با تولیدکنندگان خارجی ارتباط نداریم نیازمند ... |
| ۲۸ | فرصت‌های توسعه در نزدیکی ماست؛ نیازمند نقشه ... |
| ۳۱ | استعداد فواردرها در ایجاد بازارهای جدید |
| ۳۵ | کنترل مسیرهای پرریسک ریلی با تکنولوژی‌های نوین |
| ۳۶ | افت اقبال عمومی در خصوص قطارهای مسافری ریلی |
| ۳۸ | وضعیت اقتصادی حمل و نقل کشور متلاطم است |
| ۴۰ | بانگاه جزیره‌ای مشکلات کلان حمل و نقل حل نمی‌شود |
| ۴۱ | ساختار حمل و نقل ریلی کشور بیمار است |
| ۴۳ | برنامه استراتژیک بخش حمل و نقل ایران |



طرح روی جلد:
الهام زرقانی

به چه میزان از دانش و فناوری روز برای مدیریت امور خود بهره می‌بریم؟

مهرداد تقی‌زاده

دبیر انجمن صنعتی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

فرد پرکار، زحمتکش و دلسوزی را در نظر بگیرید که هر روز صبح از ساعت ۸ کار خود را آغاز نموده و تا پاسی از شب مشغول به کار است. کار او انتقال صدها کیسه سنگین از پیاده‌روی جلوی ساختمانی به طبقه هفتم آن است که اینکار را با قرار دادن کیسه‌ها بر روی شانه خود انجام می‌دهد و باید این عمل را حدود ۱۰ روز به صورت مستمر تکرار کند.

حال چنانچه این فرد بجای صرفاً کار و کار، کمی بیاندیشد و طنابی را از یک قرقره از طبقه هفتم به همراه یک صفحه بزرگ به پایین بفرستد و این صفحه بتواند حدود ۱۰ کیسه را در خود جای دهد و سپس آن را به سمت بالا بکشد، نتیجه چنین تفکری چه خواهد بود؟

در این صورت کاری که ۱۰ روز به طول می‌انجامد طی چند ساعت و در کمتر از یک روز به اتمام خواهد رسید و ضمناً نیازی نیست این فرد ۷ طبقه را ده‌ها بار در طول روز بپیماید. همچنین مشکل کمردرد ناشی از حمل بار سنگین را هم پیدا نخواهد کرد و ممکن است کیسه‌ها نیز سالم‌تر به مقصد برسند.

مدیران سطوح و بخش‌های مختلف کشور ما مشابه یکی از دو فرد بالا عمل می‌کنند. برخی کار فشرده شبانه‌روزی با دوندگی زیاد و در عین حال راندمان پایین و بدون استفاده از دانش روز و برخی کار پربازده و پره‌ور با استفاده از دانش روز
سؤال آنکه مدیران دائماً باید از خود بپرسند: "به چه میزان از ابزارهای علمی روز برای انجام دقیق، سهل و سریع‌تر کارها استفاده می‌کنیم؟"

اتوماسیون اداری، سیستم‌های مدیریتی مبتنی بر فناوری اطلاعات، سیستم‌های مدیریت ارتباط با مشتری (CRM)، سیستم‌های برنامه‌ریزی منابع سازمانی (ERP)، استفاده از ایمیل بجای فکس و نامه و همینطور صدها سیستم متداول دیگر.
و اما راه‌آهن نیز مستثنی نیست. علاوه بر سیستم‌های متعارف و عمومی مدیریتی، برخی



سیستم‌ها در راه آهن، امکان ایجاد تحولات اساسی را فراهم می‌آورند که از جمله آن موارد زیر را می‌توان عنوان نمود:

- استفاده از دوربین‌های نظارت تصویری جهت کنترل محوطه ایستگاه‌ها به منظور جلوگیری از سرقت ادوات ناوگان ریلی و محمولات آن‌ها
- استفاده از دوربین‌های نظارت تصویری در طول خطوط مناطق پر ریسک جهت جلوگیری از سرقت یابند و دیگر ادوات خطوط و جلوگیری از ایجاد خرابکاری
- استفاده از سیستم‌های کنترل اتوماتیک قطار (ATC) جهت جلوگیری از خطای انسانی و در نتیجه کاهش چشمگیر ایجاد سوانح در شبکه
- استفاده از سیستم‌های ردیابی آنلاین ناوگان جهت برنامه‌ریزی دقیق و آسان تر و در نتیجه بالا بردن قابلیت اطمینان در شبکه ریلی
- استفاده از سیستم‌های پردازش تصویر به منظور استفاده در جهت تشخیص سلامت پروفیل چرخ و شکستگی فنر
- استفاده از سیستم‌های تشخیص داغی و بریدگی چرخ
- استفاده از سیستم‌های تشخیص وضعیت لکوموتیو و گرماسنج باتاقان چرخ
- شناسایی حدود ۵۰ سیستم هوشمند در راه آهن‌های دنیا

و...

یقیناً استفاده از سیستم‌های پیشرفته مبتنی بر فناوری اطلاعات و سیستم‌های هوشمند در حمل و نقل ریلی در ابتدا مستلزم هزینه می‌باشد اما استفاده از این سیستم‌ها در بلندمدت، منافع مالی مستقیم و غیر مستقیم بالایی را به همراه خواهد داشت، لذا تغییر نگرش در این حوزه، بهبود وضعیت فعلی حمل و نقل ریلی را در پی خواهد داشت.

بروکراسی کند و متمرکز، فقدان تفکر تجاری در ارتباط با بخش خصوصی، نبود نگاه تحول‌گرایانه، نبود ظرفیت کافی، مشکلات مربوط به سرمایه‌گذاری و ضعف در جذب سرمایه‌گذار خصوصی و پایین بودن سطح بازدهی سرمایه در راه‌آهن و حتی از دست‌دادن سرمایه‌گذار و عدم حمایت راه‌آهن از بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در تجهیزات تخلیه و بارگیری، عدم کنترل بر ناوگان شرکت‌های بخش خصوصی، کوتاهی در انجام تعهد تامین قطعات یدکی مصرفی، عدم حمایت کافی دولت از بخش مسافری ریلی در مقایسه با حمایت از جاده و ضعف در حمایت از بخش خصوصی برای دریافت تسهیلات بانکی با سود مناسب، سهم اندک قطارهای باری برنامه‌ای از کل قطارهای باری، هزینه بالای تعمیرات ناوگان و مشکلات واردات قطعات ناوگان به خصوص لکوموتیو و واگن‌های مسافری، ضعف راه‌آهن در راه‌اندازی مراکز لجستیک، عدم قرارداد حق دسترسی با شرکت‌های بخش خصوصی و مناسب نبودن زمان حمل و نرخ تعرفه‌ها و سایر مطلوبیت‌های حمل‌ونقلی در مقایسه با سیستم جاده‌ای از جمله مشکلات دولت و راه‌آهن است که باید حل شود.

بخش خصوصی نیز مشکلاتی دارند اعم از عدم تمایل صاحبان سهام شرکت‌های سودآور ریلی برای ورود به بازارهای مالی همچون بورس، کندی انجام عملیات تخلیه و بارگیری و تحویل دیر هنگام در مبادی و مقاصد بار، یکسره بار بودن به علت بازاریابی نامناسب شرکت‌ها و همچنین فراوانی تعداد شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با سایز کوچک که منجر به رقابت بیش از حد می‌گردد. شاید بتوان ده‌ها علت و راهکار برای بروز و حل مشکلات موجود برشمرد، اما امروز می‌خواهیم شاخص‌ترین راهکارها را در این نشست بیان کنیم. آیا اگر ده برابر بودجه امروز را به راه‌آهن اختصاص دهند مشکلات



دومین نشست تخصصی با موضوع بررسی علل و راهکارهای مشکلات حمل و نقل ریلی:

تضاد منافع در نظام فکری مدیریت راه‌آهن

پیچ و مهره‌های نظام تصمیم‌گیری در سر جای خود قرار ندارد

مهرداد تقی‌زاده: دولت و بخش خصوصی هر دو در ایجاد مشکلات و توسعه نیافتگی حمل و نقل ریلی نقش موثری داشته‌اند و دولت باید نسبت به رفع آن‌ها اراده لازم به خرج دهد. از جمله این مشکلات عبارتند از: کم‌توجهی به نگهداری زیرساخت‌ها، افزایش بار مالی ناشی از بدهی‌های راه‌آهن به دولت روی بخش خصوصی، پایین بودن کیفیت خدمات، تصدی‌گری راه‌آهن از جمله مالکیت لکوموتیو و اجاره آن، خدمات ضعیف ایستگاهی لکوموتیو، ضعف بودن بخش آموزش، حکمفرمایی نامناسب در زمینه‌های نظیر بلاتکلیف بودن وضعیت رگولاتوری، روش نامناسب تدوین و یا نبود استانداردها در برخی حوزه‌ها،

دومین نشست تخصصی با موضوع بررسی علل و راهکارهای مشکلات حمل و نقل ریلی، در انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته با ریاست مهرداد تقی‌زاده، دبیر انجمن برگزار شد. در این نشست آقایان مهدی اشرفی، مدیر عامل شرکت گلرنگ ترابری، محمد رجبی، رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و مدیر عامل شرکت رجاء، حمید صدیق پور، کارشناس انجمن، سبحان نظری، مدیر عامل شرکت ترکیب حمل و نقل، فرهاد بندرچیان، مدیر عامل شرکت رایمند راشا، علی محمد قره‌گوزلو، عضو هیئت مدیره شرکت ریل کاران ورسک، منصور محمودی، کارشناس انجمن حضور داشتند.

مهم‌ترین مباحث این جلسه، پیرامون نا کارآمدی برنامه‌ریزی‌ها و جدی نگرفتن توسعه شبکه حمل و نقل ریلی در کنار ضعف مدیریت این بخش بود. همچنین ناکامی در دریافت مطالبات از راه‌آهن، جذب نیروی‌های متخصص و نداشتن انگیزه برای سرمایه‌گذاران، از دیگر مباحث این نشست را در بر می‌گرفت. در انتهای نشست دکتر مهدی اشرفی گزارشی از طریق پاورپوینت تحت عنوان "کلید حل مشکلات صنعت ریلی در مکزیک" را ارائه داد و پیشنهاد کرد گزارشی از ابزارهای استاندارد برای بهبود ساختار ریلی با توجه به سابقه ۲۰۰ ساله صنعت ریلی در جهان تهیه شود. مباحث این نشست به شرح زیر است:

راه آهن حل خواهد شد؟

جلسه‌ای را فدراسیون حمل و نقل و لجستیک با خانه معدن داشت. در این جلسه خانه معدن بسیار تاکید بر حمل و نقل ریلی داشت، با توجه به رشد بار معدنی و فولادی وضعیت ریلی امروز جوابگوی حمل بار نیست و حمل مواد به سوی جاده سوق پیدا کرده که برای این موضوع نیز باید چاره‌ای اندیشید.

تضاد ساختار راه آهن با توسعه

فرهاد بندرچیان : راه آهن علاقه‌ای به توسعه و رفع مشکلات ریلی ندارد، ساختار راه آهن با توسعه تضاد دارد. در رابطه با مشکلات تخلیه و بارگیری حتی راه آهن تمایل به فکر کردن برای رسیدن به یک راهکار برون رفت از این مشکل را ندارد. به عنوان مثال سال‌هاست مسئله افزایش سهم ریلی در بنادر و چگونگی رفع مشکلات مربوطه مطرح و موشکافی و راهکارهای گذر از آن نیز داده شد، اما تا به امروز هیچ اقدامی در راستای اجرایی کردن آن نشده است. فقط در رسانه‌ها شعار داده می‌شود. وقتی راه آهن خود در راه توسعه اقتصاد گامی برنمی‌دارد چگونه توقع داریم که شرکت‌های خصوصی در این بخش سرمایه‌گذاری کنند؟

در بحث خصوصی‌سازی باید بگویم که این امر حدود ۱۵ سال است که انجام شده اما مانند بچه‌ای که به درستی تربیت نشده باشد، به خوبی رشد و توسعه پیدا نکرده است به همین دلیل این بخش برای حل مشکلات خود به راه آهن متوسل می‌شود و راه آهن هم مشکلات این بخش را حل نمی‌کند. راه آهن باید مدل کسب و کاری را در زمینه صنعت ریلی ایجاد می‌کرد تا شرکت‌ها در آن مدل قوی شوند. در نتیجه اکنون شرکت‌ها نه نقش فوروردی دارند نه کریر نه بهره‌بردار. به عنوان خصوصی‌سازی مالک واگن بودن معنایی ندارد. باید به سمت کریر شدن می‌رفتند. هدف

خصوصی‌سازی ورود تفکر، مدیریت و سرمایه بخش خصوصی بود. تقریباً هیچ کدام وارد این بخش نشده است. برای رفع مشکلات توسعه نیافتگی این بخش باید خصوصی‌سازی به سمت مدل کسب و کاری برود که دوباره جان بگیرد. راه آهنی که بخش خصوصی را ایجاد کرده متأسفانه آن را رها کرده است. امروز وظیفه مدیران دولتی فراهم کردن حقوق پرسنل راه آهن است نه تلاش برای افزایش بار و مسافر ریلی.

عدم وجود شورای عالی فنی مشکلات بزرگی به همراه دارد

علی محمد قره گوزلو: کار شرکت ما حمل روغن خوراکی است، از روزی که بندر امیرآباد تاسیس شده است صاحبان کارخانه‌ها روغن خریداری کرده‌اند و به آن بندر آورده‌اند و توسط واگن‌های ما به کارخانه انتقال پیدا کرده است، حدود یک ماه گذشته گروه صنعتی بهشهر که حدود ۴۵ درصد روغن نباتی ایران را دارد از شرکت ما خواست تا ۴۰ واگن را به آن منطقه بفرستیم. هنگامی که واگن برای بارگیری آماده شد بازگانی آن قسمت تاکید داشت که باید بارنامه "اس ام جی اس" صادر شود. به ایشان متذکر شدم که بارنامه "اس ام جی اس" مربوط به باری است که از مرز خارج می‌شود اما اصلاً اعتنایی به گفته‌های ما نکردند. واگن‌ها را خالی برگرداندیم و بار مربوطه با جاده حمل شد. متأسفانه هیئت مدیره راه آهن نمی‌داند باری که ترخیص می‌شود نیازی نیست که بارنامه بین‌المللی داشته باشد. گمان نمی‌کنم بتوان باری را از بندر امیرآباد با ریل بدون بارنامه "اس ام جی اس" جابجا کرد. بندر راه‌اندازی شده اما با توجه به تبلیغاتی که شده است متأسفانه درهای آن روی حمل ریلی بسته است. باید فکری کرد.

در گذشته در راه آهن، شورای عالی فنی، زیر نظر هیئت مدیره بود. هنگامی که مصوبه‌ای را می‌خواستند انجام دهند در ابتدا با شورای عالی

فنی در میان می‌گذاشتند و در آن شورا افراد خبره در تمام رشته‌های ریلی بودند و آن‌ها را تایید می‌کردند. امروز این شورای عالی فنی وجود ندارد.

راه آهن متشکل از تضادهای فکری و تضاد در منافع است

منصور محمودی: راه آهن با تضادهای فکری دست و پاگیر تبدیل به یک موجود خیالی شده است. اگر به مسئولین راه آهن گفته شود که تمایل به توسعه ندارید این گفته را رد می‌کنند. عده‌ای در راه آهن به سپردن امور به بخش خصوصی اعتقاد دارند و عده‌ای اصلاً به ورود بخش خصوصی تمایلی ندارند. به همین دلیل تصمیم‌گیری برای نفر اول راه آهن بسیار سخت می‌شود. تضادها موجب سختی در تصمیم‌گیری‌ها می‌شود. راه آهن متشکل از تضادهای فکری و تضاد در منافع است. به منافع ملی توجهی نمی‌شود. یکی از مشکلات راه آهن، بحرانی بودن دائمی اوضاع راه آهن است. همیشه وضعیت راه آهن را کارهای جاری بحرانی کرده‌است. به همین دلیل عدم برنامه‌ریزی به دلیل این بحران‌های همیشگی می‌باشد. باید رده‌های بالا در راه آهن پوسته سخت این بحران را شکافته و از آن بیرون بیایند و با برنامه‌ریزی‌های صحیح از این بحران خارج شوند. مداخله‌گری در سطوح پایین تر از مشکلات دیگری است که باید برطرف شود. مدیران ارشد در کارهای فنی و ریز بسیار دخالت می‌کنند. در صورتی که باید استراتژیکی و تاکتیکی دخالت کنند. اولویت‌بندی بر مبنای بهترین‌های منافع ملی است، اکنون بر مبنای بهترین‌های منافع ملی تصمیم‌گیری نمی‌شود، به عنوان مثال در خصوص خطوط جدید و طرح‌هایی که انجام شده بارها گفته شده که بهترین طرح‌ها را همیشه ارائه داده‌ایم اما مورد قبول نبوده زیرا معتقد بوده‌اند که طرح‌هایی باید ارائه شود که حتما در زمان خودشان به ثمر برسد و

وزیر و وزارتخانه همیشه در اولویت بوده‌اند نه طرحی که بهترین باشد. همیشه طرح‌ها را در دشت‌ها که کار آسان‌تر بود اجرایی می‌کردند تا بگویند سالی ۳۰۰ یا ۴۰۰ کیلومتر خط آهن کشیده‌ایم. نظام‌مند و روش‌مند نبودن نظام تصمیم‌گیری از مشکلات دیگر است. واحدهایی که باید تصمیم‌سازی‌های صحیح انجام دهند وجود ندارند.

از مشکلات دیگر این است که افکار مدیران جذب منابع عمومی یعنی دولت است. همیشه قصد دارند پول و هزینه‌ها را از دولت دریافت کنند. هیچ فکر و برنامه‌ای ندارند برای اینکه سرمایه را از خارج از دولت بپذیرند. راه آهن اصلاً معنی "بی او تی" را نمی‌داند. بخش دولتی و راه آهن سیستم سرمایه‌پذیری را نیاموخته است. اغلب مدیران راه آهن قدرت طلب و تمرکزگرا هستند. به عنوان مثال مالکیت لکوموتیو را از قدرت‌های خود می‌دانند و حاضر به واگذاری آن به بخش خصوصی نیستند. نوع تفکر بر مبنای کسب قدرت مالکیت است.

معاونت حمل و نقل هسته فکر حمل و نقل در کشور است

محمد رجبی: ما تابع برنامه‌پذیری نیستیم و ضعف اجرای برنامه را داریم، نفس ایجاد زیرساخت‌های ریلی هدف نیست و هدف ما جابجایی و حمل و نقل است. متولی زیرساخت‌ها، معاونت حمل و نقل وزارت راه است که بنادر، جاده‌ها و بخش هوایی و دریا را در دست دارد. ناهماهنگی‌هایی در ظرفیت سنجی‌ها یا تکالیف به بخش‌ها وجود دارد. مثلاً رسوب کالای اساسی در بنادر تا یک ظرفیت مشخصی است و بنادر ما نباید دیپوی کالای‌های اساسی شود. به عنوان مثال تکلیف می‌شود که راه آهن با حدود ۱۰۰ واگن برای حمل غله روزانه آماده باشد اما به نظر می‌رسد که این امر اجرایی نخواهد شد. زیرا برنامه‌ها آرمان‌گرایانه است و ظرفیت واقعی



در نظر گرفته نشده است. مسئولی باید از راه آهن مطالبه کند و راه آهن جوابگو باشد. ما برای جایابی به راه آهن نیاز داریم نه چیز دیگری؟ خط راه آهنی داریم که افتتاح شده اما سه سال بعد از فعالیت آن به دلیل پایین بودن بهره وری جلوگیری شده است. هدف احداث خط کاملاً اشتباه است. با هدف جایابی بار و مسافر و ظرفیت‌های برنامه‌ریزی شده باید خطوط احداث شود. این تضادی است که مشکلات بسیاری با خود داشته است. چرا در بخش مسافر همدان به ملایر متصل نشده اما اراک به ملایر وصل شده است؟ ما که برنامه‌ریز نیستیم اما از دور که نگاه می‌کنیم متعجب هستیم که چرا فکری پشت این برنامه‌ریزی‌ها نیست. معاونت حمل و نقل باید مکلف دریافت پاسخ‌های این چنینی باشد. حتی متقاضیان انتقال بار به بندر باید از یک سازمان مشخص مجوز دریافت کنند. باید ظرفیت شناسی صورت گیرد. معاونت حمل و نقل هسته فکر حمل و نقل در کشور است. کمیته‌هایی باید باشد تا نقشه راه مشخصی را برای حمل و نقل کشور برنامه‌ریزی کنند. اکثر سازمان‌ها در مقام منت هستند که این میزان بار را نسبت به سال گذشته بیشتر جایجا کردیم در صورتیکه باید چندین برابر بیشتر جایجا می‌کردند اما باز در مقام منت هستند. سازمان مربوطه ضعیف است که نمی‌تواند مطالبات صحیح را انجام دهد. پیچ و مهره‌های نظام تصمیم‌گیری در سر جای خود قرار ندارد. ما باید سیاست‌های توسعه حمل و نقل را اصلاح کنیم که متولی آن معاونت حمل و نقل است. لجستیک پیامد همین موضوع است. به عنوان مثال می‌گویند خصوصی‌سازی انجام شده و پس باید آن را رها کرد، گویا خصوصی‌سازی باری برشانه بوده که برداشته شده و دیگر مسئولیتی در قبال آن ندارند. متأسفانه با خصوصی‌سازی، شرکتی را که اجازه مانور در تصمیمات دولتی را ندارد رها کرده‌اند. به نوعی قبل از

خصوصی‌سازی وضعیت بهتر بود. زیرا در آن زمان زنجیره نظام تصمیم‌گیری به هم متصل بود اما امروز پس از خصوصی‌سازی این زنجیره به هم وصل نیست. احداث خط بیشتر نیازمندی امروز ما نیست بلکه باید بدانیم برنامه توسعه حمل و نقل چیست؟ ما در بحث تخلیه و بارگیری همیشه گزارش داریم که واگن‌ها همیشه در زمان‌های طولانی در صف‌های بارگیری هستند. این مشکلات باید حل شود. راه حل مشکلات آینده ایران توسعه یافته، این است که اصلی‌ترین فعالیت‌ها را به بخش خصوصی بسپارند.

عدم انسجام در مدیریت؛ مشکل از دولت است

حمید صدیق‌پور: مشکلات موجود مانند حلقه‌های یک زنجیر به هم متصل است. هنگامی که احداث برخی از خطوط غیرقابل توجیه است، مطمئناً بازدهی وجود نخواهد داشت و هنگامی که بازدهی نباشد «که در سایه سرعت بازرگانی می‌تواند این بازدهی را داشته باشد» در نتیجه ظرفیتی برای حمل بار وجود ندارد و فعالیت غیراقتصادی می‌شود و سرمایه‌گذار هم جذب نمی‌شود. مانند زنجیر تمامی این موارد به هم متصل است. حدود ۵۰۰ میلیون تن بار در کشور حمل می‌شود که ۳۰ درصد از این بار یعنی حدود ۱۵۰ میلیون تن باید سهم راه آهن باشد که با این میزان ما بسیار فاصله داریم و برای رسیدن به این اعداد و ارقام نیاز به امکانات، ظرفیت‌ها و بازارهای بسیاری داریم. وقتی امکانات نیست و دولت نمی‌تواند سرمایه‌گذاری کند بخش خصوصی باید وارد شود و بخش خصوصی هنگامی وارد می‌شود که سرمایه‌گذاری برایش صرفه اقتصادی داشته باشد. زمانی سرمایه‌گذاری صرفه اقتصادی دارد که سرعت بازرگانی بالا باشد و احداث مسیرها مطالعه شده باشد تا به ظرفیت‌هایی که بار وجود دارد ورود پیدا کنیم، نه این که خطوطی احداث شود که بر طبق سفارش‌ها

بوده و هیچ فکر و برنامه‌ریزی در پی آن نبوده است. از مشکلات حمل باری که در مقایسه با جاده داریم این است که حمل کالا برای صاحب کالا با جاده مقرون به صرفه‌تر است تا با ریل، قیمت نهایی برای صاحب کالا در حمل و نقل بسیار حائز اهمیت است. هزینه‌های سربار راه آهن برای نگهداری خطوط غیر اقتصادی و بدون توجیه روی حق دسترسی افزوده شده که شرکت‌های ریلی باید پرداخت کنند. وقتی این زنجیره به انتها می‌رسد در نهایت به از دست دادن بار منجر می‌شود، زیرا قیمت تمام شده در حمل ریلی بالاتر از حمل با جاده و سرعت در حمل ریلی خیلی پایین‌تر از جاده است. باید چاره اندیشی برای این مشکلات کرد تا بتوانیم سهم ۱۲ درصد را به ۳۰ درصد برسانیم. رسیدن به این سهم پیش فرض‌هایی را می‌خواهد. متولی کاهش آلودگی محیط زیست، مصرف کم انرژی و ایمنی، دولت است. چندین سال است که ۳۰ درصد سهم بار و ۱۸ درصد سهم مسافر مطرح می‌شود، چه کسی متولی آن است؟ باید حمایت لازم از صنعت ریلی صورت گیرد تا این صنعت رشد کند و در تمام دنیا نیز به همین صورت است که صنعت ریلی در دنیا پیشرفت داشته است. انسجام اگر در مدیریت نیست باز مشکل از دولت است زیرا مدیر را دولت انتخاب کرده است و امکانات برایش فراهم نکرده. اگر دولت ماموریت‌هایی را که ترسیم و ابلاغ کرده با فراهم کردن شرایط مناسب برای انجام را بازخواست کند بسیاری از مشکلات حل خواهد شد.

بخش دولتی راه آهن مظلوم، بی‌توجه و بی‌دقت است

سبحان نظری: بخش دولتی راه آهن، مظلوم، بی‌توجه و بی‌دقت است. مظلوم است، به دلیل این که در دولت و در حاکمیت جایگاه درستی برای حمل و نقل ریلی تعریف نشده است. در شعار گفته می‌شود که باید حمل و نقل ریلی توسعه یابد و باید

سهم حمل و نقل ریلی از ۱۰ درصد به ۳۰ درصد برسد، اما در عمل، سیاست‌گذاری‌ها و بودجه‌بندی‌ها منتج به چنین رویکردی نمی‌شود. وظیفه ما این است که این مشکلات را رسانه‌ای کنیم تا شاید کمکی به مدیر راه آهن شود. مدیرعامل راه آهن منصوب دولت است و شاید مدیرعامل راه آهن به دلیل جایگاه حساسی که دارد توانایی نقد رفتار دولت را در مورد حمل و نقل ریلی نداشته باشد. بخش خصوصی و بخش خصولتی با این رویکرد در حال زیان‌دهی است و می‌توانیم با رسانه‌ای کردن مشکلات کمکی به مدیران راه آهن کنیم. به لحاظ عملیاتی اگر بخواهیم مثال بزنیم همان قصه همیشگی قیاس میان حمل و نقل جاده‌ای و ریلی است. از منظر صاحبان بار تا سال گذشته به لحاظ هزینه تمام شده، حمل و نقل جاده‌ای و ریلی با ۵ یا ۱۰ درصد اختلاف با هم رقابت می‌کردند. اما اکنون حمل و نقل جاده‌ای نسبت به حمل و نقل ریلی ۳۰ درصد گران‌تر است. البته اگر پروژه حمل، ترکیبی باشد کمی هزینه‌ها پایین‌تر است. این سیگنال لازم است به صاحب بار انتقال داده شود. حتی باید فاصله هزینه تمام شده در حمل بار توسط ریل نسبت به جاده بیشتر شود. برای بیشتر شدن این فاصله باید منتظر افزایش قیمت گازوئیل باشیم تا حمل و نقل جاده‌ای به قیمت تمام شده واقعی خود برسد و از سوی دیگر باید زمینه‌ساز یک سری تصمیمات باشیم. حق دسترسی در جاده ۴ درصد و در ریل ۶۰ تا ۷۰ درصد است و یک سیگنال غلط است. یعنی مسئله انتخاب وسیله حمل در ذهن صاحب بار، غلط حل می‌شود. یعنی در ذهن و در محاسبات صاحب‌بار مطلوبیت لازم برای حمل ریلی وجود ندارد. این مسئله همان فریادی است که ما باید در وزارت راه و شهرسازی بزنیم، زیرا تنظیم این متغیر در دستان وزارت راه است. سهم سازمان راهداری از کرایه حمل جاده‌ای بهتر است ۸ تا ۹ درصد شود



و ما به تفاوت تنظیم شده حتما به شکل کاهش هزینه دسترسی وارد شبکه ریلی شود. از این دریچه من وارد مسئله سودآوری کسب و کارهای ریلی می‌شوم. سرمایه‌گذار خصوصی در حمل و نقل ریلی فعلا فقط در خرید ناوگان می‌تواند حضور پیدا کند. ناوگان داری در حمل و نقل ریلی امروز سودده نیست. یا بسیار کم سود است یا زیان‌ده است.

برآورد من از فروش شرکت‌های حمل و نقل ریلی باری حدود ۴ هزار میلیارد تومان در سال ۹۷ است. اگر به تقریب محاسبه کنیم سود حاصله برای این شرکت‌ها حدود ۱۵۰ تا ۲۰۰ میلیارد تومان است. اگر بازده سود به فروش را محاسبه کنیم یا بازده سود به ارزش دارایی‌ها را محاسبه کنیم بازده سود چنین کسب و کاری در قیاس با گزینه‌های قبلی بسیار پایین است. دلیل عدم توسعه حمل و نقل ریلی این است. حمل و نقل ریلی با بهره‌وری پایین در حد سقف ظرفیتش در حال کار است. به ندرت واگن خالی دیده می‌شود واگن‌ها کم کار شده‌اند اما بیکار نیستند. ما حتی با کمبود واگن هم مواجه هستیم. اگر به واگن‌ها افزوده نمی‌شود دلیل بر کم سود بودن واگن‌هاست. متأسفانه زیرساخت‌ها بدون برنامه‌ریزی و به اشتباه توسعه یافته است و ربطی به دولت خاصی ندارد. تا زمانی

که مطالعه اولویت‌بندی پروژه‌ها و طراحی شبکه انجام نشده باشد همیشه تصمیم‌گیری‌ها غلط انجام خواهد شد. مانند راه‌آهن شیراز و همدان که احداث خطوط کاملا اشتباه بوده است. خواسته مطالعه‌دار کردن نظام طراحی شبکه و اولویت بندی پروژه‌ها خواسته خیلی بزرگی است. بزرگراه‌ها و شبکه‌ریلی کشور آلمان به گونه‌ای طراحی شده که اگر روزی این کشور ویران شود بزرگراه‌ها و شبکه ریلی این کشور کمک بزرگی به آن خواهد بود. در زیرساخت ریلی مشکل استراتژیک داریم که سطح این مشکل از تمام

مشکلات دیگر بالاتر است. بعد دیگر بهره‌برداری و بهره‌وری است که در این بعد هم دولت و هم شرکت‌های خصوصی کوتاهی‌هایی دارد. بی‌علت تعداد شرکت‌ها افزایش یافته است. تعداد شرکت‌ها موجب کاهش بهره‌وری شده است. بر مبنای نوع واگن لازم است ادغام رسمی صورت گیرد یا طرح «واگن پول» جدی گرفته شود. از دلایل کاهش بهره‌وری، هم شرکت‌های خصوصی هستند و هم بخش بازرگانی راه‌آهن که کند عمل می‌کند. اگر مشکلاتی که گفته شد رفع شود موجبات افزایش سودآوری فراهم می‌شود و علامت‌هایی به سرمایه‌گذاران برای ورود به این بخش داده می‌شود در نتیجه سهم حمل و نقل ریلی افزایش می‌یابد.

اقدامات مهم راه‌آهن در راستای توسعه

مهرداد تقی زاده: در رابطه با مشکلاتی که راه‌آهن دارد بسیار گفته شد، حال می‌خواهیم بدانیم که چه قدم‌ها و اقدامات خوب و مهمی را راه‌آهن در راستای توسعه این بخش در زیرساخت‌ها و همچنین برای شرکت‌های خصوصی و خصولتی انجام داده است؟ خصوصی‌سازی در راه‌آهن در بخش بارو مسافر از اقدامات مثبتی بوده که در راه‌آهن به انجام رسیده است. ۳۵۰ نیروی متخصص بدون هیچ معرف آشنایی وارد راه‌آهن شدند که این نیروها

واقعا نیروهای متخصصی بودند.

راه‌اندازی قطارهای باری برنامه‌های

علی محمد قره‌گوزلو: راه‌اندازی قطارهای باری برنامه‌ای از نظر من طرح خوبی بوده است. زیرا سرعت را بالا می‌برد. در سال ۱۳۱۷ در زمان رضاشاه طراحی ریل در مسیر چابهار، زاهدان، مشهد انجام شد. در همان سال برای واریانت دوم بحران خط فعلی جنوب که از اندیمشک می‌آید، از اصفهان، رحمت‌آباد و حسن‌آباد به اهواز خط در نظر می‌گیرند. یک سوم طراحی خطوط زمان رضاشاه امروز انجام نشده است. وسعت کشور آلمان به اندازه استان خراسان است. آلمان ۶۰ هزار کیلومتر خط اصلی دارد. ۲۸۰ هزار کیلومتر بزرگراه دارد. وسعت کشور ما چندین برابر وسعت کشور آلمان است اگر سالانه ۱۰۰۰ کیلومتر خط آهن کشیده می‌شد باز هم خط کم داشتیم. میانگین خطوطی که از ابتدای انقلاب تا امروز کشیده شده است سالانه ۱۵۷ کیلومتر است. همه دولت‌ها هم این شعار را داده‌اند که از ریل حمایت می‌کنند اما ما توسعه‌ای متناسب با شعارهای داده شده ندیدیم. اخیرا راه‌آهن بخشنامه‌ای را فرستاده مبنی بر این که هر شرکت ریلی باری باید ۵ میلیارد تومان تضمین به راه‌آهن بدهند. این تصمیم کاملا اشتباه است و به‌زور واگن‌های ما را به رهن خود درمی‌آورند. در صورتی که راه‌آهن

باید به ما تضمین می‌داد که خسارات واگن ما را به ما پرداخت کند.

برون‌سپاری موفق‌ترین بخش

منصور محمودی: سه پروژه بزرگ در راه‌آهن به انجام رسید. خصوصی‌سازی، برون‌سپاری و عدم تمرکز از آن جمله پروژه‌ها می‌باشد. برون‌سپاری کمتر از خصوصی‌سازی نبوده‌است، موفق‌ترین بخش در برون‌سپاری بوده است، در برون‌سپاری تمامی کارها را به بخش خصوصی واگذار کردیم. دیگری عدم تمرکز در اجرا بوده است. ما در این بخش طی ۳۰ سال خدمتی که در راه‌آهن داشتیم ضعیف بودیم. از پروژه‌هایی که داشتیم تقویت بخش بازرگانی راه‌آهن بود. یعنی دیدگاه تجاری و تجاری‌سازی در راه‌آهن را تقویت کنیم که در این قسمت هم ضعیف بودیم.

مشوق‌های سرمایه‌گذاری از اقدامات مثبت راه‌آهن

سبحان نظری: از نظر بنده مشوق‌های سرمایه‌گذاری از قدم‌های مثبتی بوده که در راه‌آهن وجود داشته است. افزایش ناوگان باری در سال‌های اخیر از قدم‌های مثبت راه‌آهن بوده است. دو اقدام هم‌زمان انجام شده است. کاهش هزینه حق دسترسی در سال‌های اخیر و تامین مالی نسبتا سهل برای شرکت‌های خصوصی و خصولتی از اقدامات مهم راه‌آهن بوده است.

کلید حل مشکلات صنعت ریلی مکزیک

ریلی امضاء می‌شود و طبق آن راه‌آهن موظف است یک پنجره زمانی مشخص به اپراتور ریلی در مبادی و مقاصد بدهد و اگر به هر دلیلی نتواند به وظیفه خود عمل کند باید جریمه بدهد. از سوی دیگر الزامات بخش خصوصی در مقابل دولت وجود دارد. اما با توجه به تمامی این قراردادهای آنچه که طبق تجربیات خود به آن اشاره کرده‌اند آن است که همچنان تعیین حق دسترسی تا امروز از چالش‌های جدی دولت و بخش خصوصی برخوردار است که همچنان نتوانسته‌اند با تمام سختی‌هایی که وجود دارد به توافقی در این زمینه دست یابند. اما آنچه که بسیار حائز اهمیت است رشد صنعت ریلی در مکزیک است.

صنعت ریلی در دنیا با توجه به تمامی مشکلاتی که دارد راه‌حل‌های آن و تجربیات آن برای رسیدن به توسعه دلخواه وجود دارد. گزارش ۶۰۰ صفحه‌ای از بانک جهانی در خصوص ابزارهای استاندارد برای بهبود ساختار ریلی وجود دارد. کلیه مشکلاتی که همه کشورهای دارای صنعت ریلی با آن مواجه بوده‌اند را به همراه راه‌حل‌هایی که منجر به بهبود یا شکست شده است وجود دارد.

این قراردادهای ذکر شده مختص مکزیک نیست بلکه مشابه این قراردادهای در کشور انگلستان نیز وجود داشته که منجر به برچیده شدن خطوط بدون توجه اقتصادی شده و کل شبکه را تغییر داده‌اند. هر کدام از این قراردادهای بین یک تا سه سال کار پژوهشی نیاز دارد. حتی قراردادهایی در انگلستان تا ۵ سال در آن خصوص مذاکره شده است تا نهایی شود. انجمن می‌تواند یک مدل قرارداد ۳ یا ۵۰ ساله طراحی کند و شرکتی که توانایی اجرای آن را دارد بخشی از بهره‌برداری شبکه را عهده‌دار شود. در آن صورت شرکت‌های متعدد ریلی موجود که رقابت مخرب در میان آن‌ها ایجاد می‌شود از این طریق حل می‌شود.

در پایان این نشست دکتر مهدی اشرفی در خصوص چگونگی توسعه یافتگی حمل و نقل ریلی کشور مکزیک گزارشی ارائه داد و گفت: ایده ارائه این گزارش پس از نشست اول که اشکالات حمل و نقل ریلی جمع‌بندی شد شکل گرفت. به مشکلات، اینگونه نگاه کردم که یک صنعت ۲۰۰ ساله در دنیا احتمالاً دارای مشکلات استاندارد است و همچنین راه‌حل‌های استاندارد نیز دارد. با تحقیقاتی که انجام دادم به این نتیجه رسیدم که همه شرکت‌ها دارای مدل مشخصی هستند. من سعی کردم مدلی معرفی کنم که کمتر کسی آن را شنیده باشد. صنعت ریلی مکزیک دارای ۱۹ هزار کیلومتر خطوط ریلی است. ۱۲۰ میلیون نفر جمعیت دارد. قصد داریم وضعیت ریلی مکزیک را مورد بررسی قرار دهیم.

مکزیک در دهه ۸۰ میلادی به شدت با مشکلات بسیاری روبرو بود. هزینه‌های صنعت ریلی در آن دهه برای دولت بسیار بالا بود، بهره‌وری بسیار پایین بود. خرابی‌های مکرر بسیاری داشت. در سال ۱۹۹۹ دولت مکزیک تصمیم می‌گیرد این صنعت را خصوصی‌سازی کند و بهره‌برداری را جدا کند. دقیقاً کاری که ما انجام داده‌ایم. دولت بدون آن که به رگولاتوری فکر کند قراردادهای ۳۰ تا ۵۰ ساله تنظیم می‌کند و بهره‌برداری و توسعه خطوط را با این قراردادهای به بخش خصوصی واگذار می‌کند. جغرافیا را به سه ناحیه تقسیم می‌کند و مسئولیت هر کدام از نواحی را به یک گروه واگذار می‌کند. نکته قابل توجه در این واگذاری‌ها این است که با این که انحصار ایجاد کرده اما اجازه نداده انحصار بر روی قدرت شبکه ملی تاثیر بگذارد. به این صورت که شهرهای صنعتی اصلی را به صورت مشترک بین هر سه گروه به اشتراک گذاشته است. یعنی هر سه قسمت به مکزیکو سیتی به عنوان پایتخت و بنادر مهم که به ریل متصل هستند دسترسی

دارند. این شرکت‌ها کار خود را از سال ۱۹۹۷ آغاز کرده‌اند و دوره قرارداد آن‌ها ۵۰ ساله بوده‌است. یعنی سال ۲۰۲۶ دوره ۳۰ ساله اول به اتمام می‌رسد و قابل تمدید است. اتفاقی که رخ می‌دهد این است که به هیچ عنوان اجازه خرید یک ناحیه جغرافیایی را به یک گروه دیگر نمی‌دهد، یعنی حق انحصار نواحی را واگذار نمی‌کند اما اجازه دارند و می‌توانند حق دسترسی را واگذار کنند. اصولی که در قراردادهای بلندمدت خود قرارداده: ۱- امکان مسیره‌های موازی در بین اپراتورها، ۲- ایجاد جایگزین‌های مختلف برای دسترسی بنادر و مرزها به بازارهای اصلی، ۳- تعیین حق دسترسی برای هر بخش از شبکه به طور دقیق پس از انجام قراردادهای واگذاری، نتایج تغییر ساختار راه‌آهن مکزیک به این صورت درآمد:

- تعرفه‌های حمل بار در کشور کاهش یافت و بارانه دولتی در بخش حمل بار حذف شد و درآمد ۳ میلیارد دلاری از محل واگذاری حق بهره‌برداری نصیب دولت شد.
- بهره‌وری در صنعت ریلی مکزیک افزایش یافت.

تا سال ۲۰۲۷ مقرر است دوره اول قراردادهای تمام شود اکنون در حال بررسی هستند که تجربه بلند مدتی را که در مورد خصوصی‌سازی داشته‌اند و اکنون شرکت‌ها قوی شده‌اند و صنعت رقابتی شده است نهاد رگولاتوری را ایجاد کنند تا برای دوره‌های بعدی در مورد تقسیم‌بندی منافع تصمیم‌گیری کنند. در سال ۲۰۱۶ نیز اولین نهاد رگولاتوری مستقل "ARTF" پس از بهره‌ور شدن و رقابتی شدن صنعت ریلی ایجاد شد. اکنون یک بازار آزاد و رقابتی در مکزیک ایجاد شده است. یعنی علاوه بر این که سیرو حرکت در بخش دولتی هست اما حق دسترسی را بخش خصوصی ایجاد می‌کند. تنظیم ارتباط میان حق دسترسی و سیاست‌گذاری سیرو حرکت تحت عنوان قرارداد ۳۰ ساله بین امتیازدار و خود صنعت

ATC کردن محور از اقدامات موثر راه‌آهن

حمید صدیق‌پور: تضمین راه‌آهن در سرمایه‌گذاری‌ها و دریافت تسهیلات شرکت‌ها بسیار اهمیت داشته است. دوخطه کردن تهران-مشهد و برخی از محورهایی که مسیره‌ها را طولانی می‌کرد. ATC کردن محور از اقدامات موثر راه‌آهن بود که اثرگذار بود.

قطارهای حومه‌ای از اقدامات مهم بوده‌است

مهرداد تقی‌زاده: پروژه‌های خوبی انجام داده‌ایم مانند دوخطه کردن تهران-مشهد-تهران-قم، سرخس-مشهد که مدعی آن راه‌آهن بود که باید ساخته شود. قطارهای حومه‌ای با اینکه زبان‌ده است اما از جمله اقدامات موثر بوده و برخی از قطارهای حومه‌ای با ظرفیت بالا حرکت می‌کنند. مسیر باقی-مشهد مسیر توجیه‌داری بوده است. تحول در قطارهای مسافری نیز از اقدامات موثر بوده است.

زاویه دید مهم است

محمد رحیمی: باید دید که از چه زاویه‌ای به تحولات راه‌آهن و کارهای مثبت آن نگاه کرد. به عنوان بهره‌بردار بی‌ظرفیت یا از نگاه فرابخشی و ملی نگاه می‌کنیم. تیم ضعیف و تیم متوسط را اگر هسته فکر قوی هدایت کند مطمئناً توسعه خواهیم داشت. منابع بسیاری در کشور وجود دارد که به دلیل اینکه پروژه‌ها اولویت‌بندی نمی‌شود این منابع به هدر می‌رود. از مشکلاتی که در کشور وجود دارد مدیریت پروژه است. توسعه ترانزیت از جمله موارد مثبت راه‌آهن است.

ورود افراد متخصص به راه‌آهن

فرهاد بندرچیان: افراد متخصص و قابلیت داری وارد راه‌آهن شدند اما به دلیل این که در ساختار راه‌آهن حل شده‌اند متأسفانه امکان استفاده از قابلیت‌ها و تخصص آن‌ها نیست.



گفت‌وگو با ابراهیم پاشنا، مدیرعامل شرکت لوند نیرو:

برخورد غیرعقلانی سازمان تامین اجتماعی با شرکت‌های حمل و نقل ریلی

یکی از مشکلات متعددی که شرکت‌های حمل و نقل ریلی با آن دست‌وپنجه نرم می‌کنند در ارتباط با سازمان بیمه تامین اجتماعی است. به گفته این شرکت‌ها، دولت نیز خود به این امر واقف است که این سازمان در بسیاری از موارد به حق عمل نمی‌کند و دلیل آن هم تنگنای مالی آن می‌باشد. به همین دلیل هزینه‌های نامربوط و غیرمنطقی را به بهانه‌های مختلف از شرکت‌ها طلب می‌کند، آن‌هم در سالی که رونق تولید نام گرفته است و شرکت‌ها نباید با تناقض عملکرد سازمان‌هایی مانند بیمه تامین اجتماعی مواجه باشند. برای پیگیری این مشکل گفتگویی با ابراهیم پاشنا مدیرعامل شرکت لوند نیرو داشته‌ایم که به شرح آن می‌پردازیم:

سر کار بوده این موضوع را در اولویت قرار داده و حتی قبل از انقلاب نیز بحث زیرساخت‌ها در اولویت بوده است. در سال‌های گذشته علی‌رغم آن‌که دولت با تنگنای بسیاری روبه‌رو بوده، اما بحث توسعه راه‌آهن را فراموش نکرده است. از جمله راه‌اندازی خط‌آهن قزوین - رشت یا پیش‌برد خط‌آهن چابهار - زاهدان که بسیار مهم و استراتژیک است. اگر خط قزوین - رشت در ادامه به قفقاز متصل شود خط استراتژیکی خواهد بود که در اقتصاد کشور بسیار موثر است و اگر مسیر ریلی رشت به آستارا متصل شود که از جمله طرح‌های اولویت‌دار است در توسعه اقتصادی بسیار موثر خواهد بود. با احداث این خط در حقیقت بنادر جنوب ما می‌توانند به بنادر کشورهای هم‌اند روسیه، جمهوری آذربایجان و گرجستان متصل شوند. برخی از کشورها همانند جمهوری آذربایجان، ارمنستان و گرجستان محصور هستند، حتی کشور روسیه که دریا دارد برای

واگن‌ها را واگذار کرده است. در ابتدا واگن‌های مسافری و بعد واگن‌های باری را واگذار کرد، اما لکوموتیو از خصوصی‌سازی عقب مانده است. در این زمینه راه‌آهن رقیب بخش خصوصی محسوب می‌شود، اما تا امروز رقیبی که موجب ضرر و زیان شرکت‌های خصوصی شود، نبوده است. میزان حمل و نقل بار هر ساله در حال افزایش است و نیازمند ناوگان جدید هستیم، البته رقابت میان شرکت‌های خصوصی در بخش لکوموتیو افزایش یافته و شرکت‌های مالک لکوموتیو که رقیب بخش خصوصی هستند در حال افزایش

زیرساخت‌های ریلی در کشور در چه سطحی است و تا چه اندازه توسعه آن در اولویت قرار دارد؟

در زیرساخت‌های ریلی در بخش احداث با توجه به ظرفیت‌هایی که وجود داشته، صرف‌نظر از نگاه سیاسی و گرایش‌های مختلف، هر دولتی که

تولید نام گرفت، اما این نام‌گذاری با عملکرد بیمه متناقض است. بیمه بسیاری از شرکت‌های تولیدکننده و خدماتی خوب را به ورشکستگی رسانده است که این عمل بیمه ضدهدف و نقض غرض است و وجود این مشکل جای تاسف دارد. در رابطه با عقد قرارداد با راه‌آهن مشکلات خاص و قابل توجهی نداریم و آگاه هستیم که راه‌آهن نیز تنگنایی دارد. مهم‌ترین مشکل ما در این بخش درآمد دولتی و تعرفه‌ای در کنار هزینه‌های غیردولتی و آزاد است.

با گذشت بیش از یک دهه از خصوصی‌سازی همچنان مشکلاتی در خصوص واگذاری حوزه‌ها به بخش خصوصی وجود دارد، دلیل عدم واگذاری به بخش خصوصی از سوی دولت چیست؟

راه‌آهن هنوز قانونی که تصویب، تکلیف و ابلاغ شده است را اجرایی نکرده و هنوز بخش لکوموتیو خود را واگذار نکرده و فقط بخش

شواهد و گفته‌ها نشان می‌دهد که سازمان بیمه تامین اجتماعی از جمله سازمان‌هایی است که شرکت‌های حمل و نقل ریلی با آن مشکلات جدی دارند. این مشکلات در چه مواردی خلاصه می‌شود؟

نحوه عملکرد سازمان تامین اجتماعی با شرکت‌ها از جمله شرکت لوندنیرو با مشکلات بسیاری همراه است. خود دولت هم می‌داند که این سازمان در بسیاری از امور عقلانی عمل نمی‌کند و دلیل آن تنگنای مالی است که سازمان بیمه تامین اجتماعی با آن مواجه است و به همین دلیل به بهانه‌های مختلف از شرکت‌ها پول دریافت می‌کند. چهار سال است که این سازمان حدود ۲/۵ میلیارد تومان، به ما بدهکار است و با توجه به شکایت علیه این سازمان و صدور حکم دادگاه اول و تجدیدنظر به نفع ما همچنان از پرداخت حقوق مسلم ما استنکاف می‌کند. امسال به نام رونق



است در توسعه این بخش بسیار موثر است و از جمله کارهایی است که با توجه به فشارهایی که روی دولت بوده علاوه بر این که تعطیل نشده بلکه برخی از آن پروژه‌ها به بهره‌برداری رسیده است.

نقش بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌های راه‌آهن تا چه میزان پررنگ و موثر است؟

در فرآیند تصمیم‌گیری‌ها و تصمیم‌سازی‌ها جلسات مشترکی با راه‌آهن داریم. به‌ویژه معاونت جدید ناوگان جناب ضیایی مهر از زمانی که مشغول به فعالیت شدند، روی این موضوع بسیار جدی هستند. ماهانه جلساتی با مالکان لکوموتیو و مدیرکل کشش و کارشناسان کشش و شخص آقای ضیایی مهر برگزار می‌شود و مسائل و مشکلات شرکت‌ها مورد بررسی و پیگیری قرار می‌گیرد و تا جای ممکن رفع و رجوع می‌شود، اما راه‌آهن هم تنگنای خود را دارد. انجمن صنفی نیز کمیته مالکان لکوموتیو را دارد و نماینده ما در انجمن، نشست‌هایی را با مسئولان راه‌آهن در جهت تامین خواسته لکوموتیو داران و شرکت‌های خصوصی مطرح می‌کند. به‌عنوان مثال در بحث نرخ تعرفه حمل جلسات

حمل بارش نیازمند بنادر جنوبی ماست، زیرا خطوط اصلی تجارت در این مسیر است. خط انتقال بارهای بزرگ و حجیم، توسط کشتی‌ها یا حتی کشورهای به لحاظ اقتصادی فعال، همانند چین و کره و ژاپن، خطوط دریانوردی‌شان در آب‌های گرم است و اتصال راه‌آهن ایران از جنوب به شمال از کارهای ارزشمند برای توسعه اقتصادی کشور و منطقه است. ما از سوی شرق دریای خزر و از طریق ریل به کشورهای شمالی متصل هستیم اما متأسفانه تحریم‌ها تأثیرات خود را در این خط داشته است. کشور ما از سوی شمال به روسیه، ترکمنستان، قرقیزستان، قزاقستان و ازبکستان متصل است. خطی که به سرخس متصل بود و زمانی کوهی از بوزی‌ها در آن جا دپو شده بود، اکنون به دلیل کاهش حمل بار در آن مسیرها بسیار کم فعال است، در صورتی که قبل از تحریم‌ها درآمد راه‌آهن به لحاظ ارزی نسبتاً خوب بود. احداث خط‌آهن زابل به زاهدان از کارهای خوبی است که امروز دولت در حال انجام آن بوده و بسیار استراتژیک است. همچنین بحث برقی کردن خطوط‌آهن بسیار مهم است؛ همین‌طور دوخطه کردن در مسیری‌هایی که نیازمند دوخطه شدن

تصمیم‌گیری با راه‌آهن داشتیم که البته اولین و مهم‌ترین مسئله ما با راه‌آهن نرخ تعرفه است. صدها مسئله و مشکل وجود دارد که شرکت‌ها را محدود می‌کند و لزوماً باید در تشریح مساعی با راه‌آهن آن‌ها را حل کنیم. اگر بخواهم مثالی از مشکلاتی که وجود دارد به میان آورم این است که دپوی لکوموتیوهای ما در قم است. گردش زیاد لکوموتیوهای جی‌ام و پول‌آوری آن در ایران مرکزی است. وقتی لکوموتیو ما در دپوی تعمیراتی، تعمیر می‌شود و به سیرو حرکت راه‌آهن واگذار می‌شود به سمت محور جنوب اعزام می‌شود که ضرورتاً برای شرکت ما به‌همراه دارد. البته مدیریت سیر و حرکت نیز تنگنایی دارد و مجبور است لکوموتیو را به آن سمت سیر دهد. از این معضلات بسیار است که شرکت‌ها را دچار مشکل می‌کند و با تشریح مساعی با مدیران راه‌آهن باید آن‌ها را حل کنیم. ناگفته نماند که این مشکلات، طبیعت این کار است.

آیا شرکت‌های مالک لکوموتیو از تسهیلات مورد نیاز در خصوص توسعه ناوگان برخوردار هستند؟

در خصوص لکوموتیو تا امروز کاری انجام نشده است، البته باید گفت در توسعه ناوگان نگاه دولت بیشتر به سمت توسعه واگن‌های مسافری و پس از آن واگن‌های باری است، در مورد تسهیلات دولتی برای خرید لکوموتیو به‌جز بهره‌مندی از تبصره ۱۸ که هنوز اقدام عملی صورت نگرفته، اطلاع دیگری ندارم.

آیا برای خرید قطعات مورد نیاز لکوموتیو از ارز دولتی استفاده می‌کنید یا آزاد؟

در زمانی که تصمیم داشتیم از ارز نیامی استفاده کنیم با مشکلات بسیاری مواجه بودیم، اما امروز مبلغ نرخ ارز نیامی و نرخ ارز آزاد تقریباً برابر شده و لاجرم برای تامین ارز مورد نیاز به سمت خرید ارز آزاد می‌رویم، بروکرسی بسیار پیچیده و زمان‌بر جهت تامین ارز نیامی بر نظام اداری کشور حاکم است. البته

دولت برای این که یقین حاصل کند ارز حتماً برای همان هدف مورد نظر خرج شده اجبار به بروکرسی دارد که تنگنایی را برای شرکت‌ها فراهم می‌کند و تامین ارز نیامی کار سختی برای شرکت‌ها شده است.

در رابطه با ادغام شرکت‌های ریلی کوچک و صرفه جویی حاصل از این ادغام توضیحی بفرمایید؟

اگر شرکت‌ها ادغام شوند مطمئناً به صرفه‌تر خواهد بود. نه تنها شرکت‌های مالک لکوموتیو بلکه اگر شرکت‌های مالک لکوموتیو و واگن باری نیز با هم ادغام شوند، مطمئناً به صرفه‌تر خواهد بود. ما موضوعی را تحت عنوان قطار کامل داریم که قطار کامل متشکل از لکوموتیو و واگن است و به‌صورت برنامه‌ای در مسیر معینی حرکت می‌کند. به‌عنوان مثال قطار کاملی بار را از معدن به ذوب‌آهن منتقل می‌کند که در این طرح پاره‌ای از هزینه‌ها مشترک می‌شود و پاره‌ای از عملکردها و مشکلات حذف می‌شود، دپوها و نیروهای تعمیراتی مشترک می‌شوند و فواید بسیاری برای شرکت‌ها خواهد داشت و این که چرا اقداماتی در جهت ادغام شرکت‌ها شکل نمی‌گیرد کاملاً به سیاست‌های سرمایه‌گذاران و صاحبان سهام وابسته است.

وجود قطارهای باری برنامه‌ای تا چه میزان می‌تواند در توسعه این بخش موثر باشد؟

اگر این قطارها عملیاتی شوند، بسیار موثر است. تشکیل قطارهای باری- برنامه‌ای مشکلاتی دارد اما اگر این کار عملیاتی شود موجب افزایش بهره‌وری می‌شود. از مشکلاتی که در حمل و نقل ریلی ما وجود دارد پایین بودن بهره‌وری است. اگر بتوان از تمام دارایی‌های ریلی بهره‌ورانه استفاده کرد دستاوردها دو برابر خواهد شد. یکی از راه‌هایی که می‌توان در این صنعت بهره‌ورانه حرکت کرد قطارهای باری- برنامه‌ای است. اگر شرکتی لکوموتیو، واگن و راهبر را یکجا داشته باشد، مطمئناً بهره‌وری افزایش خواهد یافت.

نخستین نشست کارگروه‌های انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی:

مسئولیت‌های مالک و راه‌آهن در تحقق هدف‌های نظامنامه فنی اجرائی



نشست بررسی نظامنامه فنی اجرائی با حضور چند تن از اعضای انجمن صنفی شرکت‌های ریلی و خدمات وابسته در دفتر انجمن و با حضور نماینده شرکت راه‌آهن برگزار شد. در این نشست آقایان حاجی‌باقری مدیرکل واگن‌های شرکت راه‌آهن، مجتبی مرعشی مدیرفنی و اجرائی شرکت سمندرل، حسین هراتی عضو هیئت مدیره شرکت ریل تراپر فجر، متقی‌پور از شرکت راه‌آهن حمل‌ونقل، محمد کریمی، مدیرعامل شرکت جوپار، محسن یآوری مدیرعامل شرکت نوین صنعت رجاء، عبدالله فروش مدیرعامل شرکت راه‌آهن حمل‌ونقل، جاوید تقی‌زاده مدیرعامل سابق شرکت بن ریل حضور داشتند.

است. سطح اول کنترل کیفیت "QC" خود پیمانکار است و انتظار است که QC پیمانکار آن قدر قوی باشد که احتیاجی به نظارت‌های بعدی نباشد که در نتیجه با دو خروجی مواجه خواهیم بود. نخست این که واگن‌ها با کمترین اشکال سیر خواهند کرد و دوم این که شاهد تعمیرات ویژه کمتری خواهیم بود. هر چه قدر در تعمیرات اساسی با دقت بالاتری تعمیرات را انجام داده باشیم پیمانکار می‌تواند این اطمینان را به مالک واگن بدهد که کمتر به تعمیرات ویژه نیاز خواهد داشت.

سطح دوم؛ سطح نظارتی است که روی QC پیمانکار اعمال می‌شود و به دلیل این که QC پیمانکار هنوز به بلوغ لازم نرسیده است نظارت دیگری داریم با عنوان QA یا تضمین کیفیت که بر کار پیمانکار نظارت می‌کند.

سطح سوم؛ سطح حاکمیتی است که خود راه‌آهن ضمن این که به‌صورت رندوم چک QC را چک می‌کند بر QA نیز نظارت دارد. مساله‌ای که ممکن است در این بین اتفاق بیفتد این است که ناظر ممکن است تجربه و تبحر لازم را در کار نظارت نداشته باشد به همین منظور پیش‌بینی کرده‌ایم که بحث آموزش را از خود کارشناس کیفیت راه‌آهن در هر دو بخش مسافری و باری شروع کنیم که بدانیم چه انتظاری از ناظر مالک داریم و نظارت حاکمیتی‌مان چگونه خواهد بود.

حاجی‌باقری همچنین علت این که چرا راه‌آهن به این سمت حرکت کرده است را چنین اعلام کرد: همکاران ما در نواحی به‌عنوان بازرس و ناظر در راه‌آهن اشراف کامل را ندارند و بارها اتفاق افتاده که ایرادها و مسائلی پیش آمده که وقتی مورد بررسی قرار گرفته مشاهده شده که قطعه‌ای که توسط پیمانکار استفاده شده قطعه باکیفیتی نبوده است و آن قطعه مورد تایید ما نبوده است. ضمن اینکه چون همکاران ما در نواحی مقیم نیستند و مرحله آخر تعمیرات را چک می‌کنند ممکن است تعمیرات با قطعات نامناسبی

نیست به صورت قطعی ابلاغ نشده است. بحث نظارت ناظران مالکان باید از تاریخ ۹۸/۵/۱ شروع می‌شد که به دلیل برخی مسایل در آن تاریخ این کار عملی نشد و قرار بر این شده است که از تاریخ ۹۸/۸/۱ این کار شروع شود. در نظامنامه‌ای که تدوین شده سعی بر این بوده است که همه کارها به‌صورت مکانیزه انجام شود و تا حد ممکن جلوی کارهای سلیقه‌ای گرفته شود. به همین منظور دو کمیته ۵ نفره یکی برای واگن‌های مسافری و دیگری برای واگن‌های باری تشکیل شده است.

این نکته را هم اشاره کنم که بین پیمانکاران، سه سطح حاکمیتی حاکم

راه‌آهن به معاونت ناوگان تکلیف شد که این کار شروع شود اما در آن مقطع به‌دلیل آماده نبودن زیرساخت‌ها تا تاریخ ۹۶/۷/۱ تمدید شد ولی این بار نیز اجرائی نشد تا اینکه در ۹۷/۱۲/۱ به صورت قطعی به شرکت‌های پیمانکار، ساخت و ناظر و نواحی راه‌آهن ابلاغ و این کار شروع شد. در فاز اول، تمامی پیمانکاران تعمیراتی درجه بندی شدند. در بخش ساخت و تامین قطعات ریلی تقریباً تمامی شرکت‌های سازنده و تامین‌کننده در بخش باری و مسافری شناسایی و درجه بندی و در سامانه درج شدند. در مورد شرکت‌های ناظر این شرکت‌ها را شناسایی کرده‌ایم اما چون زیرساخت‌های لازم آماده

در ابتدای نشست آقای حاجی‌باقری مدیرکل واگن‌های شرکت راه‌آهن به اهداف راه‌آهن از ارایه نظامنامه فنی اجرائی واگن‌های باری و مسافری پرداخت. او ضمن تشکر از انجمن برای برگزاری این نشست افزود: راه‌آهن از سال ۹۳ نظامنامه فنی - اجرائی را در بخش واگن‌های باری و مسافری آغاز کرد که البته این اتفاق باید در بخش لکوموتیو هم رخ دهد. هدف از نظامنامه ساماندهی ذی‌نفعان اعم از شرکت‌های پیمانکاری، ساخت و بازرسی در حوزه راه‌آهن بود. طبق این نظامنامه باید شرکت‌های پیمانکاری، ساخت و تامین و ناظر، شناسایی و درجه‌بندی شوند. در تاریخ ۹۶/۴/۱ از طرف هیات‌مدیره



را هم خود راه‌آهن انجام می‌دهد، اما همین واگنی که بازرس راه‌آهن تأیید کرده وقتی دچار مشکل می‌شود راه‌آهن شانه از زیر بار مسئولیت خالی می‌کند و شرکت صاحب واگن را مقصر می‌داند درحالی‌که راه‌آهن باید ببیند اشکال کار خودش کجاست و آن را رفع کند. پیش از هر چیز باید اول بررسی کنیم ببینیم آیا این دستورالعمل و فرآیندی که تهیه و تنظیم شده درست است یا نه و اگر ایرادی دارد کجا است.

شاهد افت کیفیت خواهیم بود

عبداللّه فروزش مدیرعامل شرکت راه‌آهن حمل‌ونقل بایبان این‌که با این کار باعث افت کیفیت تعمیرات می‌شودم افزود: این کار باعث خواهد شد تا مسئولیت را از کسی که باید پاسخگو باشد بگیریم و به کسی حتی توان پاسخگویی ندارد واگذار کنیم. برای مثال شرکتی که سرمایه‌اش ۵۰ میلیون تومان است چگونه می‌تواند تعهد واگن ۷۰۰ میلیون تومانی را بدهد. فرآیند موجود را فرآیند بدی نمی‌دانم و پیشنهاد می‌کنم راه‌آهن به‌صورت دوره‌ای کارگاه‌های موجود تعمیراتی را بازرسی کند.

نباید بین مالک و بازرسی رابطه مالی باشد

تقی‌زاده مدیرعامل سابق شرکت بن ریل نیز با بیان این‌که کار اجرای بازرسی را راه‌آهن می‌تواند واگذار کند ولی مسئولیت باید در اختیار خود راه‌آهن باشد افزود: از زمانی‌که راه‌آهن مسئولیت‌اش را به شرکت‌ها تفویض کرد مشکلات شروع شد و پاشنه آشیل این قضیه رابطه مالی بین مالک واگن و شرکت بازرسی است و طبق استانداردهای داخلی هم نباید رابطه مالی مستقیم بین بازرسی‌شونده و بازرسی‌کننده وجود داشته باشد. در پایان نشست مهرداد تقی‌زاده دبیر انجمن صحبت‌ها، پیشنهادها و نظرات ارایه شده از طرف اعضا را در پنج بند به‌عنوان نظرات انجمن جمع‌بندی کرد که قرار شد به شرکت راه‌آهن ارایه شود.

خواهد کرد و هم این‌که کیفیت از بین خواهد رفت. با توجه به رویکردی که در دنیا وجود دارد و ما هم باید به آن سمت حرکت کنیم این است که شرکتی که متولی کار است مسئول کیفیت کار هم است. ما باید سعی کنیم هزینه بی‌کیفیتی را بالا ببریم یعنی اگر شرکتی تعمیراتی انجام داد و کیفیت کار آن شرکت پایین بود هزینه‌ها و جریمه‌های بالایی بر آن شرکت متحمل شود. برای مثال می‌توان زمان گارانتی‌ها را افزایش داد. گارانتی برای تعمیرات اساسی ۳ سال تعریف شده است اما شرکت‌های پیمانکاری یک ساله گارانتی می‌کنند و باید این شرکت‌ها را وادار کرد تا طبق آیین‌نامه گارانتی تعمیرات اساسی را ۳ ساله صادر کنند.

نظارت باید با پیمانکار باشد نه مالکان واگن

محمد کریمی، مدیرعامل شرکت جویبار نیز ضمن بیان این‌که اگر طبق نظام‌نامه عمل کنیم باعث خواهیم شد تا ایمنی قطارها به‌خصوص قطارهای مسافری پائین بیاید و باید نظارت با شرکت‌های پیمانکار باشد نه مالکان واگن افزود: وقتی بازرسی با شرکت صاحب واگن کار می‌کند و دست‌مزدش را از آنها می‌گیرد نمی‌تواند کارش را به‌درستی انجام دهد و رودرروی کارفرمای خودش بایستد و منجر به این خواهد شد که سطح کیفیت تعمیرات پایین بیاید. جالب این است که این کاری که راه‌آهن می‌خواهد انجام دهد را حتی بخش سوانح راه‌آهن هم قبول ندارد و مخالف اجرای آن است.

راه‌آهن اشکال کار را جای دیگری ببیند

محسن یآوری، مدیرعامل شرکت نوین صنعت رجا نیز گفت: ابتدا بیایم بررسی کنیم که آیا از ۳-۴ سال پیش به این طرف وضعیت انجام تعمیرات بهتر شده است یا بدتر. بیایم بررسی کنیم قبلاً تاخیرها چقدر بود و الان چقدر افزایش پیدا کرده است. در حال حاضر پیمانکار تعمیرات را راه‌آهن تأیید می‌کند، نظارت بر کار تعمیرات

تعمیرات بر دو اصل کیفیت قطعات و کیفیت نصب روی واگن‌ها استوار است. نگرانی راه‌آهن این است که با این کار جلوی اتفاقات ناگوار گرفته شود و حادثه‌ای رخ ندهد درحالی‌که مالکان واگن نگران این هستند که واگن‌هایشان سیر داشته باشند و متوقف نشوند. با توجه به این‌که واگن‌ها سرمایه مالکان شرکت‌ها هستند و منبع درآمد است بنابراین بیشتر روی کیفیت قطعات و تعمیرات حساسیت دارند و راه‌آهن با این کار فقط باعث افزایش خواب واگن‌ها می‌شود. برای مثال اگر قبل از ابلاغ نظام‌نامه ۷-۸ واگن ما متوقف بود الان این تعداد چند برابر شده است و علت اصلی آن هم این است که بعد از تعمیرات باید ناظری بیاید و بر تعمیرات نظارت کند و این امر باعث افزایش زمان انجام کار شده است.

مسئول کیفیت پیمانکار باشد

آقای متقی‌پور از شرکت راه‌آهن حمل و نقل گفت: دو راه‌حل برای این کار داریم. نخست این‌که در هر بخش ناظر بگذاریم و راه دوم این‌که مسئولیت کیفیت را بسپاریم به شرکتی که اجراکننده است که در آن صورت پاسخگو هم خواهد بود. در حالت نخست مسئولیت را از دوش اجراکننده برداشته‌ایم و در صورتی که کاری خوب انجام نشود اجراکننده از زیر بار مسئولیت شانه خالی می‌کند و همه چیز را بر دوش ناظر می‌اندازد. در این حالت هم هزینه‌ها افزایش پیدا

انجام شده باشد و قابل چک کردن نباشد به همین سبب باید ناظری در همه مراحل حضور داشته باشد. نکته آخری که حاجی‌باقری به آن اشاره کرد این بود که اگر قرار باشد همه تعمیرات در یک مرکز انجام شود آن‌گاه باید هر شرکتی، یک ناظر به محل اعزام کند، این کار موجب نابسامانی در محل دپو و تعمیرات خواهد بود و برای پیمانکار تعمیراتی مشکل ایجاد خواهد کرد به همین منظور با نظام‌نامه‌ای که تدوین شده قصد جلوگیری از ایرادات و مشکلات را تا حد ممکن داشته‌ایم. در ادامه نشست اعضای انجمن انتقادات و پیشنهادات خود را در رابطه با نظام‌نامه‌ای که راه‌آهن تهیه کرده است بیان کردند.

حوزه فعالیت‌ها مشخص شود

مجتبی مرعشی، مدیر فنی و اجرایی شرکت سمندرل گفت: پیمانکاران بازرسی باید از طرف راه‌آهن ارزیابی شده و مشخص شود که هر شرکت چه تست‌هایی می‌تواند انجام دهد و حوزه جغرافیایی برای پیمانکاران صلاحیت‌دار از طرف راه‌آهن باید در نظر گرفته شود ضمن اینکه فهرست‌بها با هماهنگی راه‌آهن و انجمن تعیین شود و در اختیار اعضا قرار گیرد.

نظام‌نامه زمان تعمیرات را افزایش داده است

حسین هراتی عضو هیئت مدیره شرکت ریل تراب‌فجر نیز ضمن مخالفت با نظام‌نامه گفت: شالوده

دومین نشست کارگروه‌های انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی:

سردرگمی شرکت‌ها؛ نقش راه‌آهن در بازرسی فنی ناوگان ریلی چیست؟



احمدرضا صبری، رییس کارگروه مسافری انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با بیان این موضوع که اگر شرکت‌های مالک واگن خود نظارت را بر واگن‌های خود برعهده گیرد مطمئناً ایمنی افت خواهد کرد اظهار کرد: هدف راه‌آهن از این مصوبه این است که با برعهده قراردادن نظارت بر دوش مالکان واگن، زیر بار پاسخگویی نرود. اگر قرار است که مسئولیت بر عهده شرکت‌ها باشد چرا راه‌آهن باید پیمانکار را به ما معرفی کند؟ اگر قرار است بازرسی بر عهده شرکت‌ها باشد در این میان راه‌آهن چه نقشی دارد؟

مهرداد تقی‌زاده دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی گفت: حتی اگر شرکت‌ها ده‌ها پیمانکار بازرسی داشته باشند در نهایت مسئولیت ایمنی در سیر برعهده راه‌آهن است حتی اگر نقص از واگن یا لکوموتیو باشد.

مجتبى لطفی رییس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی گفت: کمیسیون عالی سوانح راه‌آهن اگر تشخیص دهد که نقص از واگن یا لکوموتیو است مالک را مقصر می‌داند و به راه‌آهن کاری ندارد.

تقی زاده اظهار کرد: در زمانیکه دبیر کمیسیون سوانح وزارت راه بودم هنگامیکه اتوبوسی دچار حادثه می‌شد و منجر به کشته شدن مسافران می‌شد با توجه به اینکه اتوبوس کاملاً خصوصی بود وزارت راه، سازمان راهداری را زیر سوال می‌برد. فرض کمیسیون عالی سوانح بر این است که حاکمیتی بر این امر نظارت دارد بنابراین تا آنجایی که بنده اطلاع دارم خصوصی سازی سلب مسئولیت نمی‌کند.

منصور محمودی کارشناس انجمن صنفی با تاکید بر اینکه هر کسی بازرسی را برعهده گیرد مسئول می‌شود و این موضوع یک اصل است بیان کرد: اگر مالک بازرسی را برعهده گیرد پیمانکار مدعی خواهد شد که هیچ مسئولیتی بر عهده نمی‌گیرد و در نهایت شرکت باید پاسخگو باشد.

در این نشست وضعیت کارگروه‌ها و بازرسی فنی واگن‌ها مورد بحث و بررسی قرار گرفت و همچنین روند پیشرفت مباحث قید شده در نشست گذشته اعلام می‌شود. در این نشست آقایان محمد کریمی مدیرعامل شرکت جویبار، حمید صدیق‌پور نماینده انجمن صنفی، احمدرضا صبری، رییس کارگروه مسافری انجمن صنفی، مهرداد تقی‌زاده دبیر انجمن صنفی، مجتبی لطفی رییس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی، منصور محمودی کارشناس انجمن صنفی، فرهنگ طلوعی رییس کارگروه واگن‌های لبه بلند، سیحان نظری رییس کارگروه واگن‌های لبه کوتاه، حیدری مشاور حقوقی انجمن، اسکندر حاجتی مشاور مدیرعامل شرکت توسعه حمل‌ونقل بین‌المللی پارسیان حضور داشتند. در ادامه گزارش کامل از این نشست را بخوانید.

چندین پیمانکار مسئولیت تعمیرات مختلف را برعهده دارند بهتر است این گروه‌های بازرسی را شرکت‌ها مستقیماً بر عهده بگیرند.

حمید صدیق‌پور نماینده انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با تاکید بر اینکه قانون حق دسترسی می‌گوید تامین ایمنی و امنیت سیرو حرکت بر عهده راه‌آهن است گفت: ایمنی از طریق ایزاری که راه‌آهن بکار می‌برد از جمله شرکت‌های نظارتی صورت می‌گیرد. اگر کارهای تعمیراتی که از ارکان اساسی سیرو حرکت به‌درستی انجام نشود سیرو حرکت صحیح صورت می‌گیرد. راه‌آهن باید خودش مسئولیت این بخش را بر عهده گیرد و نفر یا شرکتی را برای تامین نظارت بر امنیت انتخاب کند.

مصوب می‌شود در قسمت سوانح باید به تصویب برسد که در آن بخش نیز مورد تایید قرار نگرفته که مسئولیت بازرسی فنی بر عهده شرکت‌ها قرار گیرد. راه‌آهن به دنبال آن است که خود را از بر عهده گرفتن مسئولیت مشکلات مبرا کند. وقتی سوانحی رخ می‌دهد اولین جرقه‌ای که در ذهن مالک می‌زند آن است که آیا بخش بازرسی فنی راه‌آهن به درستی عمل کرده است؟ اگر قطار مشکل سیر داشته چرا جواز صادر شده است؟ جلسات متعددی در خصوص این امر برگزار شد اما همچنان به نتیجه نرسیده ایم. پیشنهاد می‌کنم جلسه‌ای برگزار شود تا این مشکل حل شود. در راه‌آهن در حوزه‌های مختلف باری، مسافری و لکوموتیو

محمد کریمی مدیرعامل شرکت جویبار در رابطه با بازرسی فنی واگن‌ها که با چالش برعهده گرفتن شرکت‌های مالک روبرو است گفت: در اولین جلسه با آقای ضیایی مهر و خان‌آبادی جلسه‌ای را در شرکت ریل کوثر داشته ایم. ایشان اعلام کردند که مسئولیت بازرسی فنی واگن توسط شرکت‌های مالک واگن، مصوبه هیئت مدیره است و باید این امر به انجام برسد. ضیایی مهر خود معتقد بود که انجام این مصوبه با مشکلاتی همانند زیر سوال رفتن حاکمیت راه‌آهن روبرو است. اگر مقرر باشد که راه‌آهن در مسئله بازرسی مداخله‌ای نداشته باشد ایمنی و کیفیت کاهش پیدا می‌کند. در راه‌آهن مرسوم است که وقتی آئین نامه یا دستورالعمل



افزایش می‌یابد و ۵ درصد سهم بازرسی برای بازرس در نظر گرفته می‌شود و در نهایت شرکت مالک واگن می‌تواند بازرس را خود تعیین کند. البته ناگفته نماند که ما نباید مشق خود را خودمان تصحیح کنیم. فرهنگ طلوعی رییس کارگروه واگن‌های لبه بلند گفت: برخلاف آنچه که مهندس نظارت به این شکل که بر عهده شرکت‌های مالک باشد نه تنها موجب افزایش کیفیت تعمیرات نمی‌شود بلکه موجب کاهش کیفیت خواهد شد. با افرادی که به عنوان بازرس به ما معرفی شده تماس‌هایی حاصل شده و به ما گفته اند که فقط ما اجازه ورود به آن‌ها را بدهیم هر چه شرکت‌های مالک بگویند مورد تایید بازرسان قرار خواهد گرفت. حتی پیشنهاد قیمت‌های پایین‌تر نسبت به شرکت‌های بازرسی رقیب داده‌اند. حتی به ما پیشنهاد داده‌اند که بازرسان در کارخانه حضور پیدا نخواهند کرد.

اکنون شرکت ما به عنوان تعمیرکار با گارنتی ۳ ساله واگن تعمیر می‌کند تمام قطعات ورودی کنترل کیفیت می‌شود و تست کیفیت شده و تایید شده است. مرحله به مرحله تعمیرات شرکت توسط راه‌آهن نظارت می‌شود. در اصل راه‌آهن هفته‌ای سه روز در محل برای نظارت مستقر است و مراحل مختلف تعمیرات را نظارت می‌کند. در نهایت وقتی تعمیرات تمام می‌شود تاییدیه تعمیرات صحیح و طبق استانداردها را می‌دهد. از لحظه‌ای که واگن از کارخانه خارج می‌شود طی ۳ سال تحت گارنتی، شرکت است. در این میان ایمنی، سیر، مراقبت برعهده راه‌آهن است. اگر راه‌آهن قصد دارد نظارتی مضاعف روی واگن‌ها داشته باشد خودش انجام دهد. چرا مالک یا پیمانکار تعمیراتی باید هزینه مضاعف دهد. هنگامیکه واگن‌ها تعمیرات اساسی می‌شوند و بازرس برای هر واگن ۳۰۰ هزار تومان می‌خواهد در مواردی هم تا ۸۰۰ هزار تومان پیشنهاد شده

این نکته بسیار حائز اهمیت است. اگر می‌خواهیم نقش بخش خصوصی پررنگ شود هر چه نقش راه‌آهن را در امور اجرایی کمتر کنیم منافع بخش خصوصی افزایش می‌یابد. زیرا در راه‌آهن مدیران تغییر می‌کنند و به نفع شرکت‌ها است تا بازرسی بر عهده شرکت‌ها باشد.

محمد کریمی اظهار کرد: اگر بازرس با شرکت‌های مالک باشد مطمئناً کار مالکان سهل‌تر خواهد شد اما ما بیشتر به فکر سلامت واگن‌ها هستیم. زیرا ارتقای ایمنی کاهش می‌یابد. وقتی بازرس راه‌آهن در ایستگاه حضور داشته باشد به واگن خراب مجوز سیر نمی‌دهد اما اگر بر عهده بازرسی باشد که زیر نظر من مالک است ما هر کاری خواهیم کرد تا واگن را سیر دهیم حتی اگر ایمن نباشد و موجب افت ایمنی می‌شود.

احمدرضا صبری تاکید کرد: ما تعمیرگاهی که کار خود را به درستی انجام دهد نداریم و هیچکدام استاندارد نیستند فشار وارد می‌کنیم تا نظارت وجود داشته باشد نظارت هم مرتباً طبق استانداردهایی که در دست دارد سلامت واگن‌ها را تایید نمی‌کند. در ابتدا راه‌آهن باید طی دو سال استانداردها را در تعمیرگاه‌ها پیاده کند با این کار ۹۵ درصد ایمنی

مراحل تعمیرات و نگهداری بهتر و صحیح‌تر انجام شود و موجب ارتقای تعمیرات و نگهداری می‌شود. ناظر را پیمانکار نمی‌تواند انتخاب کند یا باید راه‌آهن این کار را انجام دهد یا خود شرکت‌های مالک، ناظر را انتخاب کنند زیرا پیمانکار هزینه پرداخت ناظر را برعهده نمی‌گیرد.

نکته دیگر آن است که بحث نظارت و بازرسی تعمیرات، فقط برعهده گرفتن مسئولیت ایمنی نیست و بخشی از آن مربوط به ایمنی می‌باشد. هدف از بازرسی انجام صحیح تعمیرات و نگهداری ناوگان است که ایمنی را در بخش‌هایی همانند چرخ و ترمز شامل می‌شود. در بحث‌هایی که در این مورد انجام شده به این امر رسیده‌ایم که اگر راه‌آهن این نظارت را برعهده داشته باشد مشکلات بیشتری را ایجاد می‌کند. اگر راه‌آهن انجام دهد از نظر هزینه برای مالک فرقی نمی‌کند زیرا در نهایت هزینه را از مالک دریافت می‌کنند. اگر مالک خود این امر را برعهده گیرد حق انتخاب بازرس را دارد. اگر راه‌آهن برعهده گیرد به راحتی از طریق بازرسی می‌تواند واگن یا لکوموتیوها را از سیر برای تعمیرات خارج کند. کار بازرس کنترل استانداردهای تعمیر و نگهداری روی واگن یا لکوموتیو است.

نظر دیگری در انجمن مطرح شد مبنی بر اینکه به غیر از اینکه مسئول راه‌آهن باشد یا مالک، خود پیمانکار طبق قرارداد باید مسئول شود و ضمانت مسئولیت را هم طبق مدت زمان قرارداد باید تضمین دهد و گارانتی شود.

مجتبی لطفی گفت: این طرح حدود دو سال است که در راه‌آهن مورد بررسی قرار گرفته تا به تصویب برسد و مربوط به واگن‌های باری، مسافری و لکوموتیو است. در تعمیر و نگهداری ناوگان تعمیرات طبق اصول استاندارد انجام نمی‌شود و باید تعمیر و نگهداری ارتقاء پیدا کند. سازمان‌دهی جدید نوشته شده که در آن سه آیتیم وجود دارد. پیمانکار، مالک و بازرس که همه باید شخصیت‌های حقوقی مستقلی داشته باشند. یعنی مالک نمی‌تواند شرکت بازرسی داشته باشد. حتی مالکی که خودش پیمانکار و تعمیرکار است باید جدا شود. بازرس اگر در بازرسی اشتباهی کند و مقصر این اشتباه پیمانکار باشد بازرس و پیمانکار هر کدام به میزان تقصیری که داشته‌اند مورد مواخذه قرار می‌گیرند. در بخش تعمیرات و نگهداری واگن‌های باری، پیمانکاران مسائل بسیاری دارند و کوتاهی‌هایی می‌کنند. وجود دستگاه نظارت مستقل کمک می‌کند تا



است چرا ما باید پرداخت کنیم. به نظر بنده این روش و این نظارت کاملا کار اضافی است زیرا در ابتدا موجب افت تعمیرات می‌شود ثانيا وقتی نظارت دیگری روی گارانتی و ضمانت من قرار می‌گیرد من دیگر مسئولیتی را در قبال تعمیراتی که انجام داده‌ام بر عهده نخواهم گرفت. ما با انجام این امر یک حلقه زاید را در روند کار اضافه خواهیم کرد. از اتفاقات دیگری که رخ داده گفته شده که بازرس باید از تهران برای نظارت حضور داشته باشد. در گذشته هفته ای ۳ روز نماینده راه‌آهن حضور داشت و واگن‌ها را تحویل می‌دادیم اما امروز شاید هفته‌ای یک روز ناظر از تهران حضور داشته باشد. از نظر بنده نیازی به شرکت بازرسی نیست. مالکان لکوموتیو گارانتی ۲ یا ۳ ساله دارند برای تعمیرات اساسی که انجام می‌دهند.

در راه‌آهن نیز شرکت‌ها باید تضمینی به راه‌آهن بابت بدهی سنواتی خود به میزان ۱۲۰ درصد بدهند. یعنی به عنوان مثال شرکت ریلی حدود ۱۰ میلیارد تومان بدهی سنواتی به راه‌آهن دارد و به همین دلیل از طریق نهادهای بازرسی تحت فشار است زیرا هیچ اهرمی برای وصول این مبلغ ندارد به همین دلیل راه‌آهن این تضمین را قرار داده است. حیدری مشاور حقوقی انجمن بیان کرد: گارانتی که گرفته می‌شود مربوط به خساراتی است که به ناوگان شما وارد می‌شود. به عنوان مثال یک میلیارد تومان برای تعمیرات ناوگان هزینه می‌کنید هنگامیکه خسارتی وارد می‌شود با گارانتی مجدد تعمیرات انجام می‌شود اما وقتی واگنی پس از تاییدیه تعمیرات وارد سیر می‌شود اگر دچار حادثه ای شود و تلفات داشته باشد در آنجا مسئله بازرس به میان می‌آید. راه‌آهن به دنبال آن است که حوادث ناشی از ریلی که رخ می‌دهد نقش نظارتی خود را به نحوی ایفا کند که مسئولیت متوجه خودش نباشد. اگر در حوادثی که رخ داده نگاهی به کمیسیون عالی سوانح

داشته باشیم می‌بینیم که در بروز حوادث بخش‌های مختلف را به دلیل نقص‌هایی که وجود داشته بر اساس اولویت درصدی مقصر شناخته است. حتی راه‌آهن همیشه در حوادثی که رخ می‌دهد حدود ۱۰ تا ۳۰ درصد مقصر است. راه‌آهن قصد دارد مسئولیت نظارت را به خود شرکت‌ها واگذار کند تا بازرسی را موظف کند کنترل‌های لازم را انجام دهد تا اگر مشکلی پیش آمد مسئولیت و انگشت اتهام را از خود برداشته باشد. روند کار به این صورت است که قراردادی محکم شرکت‌ها با پیمانکار می‌بندند و در قرارداد قید می‌شود که تعمیرات باید بر اساس استانداردهای راه‌آهن باشد و در هنگام تحویل نیز نماینده راه‌آهن تایید نهایی را پس از بررسی‌های لازم می‌دهد.

اگر واگنی برای تعمیرات رفته به درستی انجام نشده باشد با گارانتی مجدد باید تعمیرات انجام شود. در این میان راه‌آهن نه متضرر است و منتفع می‌باشد. راه‌آهن هدف دورتری دارد مبنی بر اینکه از حوادث ریلی که رخ می‌دهد از خود سلب مسئولیت کند. در هیچ جای قانون دسترسی، اشاره نشده که شرکت بازرسی ایجاد شود و آن شرکت بازرسی کننده مسئولیت بازرسی و بررسی را داشته باشد. خود راه‌آهن نیز مدعی است که یک دستگاه حاکمیتی است. راه‌آهن به عنوان یک دستگاه حاکمیتی باید ذاتا به این موضوعات نظارت داشته باشد. مجتبی لطفی در ادامه گفت: آیین نامه بحث تعمیرات سالیانه را اگر مطالعه کنید خواهید دید که اکنون نیز راه‌آهن هیچ نقشی در این تعمیرات سالیانه ندارد. اگر واگنی در مشکلات سالیانه ایجاد سانحه‌ای کند در کمیسیون عالی سوانح پیمانکار و مالک را مقصر می‌شناسد. امروز در رابطه با پروسه تعمیرات و نگهداری گفتگو می‌کنیم و در رابطه با سیر صحبت نمی‌کنیم.

فرهنگ طلوعی در مورد تعمیرات سالیانه‌ای که شرکت‌ها انجام می‌دهند مثالی به میان آورد و گفت:

اگر در تعمیرات سالیانه از قطعه‌ای استفاده کنم که غیر استاندارد است و منجر به سانحه شود تمام مسئولیت بر عهده شرکت است و راه‌آهن هیچ نقشی در این سانحه ندارد و فقط در قسمت بهره‌برداری نقش دارد. راه‌آهن هیچگاه نمی‌تواند مسئولیت خود را به صفر برساند زیرا شبکه، بهره‌برداری و مدیریت خط و ترافیک را برعهده دارد. راه‌آهن را از سوی دیگر کسی به عنوان استفاده از قطعه معیوب محکوم نمی‌کند. اما بازرسی کاری می‌کند که حتی شرکت تعمیراتی از زیر بار مسئولیت فرار کند.

حیدری مشاور حقوقی انجمن گفت: پروسه بازرسی در اصل کاری اضافه و زائد است. علت آن است اکنون نظام بازرسی به شکل صحیحی در حال انجام است. بخش خصوصی باید به سمت و سویی برود که فعالیت شرکت‌ها را تسهیل کند. هنگامیکه نهاد ناظری راه‌آهن یا شرکت‌ها ایجاد کنند در ابتدا تحمیل هزینه مضاعفی برای شرکت‌ها می‌باشد و همچنین دوباره همان مسئله مهر فروشی راه‌اندازی می‌شود همانند مشکلاتی که در سازمان نظام مهندسی وجود دارد. در کشور ما در هر کجا که نظارت شدیدتر شد خطا نیز بیشتر صورت می‌گیرد. آیا امروز هر شرکتی می‌تواند کار تعمیراتی انجام دهد؟ اکنون آیین‌نامه‌ای وجود دارد که شرکت‌های خدماتی تعمیراتی را به عنوان شرکت‌های خدمات وابسته به صنعت ریلی تعریف کرده اند. به این صورت نیست که هر شرکتی بتواند با نصب تابلویی تعمیرات قطار انجام دهد. راه‌آهن باید بر روی شرکت‌های تعمیراتی نظارت دقیق داشته باشد و ۴ یا ۵ شرکت تعمیراتی که حائز استاندارد هستند را به بخش معرفی کند و داتما هم بر استانداردهای آن نظارت داشته باشد. تا تعمیرکارها استانداردها را رعایت کنند و اگر هم حادثه‌ای رخ داد پیگیر عدم رعایت استانداردها در شرکت‌های تعمیراتی باشد. این نگاه می‌تواند از نگاه حاکمیتی نظام راه‌آهن باشد.

از سوی دیگر تمام شرکت‌های تعمیراتی در رابطه با خساراتی که مالک ناوگان دیده است ضمانت‌های قصور انجام تعهد دارند. اما اگر مقرر بود که بازرسی وجود داشته باشد موافق هستم که اگر مجبور به داشتن شرکت بازرسی بودیم راه‌آهن فقط باید لیستی را به شرکت‌ها بدهد که این بازرسی مورد تایید راه‌آهن هستند. شرکت‌ها به هیچ عنوان نباید به راه‌آهن این اجازه را بدهد که در این حیطه دخالت کند. یک رابطه سه طرفه وجود دارد. مالک واگن، پیمانکار و بازرس. شرکت، پیمانکار را انتخاب می‌کند و قرارداد نظارت را با ناظر می‌بندد تا بر کار پیمانکار نظارت کند.

این نظر که اگر انتخاب ناظر بر عهده شرکت‌ها باشد و اگر سانحه‌ای رخ دهد راه‌آهن هیچ مسئولیتی بر عهده نمی‌گیرد طبق تبصره ۳ ماده ۸ قانون دسترسی صراحتا آمده است که راه‌آهن با پذیرش ناوگان ریلی مسئولیت حفظ سلامت ناوگان و سلامت سیر را بر عهده دارد و هر حادثه‌ای رخ دهد راه‌آهن مسئول و متولی حفاظت و ایمنی می‌باشد.

فرهنگ طلوعی گفت: آقای ضیایی مهر بسیار تاکید داشتند که این مصوبه به تصویب هیات مدیره راه‌آهن رسیده و باید شرکت‌ها بپذیرند و متاسفانه این ادبیات که مصوبه هیئت مدیره است و باید پذیرفته شود ادبیات مناسبی نیست. نظر ما در این خصوص این است که به صورت کلی با این مصوبه مخالف هستیم و قبول نداریم. اما اگر این مصوبه از سوی راه‌آهن به شرکت‌ها تحمیل شد بهتر است همان رابطه سه طرفه میان مالک، پیمانکار و بازرس انجام شود.

رییس کارگروه واگن‌های مسافری با تاکید بر اینکه اگر حادثه‌ای رخ دهد و واگن ۱۰ میلیاردی با سرنشین‌ها آسیب ببینند در آن زمان چه کسی پاسخگو است، گفت: آیا بازرس می‌تواند پاسخگو باشد؟ یا راه‌آهن باید در مقام حاکمیت نظارت را برعهده



داشته باشد یا اصلاً نباید مسئولیتی برعهده داشته باشد. یا باید حاکمی باشد تا شرکت‌ها تخلف نکنند. در نتیجه ما نیاز به نظارت داریم.

سبحان نظری رییس کارگروه واگن‌های لبه کوتاه با اشاره به این مورد که راه‌آهن در ساختار هزینه‌ای سالانه خود به هر حال هزینه نظارت را پرداخت می‌کرده بیان کرد: از نظر بنده اگر مجبور به پذیرش شدیم راه‌آهن نباید هزینه شرکت‌های نظارتی را از ما بگیرد. مگر آنکه از حق دسترسی شرکت‌ها کم کند. اگر وظیفه جاری راه‌آهن برون‌سپاری می‌شود هزینه جدیدی نباید برای شرکت‌ها ایجاد شود. اگر بازرسی هم لازم است فرایند آن لازم است و نیاز نیست به شکل شرکت و شخصیت حقوقی مستقل باشد.

در راه‌آهن سرعت صورت می‌گیرد، بیدقتی در سیر ناوگان صورت می‌گیرد، به کرات با مشکل بریدن چرخ‌ها به دلیل بی‌دقتی مواجه هستیم در نتیجه به نظر بنده یک شرکت بازرسی نیاز است تا به نفع شرکت‌های مالک بر روی عمل راه‌آهن بازرسی داشته باشد. اگر بخواهیم بازرسی داشته باشیم باید مجدد هزینه جدیدی به شرکت‌ها تحمیل شود؟ راه‌آهن همچنان حق دسترسی را بگیرد و در کنار آن حق بازرسی هم بگیرد؟

به نظر می‌آید باب این موضوع از نظر برون‌سپاری باید بسته شود و خدماتی که از وظائف راه‌آهن است را برون‌سپاری نکنند همچنین بخشی از این موضوع در میان شرکت‌های مالک در حال انجام است. شرکت‌ها در قراردادهای تعمیراتی با تعمیرکار قید شده که اگر در سیر واگن‌ها قطعه‌ای با مشکل مواجه شد طی زمان گارانتی موظف به تعمیر مجدد آن قطعه می‌باشد. وجود شخص ثالث در این میان بیشتر این سیستم را پیچیده می‌کند حتی مسئولیت‌ها را مبهم‌تر می‌کند. به شدت استقبال می‌کنم که فرایند بازرسی مجدانه‌تر با همین عوامل موجود انجام شود.

مشکل دیگری که وجود دارد کندی کار از سوی دولت است که اگر عمل بازرسی توسط دولت انجام شود ما را با کندی کار مواجه خواهد کرد. دلیل مهم‌تر نخواستن واگن است.

اسکندر حاجتی مشاور مدیرعامل شرکت توسعه حمل‌ونقل بین‌المللی پارسیان: دستورالعمل‌هایی که راه‌آهن ابلاغ می‌کند تماماً تهدیدآمیز است. هیچگاه ندیده‌ام که راه‌آهن مالکان را تشویق کند. هیچگاه راه‌آهن حاضر نشده تا برای کیفیت هزینه کند و شرکت‌هایی که با کیفیت بالاتری کار می‌کنند یک یا دو درصد از حق دسترسی آن‌ها برای تشویق کم کند. ناظران اصلاً پاسخگو نیستند، شرکت‌های ناظری که تشکیل می‌شود باید پاسخگو باشند و تضمین مالی کنند که نظارت را به درستی انجام می‌دهند. ناظر همیشه از نظر دادن، هراس دارد.

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در جمع‌بندی نظریات حاضران گفت: باید به این صورت جمع‌بندی کنیم که پیمانکار تعمیراتی را که راه‌آهن به ما معرفی می‌کند خود راه‌آهن می‌تواند در قراردادها، معرفی و نظارت و سخت‌گیری در کار را داشته باشد و پیمانکار تضامین و گارانتی را بدهد و اگر راه‌آهن قصد دارد نظارت بیشتری بر نظارت ناظر داشته باشد بهتر است فرایند نظارت را اصلاح کند. سیاست انجمن این است که شرکت بازرسی نیازی نیست زیرا هزینه را افزایش می‌دهد و همچنان خیلی موثر نخواهد بود. اگر به هر علتی راه‌آهن قصد داشته باشد شرکت بازرسی را راه‌اندازی کند نظر من این است که طرف قرارداد شرکت بازرسی، مالک باشد. زیرا اگر طرف قرارداد شرکت بازرسی، راه‌آهن باشد اختیار شرکت‌ها را به راه‌آهن داده‌اید و به ضرر شرکت‌ها خواهد شد. ما به راه‌آهن می‌گوییم که مشکلات پیمانکار را رفع کنید و سخت‌گیرانه‌تر عمل کنید زیرا نیاز به شرکت نظارتی و بازرسی نیست.

اما اگر در نهایت اصرار به ناظر داشتند طبق رای‌گیری که در این نشست انجام شد مسئولیت ناظر را برعهده راه‌آهن می‌گذاریم.

اسکندر حاجتی گفت: مخزن‌دارن با مسئله تضمین مشکل دارند. چندین روز است که بارنامه شرکت به دلیل بدهی جاری بسته شده است. هنگامیکه شرکت پخش بدهی خود را به شرکت‌ها نمی‌دهد ما چگونه می‌توانیم بدهی خود را به راه‌آهن پرداخت کنیم؟

۸۰ درصد درآمد شرکت مخزن‌داران از راه‌آهن است. بدهی شرکت حدود ۶۰ میلیارد تومان است. خود راه‌آهن نیز در تلاش است تا شرکت ملی پخش پول شرکت را پرداخت کند. راه حل این است که راه‌آهن باید مستقیماً پول خود را از شرکت ملی پخش دریافت کند. هر دو دولتی هستند. شرکت ملی پخش درگیر حقوق کارمندان خود است. راه‌آهن هم به همین‌گونه درگیر حقوق کارمندان خود است. شرکت پخش و راه‌آهن هر دو دولتی هستند و می‌توانند به راحتی این مشکل را حل کنند.

حیدری مشاور حقوقی انجمن با تأکید بر اینکه باید کار آماری به خصوص در حوزه بار انجام شود اظهار کرد: که علت اصلی عدم پرداخت چیست؟ علت اصلی عدم پرداخت توسط شرکت‌های باری این است که کرایه حمل را از صاحب کالا نتوانستند دریافت کنند. باید دید چند درصد از شرکت‌ها کرایه را از پخش دریافت کرده‌اند و حق راه‌آهن را پرداخت کرده‌اند؟ بسیار کم است. معتقد هستیم که اصل و اساس موضوعات تضامین اصلاً صحیح نیست. زیرا راه‌آهن در موضع طلبکار نیست. راه‌آهن و شرکت‌های ریلی هر دو در یک جبهه هستند و بار حمل می‌کنند و طرف مقابل صاحب کالا است که اگر پول را بدهد هر دو بخش منتفع می‌شوند اما وقتی صاحب کالا پول را نمی‌دهد چرا باید راه‌آهن شرکت را بدهکار شناخته و

تضمین بگیرد؟ باید به صورت جدی این مشکل را حل کرد. ماده واحده ۱۰۹۰ سال ۷۶ مجلس با همین هدف ترسیم شد که اگر شرکت کرایه را از صاحب‌بار دریافت کرد و به راه‌آهن پرداخت نکرد شرکت را متحمل جریمه سنگین کند.

سبحان نظری رییس کارگروه واگن‌های لبه کوتاه با بیان این موضوع که راه‌آهن به دنبال راهی برای دریافت طلب خود باشد منطقی است گفت: اما اینکه جلوی چرخش چرخ واگن را بگیرند، بی‌سلیقگی است. هر یک واگن، یک واحد اقتصادی کشور است شاید بهتر باشد برای مجبور کردن شرکت‌ها از راه و روش دیگری استفاده کنند. بستن سیستم حتی برای یک روز، ضرر و زیان بسیاری به شرکت‌ها وارد می‌کند.

حیدری مشاور حقوقی انجمن بیان کرد: در بخش دوم ماده ۳ قانون دسترسی صراحت دارد، ایجاد محدودیت عبور واگن هر یک از شرکت‌ها توسط راه‌آهن به جز موارد تعیین شده در مقررات ایمنی حرکت و ظرفیت خطوط می‌تواند محدودیت ایجاد کند و خارج این دومی در تخلف محسوب می‌شود و در صورت بروز هرگونه خسارت ناشی از این محدودیت برای شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و تأیید آن توسط مراجع راه‌آهن مکلف به جبران آن است. بر اساس این ماده پرداخت نکردن کرایه نمی‌تواند از سیر واگن جلوگیری کند.

مهرداد تقی‌زاده دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در خصوص بحث پول شرکت‌های مخزن‌دار پیشنهاداتی داد و گفت: در خصوص بحث مالی مخزن‌داران به این صورت عمل می‌کنیم که از شرکت پخش نامه‌ای را مبنی بر این مشکل دریافت می‌کنیم تا ضمیمه نامه اصلی کنیم و به راه‌آهن بفرستیم. نامه‌هایی که به راه‌آهن ارسال می‌شود در جلسات هیئت مدیره راه‌آهن مورد بررسی قرار می‌گیرد و بی‌اثر نیست.

سومین نشست کارگروه‌های انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی:

چگونگی اعتلای جایگاه انجمن؛ حضور نماینده انجمن در هیئت مدیره راه‌آهن



سومین جلسه روسای کارگروه‌های تخصصی انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با ریاست دبیر انجمن مهرداد تقی‌زاده در محل انجمن برگزار شد. در این نشست ارتباط میان انجمن با راه‌آهن و جایگاه شرکت‌های خصوصی در تصمیمات مهم راه‌آهن و همچنین عدم وابستگی افراد در تصمیم‌گیری‌ها مورد بررسی قرار گرفت. تشکیل شورای مشورتی واگن‌های باری با مطرح شدن مسائل مشترک میان کارگروه‌های باری از قبیل نرخ تعرفه‌ها برای پیشبرد هرچه بهتر اهداف از جمله موارد مطرح شده بود. در این نشست آقایان مهرداد تقی‌زاده دبیر انجمن صنفی، فرهنگ طلوعی رییس کارگروه واگن‌های لبه بلند، حمید صدیق‌پور کارشناس انجمن، حسن‌نیا دبیر کارگروه مخزن‌داران حضور داشتند. به شرح کامل این گزارش می‌پردازیم.

انجمن قرار دهند. مدیریت ترافیک نیز از جمله موضوعات مهمی است که انجمن می‌تواند این بحث را مطرح کند و خود راه‌آهن فعلی را تبدیل به نهاد رگولاتوری کند که همیشه به دنبال آن بوده‌ایم. تا پیش مقدمه‌ای باشد و فرایند خصوصی‌سازی را کامل کند. خصوصی‌سازی در راه‌آهن فقط در مورد دارایی‌ها رخ داده است. راه‌آهن به دلیل اینکه خود را متولی صفر تا صد حمل‌ونقل ریلی می‌داند یا فراتر از آن در بحث واگن‌پول در خواست کرده بودند واگن‌ها را به راه‌آهن بدهند و در آینده راه‌آهن پولی را به شرکت‌ها بدهد. همانند شرکت‌های لکوموتیوی که در اصل مالک لکوموتیو هستند اما در اختیار راه‌آهن است و هنگامیکه مشکلی برای لکوموتیوها ایجاد می‌شود به مالکان لکوموتیو اعلام می‌کنند تا مشکل را رفع کنند. هنگامیکه ما انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی را با صنایع دیگر مقایسه می‌کنیم کوتاهی‌هایی می‌بینیم که یا به دلیل بدسلیقگی راه‌آهن است یا به دلیل اینکه انجمن به دنبال به دست گرفتن برخی از مسئولیت‌های

صنفی حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، نوع تقسیم بندی کارگروه‌های آن متفاوت است. پیشنهاد می‌کنم تغییری در ساختار انجمن ایجاد کنیم و نقش انجمن را در بحث‌های حمل‌ونقل ریلی در کشور کمی پررنگ‌تر کنیم. در حال حاضر در انجمن به این صورت است که همه شرکت‌ها در کنار هم یک بازو هستند و کمترین خواسته‌هایشان را که از طریق انجمن از راه‌آهن پیگیری می‌کنند راه‌آهن با توجه به نمایندگان انجمن و ارتباطی که با نمایندگان دارند در برخورد با انجمن بسیار متفاوت است. پیشنهاد می‌کنم کمی فعالیت‌های انجمن را گسترش دهیم به عنوان مثال همانند جاده‌ای‌ها تقاضا کنیم تا برنامه را انجمن صادر کند یا انجمن بخشی از وظایفی را که مرتبط با فعالیت‌های تجاری راه‌آهن است و راه‌آهن بر عهده دارد و موجب تعارض میان بخش خصوصی و راه‌آهن می‌شود را راه‌آهن به انجمن بسپارد تا مدیریت لازم را انجام دهد. یا بحث‌های نظارتی را که موجب شده میان بخش خصوصی و راه‌آهن اختلافاتی ایجاد شود را برعهده

به تفکیک کارگروه‌های واگن‌های لبه بلند، لبه کوتاه، مخزن‌دار را داریم. سوالی در این مورد مطرح است که آیا تفکیکی که صورت گرفته مناسب هست یا نه؟ یا بهتر است فقط یک کارگروه باری داشته باشیم و در دل این کارگروه اگر موضوعات یک نوع واگن خاص مد نظر بود کمیته‌های لازم را تشکیل دهیم، یا در همان کارگروه مشکلات عنوان شود. موضوع دیگر آن است که آیا نیازی به تغییر مسئولین کارگروه‌ها هست یا خیر؟ فرهنگ طلوعی رییس کارگروه واگن‌های لبه بلند با بیان اینکه اگر بخواهیم کارگروه انجمن صنفی کشور خود را با کارگروه‌های انجمن‌های کشور دیگر مقایسه کنیم گفت: باید در ابتدا به ساختار خود انجمن بپردازیم که چه وظایفی را بر عهده دارند و بر اساس نیازها و کارهایی که انجام می‌دهند کارگروه‌ها تشکیل شده یا خیر؟ معمولا در کشورهای اروپایی به دلیل اینکه بحث‌های برنامه‌ای، حمل‌بین‌المللی و بحث‌های گمرکی مربوط به انجمن‌هاست یعنی شبیه انجمن

مهرداد تقی‌زاده دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در ابتدای سومین نشست با بیان سوالی سخن به میان آورد و گفت: سوالی در این نشست مطرح است که کارگروه‌ها تا چه میزان مفید هستند و آیا با همین ساختار کار کارگروه‌ها را ادامه دهیم یا خیر؟ وی گفت: مطالعاتی که در خصوص سیاست‌های انجمن‌های صنفی ریلی کشورهای دیگر انجام داده‌ایم، به عنوان مثال در استرالیا دو کارگروه با عناوین کارگروه باری و کارگروه مدیریت دارایی وجود دارد. در اروپا کارگروه گمرک، کارگروه محیط زیست و انرژی، کارگروه باری، کارگروه ایمنی، اتحادیه بین‌المللی حمل‌ونقل ترکیبی ریل و جاده، کارگروه بهره‌برداری، پایانه‌ها، ارتباطات فنی و IT نیز فعالیت می‌کنند. برخی از کارگروه‌ها عام هستند به عنوان مثال کارگروه حقوقی، بیمه و مالیات که اخیرا تشکیل داده‌ایم. همچنین کارگروه حمل‌ونقل ترکیبی را تشکیل داده‌ایم که از کارگروه‌های فعال هستند. در کارگروه‌های باری



راه‌آهن نبوده است. اما امروز زمان آن است که این امر صورت گیرد تا انجمن جایگاه حقیقی و واقعی خود را پیدا کند. انجمن باید به گونه‌ای عمل کند که نقش راه‌آهن را در تجاری‌سازی کمرنگ کند که در آن صورت وقتی انجمن نقش خود را به درستی انجام دهد بحث نظارت و فعالیت شرکت‌ها ایجاد می‌شود. بحث تبعیت از یک سیاست واحد پیش خواهد آمد و انجمن تکلیف می‌کند و همه شرکت‌ها باید به دلیل منافع صنف بپذیرند که امروز به این صورت نیست. یک سطح پایین تر از انجمن بحث کارگروه هاست. من رییس کارگروه واگن‌های لبه بلند هستم. بیشتر واگن‌های کشور لبه بلند است و بیشترین تعداد اعضاء مربوط به کارگروه واگن‌های لبه بلند است که نزدیک به سیزده هزار واگن است. به عنوان مثال ما در جلساتی که داریم توافقی در موضوعی حاصل می‌شود و به نتیجه می‌رسیم اما بازم شرکت‌هایی هستند که در جلسه موافقت خود را اعلام کرده‌اند اما خارج از جلسه بر خلاف جمع عمل می‌کند و این امر مشکلاتی را ایجاد می‌کند. در کارگروه‌ها کارهای خوبی به انجام رسیده. در کارگروه واگن‌های لبه بلند مهمترین کاری که انجام شده بحث نرخ‌گذاری بوده است. در سال ۹۶ و قبل از سال ۹۶ به دلیل اینکه شرکت‌ها دارای ساختار بازرگانی قوی نبوده‌اند برای جلوگیری از خواب واگن‌ها به هر قیمتی قرارداد حمل بار می‌بستند. به صورتیکه همزمان در یک مسیر دو شرکت با دو قیمت متفاوت بار را حمل می‌کردند. کار خوبی که در کارگروه انجام شد آن بود که جلسه‌ای در انجمن برگزار شد و به یک قیمت واحد کارشناسی با امضای رییس انجمن رسیدیم تا به شرکت‌ها قیمت حق مالکانه واگن‌های لبه بلند ابلاغ شود. در ابتدا خیلی از شرکت‌ها مخالفت کردند اما در نهایت پذیرفتند و موجب شد تا در قیمت‌های قراردادهای تغییراتی ایجاد شود. تجربه

موفقی بود که سال‌های بعد هم تکرار شد. در کارگروه‌های دیگر نیز همین امر اجرا شد. نرخ امسال ما با شرکت ذوب‌آهن نسبت به سال گذشته ۸۰ درصد افزایش داشته است به دلیل همین اقداماتی که انجام شده است. علت اینکه کارگروه‌ها به این شکل تقسیم‌بندی شده‌اند به دلیل مشکلات متفاوتی است که دارند. یعنی مشکلات و گرفتاری‌هایی که در کارگروه‌ها بلندمدت داریم با کارگروه مخزن‌دارن متفاوت است. نوع فعالیتی که در مخزن‌داران هست با نوع فعالیت در کارگروه واگن‌های لبه بلند متفاوت است. به همین دلیل اگر این کارگروه‌ها به یک کارگروه تبدیل شود ممکن است تصمیماتی که در داخل کارگروه گرفته شده و برای انجمن در خصوص تصمیم‌گیری ارسال می‌شود تضمین وجود ندارد که برای همه واگن‌ها انجام شود. واگن‌های لبه‌کوتاه اصولاً دو سه مشتری بیشتر ندارند با ۳ تا چهار نوع کالا و مخزن‌داران یک مشتری با یک نوع کالا دارند و دارای مشکلات مشترکی هستند و مشکلاتشان با شرکت نفت است. در کارگروه واگن‌های لبه بلند تنوع کالا و مشتری بیشتر است. همزمان ما پنج مشتری با چندین نوع کالای مختلف داریم. در بیشتر مسیرها واگن‌های لبه بلند هستند با مشتری‌های مختلف و کالاهای صادراتی و معدنی، حمل‌ونقل بین‌المللی محصولات کشاورزی، گوگرد، ذغال و غیره می‌باشد. مطمئناً مشکلات واگن‌های لبه کوتاه و واگن‌های لبه‌بلند از حوصله مخزن‌داران خارج است. به‌طور متوسط در ماه یک جلسه کارگروه برگزار می‌شود. گمان می‌کنم تغییر ساختار کارگروه‌ها خیلی کمکی به شرکت‌ها نخواهد کرد و تا امروز با شرایط موجود، کارگروه‌ها شرایط بدی نداشته‌اند. البته می‌توان برای جلسات کارگروه‌ها برنامه‌ریزی‌های بیشتری کرد. حمید صدیق‌پور کارشناس انجمن

از مشکلاتی که موجب کمرنگ شدن نقش کارگروه‌ها شده سخن به میان آورد و گفت: گمان می‌کنم مشکلی که نقش کارگروه‌ها را کمی کمرنگ کرده مشخص نشدن شرح وظایف کارگروه‌ها و عدم ابلاغ به آنها می‌باشد. نکته مهم دیگر جایگاه و نقش انجمن است. کارگروه‌ها شخصیت کاری خود را از انجمن می‌گیرند. اگر انجمن جایگاه خود را در تصمیم‌گیری‌های صنعت ریلی پررنگ کند همانند صدور پروانه، جایگاه محکم‌تری خواهد داشت. در گذشته مدیر فنی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی را انجمن پیشنهاد داده است. یعنی شرکت‌ها به انجمن مدیر فنی را معرفی می‌کردند و انجمن از نظر صلاحیت فنی و تجربی مورد بررسی قرار می‌داد و در نهایت پیشنهاد می‌داد که این فرد صلاحیت دارد یا ندارد. حتی این مسئولیت از انجمن گرفته شد. مشکل دیگری که بسیار حائز اهمیت است آن است که جایگاه انجمن متأثر از فرد است و با تغییر دبیر انجمن نحوه ارتباطات راه‌آهن با انجمن تغییر می‌کند و انجمن دارای شخصیت سازمانی نیست. راه‌آهن هنوز به این باور نرسیده که بخش خصوصی باید باشد تا راه‌آهن هم باشد و همچنان نگاه ارباب رعیتی در ارتباط بخش خصوصی و راه‌آهن حاکم است. تا زمانی که این تفکر و نگاه در راه‌آهن حکمفرما باشد هیچگاه انجمن نمی‌تواند جایگاه واقعی خود را داشته باشد در نتیجه شاخه‌های انجمن که کارگروه‌ها هستند نمی‌توانند در جایگاه خود فعال باشند و به نوعی واگذاری ایجاد می‌شود. اگر بخواهیم انجمنی پویا داشته باشیم باید جایگاه انجمن قانونمند تعریف شود. امروز بهترین موقعیت است تا جایگاه انجمن و به دنبال آن جایگاه کارگروه‌ها، رسمیت پیدا کند. می‌توانیم کارگروه مشترکی را برای حل مشکلات مشترک شرکت‌های ریلی ایجاد کنیم تا آن کارگروه، مشکلات مشترک را پیگیری کند و کارگروه‌ها به صورت انفرادی به

مشکلات خاص بپردازند. از مشکلات دیگر این است که ما نمی‌دانیم که از کارگروه چه می‌خواهیم. کارگروه جلساتی را برگزار می‌کند مطالبی ارسال می‌شود اما وقتی اثر ملموس آن دیده نمی‌شود طبیعتاً انگیزه تداوم جلسات در کارگروه‌ها کمرنگ می‌شود. اما هنگامیکه به ثمر رسیدن تصمیمات دیده می‌شود در کارگروه‌ها حضور پیدا می‌کند. در نهایت هنگامیکه جایگاه انجمن مشخص شد می‌توان شرح وظایفی را برای کارگروه‌ها مشخص کرد. اعتقاد قلبی بنده این است که اگر رییس یا دبیر انجمن در هیئت مدیره راه‌آهن یا شورای معاونین حضور داشته باشد می‌تواند گامی باشد برای اعتلای جایگاه انجمن. در آن جلسات، طرح موضوعات و باز کردن مشکلات ریلی در زمان تصمیم‌گیری بسیار موثر است حتی اگر انجمن حق رای نداشته باشد. اما حضور فیزیکی انجمن به انجمن شخصیت می‌دهد و این شخصیت در مجموعه منعکس می‌شود و بسیاری می‌توانند تاثیرگذار باشد. حسن نیا دبیر کارگروه مخزن‌داران در مورد سابقه عملکرد کارگروه مخزن‌داران اظهار کرد: یکی از فعال ترین کارگروه‌ها به لحاظ مشتریانی که دارد و ماهیت بهره‌برداری از واگن‌های مخزن‌دار، همین کارگروه است که به صورت منظم و مرتب جلسات و دستور کارهای مشخصی در این مجموعه را دارد و ارتباطات خوبی نیز دارد. در سال ۱۳۹۷ تقریباً ۱۱ جلسه رسمی با حضور همه اعضای کارگروه برگزار شد. حدود ۶۷ مکاتبه از طریق کارگروه مخزن‌داران با عنوان کارگروه با سربرگ انجمن با بخش‌های مختلف همانند راه‌آهن و شرکت ملی پخش و واحدهای مرتبط صورت گرفته و این فعالیت در سال ۹۸ ادامه داشته و تا امروز ۷ جلسه رسمی در سال ۹۸ برگزار شده و حدود ۳۰ مکاتبه با سربرگ انجمن با واحدهای مختلف مرتبط با حوزه فعالیت مخزن‌داران صورت گرفته



است. علاوه بر اینکه جلسات منظم کارگروه ها برگزار شده این کارگروه در تلاش بوده تا جایی که امکان دارد مسائل و موضوعات مرتبط را در خصوص مشتری که شرکت ملی پخش می‌باشد و هم در رابطه با راه‌آهن به صورت خاص دریافت کنیم. به عنوان مثال مسئله‌ای که با شرکت ملی پخش داریم در رابطه با قراردادی که در سال ۹۵ منعقد شده و موضوع عدم افزایش نرخ به عنوان یکی از جدی‌ترین مسائل این قرارداد بوده است و این اتفاق در حالی رخ داده که راه‌آهن نیز در دوره‌های مشخص و معین حق دسترسی را افزایش داده و همواره سهم شرکت‌های مخزن‌دار مورد تهدید قرار گرفته است. جلسات متعدد و مکرری با مسئولان شرکت ملی پخش و حتی با معاونین وزیر و ریاست مجموعه راه‌آهن کشور برگزار شد و خوشبختانه به نتایج خوبی رسیده‌ایم و توانسته‌ایم شرکت نفت را مجاب کنیم تا مواضع خود را متناسب با خواسته‌های شرکت‌های مخزن‌دار تغییرات مناسبی را در بحث تعرفه‌ها و تغییرات در قرارداد با شرکت ملی پخش دهد. اتحادی که در مجموعه کارگروه مخزن‌داران وجود دارد کمک کرده تا موضوعات و حوزه‌های مرتبط با فعالیت بخش مخزن‌داران به نحو شایسته‌ای هم به صاحب کالا منعکس شود و هم راه‌آهن را به صورت مناسبی همراه خود کند تا بتوانند سیاست‌های کلی کارگروه را دنبال کنند. در این کارگروه توانسته‌ایم جلسات منظمی را با شرکت ملی پخش و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران داشته باشیم، نمایندگانی از سوی هر دو مجموعه حضور دارند و تقریباً هفتگی مسائل شرکت‌ها رصد می‌شود تا اگر مشکلاتی در خصوص سیر و تخصیص ظرفیت‌ها و سهمیه‌ها و... وجود دارد مورد بحث و بررسی قرار گیرد و اگر موضوع لاینحلی باشد در لایه‌های بعدی از طریق ریاست کارگروه و مراجعه به واحدهای مختلف این کار انجام شود.

از فعالیت‌هایی که در کارگروه‌ها انجام می‌شود ممکن است موضوعات مشترکی باشد از جمله نرخ‌گذاری که مربوط به کارگروه مخزن‌داران، لبه بلند، لبه کوتاه و سایر ناوگان می‌شود. شاید تشکیل یک کارگروه مرتبط با حوزه تعیین نرخ بتواند با یک رویکرد واحد تمام موضوعات را رصد کند و قیمت‌گذاری با یک متدولوژی در مجموعه انجام شود و یکپارچگی ایجاد شود. از موضوعات مشترک مسائلی است که در ارتباط با مسائل فنی و مسائل سیرو حرکت راه‌آهن است که گمان می‌کنم تقریباً همه کارگروه‌ها مبتلا به همچنین موضوعی هستند. به عنوان مثال مشکلات سیر واگن‌های باردار و رساندن واگن‌های خالی به مقاصد بارگیری امروز فصل مشترک همه مسائل کارگروه‌ها می‌باشد. شاید تشکیل یک تیم واحد با این موضوع تخصصی بتواند در یک جلسه مشخص و معین با راه‌آهن خواستگاه همه شرکت‌ها را به گونه‌ای منتقل کند که فرآیندهای سیرو حرکتی مبتنی بر رساندن واگن‌ها به مقاصد با تعاریفی که در آنجا مطرح می‌شود بتواند این مشکل را حل کند. ما در مقاطع مختلف دیده‌ایم عدم رساندن واگن‌ها به مقاصد در مرحله بارگیری و تخلیه مشکلات همه کارگروه‌ها هست اما کارگروه‌های مختلف از مواضع مختلف، این مشکل را پیگیری می‌کنند که تشکیل تیم‌های تخصصی از این دیدگاه با صدای بلندتری راه‌آهن را متوجه کنند که این مشکل برای تمام واگن‌ها وجود دارد.

در رابطه با جایگاه و نقش انجمن باید بگوییم که نقش انجمن در تصمیم‌گیری‌های اساسی و کلان راه‌آهن باید تقویت شود. ابلاغ دستورالعمل‌هایی که هیچ نگاه و توجهی به بخش خصوصی نمی‌شود یکی از معضلاتی است که امروز تقریباً همه شرکت‌ها به آن مبتلا هستند. تصمیم‌گیری در رابطه با کم کردن یا زیاد کردن ظرفیت سیر واگن‌ها در محورهای مختلف. ابلاغ بخشنامه‌ها

با دستورالعمل‌هایی که خیلی شرکت‌هایی که سهم به‌سزایی در اجرای آن دارند متأسفانه در تصمیم‌گیری‌ها هیچ نقش و سهمی ندارند. بحث تضامین از جمله مشکلاتی است که اکثر شرکت‌ها دچار آن هستند و هیچ یک از شرکت‌ها در این تصمیم‌گیری نقشی نداشته‌اند و راه‌آهن به صورت یک‌طرفه تصمیم گرفته و اجرا می‌کند. در مورد ترکیب کارگروه‌ها باید بگویم که بخشی از موضوعات مشترک است و می‌تواند در قالب کارگروه‌های تخصصی با عناوین مشترک که فصل ارتباط همه کارگروه‌های شرکت‌های مالک باشد بتواند امور را راحت‌تر پیگیری کند. برگزاری جلسات منظم با راه‌آهن که راه‌آهن مقید باشد ماهی یکبار مجموعه انجمن و تیمی که انجمن تشخیص می‌دهد دیدگاه شرکت‌ها و انجمن در تصمیم‌گیری‌ها و در عملکردهای جاری مد نظر داشته باشد از موضوعاتی است که مورد توجه قرار می‌گیرد.

دبیر انجمن صنفی، مهرداد تقی‌زاده در رابطه با حضور انجمن در هیئت مدیره حتی بدون حق رای گفت: در خیلی مواقع این حضور بدون حق رای همانند تیغ دو لبه‌ای خواهد بود. هنگامیکه انجمن بدون داشتن حق رای حضور داشته باشد با توجه به اینکه راه‌آهن هیچگاه اعتقاد قلبی به خصوصی‌سازی نداشته است موجب خواهد شد تا راه‌آهن تصمیمات خود را با حضور انجمن اما بدون اجرای نظرات انجمن بگیرد. مدلی که در ذهن من است این است که می‌تواند انجمن حق رای در هیئت مدیره نداشته باشد اما تصمیمات اثر گذار باید به تأیید انجمن برسد به عبارتی همانند حق و تو که اگر همه شرکت‌ها و راه‌آهن هم تأیید کردند و نماینده انجمن تأیید نکرد حق اجرا وجود نداشته باشد.

در جمع بندی باید بگویم باید گونه‌ای رفتار شود تا قدرت انجمن وابسته به افراد نباشد و به نحوی قدرتی سیستمی داشته باشد. البته

ناگفته نماند که در تمام دنیا نیز تا حدی افراد در روابط موثر هستند. پیشنهاد می‌کنم چارچوبی نوشته شود مبنی بر اینکه کارگروه‌ها در کجاها حضور داشته باشند و یا مسائل مربوط به حمل‌ونقل باری باید حتماً به تأیید رییس کارگروه باری برسد همچنین در مورد بخش مسافری و مخزن‌دار و لکوموتیو نیز به همین صورت باشد. یا اینکه تصمیم‌گیری‌ها حتماً با تأیید رییس انجمن صورت گیرد. یا اختیاراتی در خصوص انتخاب مدیر فنی شرکت‌ها و برنامه به انجمن سپرده شود. البته باید در نظر داشته باشیم که قسمتی از کار را بر عهده انجمن بگذاریم که هم اثرگذار باشد و هم انجمن را در گیر روزمرگی شرکت‌ها نکنیم. بهتر است بسته‌های تهیه کنیم تا در آن قدرت انجمن را سیستمی کند.

حمید صدیق پوردر این خصوص گفت: به نظر بنده در ایجاد بسته در سیستمی کردن قدرت انجمن تا راه‌آهن به آن باور و ذهنیت نرسد فایده‌ای نخواهد داشت.

مهرداد تقی‌زاده ادامه داد: در راه‌آهن کار تخصصی خیلی کم صورت می‌گیرد و اگر این بسته تخصصی از سوی بخش خصوصی مورد بررسی کارشناسی قرار گیرد و تهیه شود راه‌آهن از آن استقبال خواهد کرد. و پس از طراحی بسته با نگاهی مثبت آن را به راه‌آهن ارائه خواهیم کرد.

کارگروه‌ها نیز به کار خود ادامه دهند و در کنار آن شورای مشورتی باری متشکل از روسای کارگروه‌های باری داشته باشیم با یک رییس که موضوعاتی از قبیل نرخ‌گذاری، افزایش متوسط سیر و همچنین مشکلات مشترک میان کارگروه‌ها از طریق این شورا انتقال داده شود که رییس آن نیز آقای طلوعی باشند. در رابطه با حضور نماینده انجمن در کارگروه‌ها نیز نماینده‌ای را از انجمن معرفی می‌کنیم و اگر نیاز بود که دبیر انجمن حضور داشته باشد حتماً حضور خواهیم داشت.

نشست کارگروه حمل و نقل ترکیبی شرکت‌های حمل و نقل ریلی در شهر صنعتی کاوه برگزار شد:

شهرک صنعتی کاوه؛ برخوردار از زیرساخت‌های ممتاز و منحصر به فرد

مهندس صادقی زاده، مدیرعامل شهر صنعتی و منطقه ویژه اقتصادی کاوه در این نشست در ابتدا خیر مقدمی به اعضای کارگروه حمل و نقل ترکیبی گفت و در ادامه تاکید کرد: تمام تلاش مجموعه شرکت شهر صنعتی کاوه ایجاد بستری مناسب در خصوص فعالیت سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی می‌باشد.

ایشان با اشاره‌ای به روند روبه رشد و مثبت شهر صنعتی و منطقه ویژه اقتصادی کاوه گفت: شهر صنعتی و منطقه ویژه اقتصادی کاوه دارای موقعیت‌های ممتازی می‌باشد از جمله نزدیکی به پایتخت، فرودگاه بین‌المللی حضرت امام خمینی (ره)، دسترسی آسان به واسطه خطوط ریلی به سایر نقاط کشور و جاده‌های ترانزیتی، استقرار در چهارراه ارتباطی شمال به جنوب و غرب به شرق کشور، به قطب بزرگ سرمایه‌گذاری و تولید تبدیل شده است.

وی ادامه داد: برخوردار از زیرساخت‌های ممتاز و منحصر به فرد شهر صنعتی و منطقه ویژه اقتصادی کاوه از جمله شبکه آبرسانی، تصفیه خانه، شبکه فاضلاب، فیبر نوری و وجود چند پست برق و گاز این مجموعه را از سایر مجموعه‌های صنعتی کشور متمایز ساخته است.

مدیرعامل شهر صنعتی کاوه تصریح کرد: با گذشت ۵ دهه از فعالیت شهر صنعتی کاوه امروز شاهد وجود ۵۰۰ واحد صنعتی، تجاری با اشتغال بالغ بر ۴۰ هزار نفر بصورت مستقیم در این مجموعه هستیم.

مهندس مجید صادقی‌زاده به استقرار گمرک به عنوان یکی



تولیدی در شهر صنعتی کاوه مستقر و توسعه شهر نیز با ظرفیتی معادل فاز یک، آماده واگذاری و جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی می‌باشد. همچنین در منطقه مسکونی شهر بالغ بر ۱۰۰۰۰ نفر ساکن می‌باشند با توجه به ظرفیت‌های قابل توجهی که در این شهرک صنعتی وجود دارد، در سالن جلسات معاونت امور شهری این شهرک با هدف آشنایی با ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های شهر صنعتی و منطقه ویژه اقتصادی کاوه، نشست با حضور اعضای کارگروه حمل و نقل ترکیبی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی برگزار شد. هماهنگی این نشست از سوی کارگروه حمل و نقل ترکیبی انجمن صنفی شرکت‌های ریلی انجام شد.

این کارگروه برای نخستین بار با هدف آشنایی با ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های شهر صنعتی و منطقه ویژه اقتصادی کاوه با حضور مدیران عامل شرکت‌های حمل و نقل ریلی، نماینده شرکت راه‌آهن ج.ا.ا، فدراسیون حمل و نقل و لجستیک، شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات لجستیک و مدیران شهر صنعتی و منطقه ویژه اقتصادی کاوه برگزار شد که به شرح آن می‌پردازیم:

شهر صنعتی کاوه با مساحتی بالغ بر ۳۰۰۰ هکتار در فاصله ۱۰۰ کیلومتری جنوب غربی تهران در سال ۱۳۵۲ تأسیس شده است. این شهر که بزرگترین شهر صنعتی ایران است به دلایلی همچون موقعیت ممتاز جغرافیایی و نزدیکی آن به تهران، دسترسی آسان به سایر نقاط ایران و جاده‌های ترانزیت، مجاورت با فرودگاه بین‌المللی امام خمینی و اتوبان تهران-ساوه، نزدیکی به منطقه آزاد سلفچگان، دسترسی به خطوط راه‌آهن سراسری و برخوردار از تأسیسات زیربنایی مناسب به یک قطب بزرگ صنعتی بین‌المللی تبدیل شده است. شهر صنعتی کاوه دارای تمامی امکانات و تأسیسات زیربنایی شهری و صنعتی از قبیل شبکه آبرسانی و فاضلاب، شبکه‌های برق‌رسانی، گاز، پست و مخابرات، تصفیه خانه فاضلاب صنعتی، هتل ۴ ستاره و سفروخانه سنتی، مرکز خدمات ایمنی و آتش‌نشانی، مسجد، مدرسه، دانشگاه، درمانگاه، پارک جنگلی و دریاچه مصنوعی، کمربند فضای سبز، گمرک، خط‌آهن اختصاصی مرتبط با شبکه راه‌آهن سراسری، پاسگاه پلیس، جایگاه عرضه فرآورده‌های نفتی، شعبات مختلف بانک‌ها، بیمه، بانک اطلاع رسانی و ... می‌باشد. در حال حاضر حدود ۵۰۰ واحد



منطقه ویژه اقتصادی کاوه در طی ۶ سال نشانگر تمایل سرمایه‌گذاران و صاحبان صنایع برای فعالیت در این منطقه را دارد که این مهم اراده جدی مسئولان راه‌آهن در خصوص توسعه حمل‌ونقل ریلی و افزایش سهم جابجایی بار از طریق ریل را می‌طلبد.

وی افزود: یکی الزامات توسعه حمل‌ونقل ریلی وجود باسکول ریلی است که این امکان در ایستگاه اختصاصی منطقه ویژه اقتصادی کاوه فراهم شده که در کمترین زمان ممکن عملیات توزین واگن‌های حمل کالا انجام شود.

مدیر برنامه‌ریزی شرکت شهر صنعتی کاوه به طرح توسعه در بخش‌های مختلف در شهر صنعتی و منطقه ویژه کاوه نیز اشاره کرد و افزود: ایجاد یک شهر لجستیک، راه‌اندازی ترمینال کانتینری، احداث سردخانه از طرح‌های پیش‌بینی شده در این مجموعه است.

مهندس شوشتری گفت: تفاهم‌نامه همکاری و مشارکت مابین سازمان بنادر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی کاوه با هدف فراهم نمودن مقدمات استفاده حداکثری از پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های موجود در شهر صنعتی کاوه و منطقه ویژه اقتصادی کاوه به عنوان پس‌کرانه بنادر و همکاری در توسعه و سرمایه‌گذاری در راستای ارتقای بیشتر زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک کالا، سال گذشته منعقد شده است.

در ادامه حاضرین در جلسه به بیان دیدگاه‌های خود پرداختند. بازدید اعضای کارگروه حمل‌ونقل ترکیبی انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی از ظرفیت‌های ریلی و هاب سوخت، انبارهای منطقه ویژه اقتصادی کاوه و مناطق مسکونی از دیگر برنامه‌های این سفر یک روزه بود.

از مزایای منطقه ویژه اقتصادی کاوه اشاره کرد و افزود: با تعامل و همکاری که بین منطقه ویژه اقتصادی کاوه و گمرک برقرار است کالا کمتر از ۶ ساعت از گمرک منطقه ویژه اقتصادی کاوه ترخیص می‌شود.

وی تصریح کرد: وجود منطقه ویژه اقتصادی کاوه علاوه بر کاهش قیمت تمام شده کالا برای صاحبان صنایع مستقر در منطقه ویژه اقتصادی، زمینه‌ساز رونق اقتصادی در شرایط تحریم شده است.

مدیر برنامه‌ریزی شرکت شهر صنعتی و منطقه ویژه اقتصادی کاوه نیز در ادامه این جلسه گفت: وسعت منطقه ویژه اقتصادی کاوه ۶۰۰ هکتار می‌باشد که ۲۴ مورد خدمات در زمینه خدمات گمرکی، انبارداری، صدور مجوز تاسیس شرکت، پروانه بهره‌برداری و به مشتریان ارائه می‌شود.

مهندس شوشتری به روند روبه رشد ورود کالا به منطقه ویژه اقتصادی کاوه اشاره کرد و اظهار داشت: در شش ماه نخست امسال ۶۰ هزار تن کالا به منطقه ویژه اقتصادی کالا وارد شده است.

وی با اشاره به اینکه منطقه ویژه اقتصادی کاوه از سال ۹۳ فعالیت خود را آغاز کرده افزود: وجود منطقه ویژه اقتصادی کاوه زمینه اشتغال یک هزار نفر را در این مجموعه فراهم کرده است.

مدیر برنامه‌ریزی شرکت شهر صنعتی کاوه با اشاره به افزایش میزان صادرات و واردات کالا و وجود ایستگاه راه آهن اختصاصی تصریح کرد: سعی ما بر این است تا ظرفیت تخلیه و بارگیری از طریق شبکه ریلی در منطقه ویژه اقتصادی کاوه افزایش پیدا کند و سهم بیشتری از بار به وسیله ریل جابجا شود.

مهندس شوشتری ادامه داد: ایجاد ۷۰ هزار متر مربع انبار سرپوشیده در



گفتگو با مجتبی لطفی، رییس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی :

با تولیدکنندگان خارجی ارتباط نداریم نیازمند تولیدات داخلی هستیم

صنعت ریلی هرچند در سال‌های اخیر بیشتر از سوی مسئولان رده‌بالای کشور دیده شده و دولت، آن را از اولویت‌های سرمایه‌گذاری خود اعلام کرده است، با این حال، بخش خصوصی، از تداوم مشکلات سرمایه‌گذاری در این بخش گلایه دارد و معتقد است سرمایه‌گذاری‌های جدید نیاز به ابزارهای حمایتی بیشتری دارد. مانند هرکسب و کار دیگری، سرمایه‌گذاران صنعت حمل و نقل ریلی نیز انتظار دارند از سرمایه‌های کلانی که به این بخش می‌آورند، سودی به‌دست آورند، اما در حال حاضر نه تنها این انتظار برآورده نمی‌شود، بلکه در مسائلی همانند تامین قطعات و نگهداری ناوگان خود با مشکلات بسیاری از قبیل تحریم‌ها، قطع ارتباط با تولیدکنندگان خارجی، بالارفتن نرخ ارز و نوسان آن و ... روبرو است، مجتبی لطفی رئیس کارگروه لکوموتیو در گفت‌وگو با "دو ماهنامه ندای حمل و نقل ریلی" در خصوص مشکلات این بخش و چگونگی رفع آن‌ها اشاره‌هایی به حمایت از تولیدات داخلی و تلاش در حفظ و نگهداری لکوموتیوهای موجود دارد که به شرح آن می‌پردازیم:

عدم حمل بار در زمان کمتر و به موقع از مشکلات این بخش است. کمبود امکانات گلوگاه‌هایی را برای حمل ریلی در کشور ایجاد کرده است. با توجه به تحریم‌ها بیشترین لطمه به لکوموتیو وارد شده است. زیرا بخشی از قطعات و تجهیزات از خارج از کشور وارد می‌شود و گلوگاه اصلی در این امر مشکلات تحریم‌های مالی است. تحریم‌ها نقل و انتقال پول را با مشکلاتی مواجه کرده، همچنین هزینه‌ها و زمان دریافت قطعات را افزایش داده است.

موضوع امروز ما در کارگروه لکوموتیو این است که بتوانیم لکوموتیوهای موجود را حفظ کنیم. نگهداری لکوموتیوهای موجود موضوعیت بیشتری دارد تا خرید و توسعه لکوموتیو.

شرکت البرز نیرو قرارداد خرید ۱۰ دستگاه لکوموتیو با واگن پارس را دارد و با توجه به شرایط سخت موجود این پروژه پیشرفت خوبی داشته و قرارداد نهایی شده است. اقدامات اولیه مهندسی روی پروژه آغاز شده و تمام تلاش خود را به کار گرفته‌ایم تا پایان سال یک دستگاه لکوموتیو به نام پارس ۳۳ به بهره‌برداری برسد و مابقی لکوموتیوها تا ۸ ماه اول سال ۹۹ به اتمام برسند. تحریم‌ها امکان عقد قراردادهای بزرگ را از شرکت‌های لکوموتیوسازی کشور سلب کرده و مشکلات انتقال تکنولوژی و مسائل زیادی را به همراه داشته است. بهترین کار انجام قراردادهای کوچک با تعداد بیشتر است. باید به سمت ساخت لکوموتیوهایی که امکان ساخت آن در داخل کشور بیشتر و وابستگی آن به خارج از کشور کمتر است، برویم. به‌عنوان مثال لکوموتیو پارس ۳۳، در مقایسه با لکوموتیوهای دیگر کمتر به قطعات خارجی نیاز دارد و شرکت‌های ایرانی قطعات بیشتری را در لکوموتیو پارس ۳۳ می‌توانند تامین کنند.

چه اقداماتی توسط کارگروه لکوموتیو در راستای حمایت از

ریلی رشد داشته است. اگر بتوانیم تعداد لکوموتیو را افزایش دهیم مطمئناً با افزایش حمل بار در این بخش همراه خواهد بود و در نتیجه همراه با آن بهره‌وری افزایش خواهد یافت.

چه عواملی موجب شده تا حمل بار ریلی نسبت به جاده کاهش یابد؟

عوامل بسیاری همانند کمبود لکوموتیو، واگن و عدم ظرفیت کافی برای تخلیه و بارگیری و از همه مهم‌تر

مهیا کند و قطارها نباید در انتظار نیروی کشش باشند. در کشورهای دیگر معمولاً ۱۰ تا ۱۵ درصد نیروی کشش مازاد نسبت به نیاز دارند. همان‌گونه که اطلاع دارید نیاز به نیروی کشش، فصلی است و در برخی از فصل‌ها نیاز به نیروی کشش بیشتری است. البته ناگفته نماند با توجه به تحریم‌ها و مشکلات که در کشور حاکم است خوشبختانه از نظر جابه‌جایی بار، شرایط مساعدی داریم و ۳ سال است که حمل بار

یکی از مشکلاتی که در جابه‌جایی بار و مسافر وجود دارد کمبود لکوموتیو است، این کمبود چه ضررهایی را به این بخش وارد می‌کند؟

کمبود لکوموتیو بستری را برای کاهش بهره‌وری راه‌آهن و شرکت‌های واگن‌دار ایجاد می‌کند. کمبود لکوموتیو یکی از دلایل کم‌کاری واگن‌های شرکت‌های باری، است. دستگاه بهره‌بردار باید نیروی کشش لازم را برای واگن‌ها



دولت، از نظر درآمد شرایط اقتصادی مناسبی ندارد و نمی‌توانیم انتظار زیادی از دولت داشته باشیم. در این دوره، سرمایه‌گذاری‌ها را نباید با اتکا به دولت برنامه‌ریزی کرد. مثال آن همان بازار سرمایه‌ای است که اوراق بدون حمایت دستگاه دولتی با اعتباری که شرکت داشته و به تضمین دستگاه دولتی بوده منتشر کردیم و با تمام مشکلاتی که داشتیم این راه را پیش بردیم.

انجمن در حل مشکلات شرکت‌های خصوصی ریلی تا چه میزان نقش خود را ایفا می‌کند؟
در بخش لکوموتیو عملکرد انجمن و کارگروه مثبت است و فعالانه در بحث‌ها شرکت می‌کند، انجمن با راه‌آهن رابطه خوبی دارد، همچنین راه‌آهن عنایت، توجه و تعامل بیشتری با بخش خصوصی دارد.

به عنوان سخن آخر اگر صحبتی دارید بفرمایید؟

در این شرایط که در تحریم هستیم، بهتر است روی پروژه‌های بازسازی و راه‌اندازی لکوموتیوها بیشتر کار شود. چند سالی است که بحث بازسازی لکوموتیو در راه‌آهن تعطیل شده است. اکنون تعدادی لکوموتیو خارج از گردش داریم. امیدواریم بودجه کافی به این پروژه‌ها تخصیص دهند تا این پروژه‌ها راه‌اندازی شوند. بازسازی لکوموتیوهای متوقف از اهمیت بیشتری برخوردار است و اگر بتوانیم کار بازسازی را انجام دهیم می‌توانیم به نیروی کشش بیفزاییم.

زمینه خواهیم داشت.
تا چه میزان دولت در حمایت از بخش خصوصی ریلی موفق بوده است؟

حمایت از بخش ریلی و لکوموتیو سرلوحه شعارهای دولت و قوانین کشور است، زیرا دارای منافع اقتصادی برای جامعه است. در برنامه‌ریزی‌های چندساله و بودجه‌های سالانه تبصره‌های متعددی در خصوص حمایت از بخش خصوصی دیده می‌شود. به‌عنوان مثال در ماده ۱۲ و تبصره ۱۸ سرمایه‌گذاری و حمایت از بخش خصوصی در جهت توسعه دیده شده است، اما کارهای اجرایی در راه دریافت این تسهیلات بسیار دشوار است. راهکارهایی برای کمک به سرمایه‌گذاران در این تبصره‌ها پیش‌بینی شده و هدف، ایجاد تسهیلات ارزان قیمت است تا سرمایه‌گذاری اقتصادی را در بخش ریلی توجیه کند. در ماده ۱۲ بحث صرفه‌جویی سوخت است که راهکارهایی دیده شده، اما تا آنجایی که مطلع هستم هنوز از این محل تسهیلاتی دریافت نشده است و در تبصره ۱۸ پروژه‌های زیادی معرفی شده است. در راه‌آهن اولویت در بخش نوسازی واگن‌های مسافری است که عقب افتاده و شرکت‌های مالک نیاز به کمک دارند، اما متأسفانه اعتبارات زیادی وجود ندارد. این‌ها از جمله مواردی است که دولت می‌تواند به بخش ریلی کمک کند. البته می‌دانیم که

ناوگان خود مجوزهایی را دریافت کرده و قصد دارد قطعاتی را وارد کند، اما به دلیل این که این قطعات از کانال‌های غیررسمی وارد می‌شوند اطلاعات آن در اختیار عموم قرار نمی‌گیرد. راه‌آهن برای لکوموتیوهای خود از یکی دو سال گذشته اقدامات پیش‌گیرانه‌ای انجام داده است. البته ناگفته نماند که اگر منابع مالی بخش خصوصی تامین باشد، این بخش می‌تواند تحریم‌ها را دور بزند و قطعاتی را که نیاز دارد تامین کند. مشکل بزرگ تامین قطعات برای شرکت‌های مالک لکوموتیو در مورد لکوموتیوهای جدید اروپایی است. بیشتر قطعات لکوموتیوهای قدیمی، در ایران تولید می‌شوند. به‌عنوان مثال خیلی از قطعات لکوموتیوهای جی‌ام و پارس ۳۳ در ایران تولید می‌شوند. بحث کیفیت در قطعات نیز بسیار مهم است و به دلیل واسطه‌هایی که در این میان وجود دارد، ممکن است برخی از قطعات کیفیت لازم را نداشته باشند. با توجه به این که قیمت ارز کاهش داشته اما باز هم نرخ قطعات و هزینه‌های تامین قطعات همچنان بالاست زیرا زنجیره تامین تغییر کرده است.

در خصوص تعمیر و نگهداری لکوموتیوها، تولیدات داخلی تا چه میزان جوابگوی نیاز آن‌ها هست؟

به دلیل اینکه راه‌های ارتباطی با خارج از کشور بسته است، باید به سمت تولید داخل برویم. این که چقدر در این زمینه موفق خواهیم بود، بستگی به تلاش‌هایی دارد که در این راستا صورت می‌گیرد. ما باید به سوی لکوموتیوهای ساخت داخل با قطعات داخلی برویم نه لکوموتیوهایی که بیشتر نیاز به قطعات خارجی دارند.

تولید داخل به معنای قطع ارتباط با تولیدکنندگان خارجی نیست. تولید داخل نیاز به تعاملات با شرکت‌های خارجی دارد، اما اگر متکی به تولیدات خود باشیم مطمئناً رشد چشمگیری در این

حقوق مالکان لکوموتیو در بخش خصوصی انجام می‌شود؟

در کارگروه لکوموتیو که شرکت‌های خصوصی عضو هستند، بیشتر مسائل صنفی و فنی دنبال می‌شود. مهم‌ترین موضوع در صنف، نرخ سالانه است. هر ساله به دلیل تحریم‌ها با تغییر نرخ ارز مواجه هستیم. در سال‌های ۹۷ و ۹۸ تعاملات بسیاری با وزرات راه و شرکت راه‌آهن داشته‌ایم و راه‌آهن نیز به خوبی عمل کرده است. ۷۰ درصد لکوموتیوهای کشور در مالکیت راه‌آهن است و راه‌آهن کاملاً به مشکلات هزینه‌های این بخش آگاه است و بر اساس الگوی شورای رقابت نرخ سالانه تنظیم می‌شود. البته ناگفته نماند که در نهایت نظر بخش خصوصی رعایت نمی‌شود ولی آنچه که مصوب می‌شود به نظر بخش خصوصی نزدیک است. کارگروه لکوموتیو انجمن مستقیماً در خصوص تعیین نرخ وارد مذاکره می‌شود. در الگوی شورای رقابت فرمولی بر اساس هزینه‌های لکوموتیو و درآمد آن، محاسبه می‌شود و سودی برای لکوموتیو در نظر گرفته می‌شود. ولی راه‌آهن، همه هزینه‌های لکوموتیو را نمی‌پذیرد. لکوموتیو دارای هزینه‌های متعددی است. هیچ‌یک از شرکت‌های خصوصی مالک لکوموتیو خودشان کارخانه نگهداری لکوموتیو ندارند و باید از محل درآمد خود هزینه‌ها را پرداخت کنند. توجیه راه‌آهن برای عدم پرداخت هزینه‌های لکوموتیو این است که نرخ و هزینه‌های تمام شده حمل بار نباید بالا رود. نرخ مصوب شده همیشه پایین‌تر از نرخ است که بخش خصوصی در این شرایط سخت برای حفظ سرمایه‌گذاری درخواست می‌کند.

جدی‌ترین مشکلی که بخش لکوموتیو را تحت‌الشعاع قرار داده چیست و راه‌آهن برای حل این مشکل چه کرده است؟

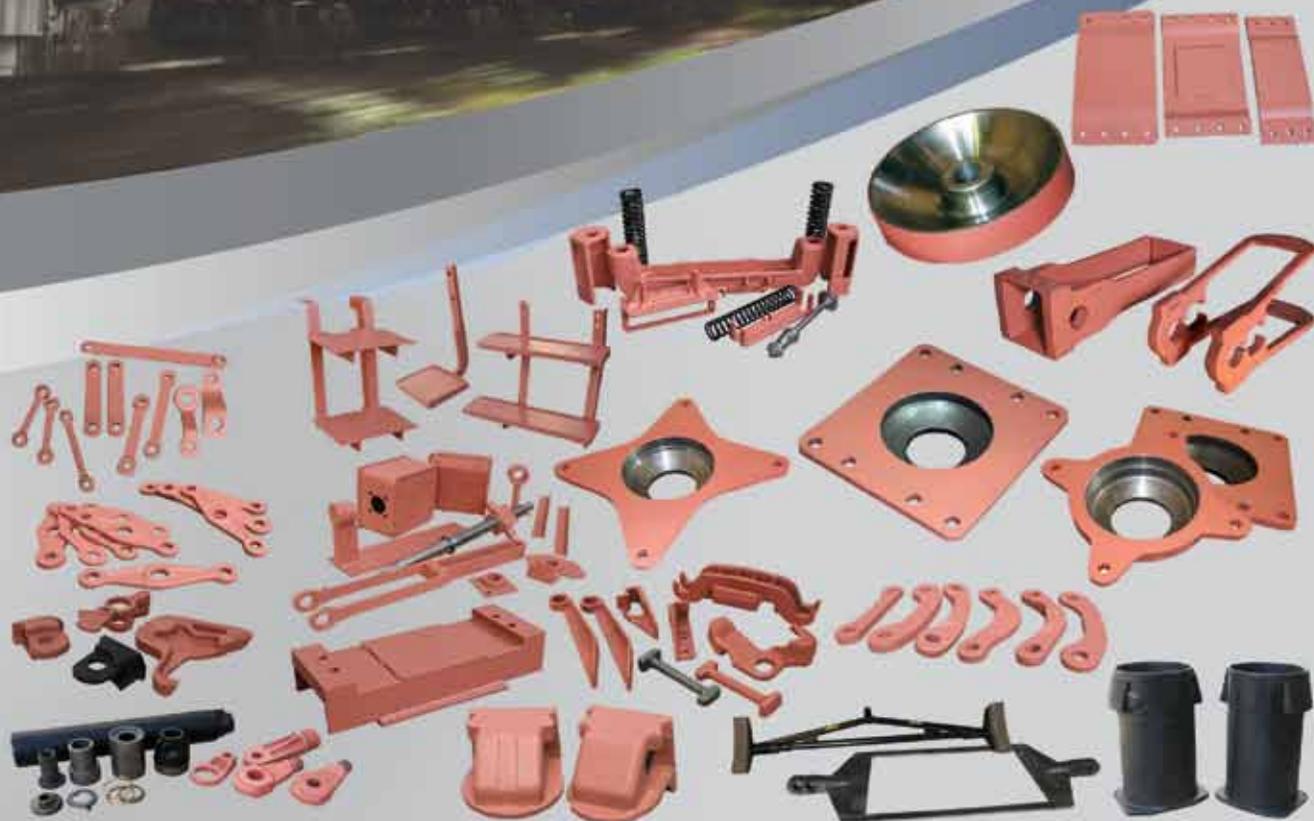
جدی‌ترین مشکل مالک لکوموتیو، تامین قطعات است. راه‌آهن برای



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 بلبرینگ و ...)
- ◆ واردات انواع سیستم های ترمز روسی - کنوری
- ◆ واردات انواع بوژی و متعلقات مربوطه
- ◆ واردات مجموعه قلاب و ضربه گیر و متعلقات مربوطه
- ◆ و ...



شرکت سهند ریل سپاهان

- دارای پروانه بهره برداری از وزارت صنعت معدن و تجارت
- دارای مجوز فعالیت از راه آهن جمهوری اسلامی ایران
- دارنده گواهینامه های:
ISO 9001:2015 - ISO 14001:2004 - OHSAS 18001:2007
- واحد برگزیده صنعتی نمونه در سال ۱۳۹۵ در استان اصفهان
- نماینده رسمی شرکت فنر سازی زر در حوزه ریلی کشور
- نماینده رسمی شرکت فنر سازی خاور در حوزه ریلی کشور
- عضو خانه صنعت، معدن و تجارت استان اصفهان
- عضو اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی استان اصفهان
- عضو انجمن مدیران صنایع کشور
- عضو اتاق بازرگانی و صنایع ایران و چین
- عضو اتاق بازرگانی و صنایع ایران و روسیه
- عضو انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی ایران
- عضو انجمن نگهداری و تعمیرات ایران
- عضو انجمن صنفی کارفرمایی شرکت های تولیدی، تعمیر و نگهداری ادوات ریلی





شرکت فنر سازی زر



شرکت فنر سازی خاور



شرکت پارس فنر

سپاریلک

شرکت سهند ریل سپاهان

نماینده رسمی شرکت‌های پارس فنر، فنر سازی خاور و فنر سازی زر

تامین و عرضه انواع:

- ◆ فنرهای تیغه ای شیاردار (قوس مثبت / صفر / منفی)
 - ◆ فنرهای پارابولیک ۴ لایه و ۵ لایه
 - ◆ فنرهای لول بوژی
- مورد استفاده در ناوگان ریلی کشور



شرکت سهند ریل سپاهان

نماینده رسمی شرکت ریلتکو چین در ایران



شرکت ریلتکو واقع در کشور چین، ایالت جیانگسو، طراح و سازنده ناوگان ریلی باری و مسافری و اجزا و قطعات شامل:

◆ انواع بوژی ◆ چرخ ◆ چرخ و محور ◆ قلاب

با دارا بودن تاییدیه های بین المللی IRIS, AAR, TSI و با سابقه ۱۲ سال صادرات به آمریکا، اروپا، استرالیا و آسیا می باشد.



برگزاری نشست مدیران راه آهن ج.ا.ا با هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی:

فرصت های توسعه در نزدیکی ماست؛ نیازمند نقشه راه صحیح و مدیریت کارآمد هستیم

حسین عاشوری، قائم مقام راه آهن ج.ا.ا با ابراز امیدواری در خصوص حل مشکلات و همفکری و همدلی بخش خصوصی و دولتی و رسیدن به توفیقات بیشتر در حوزه حمل و نقل ریلی بیان کرد: ایجاد اتاقی برای انجمن در بحث ها ضروری بوده که دکتر رسولی دستور آن را داده است. دکتر رسولی در نظر دارد علاوه بر ایجاد اتاقی برای انجمن، واحدی برای خبرنگاران، بازنشستگان و صاحب نظران در نظر گرفته شود. در مورد بحث کارت شناسایی اعضای انجمن، طراحی ها انجام شده و منتظر مراحل چاپ هستیم. مهرداد تقی زاده، دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی با توضیحی در رابطه با چگونگی تشکیل جلسه سخن خود را آغاز کرد و گفت: با دکتر

سرمایه در حمل و نقل ریلی شد و در ادامه به تشریح اهم مشکلات فعلی شرکت های خصوصی که در حال حاضر با آن درگیر هستند در ۸ محور پرداختند. در این ۸ محور به مواردی از قبیل ضرورت انعقاد قرارداد حمل با شرکت های حمل و نقل ریلی، لزوم پذیرش مسئولیت راه آهن بابت حفظ و نگهداری از محمولات و قطعات واگن ها از مبدا تا مقصد، تسریع در تصویب آیین نامه تاسیس و فعالیت شرکت های حمل و نقل ریلی و صدور پروانه فعالیت آنها، متناسب نمودن هزینه های دریافتی با کیفیت خدمات تعمیرات جاری، لزوم ارائه تعاریف دقیق از حدود حقوق شرکت ها در دستورالعمل های مصوب به ویژه در بحث حق پارکینگ، ارتقای ظرفیت شبکه به منظور تحقق سرعت سیر بازرگانی قطارها و همچنین رفع تعارضات تعیین تعرفه حمل مواد سوختی در سال ۹۸ اشاره شد که به شرح کامل گزارش این نشست می پردازیم:

نشستی با حضور مدیرعامل شرکت راه آهن، هیئت مدیره و کلیه معاونان شرکت راه آهن و اعضای هیئت مدیره و دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی به عنوان سومین جلسه از سلسله جلسات همکاری هیئت مدیره انجمن و راه آهن برگزار شد.

این جلسه با استقبال بسیار مدیرعامل راه آهن همراه بود و از چگونگی همکاری های بخش خصوصی ریلی و راه آهن سخن به میان آمد و این گونه همکاری ها به عنوان تنها راه حل عبور از مشکلات فعلی راه آهن کشور عنوان شد، همچنین عملیاتی شدن نتایج این جلسات نیز حائز اهمیت قرار گرفت. در این نشست تاکید بسیار بر روی استقبال از استمرار این سلسله جلسات از سوی راه آهن بود تا با حل مشکلات خود و بخش خصوصی نیز با همین رویه در جهت حل مشکلات راه آهن کشور تلاش کنند. در این جلسه اشاره هایی به مشکلات جذب



رسولی تصمیم‌گرفتم تا جلسات منظمی با هیئت مدیره انجمن به همراه معاونین راه‌آهن داشته باشیم که تصمیم بسیار خوبی بود. موضوعاتی در این جلسات مشترک عنوان می‌شود که رسیدن به نتیجه جلسات در اجرایی کردن موضوعات بسیار حائز اهمیت است. این پیشنهادات نشان آن است که با بخش خصوصی همدلی لازم وجود دارد. بخش خصوصی نیز آمادگی لازم را دارد تا مشکلات مربوط به بخش خود را قبول کند.

سعید رسولی، مدیرعامل شرکت راه‌آهن ج.ا.ا خوش‌بینی خود را به توسعه حمل‌ونقل ریلی و آینده راه‌آهن اعلام داشت و گفت: یکی از اصلی‌ترین دلایل تلاش بسیاری که می‌کنم همین امیدواری است. در سال سوم فعالیت خود در راه‌آهن هستم و با انگیزه بسیار تلاش می‌کنم. امروز که ما در این زمان از حیات حمل‌ونقل ریلی قرار داریم با سرمایه‌ای که گذشتگان فراهم کرده‌اند و مجموعه اتفاقاتی که شرایط امروز را برای توسعه ریلی به وجود آورده باید بدانیم و آگاه باشیم که وارث این سرمایه هستیم و باید در نگهداری صحیح آن کوشا باشیم. شاهد بوده‌ام که تمامی افراد در گذشته در این مجموعه چگونه سخت‌کوشانه فعالیت کردند و امروز صاحب ایده‌ها و باورهایی هستند که به مرور زمان و با کسب تجربه شکل گرفته است و از جمله سرمایه‌های ارزشمندی هستند که باید از آن‌ها قدردانی کنیم. شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی که بر اساس اصل ۴۴ ایجاد شد در حالی رشد کرد که هیچ تجربه‌ای قبل از آن وجود نداشت و به حکم قانون مقرر شد تا خصوصی‌سازی انجام شود، قاعدتا باید دوره‌ای برای مشق این کار در نظر گرفته شود تا همه ما اعم از بخش خصوصی و دولتی در کشور واگذاری و پذیرش تصدی را بیاموزیم. در اولین هفته دولت نشست با شرکت‌ها داشتیم،

تعدادی شرکت کرده بودند. در این نشست گفتم که هفته دولت را عمداً با دیدار شرکت‌ها آغاز کردیم تا از شرکت‌ها تشکر کنیم، زیرا در هفته دولت، دولتی‌ها پروژه‌هایی را افتتاح می‌کنند و عکس و فیلمی تهیه می‌کنند که بخش غیر دولتی زحمت انجام آن پروژه‌ها را کشیده‌اند و باید از بخش خصوصی تشکر و قدردانی شود. در این ۶ ماهه که مسئولیت راه‌آهن را داشته‌ام با توجه به این که از گذشته در راه‌آهن بوده‌ام ضرورت‌های مهم و غیر مهمی وجود داشته که باید انجام می‌دادم. امروز زمان آن است که به برخی از موضوعات اساسی پرداخته شود و مشکلاتی که وجود دارد حل شود. شاید برخی از موضوعات و مشکلاتی که پیرامون آن وجود دارد به مصوبات گذشته برگردد که باید مصوبات مجدداً مورد بررسی قرار گیرد. امروز اتفاقاتی که در عرصه اقتصادی کشور رخ داده شرایطی را ایجاد کرده که گویا رژیم اقتصادی دیگری حاکم شده است. در شرایط سخت از جمله تحریم فقط کلید "موفقیت، همت و همدلی" می‌تواند مشکلات را ریشه‌کن کند. اگر این کلیدها به درستی به کار برده شود مطمئناً ظرفیت‌های بسیاری دیده می‌شود که می‌توانیم از آن بهره‌مند شویم. تشکر می‌کنم از نمایندگان انجمن صنفی که در این نشست حضور دارند و معتقدم که این جلسات به صورت منظم باید برگزار شود. رویکردی که امروز با مجموعه مدیران ارشد راه‌آهن تفاهم کرده‌ایم استفاده هرچه بیشتر از ظرفیت‌های موجود داخل کشور است. ما به جای آنکه به دنبال فرصت‌ها در آسمان‌ها باشیم بهتر است با چشمی دیگر به اطراف خود بنگریم تا ببینیم فرصت‌هایی در نزدیکی ما هست که می‌توانیم به سادگی از آن‌ها استفاده کنیم. در داخل کشور ظرفیت‌های بسیاری وجود دارد. خوشبختانه خانواده راه‌آهن مجموعه بسیار عظیم و قابل

اتکایی در داخل و پشتیبان کشور است. نگاه‌های بخشی و بنگاهی مطمئناً آسیب‌هایی را به این بخش وارد خواهد کرد. می‌توان تعریف دیگری از نگاه بنگاهی در بنگاه خانواده راه‌آهن داشت. اگر خانواده دچار آسیب شود مطمئناً بقیه را هم درگیر خواهد کرد. مطمئناً هزینه‌هایی خواهد داشت که باید پرداخته شود و فراموش نکنیم که این هزینه‌ها به نوعی سرمایه‌گذاری است. پس از ۶ ماهه که از مسئولیت ام در راه‌آهن می‌گذرد در کارم مصمم‌تر شده‌ام. مجموعه راه‌آهن به فعالیت شرکت‌ها افتخار می‌کند. بحث‌هایی که در این جلسه مورد بررسی قرار می‌گیرد در دبیرخانه ثبت می‌شود و مورد پیگیری قرار می‌گیرد و نتایج را اعلام خواهیم کرد.

اعتقاد دارم که شرکت‌ها و راه‌آهن نباید در مقابل یکدیگر قرار گیرند و در نامه‌نگاری‌ها نیز هم راه‌آهن و هم شرکت‌ها برای انجام و پیشبرد اهدافشان بهتر است از کلمه "باید" استفاده نکنند. ما باید از این مرحله عبور کنیم. ما کارهای مهمی داریم از جمله بازنگری نرخ سوخت در کشور تا منجر به اتفاقات خوبی در کشور شود. ما باید سناریوهای استفاده از منابع برای توسعه بخش ریلی را آماده داشته باشیم. در بسیاری از مواقع مباحثی همچون مالیات بر ارزش افزوده در دولت و مجلس مورد بررسی قرار می‌گیرد و راه‌آهن و بخش خصوصی به صورت منفرد این مبحث را پیگیری می‌کنند و به دلیل عدم هم‌افزایی میان ما، متأسفانه فرصت‌های گران‌بها از دست می‌رود. ما اکنون باید در عرصه اقتصاد کشور و در توسعه کشور نقش‌آفرینی کنیم و هنگامی این نقش‌آفرینی شکل می‌گیرد که مرتباً جلسات و نشست‌های مشترکی را داشته باشیم. با دلگرمی که از هیئت مدیره راه‌آهن دارم آمادگی کامل برای بررسی کارشناسی موضوعات و مشکلات مربوط به حمل‌ونقل ریلی در بخش دولتی و خصوصی

را داراست. پیشنهاد می‌کنم موارد و مشکلات مهم موجود را جمع‌آوری کنید و کمی هم در حل مشکلات صبور باشیم. ساختار تشکیلات از مسائل بسیار مهم است. ساختار تشکیلات باید به گونه‌ای عمل شود تا سریع و به موقع و با خلق بهترین تصمیم‌ها، مشکلات حل شود. مباحث و مشکلاتی را که از سوی انجمن به ما گفته شده را دسته‌بندی می‌کنیم و مسئولی را برای پیگیری مسائل قرار می‌دهیم. باید با صمیمیت و صبوری مشکلات را حل کنیم.

محمد رجبی، رییس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با بیان این موضوع که بخش خصوصی سعی می‌کند تا تمام توان خود را در انجام صحیح مسئولیت‌ها به کار گیرد اظهار داشت: ظرفیت‌های مدیریتی بنگاه‌داری در کشور به آن صورت که بخش خصوصی نیاز دارد نیست و باید بپذیریم تمام شرکت‌های خصوصی با نگاه کمک از سوی راه‌آهن وارد حوزه ریلی شده‌اند. اقتصاد در بخش ریلی شرایط متفاوتی نسبت به بخش‌های دیگر دارد. سرمایه‌گذاری که در بخش ریلی انجام می‌شود قابل انتقال به بخش‌های دیگر نیست. امکان جذب درآمد وجود ندارد. باید بگویم که حال صنعت ریلی خوب نیست. دربرخی از حوزه‌ها ضعف جدی وجود دارد به خصوص در مورد حوادثی که می‌توان آن را پیشگیری کرد، اما پیشگیری‌های لازم انجام نمی‌شود شاید به دلیل عدم وجود ابزارهای لازم باشد. آگاه هستیم که در بخش تجاری‌سازی با مشکلات بسیاری روبرو هستیم و می‌دانیم که سود در حمل‌ونقل ریلی به خصوص حوزه مسافر بسیار پایین است. دغدغه‌های جدی ما امروز اداره کردن بنگاه و سازمان است. ضمن آنکه خانواده صنعت ریلی خیلی ضعیف است. در بخش ریلی بسیاری از افراد که در مجموعه‌های پیمانکاری هستند تامین مشاغل



نمی‌شوند. از درخواست‌های ما این است که قشری که در پایین‌ترین قسمت هرم سازمان هستند و بیشترین کار را انجام می‌دهند از جمله مهمانداران، تکنسین‌های فنی و بخش خط‌وابینه زندگی خوبی ندارند. با توجه به شعارهای خیلی خوبی که در خصوص حمل‌ونقل ریلی داده شده توفیقات برجسته‌ای دیده نشده مخصوصاً در حوزه ناوگان و نگهداری. از اهدافی که تلاش می‌کنیم تا ارتقاء دهیم اقتصاد خانواده‌های حمل‌ونقل ریلی است. دغدغه‌های بخش کارگری در حمل‌ونقل ریلی بسیار زیاد است. باید تامین مشاغل را در شرکت‌ها از الزامات قرار دهیم. اکنون کارگرهای این حوزه با ۲۰ سال سابقه کار هنوز حقوقشان حداقل حقوق قانون کار است. این مشکلات از جمله مشکلاتی است که برعهده تجاری‌سازی سازمان می‌باشد. امروز تجاری‌سازی شاهد تحولات چشمگیر نیست. در زمان گذشته از شاخص‌هایی که به عنوان هدف دنبال می‌شد بخش بازرگانی در حوزه مسافر و بار بود. امروز توفیقات خوبی حاصل نشده است. اگر شرکت رجا به عنوان شرکت مسافری ریلی می‌توانست ۳۰۰ کیلومتر سیر در روز داشته باشد که این اتفاقات و مشکلات رخ نمی‌داد و بهره‌وری افزایش می‌یافت و در نهایت صنعت ریلی از جایگاه بهتری برخوردار بود. اکنون بر اساس سیاست‌هایی که راه‌آهن دارد شرکت‌ها خود باید به فکر خودشان باشند. تعمیرات و نگهداری به کندی صورت می‌گیرد. تجاری‌سازی با مشکلات بسیاری روبروست. امیدوارم هدف‌گذاری‌های ملموس‌تر و شاخص‌های کمی‌تر تعریف شود. امیدوارم در سال‌های آینده خبرهای افزایش سرعت بازرگانی هرچند کم به گوش ما برسد. تلاش راه‌آهن و شرکت‌های خصوصی آن است که هر دو بخش در یک سو و همدل یکدیگر باشند اما در واقعیت همچنان فاصله

وجود دارد و باید این عدم همدلی حل شود. طولانی شدن حل موضوعات و مشکلاتی که بخش خصوصی با راه‌آهن مطرح می‌کند برای بخش خصوصی پیامدهای منفی را خواهد داشت. پیشنهاد می‌کنم در این جلسات موضوعاتی که مطرح می‌شود صورت جلسه شود و پیگیری‌های لازم انجام شود. بیش از ۱۲ مورد در مورد قراردادهای بهره‌برداری مطرح شده و رفت‌وبرگشت‌های زیادی داشته است اما حدود ۱۲ ماه از آن گذشته و هنوز توفیقی حاصل نشده تا قرارداد بهره‌برداری تنظیم شود. بهتر است فرصت‌هایی را برای شرکت‌ها در برخی مواقع قائل شوید. البته آگاه هستیم که شرایط اقتصادی کشور از ثبات برخوردار نیست. پیشنهاد می‌کنم سناریوهای مشترکی میان راه‌آهن و بخش خصوصی در موارد مختلف اقتصادی طراحی شود. شاهد شرکت‌های بزرگی بوده‌ایم که در حوزه ایستگاه‌ها کار کرده‌اند اما نتایج ملموسی از آن پروژه‌ها کسب نشده است. ظرفیت‌های امروز کشور به گونه‌ای است که در حال اضطراب هستیم. مشکلات در صنعت ریلی متأسفانه تا جایی رسیده که ما دائماً در حال اضطراب هستیم و این موضوع خسته کننده شده زیرا فرصت استراحت نداریم. همیشه متأسفانه عقب هستیم. در مورد دستور تحولات در قراردادهای بارها جلساتی میان انجمن و بهره‌برداری برگزار شده است و ما منتظر نتیجه هستیم.

سعید رسولی با عنوان این موضوع که دفتری با نام مرکز تحقیقات، توسعه و مهندسی در حال ایجاد است تا سه اداره کل در این دفتر ادغام شوند اظهار کرد: این دفتر برای ارائه نظرات ناوگان، تحقیقات، فنی، بهره‌برداری و حقوقی ایجاد می‌شود تا تحقیقات کاربردی در آن‌جا انجام شود. در وزارت علوم، محلی با نام دفتر ارتباط با صنعت دارند. ما در راه‌آهن دفتر ارتباط با دانشگاه ایجاد

کرده‌ایم تا مدیران کل و معاونین پیشنهادهای خود را به این دفتر ارائه دهند تا زیر نظر جمع کارشناسان صاحب‌نظر مورد بررسی قرار گیرد. در رابطه با تحولات در قراردادهای نیز آن را در دستور کار قرار می‌دهیم و در جلسه آینده هیئت مدیره راه‌آهن نیز از نمایندگان انجمن دعوت می‌کنیم تا انجام آن تسریع شود. یادآوری می‌کنم، تصمیماتی باید گرفته شود که اجرایی باشد. در رابطه با جلساتی که در انجمن برگزار می‌شود باید نمایندگان و مسئولانی حضور یابند که نماینده تام‌الاختیار راه‌آهن باشند. برخی از مدیران ما در جلسات انجمن شرکت می‌کنند و در نهایت جمع‌بندی‌هایی می‌شود که جمع‌بندی بدنه راه‌آهن نیست. منظوری آن نیست که نمایندگانی که حضور پیدا می‌کنند بی اختیار هستند بلکه آن‌ها از منظر خود به مسئله نگاه می‌کنند. دبیرخانه‌ای در مورد مسائل این‌چنینی در حال تشکیل است تا ثبت و ضبط شود. برای حضور در جلسات نیز نماینده مشخصی را اعلام می‌کنیم تا نمایندگان زیر نظر آن نماینده حضور پیدا کنند و سوء تفاهمی ایجاد نشود.

کارگروهی در جهت ارتقای بهره‌برداری راه‌اندازی شده است. دستور آن گروه این است که هر مانعی که در جهت ارتقای بهره‌برداری می‌تواند نقش ایفا کند حل شود. در رابطه با هزینه حمل سوخت شرکت‌های حمل‌ونقلی، پیگیری‌های بسیاری انجام شده است. در نهایت با آقای فلاحی مذاکراتی داشتیم و به دلیل اینکه هنوز پول سوخت را از راه‌آهن دریافت نکرده‌اند و بخشی از مطالبات شرکت‌ها از هزینه حمل سوخت به راه‌آهن داده می‌شود در نتیجه مطالبات شرکت‌ها را نمی‌دهند تا راه‌آهن پول سوختی که بدهکار است را بدهد. البته پیگیری‌های جدی در این مورد در حال انجام است و به صورت جدی پیگیر حق

و حقوق شرکت‌ها هستیم. منصور محمودی، کارشناس انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی گفت: واگن‌ها بر مبنای دستوراتی که از سوی راه‌آهن برای تعمیرات صادر می‌شود در انتظار می‌مانند، برخی از نواحی می‌گویند واگنی که مدتی به دستور راه‌آهن برای تعمیرات خوابیده باید حق پارکینگ پرداخت شود. منظور آن نواحی این است که در بخشی که مربوط به آیین‌نامه تعیین تعرفه پارکینگ است مصادیق و تعرفه کاملاً مشخص باشد که در چه مواردی هزینه باید به چه مقدار پرداخت شود. متأسفانه مصادیق و تعاریف در آیین‌نامه‌ها کاملاً مشخص نیست.

بابک احمدی عضو هیئت مدیره راه‌آهن گفت: پارکینگ تعمیراتی است. در مورد حق پارکینگ پیش آمده که شرکت‌های مالک واگن گفته‌اند که مالک هستند و می‌خواهند واگن آن‌ها ایشان در تعمیرگاه بماند. تمامی حق واگن متعلق به شرکت نیست. بخشی از درآمد واگن متعلق به راه‌آهن و بخشی متعلق به شرکت‌ها و بخش‌های دیگر است.

مجتبی لطفی، رییس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی از مشکلاتی که شرکت‌های مالک لکوموتیو با آن مواجه هستند سخن به میان آورد و گفت: بحث عقد قرارداد جدید در سال ۹۸ و همچنین تعرفه‌های جدید شرکت‌ها را با مشکلاتی روبرو می‌کنند. خواهش می‌کنم عقد قراردادهای را ابلاغ کنید. اکنون شرکت‌ها در مورد واردات قطعات لکوموتیو با مشکلات بسیاری روبرو هستند. تعهدات ارزی مشکلات جدی ایجاد کرده است. مقرراتی که روزبه‌روز تغییر می‌کند موجب شده تا قطعات در گمرک بماند و نتوانیم قطعات را وارد کنیم، همچنین بانک‌ها به دنبال آن هستند تا پول بیشتری از ما دریافت کنند.

فورواردهای ریلی امکان صدور مجوز بارنامه صادر شود تا بتوانند همانند شرکت‌های حمل‌کننده بارنامه صادر کنند اما با شروطی از قبیل تضمین تن کیلومتر سالانه، عددی را مشخص می‌کنند تا بر اساس آن شرکتی که تضمین این میزان تن کیلومتر را بدهد می‌تواند بارنامه صادر کند در غیر اینصورت به رسمیت شناخته نمی‌شوند.

ایجاد بازار جدید و پویا برای صنعت ریلی توسط فورواردرها

حمید صدیق‌پور کارشناس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی با تاکید بر این که فورواردر نقش تسهیل کننده و واسطه را میان صاحب کالا و وسیله حمل دارد ادامه داد: اگر نگاه راه‌آهن به نقش فورواردر مثبت باشد باید این نکته که فورواردر ویژگی‌هایی در کاهش هزینه‌ها داشته باشد را در نظر بگیریم. نقش فورواردرها بسیار حائز اهمیت و ضروری است زیرا ممکن است فورواردری به دلیل ارتباطاتی که با صاحبان کالا دارد کمکی به صاحبان واگن باشد یعنی فورواردرها می‌توانند بازار جدید و پویایی برای صنعت ریلی فراهم کنند البته ناگفته نماند که قیمت تمام شده با حضور فورواردر باید توجیه پذیر باشد تا صاحب کالا تمایل داشته باشد کار خود را به فورواردر بسپارد.

حذف موضوع فورواردری در قانون دسترسی آزاد

منصور محمودی در ادامه گفت: از مشکلاتی که وجود دارد بحث قانونی است که افرادی که قانون حق دسترسی را وضع کرده‌اند حدود ۲۰ سال گذشته در بخش جاده‌ای بوده‌اند و نگاه خوبی به فورواردرها نداشته‌اند به همین سبب در قانون دسترسی آزاد موضوع فورواردری را حذف کردند و فقط شرکت حمل و نقل ریلی "کریر" را به عنوان شرکت کریر تعیین کردند. طبق آیین‌نامه نیز در بندی قید کردند که اگر شرکت کمتر از ۶۰۰ واگن داشته باشد کریر محسوب نمی‌شود. در آیین‌نامه و دستورالعمل تاسیس و فعالیت مفهوم فورواردری گنجانده شده است. در جلسه‌ای که با هیئت‌مدیره راه‌آهن داشتیم تاکید کردیم که آیین‌نامه سریع‌تر تصویب شود تا تعریف فورواردر در آنجا لحاظ شود تا بر آن مبنا کار کنیم. ایوب خزایی مدیرعامل شرکت بهین



نقش فورواردرها در افزایش سهم ریلی، یک فرصت طلایی برای راه‌آهن

استعداد فورواردرها در ایجاد بازارهای جدید

نخستین جلسه فورواردری در محل انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی در مهرماه ۹۸ با ریاست دبیرانجمن، و با حضور مدیران شرکت‌های فورواردری برگزار شد. در این نشست تعریف کاملی از فورواردرها در ایران و سایر کشورها و همچنین نقش آن‌ها در توسعه سهم ریلی صورت گرفت. در ابتدای جلسه نظر هریک از اعضاء در خصوص نقش فورواردرها و بهبود روند فعالیت شان به میان آمد. با توجه به نقش مهم فورواردرها در جذب بار و توانایی برقراری ارتباط با صاحبان بار و نقش موثر آن‌ها در خصوص انتقال بار از سمت جاده به ریل به خصوص توسط حمل و نقل ترکیبی ارزش افزوده‌ای ایجاد می‌کند که به نفع توسعه سهم ریلی می‌باشد. فورواردرها نقش تسهیل کننده را در حمل بار برعهده دارند. فورواردرها فضای جدیدی را در بخش حمل و نقل ریلی ایجاد می‌کنند که نیازمند توجه و پشتیبانی از سوی راه‌آهن هستند. بخش بازرگانی شرکت راه‌آهن ج.ا.ا در رابطه با جذب بار از سوی جاده به سوی ریل نتوانسته قوی عمل کند و با کمک فورواردرها و شناخت کامل از آن‌ها می‌تواند این بخش را قوت ببخشد و با ایجاد تخفیف‌هایی که نقش مشوق را خواهند داشت انگیزه برای فعالیت بیشتر فورواردرها ایجاد کنند که نقش مهمی در توسعه سهم ریل خواهد داشت. درنشستی که برگزار شد آقایان مهرداد تقی‌زاده دبیر انجمن، حمید صدیق‌پور، منصور محمودی و امینی، کارشناسان انجمن، فرج‌اله جوادزاده مدیرعامل مشاوران گستران صنعت آدنیس، سمانه علی‌پور مدیرعامل بهینه ترابر آژور، ایوب خزایی مدیرعامل و سیدعلی میرمعینی مدیر بازرگانی شرکت بهین لجستیک ایرانیان، مهرداد نجاتی محرمی مدیرعامل پرتو بار فراهر خلیج فارس، حمیدرضا عبادیان مدیر بازرگانی پیام ترانس، علی اصغر سمیعی عضو هیئت مدیره آتن کاروان توران حضور داشتند. در انتهای جلسه مقرر شد مشکلات مطرح شده در نشست به مسئولان انتقال پیدا کند و طی نامه‌ای به راه‌آهن موضوع اصلاح نرخ تعرفه‌های بین‌المللی مطرح شود.

به رسمیت شناختن فورواردرها در راه‌آهن

امینی کارشناس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی در ابتدا با بیان این موضوع که در راه‌آهن فعالیت‌هایی در خصوص به رسمیت شناختن فورواردرها

صورت گرفته است گفت: دستورالعمل جدیدی توسط بازرگانی و معاونت بهره‌برداری تهیه و برای هیئت‌مدیره ارسال شده است که ممکن است در آینده ابلاغ شود. وی در ادامه اظهار داشت: تشکیل این جلسات می‌تواند کمکی به راه‌آهن باشد

تا در آینده برای اجرای آن دستورالعمل دیگر مشکلی وجود نداشته باشد. این دستورالعمل توسط بخش بازرگانی تهیه شده و به معاونت بهره‌برداری پیشنهاد شده و در هیئت‌مدیره در مرحله امضاء می‌باشد. در این دستورالعمل آمده که برای



لجستیک ایرانیان با تاکید بر این موضوع که از نظر تئوریک فورواردر خالص و ناخالص که طرف قرارداد می شود و حملی را می پذیرد فورواردر است گفت: شرکت بهین لجستیک برای فعالیت های بین المللی، ترانزیت و کانتینر، تعداد ۵۰ واگن کانتینر در خصوص فورواردری اجاره کرده ایم.

سمانه علی پور مدیرعامل شرکت بهینه ترابر آژور در معرفی شرکت گفت: شرکت بهینه ترابر آژور در بخش CIS به عنوان فورواردر فعالیت می کند و تحت شرایطی واگن اجاره های داریم.

علی اصغر سمیعی عضو هیئت مدیره شرکت آلتن کاروان توران ادامه داد: حمل و نقل ریلی و بین المللی و همچنین پایانه دار هستیم و کار فورواردری انجام می دهیم.

در کشور در بحث فورواردرها به خوبی عمل نشده است

مهرداد تقی زاده دبیر انجمن بیان کرد: فورواردر خالص به تعبیری همان تری پی ال است، تری پی ال همان شرکت هایی هستند که صاحب بار و ناوگان نیستند و فقط مسئولیت حمل سریع و آسان را بر عهده دارند. در بخشی که شرکت هم صاحب ناوگان باشد و هم حمل و نقل را بر عهده داشته باشد تری پی ال و سکند پی ال محسوب می شود. در رابطه با فور پی ال نیز جاهایی می باشد که چندین فورواردر را با هم هماهنگ می کنند و به دلیل این که در کشور در بحث فورواردرها به خوبی عمل نشده است فور پی ال به وجود نیامده است. فایو پی ال در بستر آی تی عمل می کند که در کشور هست. از نظر بنده اسنپ فود به نوعی فایو پی ال است. اسنپ فود نه رستورانی دارد و نه آشپز و پرسنل اما در بستر آی تی اپلیکیشن ایجاد کرده که با بکارگیری پیک همان رستوران، غذا را به دست مشتری می رساند و درصدی دریافت می کند. این مثال را عنوان کردم زیرا اگر حمل و نقل ریلی و یا جاده ای را بخواهیم به آن سمت ببریم از این چنین الگوهایی باید پیروی کنیم. در بخش جاده ای شرکت های حمل و نقل هوشمند طراحی شده اند به این دلیل که اپلیکیشن هایی دارند و صاحبان ناوگان جاده ای و کامیون داران در آنجا عضو می شوند و از طریق اپلیکیشن، بار را میان

اعضاء تقسیم می کنند. در این نشست قصد داریم با مشکلات فورواردرها بیشتر آشنا شویم و همچنین بدانیم که انجمن با توجه به جایگاه خود چه کمکی می تواند به شرکت های فورواردری کند.

فورواردرها ناوگان ندارند

مهرداد نجاتی محرمی مدیرعامل پرتو انرژی بارفرابر خلیج فارس با بیان این دلیل که اکثر فورواردرها ناوگان ندارند فقط در بخش بین الملل فعالیت می کنند اظهار کرد: به همین دلیل حمل و نقل داخلی برای فورواردرها عملی نیست. زیرا شرکت های واگن دار هستند و دلیلی ندارد که مراحل حمل بار را به ما بسپارند. صاحبان بار نیز به دلیل اینکه گمان می کنند که فورواردرها واسطه هستند مستقیماً به سراغ واگن داران می روند. در حمل و نقل بین المللی به دلیل این که از واگن های CIS استفاده می شود ما می توانیم به عنوان فورواردر، حمل را بر عهده بگیریم. حتی در مواقعی ما باری را جابجا کرده ایم که واگن حمل آن بار را نداشته ایم و آن واگن را اجاره کرده و بار را حمل کرده ایم. فورواردر داخلی و بین المللی در همه جای دنیا وجود دارد.

فعالیت فورواردر در داخل صرفه اقتصادی ندارد

مهرداد تقی زاده با ابراز این نکته که شرکت هایی که واگن دار هستند دیگر نقش فورواردری ندارند و به دلیل واگن دار بودن فعالیت می کنند ادامه داد: فورواردری که در ایران در حوزه حمل و نقل داخلی فعالیت می کند به دلیل این که صرفه اقتصادی ندارد تعداد خیلی کمی داریم. مگر آنکه خود صاحب کالا باشد و شرکت فورواردری را تاسیس و فعالیت کند و ماهیت شکل گیری آن برای رفع نیاز خودش است. به نوعی می توان گفت دو فورواردر داخلی و فورواردر بین المللی داریم.

فورواردر ریلی که مجوز از راه آهن گرفته می تواند بارنامه صادر کند

سمانه علی پور در آغاز با تعریفی از فورواردر ریلی شروع کرد و گفت: تعریفی که از فورواردر ریلی در اینجا می کنیم متفاوت از تعریف فورواردر جاده ای است. شرکتی که به عنوان فورواردر ریلی مجوز از راه آهن گرفته است می تواند واگن را از شرکت های واگن دار بگیرد و بارنامه

صادر کند. اما شرکتی که خود واگن دارد و خود بارنامه صادر می کند شرکت کریر است. شرکت های مالک واگن اکثراً واگن خود را در کشور سیر می دهد و در بخش بین الملل فعالیت نمی کند و اگر هم در بخش بین المللی فعالیت کنند تا مرز ترکیه یا وان سیر دارند. این تفاوت ها در تعریف راه آهن وجود دارد. زمانی که مهر شرکت به عنوان فورواردر روی بارنامه ای که راه آهن داده می خورد مالک واگن شرکت نیست و از راه آهن واگن را دریافت می کند. اما در حمل و نقل داخلی به این صورت نیست. شرکت کریر خود واگن دارد و خود بارنامه را صادر می کند و تمام مراحل کار را خود شرکت انجام می دهد و بسیار متفاوت است.

صدور بارنامه توسط شرکت هایی که واگن ندارند میسر نیست

امینی ادامه داد: اکنون در میان شرکت های فورواردر داخلی، شرکتی نیست که بارنامه را خودش صادر کند فقط در مورد خدمات فورواردری می تواند فعالیت کند. خدمات فورواردری شامل بخشی از شرکت های صدور بارنامه می شود که مالک واگن نیستند. در صورتی که بخواهیم با تعریف صحیح پیش برویم اکنون فورواردر ریلی داخلی نداریم زیرا صدور بارنامه توسط شرکت هایی که واگن ندارند انجام نمی شود.

مکان صدور بارنامه با مالکیت ۶۰۰ واگن

ایوب خزایی مدیرعامل شرکت بهین لجستیک ایرانیان با ذکر مثالی عنوان کرد: بابت حمل بار به بندر امام رفته تا بحث فورواردری را از منطقه ویژه پتروشیمی تا اسکله راه اندازی و بار را از آن جا حمل کنیم، در هیئت مدیره راه آهن مصوب شد تا حق دسترسی را راه آهن دریافت نکنند و قرار بود تعدادی واگن از شرکتی اجاره کنیم تا بار را حمل کند. در بحث داخلی هم شرکت ها کار می کنند و فقط از نظر اجرایی سخت است. زیرا اگر بخواهیم با واگن هایی که اجاره کرده ایم حمل کنیم نمی توانیم بارنامه صادر کنیم، زیرا پایین تر از ۶۰۰ واگن می شود و بارنامه را باید شرکت دیگری صادر کند که در نهایت بارنامه به اسم آن شرکتی می شود که صادر کرده و در این میان بحث بازاریابی که شرکت فورواردر انجام داده و تخفیف هایی

که از راه آهن گرفته نامی برده نمی شود و فقط بازاریابی محسوب می شود.

مهرداد نجاتی محرمی مدیرعامل شرکت پرتو بار فرابر خلیج فارس در ادامه گفت: در حمل و نقل بین المللی وقتی به عنوان مثال از چین تا مسکو بار فورواردری می گیرید، بارنامه دریایی، بارنامه اس ام جی اس و بارنامه جاده ای دارد اما می توانند یک بارنامه ترکیبی صادر کنند. در مورد حمل و نقل داخلی نیز می توان این کار را انجام داد. می توان بارنامه دریایی، جاده ای و اس ام جی اس را دریافت کرد اما به صاحب کالا یک بارنامه ترکیبی داد.

پیشنهاد این نامه صدور بارنامه به راه آهن توسط فورواردرها

امینی کارشناس انجمن با اشاره به این که بحث فورواردری در راه آهن از دو سال گذشته آغاز شد ادامه داد: در راه آهن برای تشکیل قطار نیاز به تعداد حداقلی واگن بود که اگر مالکین مختلف به وجود می آمد قطار در راه بخش بخش می شد و زمان سیر آن طولانی می شد به همین علت باید قطار با تعداد واگن مشخص تشکیل می شد. این تعداد مشخص ۳۵ واگن بود. تصمیم گرفته شد که این ۳۵ واگن به صورت تجمیع کار کنند. یعنی شرکت های مختلف جمع شوند و سبد تقاضا ایجاد کنند. اگر این کار انجام شود در حقیقت خدمتی تجمیع تقاضا ارائه شده است. برای رفع این مشکل که بارنامه را فورواردری که واگن ندارد نمی تواند صادر کند و راه آهن آن را به رسمیت نمی شناسد آیین نامه ای برای رفع این مشکل پیشنهاد شد. پیشنهاد می کنم دستورالعملی را که در خصوص فورواردرها به هیئت مدیره راه آهن رفته را مجدد شرکت ها بازنگری و مورد بررسی قرار دهند. زیرا راه آهن محدودیت هایی دارد که وجود این محدودیت ها این پروسه را به این سادگی اجرا نمی کند و کمی سخت تر است.

امینی: بحث «واگن پول» را به این دلیل به میان آوردم که تجمیع تقاضا را با تجمیع واگن ها یکی نگیرید. در واقع یعنی در بندر شهید رجایی بارهای مختلف و صاحبان کالای مختلف با واگن های شرکت های مختلف یا یک شرکت، کار تجمیع را انجام دهد. یعنی شرکتی که وسیله حمل



ندارد اما بار را تجمع می‌کند و به سمت حمل ریلی می‌فرستد. مسئولیت حمل بار به مقصد را فرورادر بر عهده می‌گیرد که بارنامه را صادر کند.

نقش بهتر فرورادرها با صدور بارنامه

مهرداد تقی زاده: در مورد حمل‌ونقل ترکیبی به نظر می‌آید که فرورادرها را اگر صرفاً ریلی بینیم شاید مشکل واسطه‌گری پیش بیاید اما اگر ترکیبی باشد و مسیری را با ریل سیر کند و مسیری را با جاده، به نظر می‌آید اگر مانع صدور بارنامه برداشته شود فرورادر می‌تواند نقش بهتری را ایفا کند. سید علی میرمعینی با تأکید بر این که قطعاً فرورادرها نقش بهتری خواهد داشت ادامه داد: به‌خصوص در حمل‌ونقل داخلی جایگاهی ندارد و باید بارنامه تأیید شود تا صاحبان کالا بتوانند به این بارنامه اعتماد کنند. در حمل‌ونقل داخلی این جایگاه مغفول است و خیلی از بارهای ریلی به دلیل نداشتن فرورادر به سراغ کریرها می‌رود.

حمید صدیق پور: آیا امکان دارد برای ایجاد جاذبه، راه‌آهن برای کالاهای ترکیبی نرخ تخفیف ویژه قرار دهد؟ مهرداد تقی زاده: راه‌آهن نه تنها تخفیفی قرار نداده بلکه مجوز صدور بارنامه را هم نداده است.

نگاه ویژه تعرفه‌ای برای تشویق فرورادرها

حمید صدیق پور با بیان این که هدف راه‌آهن باید زمینه‌سازی برای جذب بار بیشتر باشد و تمام این دغدغه‌ها برای جذب بار بیشتر به راه‌آهن است ادامه داد: معمولاً حمل بارهای ترکیبی توسط راه‌آهن است. مسافت‌های طولانی آن با راه‌آهن و مسافت‌های کوتاه با جاده است. اگر بتوانیم ویژگی یا تبصره‌ای را در جهت جذب بارهای ترکیبی که به سمت راه‌آهن می‌آید داشته باشیم قدم مثبتی برداشته‌ایم. به‌عنوان مثال یک درصد نرخی که برای کالای ترکیبی یا فرورادر یا شرکت حمل‌ونقل ترکیبی است را کاهش دهیم می‌توانیم آینده حمل‌ونقل ترکیبی را مثبت ارزیابی کنیم تا مشتری‌ها افزایش یابد. در مورد بحث سرعت عمل در راه‌آهن به نتیجه نخواهیم رسید. اما اگر نگاه ویژه تعرفه‌ای و حمل‌ونقلی داشته

باشیم می‌توانیم جاذبه برای فرورادرها برای بازاریابی داشته باشیم. برای این که بخواهیم بارهای ترکیبی جذب راه‌آهن شود باید انگیزه کافی قیمت تمام شده حمل کالا را برای صاحب کالا ایجاد کنیم.

بازاریابی باید به دست فرورادرها سپرده شود

سید علی میرمعینی مدیر بازرگانی شرکت بهین لجستیک ایرانیان تأکید کرد فرورادرها بسیار بهتر می‌توانند بازاریابی کنند و روابط را با صاحبان کالا و کریرها برقرار کنند. وی ادامه داد: البته کریرها فرورادر هستند و متأسفانه این اتفاق در کشور ما رخ نداده که کار بازاریابی را به فرورادرها بسپارند. ضمن این نگاه هم وجود ندارد که راه‌آهن برای بارهای ترکیبی تخفیف در تعرفه قائل شود. حتی راه‌آهن برای باری که از جاده به سوی ریل می‌آید تخفیفی در نظر نمی‌گیرد.

فرورادرها ایجاد ارزش افزوده می‌کنند

حمید صدیق پور: باید نگاه ایجاد انگیزه و مشوق‌هایی در خصوص کشاندن بارها از جاده به سمت ریل وجود داشته باشد. بازاریابی که فرورادرها انجام می‌دهند ایجاد ارزش افزوده‌ای می‌کند که باید محاسبه شود. صاحبان کالا مبلغی را بابت این خدمت فرورادر پرداخت نمی‌کنند در نتیجه کسی که از منافع حمل‌ونقل بهره می‌برد که عمدتاً راه‌آهن و شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی هستند که البته سهم شرکت‌ها بسیار کم است در نتیجه راه‌آهن باید در نظر بگیرد.

ایوب خزایی در ادامه با ذکر مثالی عنوان کرد: به عنوان مثال بارهای پتروشیمی در منطقه ماهشهر و بندر امام وجود دارد اما اتصال ریلی ندارند و مستقیم از طریق ریل حرکت نمی‌کنند و از طریق جاده حمل می‌شود. بخش زیادی از واگن‌های لبه بلند ما به سمت فولاد خوزستان می‌روند و پس از تخلیه سنگ‌آهن خالی بر می‌گردند. تلاش بسیار کردیم تا با مجتمع پتروشیمی صحبت کنیم تا واگن‌هایی که خالی بر می‌گردد بتوانیم باری را بازاریابی کنیم اما تخفیف راه‌آهن در حد ۵ یا ۷ درصد است و این مقدار کم است و راه‌آهن همکاری لازم را ندارد. صاحب کالا گمان می‌کند که حق دسترسی صفر شده است در صورتی که

حق دسترسی نیز که بالا هم هست همچنان برقرار است.

دموراژ کانتینر به اقتصاد شرکت‌ها لطمه می‌زند

امینی ادامه داد: از موضوعات اصلی در حمل‌ونقل ترکیبی همان صرفه اقتصادی ریلی می‌باشد. آنچه که به صرفه اقتصادی ریلی لطمه وارد می‌کند دموراژ کانتینر است. در حمل‌ونقل ریلی شاید سرعت سیر داخل ایستگاهی افزایش یابد اما پارامترهایی وجود دارد که زمان تحویل کالا از اولین ایستگاه ریلی تا آخرین ایستگاه ریلی افزایش یابد. همچنین در کنار آن باید هزینه حمل‌ونقل تخلیه و بارگیری را از ریل به داخل کامیون و حمل از ایستگاه تا مقصد نهایی در نظر گرفت. وقتی به بسته مراحل حمل کالا به صورت کامل نگاه شود یعنی از درب کارخانه یا بندر تا آخرین مقصد که مقصد نهایی است از نظر اقتصادی به صرفه نیست. حق دسترسی خط در کانتینر صفر است اما در هزینه‌ها خیلی اثرگذار نیست. اگر مراحل حمل یک کانتینر را از صفر تا صد به راه‌آهن بسپارید از بندر حدود ۲۰ روز زمان می‌برد تا به تهران برسد. اما هنگامی که این ۲۰ روز را با ۴ روز حمل جاده‌ای همان کالا محاسبه می‌کنید دموراژ روزی ۱۰۰ هزار تومان روی کانتینر که افزوده می‌شود آنقدر افزایش می‌یابد که اگر رایگان هم حمل شود صاحبان کالا به سمت ریلی نخواهند آمد. ما برای برطرف کردن این مشکل به سمت بارنامه سراسری رفتیم تا از خود کشتی مقصد را تهران در نظر بگیریم تا هزینه دموراژ روی هزینه بار اضافه نشود، در این صورت صرفه اقتصادی به وجود خواهد آمد. ما حدود یکسال پیگیری کردیم تا این طرح را به صورت آزمایشی اجرا کنیم و برون سپاری کنیم اما در مورد تمام فاکتورهایی که در مرحله پیگیری به دنبال آن بودیم با مشکلات عجیبی روبرو می‌شد. در ابتدا طی بررسی‌هایی که انجام دادیم متوجه شدیم که سیستم بندر، گمرک، راه‌آهن با هم ارتباطات ندارند و نمی‌توانستیم بارنامه را صادر کنیم و این ارتباطات را انجام دادیم. به مرور که پیش می‌رفتیم با مشکل بار مواجه بودیم که باری وجود نداشت که با کمک از یکی از نماینده‌های خطوط کشتیرانی با شرکت

هیوندایی مذاکرات را انجام دادیم تا بار را با این روش حمل کنیم که با مشکلات تحریم‌ها مواجه شدیم. به سراغ خط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران رفتیم که به دلیل تحریم‌هایی که به‌وجود آمده بود هزینه‌ها را افزایش داده بود و خیلی از شرکت‌ها به‌همین دلیل قبول نمی‌کردند. به‌سراغ ایران خودرو رفتیم که مشتری ثابت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بود تا بار را به‌این صورت بیابوریم، خوشبختانه موافقت‌ها انجام شد اما متأسفانه برای حمل ریلی این بار، شرکت حمل‌ونقل ترکیبی کشتیرانی و سمندرل برای حمل این بار به توافق نرسیدند و بحث‌های تجاری با هم داشتند. تا جایی که مشکلات سد راه بود بار ورودی ایران خودرو نیز کاهش یافت و وضعیت ایران خودرو طبق گفته خودش به مرحله‌ای رسیده بود که دیگر نمی‌توانست بار خود را به راه‌آهن برای تحقیقات آزمایشی بدهد تا حمل کند. این طرح از نظر عملیاتی، شدنی است اما تعداد کانتینر ورودی به بندر کم است و انجام این طرح صرفه اقتصادی ندارد تا بتوانیم فراگیرش کنیم.

برای آوردن بار از روی جاده به ریل نیازمند فرورادرها هستیم

سید علی میرمعینی: تا زمانی که ما این فرورادرها را نداریم بار جاده به روی ریل نخواهد آمد. زیرا کریرها بار خود را دارند و نگرانی ندارند و فقط فرورادرها هستند که در مسیرهای مختلف از قبیل چین و ترکیه می‌توانند تأثیرگذار باشند و بار جاده را روی ریل آورند. تمام فعالیتی که امروز ما انجام می‌دهیم تمام دانش خود را می‌گذاریم تا بار را از جاده به ریل بیابوریم در صورتی که سد اصلی که مانع این کار است مشکلاتی است که در سیستم راه‌آهن وجود دارد. اگر فرورادرها بتوانند این کار را انجام دهند کریرها و راه‌آهن نیز نفع خواهند برد.

حمیدرضا عبادیان مدیر بازرگانی شرکت پیام ترانس در رابطه با بحث کریدر ریلی چین اظهار کرد: چین طرحی را در سال ۲۰۰۵ اجرا کرده و طی این طرح سوبسیدی را برای حمل‌ونقل ریلی بین‌المللی و بحث صادرات در نظر گرفته، به این صورت که اگر کانتینرها از همان مسیر ریلی که آمده، برگردد روی تعرفه‌ها سوبسید در نظر گرفته می‌شود. راه‌آهن



ج.ا. نیز باید چنین بسته‌های تشویقی برای شرکت‌ها در نظر بگیرد.

فرج اله جوادزاده: در رابطه با حمل و نقل از چین به تهران از طریق ریل با حمل و نقل دریایی نمی‌توان رقابت کرد. با کشتی خیلی ارزانتر خواهد بود.

منصور محمودی: از شرق تا غرب چین حدود ۴ هزار کیلومتر است. در سمت شرق با کشتی نمی‌توان رقابت کرد اما در مورد غرب چین قابل انجام است. ما هم از سمت شمال می‌توانیم برای ایالات غربی چین کالا بفرستیم و تقاضا زیاد است.

سیدعلی میرمعینی مدیر بازرگانی بهین لجستیک ایرانیان گفت: جای کار بسیار دارد اما تا زمانی که مشکلات ریلی وجود دارد نمی‌توان توسعه داد. در گذشته در مسیر چین گفته شده بود که فقط یک شرکت می‌تواند حمل ریلی داشته باشد. متأسفانه راه‌آهن در بازی‌های خوب فقط شرکت‌های خاصی را بازی می‌دهد. حتی در جلساتی که با چینی‌ها دارند تعداد شرکت‌های محدودی حضور دارند و حتی فرورادرها برای حضور در جلسات گلچین می‌شوند. در رابطه با بارهای ترانزیتی و صادراتی نیز اگر راه‌آهن دست را باز بگذارد و نرخ را تخفیف بدهد می‌توان کار کرد. اگر بخواهیم بار را در تمامی مسیر ترکیه با ریل حمل کنیم صرفه اقتصادی ندارد. اما اگر سیستم گذشته راه‌آهن حاکم بود ما تمام بار این مسیرها را می‌توانستیم به سمت حمل ریلی جذب کنیم. جذب بار زیاد در یک مسیر موجب بهبود خط هم خواهد شد.

امینی: در رابطه با کریدور چین باید بگویم که از نظر اقتصادی حمل زمینی تا زمانی که حمل دریایی مهیا باشد اقتصادی نیست. اما اکنون حمل دریایی هم امکان پذیر نیست. در مورد کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز به دلیل افزایش سه برابری نرخ باعث شده که خط زمینی اقتصادی تر باشد. به همین دلیل یک شرکت زمینی را معرفی کردند.

اگر بخواهیم در رابطه با فرورادر داخلی بگوئیم شاید یکی از گزینه‌های پویا، ترانزیت خارجی و داخلی ایران است. یعنی منطقه ویژه به منطقه ویژه، بحث‌های گمرکی در این مناطق کاهش می‌یابد و حمل ترکیبی امکان پذیر می‌شود زیرا راه‌آهن کرایه

حمل بار از منطقه ویژه به منطقه ویژه را با قیمت داخلی محاسبه می‌کند البته اگر تأییدیه منطقه ویژه مقصد گرفته شود موجب می‌شود هزینه کرایه کاهش یابد و می‌توان در منطقه ویژه مقصد کارهای حمل ترکیبی را انجام داد. این نیز نوعی فرورادری است همانند اپراتورهایی که در بندر شهید رجایی هستند. با گمرک بسته به شهر صنعتی مقصد می‌توان مذاکره کرد و گمرک همکاری‌های لازم را انجام می‌دهد.

ایوب خزایی مدیرعامل بهین لجستیک ایرانیان گفت: آنچه که آقای بابک احمدی پیشنهاد داده بودند و در دنیا متداول است آن است که شرکتی میان ایران و روسیه ایجاد کنیم که فقط واگن‌دار باشند. اگر شرکتی تأسیس شود که فقط واگن‌دار باشد ما نیز به عنوان فرورادر از آن سبد برای حمل و نقل استفاده کنیم به نفع راه‌آهن و شرکت‌ها خواهد بود.

سید علی میرمعینی در خصوص مشکلات پیرامون نرخ‌های بین‌المللی گفت: تعرفه در نرخ‌های بین‌المللی مشخص است و صاحب واگن همان تعرفه را پرداخت می‌کند و درصدی از آن تعرفه مال مالک واگن است.

تعهدی برای فرورادرها وجود ندارد

علی اصغر سمیعی، عضو هیئت مدیره، آلتن کاروان توران در ادامه بیان کرد: باید بگویم اصلاً تعهدی وجود ندارد. بازاریابی و جلب توجه صاحب کالا به سمت حمل و نقل ریلی سخت است هنگامی که توانستیم صاحب کالا را به سمت ریل متوجه کنیم تا حمل ریلی داشته باشد در دفعات بعد کار با آن‌ها راحت‌تر می‌شود. متأسفانه در کار فرورادرها اولین گام را که کار سختی هم هست فرورادر بر می‌دارد و حتی ممکن است ضرر هم کند و در مراحل بعد، صاحب کالا، واگن‌دار را می‌شناسد و مالک واگن هم صاحب کالا را می‌شناسد و مستقیماً باهم ارتباط برقرار می‌کنند. در این جا دو مشکل وجود دارد ۱- اجازه صدور بارنامه نداریم. ۲- تعهدی در این میان نیست.

نکته دیگر آن است که بار ترانزیت آسیای میانه و مسیر مربوطه وجود دارد و زیرساخت‌ها در بندر در حال آماده‌سازی است. در سال گذشته به دلیل نوسانات ارز

ما افت شدید بار مواجه بودیم و هر چه با راه‌آهن مذاکره کردیم که نرخ دلار افزایش یافته و اگر کرایه حمل افزایش نیابد آن بار صرفه اقتصادی ندارد فایده‌ای نداشت. مشکلی که در راه‌آهن وجود دارد آن است که در تصمیم‌گیری‌های مهم بسیار کند و زمان‌بر عمل می‌کند. وقتی زیرساخت‌ها مهیا می‌شود راه‌آهن نیز باید روی نرخ‌ها انعطاف داشته باشد.

ایوب خزایی مدیرعامل بهین لجستیک ایرانیان با ذکر دو پیشنهاد گفت: دو پیشنهاد برای بحث بین‌الملل، ترانزیت و صادرات و واردات دارم. دو مشکل اکنون وجود دارد. در گذشته چندین منطقه را تعیین می‌کردند همانند تبریز که ایستگاه باز بین‌المللی نام داشت. به عنوان مثال بار ذغال سنگ را از زرنند به تبریز با تعرفه داخلی می‌بردیم و حمل آن را از تبریز تا رازی را بین‌الملل محاسبه می‌کردیم و پس از آن تا وان ۱۵۰ کیلومتر بود که با حمل ریلی می‌رفت و بسیار به صرفه بود. در هنگام برگشت از رازی تا تبریز تعرفه واگن خالی را معادل باری که می‌بردیم از ما دریافت می‌کرد. اما امروز می‌گویند از هر جایی که بارنامه می‌خورد باید طبق تعرفه بین‌الملل محاسبه شود. که نرخ به مراتب بالاتر از نرخ جاده‌ای می‌شود و صرفه اقتصادی ندارد.

مورد دیگر آن است که راه‌آهن در بحث ترانزیت هنگامی که کرایه سرخس تا بندر را می‌گیرد ۸۰ درصد مال راه‌آهن و ۲۰ درصد مربوط به مالک واگن است، در برگشت واگن به مبداء بارگیری نیز دیگر حق دسترسی دریافت نمی‌شود اما در بارهای صادراتی و وارداتی به این گونه نیست. ما اگر باری را از طیس بخواهیم به ترکیه ببریم تا رازی باید تعرفه بین‌المللی پرداخت کنیم و همچنین برگشت به رازی را هم باید ۴۰ درصد کرایه داخلی را به راه‌آهن پرداخت کنیم به همین سبب به شدت نرخ بالاتر است. تحت هیچ شرایطی راه‌آهن از این موضع خود پایین نمی‌آید. این مشکل باعث شده که بارهای صادراتی به صفر برسد.

ترانزیت از مشکلات اصلی راه‌آهن

مهرداد تقی زاده پیشنهاد داد: اگر یکی از شرکت‌ها که به موضوع تعرفه

و مشکلاتی که گفته شد و تأثیراتی که روی ترانزیت داشته مسلط است مشکلات را جمع‌آوری کند. می‌دانم ترانزیت از مشکلات اصلی راه‌آهن است و بار ترانزیتی بسیار کاهش یافته است. بهتر است طی نامه‌ای این مشکل را به راه‌آهن انعکاس دهیم و به دلیل این که مجلس نیز روی این موضوع حساس شده است مطمئناً نتیجه بخش خواهد بود.

برای این که فرورادرها تقویت شوند و بتوانند خوب کار کنند می‌توانند سهم حمل و نقل ریلی را افزایش دهند. به خصوص در حمل و نقل ترکیبی که فرورادر باید حضور داشته باشد و در بحث تجمیع تقاضا، فرورادرها هستند که می‌توانند نقش داشته باشند. در خصوص سند آمایش مراکز لجستیک در زمانی که وزارت راه بودیم روی آن کار کردیم که مراکز لجستیک شناسایی شد و ۵۸ مرکز لجستیک در آنجا معرفی شده است. مراکز لجستیک نیز با این هدف بوده که حمل بار در مسافت‌های طولانی با ریل و حمل بار در مسافت‌های کوتاه توسط جاده صورت گیرد به همین منظور ۵۸ مرکز لجستیک معرفی شد که با مدل ریاضی OR انجام شد. از میان این ۵۸ مرکز، ۱۸ مرکز، پارک لجستیکی کشاورزی است و ۴۰ مرکز از جمله کارهای ملی و بزرگ می‌باشد. در همان زمان متولی ۴۰ مرکز قید شده را مشخص کردیم. تمامی این مراکز مقرر است توسط سرمایه‌گذار بخش خصوصی اجرا شود و اگر این مراکز شکل گیرد اگر فرورادرهای قوی در میان نباشد این مراکز شکل نمی‌گیرد. پیشنهاد می‌کنم در حمل و نقل ترکیبی بحث فرورادری را باز کنید.

اعتقاد بنده این است که کالا برای حمل بسیار است و با کمبود بار مواجه نیستیم و این بارها می‌تواند جذب راه‌آهن شود بدون آنکه بار جاده کاهش یابد. جلساتی را با خانه معدن داشتیم، در آن جلسه رئیس انجمن بسیار نگران بود که معادن رشد پیدا کرده و جاده جوابگوی حمل نیست و حمل ریلی باید در حمل مواد معدنی نقش بیشتری داشته باشد. راه‌آهن باید به سمت حمل بار بیشتری برود و سیستم فرورادری می‌تواند در این توسعه نقش به‌سزایی داشته باشد.

و اقسام روش‌های کنترلی وجود دارد و از راه‌آهن انتظار می‌رود از این روش‌های نو و به روز استفاده کند. در خیلی از کشورها مسیرهای پرریسکی را که ممکن است چنین اتفاق‌هایی در آن مسیرها رخ دهد را شناسایی می‌کنند و با نصب دوربین و تمهیداتی این مسیرها را کنترل می‌کنند یا در ایستگاه‌های خلوتی که امکان سرقت از واگن‌ها وجود دارد از این ابزارها برای کنترل استفاده می‌کنند. چرا باید در این چند ده سال سرقت پیچ و پابند رخ دهد و باعث ایجاد خطرات و سوانحی در راه‌آهن شود؟»

دبیر انجمن می‌گوید: «برخی از مسئولان می‌گویند ۱۲ هزار کیلومتر راه‌آهن داریم در حالی که همه این ۱۲ هزار کیلومتر پرریسک نیست و به راحتی می‌توان در مسیرهای پرریسک دوربین نصب کرد و با طراحی بسته مدیریتی بتوان این دوربین‌ها را به مراکز مربوطه وصل کرد و سپس مدعی شد که دیگر سرقتی رخ نخواهد داد.»

آقای یارمحمدی نماینده مردم زاهدان در مجلس با بیان این که در استان سیستان و بلوچستان نیروهای امنیتی برای تامین امنیت ایستگاه‌ها و ریل‌ها به کمک راه‌آهن آمده‌اند و این حادثه نیز در ۳ کیلومتری ایستگاه رخ داده است پس این که علت را نبود نظارت کافی بدانیم درست نیست و دزدیده شدن پیچ‌های ریل را نباید علت نهایی اعلام کنیم «باید موضوع بیشتر از این شکافته شود و به ریشه‌ها بیشتر از این پرداخته شود. علت اصلی، باز شدن پیچ‌ها نیست و دلایل دیگری مثل خود قطار، تعمیراتی بودن واگن‌ها و... نیز در این حادثه دخیل بوده‌است.» این که مسئولان بخواهند راهبان را که در روز یکی دو بار می‌تواند یک مسیر چند ساعته را چک کند مقصر اعلام کنند و استفاده از تکنولوژی‌های روز را نادیده بگیرند پاک کردن صورت مسئله است و نمی‌توان با این استدلال‌ها از پیش آمدن حوادث دیگری جلوگیری کرد.



دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی:

کنترل مسیرهای پرریسک ریلی با تکنولوژی‌های نوین

دلایل نبود پیچ‌های تعدادی از ریل‌ها بوده است که موضوع در دست بررسی است.»

فرضیه باز شدن تعدادی از پیچ‌های ریل در محل وقوع حادثه با اظهارات رسمی سخنگوی کمیسیون حوادث راه‌آهن به‌عنوان عامل قطعی اعلام شد. موضوعی که در راه‌آهن‌های گلستان و قزوین - رشت هم اعلام شده بود. یعنی عامل اصلی سارقانی هستند که در بخشی از ریل تعدادی از پیچ‌ها و پایه‌های نگهدارنده ریل‌ها را سرقت کرده‌اند. با این اعلام رسمی یک پرسش و ابهام بزرگ ایجاد شده است که علت هر چیزی بوده باشد سرکشی و بازرسی از ریل‌ها چگونه است که مسئولان متوجه این خطرات نشده‌اند. دکتر تقی‌زاده، دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در این رابطه می‌گوید: «کمیسیون عالی سوانح اشاره کرده که هر لحظه این اتفاق ممکن است در جاهای دیگر نیز رخ دهد، اما من به عنوان کسی که ۲۰ سال در راه‌آهن بوده‌ام نمی‌توانم این توجیه را بپذیرم. در حال حاضر زمان قدیم نیست و انواع

قطار مسافری "زاهدان - تهران" که ساعت ۱۴ و ۵۰ دقیقه روز سوم مهر ۹۸ به سمت تهران حرکت می‌کرد، ۱۰۰ کیلومتر پس از عبور از مبداء و در ساعت ۱۶ و ۲۰ دقیقه در دو کیلومتری ایستگاه "شورو" از ریل خارج شد که در پی آن ۵ نفر کشته و یک نفر مفقود و تعدادی از هموطنان نیز مجروح شدند. ریل به وسیله پیچ و پابند به تراورس متصل می‌شود و اگر این پیچ‌ها باز شود به راحتی با یک دیلم می‌توان ریل را از خط پایین انداخت و اگر پیچ و پابندهای ریل به هر علت و توسط هر کسی باز شود، محل خطر ایجاد شده و در نهایت منجر به بروز سانحه می‌شود. افراد ناشناسی حدود ۱۷۰ تا ۱۸۰ پیچ و پابند ریل را در طول حدود ۵۰ تا ۶۰ متر باز و نقطه خطر ایجاد کرده بودند و همین مسئله باعث خارج شدن قطار از ریل و بروز سانحه دردناک شده بود.

«فقط یک لحظه دیدم که همه چیز زیر و رو شد و به در و دیوار می‌خوردم. از رو تخت افتادم و گردن و دستم زخمی شد.» اینها صحبت‌های چند نفری از مسافرانی است که چهارشنبه در زاهدان سوار قطاری شدند تا آنها را در مقصد یعنی تهران پیاده کند، اما این قطار مسافرانش را حتی از استان سیستان و بلوچستان خارج نکرد و کمی بعد از حرکت از ریل خارج شد با ۵ کشته و ۱۵۰ مجروح. در ساعات‌های نخستین حادثه



گفتگو با سیدرسول میراحمدی،
مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی نورالرضا اصفهان (سهامی عام)

افت اقبال عمومی در خصوص قطارهای مسافری ریلی

آن وابسته به بودجه‌ایست که دولت برای آن در نظر می‌گیرد و ما هم متأثر از همین (کاهش/افزایش) بودجه هستیم. لذا اگر راه‌آهن نتواند زیرساخت‌های خود را توسعه دهد، هرچقدر هم که ما ناوگان با کیفیتی را مهیا کنیم باز هم دچار کمبودهای موجود در سیستم ریلی مانند خدمات ایستگاهی، دیزل و... بوده و ما نیز متأثر خواهیم بود. چرا که با کمبود تامین لکوموتیو، قطعات، نیروی متخصص روبرو هستیم و یا اجرای ناقص مسائل فنی برای همه مخاطره‌آمیز خواهد بود. به عنوان مثال ما قطار کلاس ۵ ستاره برای مسافران ایجاد می‌کنیم اما مشکلات لکوموتیو باعث می‌شود که قطار توقف‌های چندین ساعته داشته باشد که منجر به نارضایتی مسافران می‌شود. و این مشکلات ناشی از خدمات ما نیست. البته راه‌آهن با وجود آنکه درصد رفع این مشکل است، و محدودیت‌هایی در بودجه و امکانات دارد که باعث کندی در حرکت توسعه و عدم تکمیل زیرساخت‌های لازم در این بخش (نظیر دو خطه کردن راه آهن، برقی کردن مسیرها و...) خواهد شد.

آمار جابه‌جایی مسافر و بار توسط ناوگان ریلی در اروپا و سایر کشورهای توسعه یافته در مقایسه با آمار جابجایی در ایران تفاوت چشمگیری دارد. این موضوع البته علل مختلفی دارد. آمار نشان می‌دهد که تعداد جابه‌جایی مسافر و به‌طور کلی مجموع مسافرت‌ها (مجموع جاده‌ای، ریلی و دریایی) در ایران از سال ۹۱ تا کنون کاهش قابل توجهی داشته است. اقبال عمومی نسبت به حمل و نقل ریلی کاهش یافته زیرا مسافران بودجه کافی برای پرداخت هزینه‌های ریلی را ندارند به همین دلیل سراغ جاده می‌روند و حوادث جاده‌ای افزایش می‌یابد. ۸۵ درصد جابجایی بار نیز در کشورهای اروپایی توسط راه‌آهن است اما در ایران این سهم ۱۰

رایگان کردن زیرساخت‌های ریلی، ارائه تسهیلات یارانه‌ای در بخش خصوصی و یا با کارمزد پائین به منظور ایجاد عوامل انگیزشی، حق دسترسی رایگان، ارائه خدمات فنی و مهندسی به منظور داشتن خط تولید واگن ملی، و خدماتی از این قبیل می‌تواند شرایط حوزه ریلی را بهبود ببخشد. بهتر است تسهیلات برای بازسازی واگن‌های دست‌دوم داده نشود بلکه برای ساخت واگن باتکنولوژی بالا این تسهیلات ارزان قیمت فراهم شود.

راه‌آهن تا چه میزان نظر بخش خصوصی را در تصمیم‌گیری‌های نرخ‌گذاری بلیت‌ها در نظر می‌گیرد؟

راه‌آهن بخشی از زنجیره تامین حمل و نقل کشور است و توانایی‌هایی نظیر سرمایه‌گذاری در حوزه‌های فنی، بهره برداری و سیور حرکت را داراست. البته بخشی از توان مالی

شرکت نورالرضا با هدف توسعه حمل و نقل مسافری در سال ۹۱ تأسیس شد و فعالیت ناوگان خود را با دو رام قطار آغاز کرد که در سال ۹۲ با ۵ رام تکمیل شد. قطارهای این شرکت در ۴ مسیر برای جابجایی مسافر سیر دارند. در مسیر تهران-مشهد و بلعکس ۲ رام قطار، اصفهان-مشهد ۲ رام، تهران-شیراز ۱ رام و همچنین اضافه شدن یک رام دیگر در مسیر کرج-مشهد در سال گذشته سیر داشته است. شرکت نورالرضا تنها در زمینه واگن‌های مسافری با ۶۴ واگن مشغول فعالیت است. این تعداد واگن از جوان‌ترین واگن‌های کامل شده ناوگان ریلی کشور هستند که از معتبرترین قطعات اروپایی بهره می‌جویند و حدود ۸۰ درصد از امکانات تاسیسات الکترونیکی آن، اروپایی است.

مشکلاتی که بخش خصوصی با راه‌آهن در رابطه با موضوع تصدی‌گری مواجه است چه مسائلی هستند؟

دولت در بحث تصدی‌گری اقدام مناسبی انجام داد و بخشی از حیطه فعالیت خود را به بخش خصوصی واگذار نمود. حاصل آن ایجاد بسیاری از شرکت‌های فعال



درصد است و این تفاوت‌ها بایستی به‌گونه‌ی کارشناسی بررسی و با مشورت مرتفع گردد.

در حال حاضر دولت هزینه‌های سنگین حمل‌ونقل جاده‌ای را در زمینه درمان، محیط زیست و... به اشکال مختلف در قالب یارانه پرداخت می‌کند. اگر دولت این هزینه‌ها را به صورت سوبسید در اختیار ناوگان ریلی قرار دهد سبب ارزان‌تر شدن بلیت‌ها و در نتیجه اقبال عمومی از این صنعت و باعث کاهش تصادفات جاده‌ای خواهد شد. لذا باید سیاست دولت در پرداخت یارانه‌ها و هزینه‌های حمل‌ونقل و در بودجه‌بندی تغییر نگرش دهد و به رونق این حمل‌ونقل ریلی خصوصاً مسافری کمک کند.

شرکت نورالرضا چه اقداماتی را در خصوص توسعه ناوگان خود انجام داده است؟

شرکت نورالرضا در حال حاضر از ۶۴ واگنی که در اختیار دارد، ۵ واگن رستوران و ۵ واگن مولد برق می‌باشد. قابلیت‌های این شرکت در ارائه خدمات بالاست و قطارهای ۵ ستاره از اول سال راه اندازی شده است که موجب رضایتمندی راه‌آهن از عملکرد ما شد، خوشبختانه راه‌آهن با ساخت تعدادی واگن نو با مشارکت شرکت‌های واگن‌سازی در داخل کشور موافقت نموده است و ان‌شالله با توجه به مذاکراتی که در حال انجام است در صدد ساخت واگن‌های فوق در ایران هستیم. همچنین با افزایش ۱۰ واگن مسافری ۶ تخته با نام مهدیس موجب رشد و افزایش ناوگان مسافری و تعداد مسافر جایجا شده از دهم آبان‌ماه سال جاری خواهیم بود.

از چه منابعی سرمایه این پروژه تامین می‌شود؟

طبق توافق‌نامه حاصله بین این شرکت و راه‌آهن ج.ا. مبنی بر توسعه ناوگان مسافری و استفاده از تسهیلات ذیل موضوع حمایت از تولید داخلی منطبق بر شرایط

مندرج در تبصره ۱۸ قانون بودجه ۹۷ کشور، مقرر شد مراحل تکمیلی طرح را ارائه نموده و در این مهم موفقیت حاصل نمایم. و ۸۰٪ مبلغ پروژه را از طریق تسهیلات مذکور اخذ و مابقی ۲۰٪ ارزش پروژه را تأمین کنیم. بنابراین در حال حاضر مطالعات این پروژه در حال انجام است که یکی از پروژه‌های توسعه باتوجه به مجوز صادره از سوی راه‌آهن ج.ا. قرار گرفته است. ضمناً تعداد ۱۰ دستگاه واگن‌های ۶ تخته بازسازی شده متعلق به یکی از شرکت‌های همکار در حوزه مسافری ریلی، از دهم آبان‌ماه ۱۳۹۸ با عنوان قطارهای مهدیس به ناوگان بهره برداری شده این شرکت افزوده خواهد گردید. این طرح‌ها ان شاء... به اجرا درخواهد آمد و مراحل آن به اجرا نزدیک شده است.

در رابطه با تأمین نیروی کشتی با چه مشکلاتی روبه‌رو هستید؟

در بحث تأمین کشتی متاسفانه تمامی شرکت‌های ریلی با کمبود مواجه هستند البته خرید لکوموتیوهای زمینس اقدام خیلی خوبی بوده؛ لکن بدلیل عدم ظرفیت مناسب نمی‌توان از آن در بهره‌برداری مانند قبل استفاده نمود. از دیگر

مشکلات این حوزه عدم نگهداری و تعمیرات واگن‌های لکوموتیو پیش از حرکت در مبدأ می‌باشد که این امر به خوبی انجام نمی‌شود و متاسفانه دیزل (لکوموتیو) در ابتدای حرکت و یا در میان راه خراب و متوقف می‌گردد. این موضوع نشان می‌دهد که تعمیر در همان مبدأ نیز به درستی و یا بطور کامل انجام نمی‌شود و متأسفانه تأخیرات ما به علت خرابی دیزل به نسبت سال گذشته رشد بیشتری داشته است.

تأمین نیروی کشتی به عهده راه آهن است و به نظر می‌رسد که این مشکلات را حل نکرده است. آیا موردی پیش آمده که دیزلی در میانه راه خراب شده و توقف طولانی مدت داشته باشد؟

بله این گونه موارد خرابی دیزل بخصوص در سال جاری می‌افتد و آمارها نشان از رشد دوبرابری آن نسبت به سال گذشته دارد. از دیگر مشکلات عدم ذخیره مناسب دیزل در ایستگاه‌ها می‌باشد که باعث تأخیر کمتری در سیر قطارها خواهد شد. البته شرکت نورالرضا دارای ۵ دستگاه واگن مولد برق است که می‌تواند به سازمان قطار اضافه گردد. در حالیکه استفاده از واگن مولد برق محدودیت

ظرفیت تامین برق را حل نموده و با افزایش تعداد واگن‌ها دچار افت توان نمی‌شود، هم واگن مولدی را که در ایستگاه ذخیره و بلااستفاده است به بهره‌برداری می‌رساند منجر به صرفه جویی در هزینه تأمین برق قطار برای شرکت می‌شود و نیز در صورت خرابی دیزل، برق قطار قطع نخواهد شد. لذا باتوجه به محدودیت توان خروجی در عمل منجر به کمتر شدن تعداد واگن‌های مسافری در سازمان قطار می‌گردد که از مشکلات دیزل‌های زمینس محسوب می‌گردد.

در صورت بروز اتفاقات این‌چنینی چه اقدامی برای جبران خسارت وارد آمده به مسافران صورت می‌گیرد؟

در توقف‌های بالای ۴ ساعت، راه‌آهن ۵۰ درصد از هزینه بلیت‌ها را به صورت خسارت باز می‌گرداند. هرچند این کار هم نمی‌تواند جبران خسارات وارده به مسافر را به دلیل ایجاد سختی در سفر جبران کند. ولی قدری از آلام آنها کاسته می‌شود. نیت ما ایجاد راحتی مسافر و در نتیجه افزایش اقبال عمومی از شبکه ریلی است؛ که با کاهش تأخیرها این امر محقق خواهد شد.

مدیرعامل ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل:

وضعیت اقتصادی حمل و نقل کشور متلاطم است

چند طرح در لایحه به صورت نمونه قرار دارد، اما با استقبال مواجه نشده‌اند. در حالی که در بخش تولید واگن سرمایه‌گذاری‌های خوبی صورت می‌گیرد و امکان بازگشت سرمایه در قانون دیده شده است.

وی یادآور شد: مجموع اعتباراتی که در سال برای توسعه شبکه ریلی اختصاص می‌یابد، حدود ۱۵۰۰ میلیارد تومان است که می‌توان با اتکا به منابع داخلی سالانه ۱۵۰ کیلومتر ریل احداث کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی خاطرنشان کرد: خوشبختانه در چند سال اخیر توان ساخت و توسعه راه‌آهن در کشور پیشرفت قابل ملاحظه‌ای داشته است در حالی که تا قبل از انقلاب عملیات روسازی توسط شرکت‌های خارجی انجام می‌شد، اما امروز تمامی بخش‌های عملیاتی با اتکا به توان داخلی انجام می‌شود.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل اظهار داشت: تا قبل از پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی ۴۶۰۰ کیلومتر راه‌آهن در کشور وجود داشته که امروز به نزدیک ۱۴ هزار کیلومتر افزایش یافته است. همچنین متوسط توسعه زیرساخت ریلی در کشور ۱۰۰ کیلومتر در سال بوده که هم‌اکنون به ۲۰۰ کیلومتر در سال افزایش یافته است. وی افزود: در سه سال اخیر حدود ۸۰۰ کیلومتر خطوط ریلی جدید احداث شد، اما اتصال به شبکه سراسری ریل باید در نظر گرفته شود. در واقع شبکه زمانی اقتصادی خواهد بود که پروژه‌ها تکمیل شده باشد. به طور مثال اگرچه رشت به شبکه ریلی متصل شد، اما اتصال به آستارا و جذب بار بین‌المللی در کریدور شمال-جنوب هدف نهایی است. در کریدور شرق-غرب نیز هدف اتصال به مرز خسروی از طریق کرمانشاه و سرانجام اتصال به کشور عراق است.



مراکز تولید و ورود و خروج کالا با ریل جابه‌جا می‌شود.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل با اشاره به شبکه ریلی موجود در کشور به طول ۱۳۹۰۰ کیلومتر و برنامه‌ریزی برای دستیابی به ۲۵ هزار کیلومتر در افق ۱۴۰۴ تصریح کرد: تکمیل زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی نیاز به منابع لازم دارد و در زمینه تامین منابع مالی تلاش‌هایی صورت گرفته است. به طور مثال تمام آزادراه‌های کشور با مشارکت بخش خصوصی انجام می‌شود و از محل دریافت عوارض هزینه سرمایه‌گذاری شده به تدریج باز می‌گردد، اما این مشارکت در سرمایه‌گذاری برای بخش ریلی وجود ندارد و تنها از طریق قرض‌های داخلی و خارجی برای تامین منابع اقدام شده که البته از روند خوبی برخوردار است.

خادمی تاکید کرد: برای دستیابی به نتیجه مطلوب باید بین سرمایه‌گذاری در ریل و جاده تفاوت ایجاد شود. یک راهکار برای توسعه خطوط ریلی حضور سرمایه‌گذاران و مشارکت در ساخت پروژه‌های ریلی است که خوشبختانه

۸۹ درصد حمل و نقل کشور، جاده‌ای و حدود ۱۱ درصد ریلی است که اقتصادی نیست و زنگ خطری است برای حمل و نقل کشور.

شبکه دو سیمای ج.ا.ا با برگزاری نشستی در خصوص حمل و نقل ریلی با حضور خیرالله خادمی مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور، شادمهر کاظم زاده رئیس کمیته حمل و نقل کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، محمدحسین رضائیان کارشناس حمل و نقل ریلی، عباس قربانعلی بیگ کارشناس حمل و نقل ریلی به مسائل و مشکلات زیرساخت‌ها در توسعه و میزان حمل بار و مسافر ریلی در مقایسه با جاده پرداختند. شرح کامل آن نشست را در ادامه مطالعه کنید.

آن نیز به وسیله ریل انجام می‌شود. که می‌توان از آن به عنوان یک خسارت یاد کرد. وی افزود: اگرچه حمل و نقل ریلی در کشور با مدیریت خوبی اداره می‌شود، اما ارقام فوق حاکی از اقتصادی نبودن حمل و نقل ریلی در کشور است و برای ترمیم این وضع باید بخش زیادی از بار و مسافر به ویژه بار به سمت ریل سوق پیدا کند.

معاون وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر این که باید شیوه قالب حمل و نقل کشور به ریل تغییر یابد، گفت: در حال حاضر بیش از ۱۲ درصد بار

زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی نیاز به منابع لازم دارد

خیرالله خادمی مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور با حضور در برنامه گفتگوی ویژه خبری شبکه دو سیمای با تاکید بر لزوم ریلی کردن حمل و نقل ادامه داد: یکی از ضرورت‌های حمل و نقل تغییر رویکرد حمل و نقلی از جاده‌ای به ریلی است که هم‌اکنون در کشور مورد توجه قرار دارد. البته حدود ۹۰ درصد حمل و نقل کشور از طریق جاده و حدود ۱۰ درصد



خادمی با بیان این که راه آهن تا نقطه صفر مرزی کشورهای عراق و افغانستان توسعه یافته است، اظهار داشت: فعالیت در داخل خاک کشورهای دیگر مناسبات خاص خود را دارد. راه آهن خواف-هرات در داخل خاک افغانستان از پیشرفت خوبی برخوردار است و ریل تا نزدیکی شهر هرات ادامه یافته است. همچنین اتصال ریلی شلمچه به بصره در دست پیگیری است و امیدواریم با طرف عراقی به توافق برسیم. وی با اشاره به اجرای خطوط ریلی بر اساس اولویت های کشور گفت: توسعه و ساخت شبکه ریلی با محور حمل و نقل بار است، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل افزود: یکی از اولویت های ریلی کشور اتصال چابهار به زاهدان است که سال ۹۲ شروع شده و تاکنون ۴۰ درصد پیشرفت دارد و طبق پیگیری های وزیر راه و شهرسازی و رئیس جمهوری تا دوسال ونیم آینده به زاهدان متصل می شود. معاون وزیر راه و شهرسازی یادآور شد، باید منابع مالی در اختیار شبکه ریلی قرار گیرد تا بتوانیم قبل از این که رقبای بین المللی شبکه های موزای را ایجاد کنند شبکه و پروژه های اولویت دار را تکمیل کنیم. وی با اشاره به بهره وری شبکه ریلی گفت: از همین شبکه موجود کشور نیز باید استفاده بهینه شود. باید در نظر داشت مادامی که شبکه تکمیل نشود بهره وری اقتصادی نیز حاصل نمی شود. به طور مثال راه آهن غرب کشور زمانی به بهره وری می رسد که به مرز خسروی متصل شود.

خادمی افزود: در سال های اخیر مهم ترین پروژه ریلی اتصال شبکه به رشت بود، اما مهم ترین اتصال ما رشت به آستارا در کریدور شمال-جنوب است که اقتصاد کشور را دگرگون می کند. البته فاینانس پروژه احداث راه آهن رشت-آستارا در حال شروع مراحل اجرایی بوده و تجهیز کارگاه نیز انجام شده است. وی با اشاره به شیوه احداث خطوط آنتنی نیز گفت: خطوط آنتنی باید با سرمایه گذاری

واحد تولیدی احداث شود. تا زمانی که اختلاف هزینه حمل بین ریل و جاده کاهش نیابد، حمل و نقل ریلی اقتصادی نمی شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی از همکاری مطلوب بین شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل و شرکت راه آهن خبر داد و گفت: تلاش می شود اولویت های ترانزیتی مد نظر قرار گیرد.

اختصاص یک درصد در آمد فروش سالانه سهم نفتی دولت به وزارت راه و شهرسازی

شادمهر کاظم زاده رئیس کمیته حمل و نقل کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی هم با حضور در این برنامه گفت: یکی از علل اصلی توسعه نیافتن حمل و نقل ریلی، جایگزینی اعتبارات است.

شادمهر کاظم زاده افزود: برای انجام نشدن برنامه های پیش بینی شده توسعه ریلی کشور، محدودیت های مالی را مطرح می کنند در حالی که در ماده ۷۰ قانون الحاق تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت، به صراحت آمده است که ۲۰ درصد فروش نفت و گاز، اختصاصا برای تثبیت تعرفه، حق دسترسی و توسعه و نگهداری شبکه ریلی کشور باید منظور شود.

او ادامه داد: اکنون ۸۹ درصد ارتباطات و حمل بار و مسافر، زمینی و یک درصد، هوایی و حدود ۱۰ درصد، ریلی است.

کاظم زاده افزود: در بند الف ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه به صراحت آمده که دولت مکلف است نسبت به تضمین سرمایه گذاری اشخاص غیردولتی اقدامات لازم را انجام دهد. وی اضافه کرد: همچنین یک درصد درآمد فروش سالانه سهم نفتی دولت باید به وزارت راه و شهرسازی تخصیص داده شود، اما این کار انجام نمی شود. کاظم زاده افزود: از نگاه قانونی، توان داخلی برای اجرای طرح های توسعه ای ریلی وجود دارد.

کارشناسان موافق اجرای طرح تهران-همدان نبودند

محمدحسین رضائیان کارشناس حمل و نقل ریلی هم گفت: جدا از بحث مالی که دولت برای توسعه زیرساخت ریلی صرف می کند، سرمایه بزرگی هم از بودجه های غیر دولتی داریم. وی افزود: تا کنون برای جذب مشارکت های غیر دولتی اعم از بخش های عمومی مانند آستان قدس، سپاه و بقیه نهادها و بودجه های مردمی، تلاش قابل توجه و کافی نداشتیم.

رضائیان گفت: طرح هایی که در دو سال گذشته در زمینه حمل و نقل ریلی به بهره برداری رسید از جمله طرح تهران - همدان و طرح کرمانشاه، طرح های خوبی نبودند. وی ادامه داد: در طرح تهران- همدان تقریبا باری روی این مسیر خط آهن حمل نمی شود و کارشناسان هم موافق این طرح نبودند. وی افزود: طرح اتصال شبکه ریلی ایران به عراق و طرح شلمچه تا شهر بصره و طرح ریلی اتصال ایران به افغانستان که حدود ۱۰ سال از آن می گذرد، با وجود سودآوری زیاد و اهمیت این طرح، اما هنوز اجرایی نشده و این در حالی است که هزینه اجرایی این طرح ها از هزینه طرح هایی که به بهره برداری رسیده کمتر بوده است.

این کارشناس با اشاره به این که حمل و نقل ریلی تا زمان اقتصادی شدن، فاصله زیادی دارد، گفت: گزارش اتحادیه بین المللی راه آهن های دنیا که ایران هم عضو آن است نشان می دهد که کشورمان در بهره وری لوکوموتیو و واگن های باری حدود یک سوم میانگین جهانی، عملکرد دارد. وی ادامه داد: در بهره وری زیرساخت هم حدود یک پنجم میانگین جهان، عملکرد داشتیم. رضائیان گفت: روش های تصمیم گیری در زمینه طرح های حمل و نقل ریلی به اصلاح ساختار نیاز دارد. او تاکید کرد: نظام اولویت دهی به طرح های ریلی با همین بودجه های موجود برای آگاهی کارشناسان باید منتشر شود.

مدل خصوصی سازی در کشورمان، نادرست است

عباس قربانعلی بیگ کارشناس حمل و نقل ریلی هم در ارتباط تلفنی با این برنامه گفت: بیشتر نگاه در سال های اخیر نگاه توسعه شبکه ریلی بوده و متاسفانه به موضوع حمل و نقل که هدف نهایی این اتصالات ریلی است توجه کافی نشده است. وی ادامه داد: در توسعه شبکه ریلی به حدود ۵۰ درصد چشم انداز، اما در حمل و نقل فقط به ۳۰ درصد اهداف رسیدیم.

قربانعلی بیگ اضافه کرد: در دفاع مقدس تصمیم راهبردی در سطح کلان نظام گرفتیم و آن این بود که آیا سراغ صنایع موشکی برویم یا صنایع ساخت هواپیماهای جنگی. تصمیم درست ما در آن زمان منجر به این شد که اکنون قدرت نظامی مستقل هستیم.

وی افزود، اما در حوزه حمل و نقل، متاسفانه در طرح هایی که برای ما حمل و نقل ریلی را به همراه دارد، ضعف عمل کردیم. قربانعلی بیگ گفت: در حدود ۹۰ درصد حمل و نقل ریلی موجود و تقاضای حمل و نقل ریلی با همین شبکه ریلی فعلی قابل انجام است.

این کارشناس حمل و نقل ریلی افزود: یکی از اشکالات اصلی این است که مدل خصوصی سازی در کشورمان، نادرست است. مدلی که برای این منظور از سال ۱۳۸۴ انتخاب کردیم الگو برداری از اروپا بود در حالی که برای کشور ما مناسب نبود و همین موضوع موجب شد شرکت های ریلی خصوصی در کشورمان زبان ببینند به همین علت دیگر سرمایه گذاران هم از سرمایه گذاری در زمینه حمل و نقل، پرهیز می کنند.

ضرورت اتصال شبکه ریلی به مرزها

کاظم زاده رئیس کمیته حمل و نقل کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی نیز گفت: اگر شبکه ریلی کشورمان را سریعتر به مرزها وصل نکنیم، از لحاظ حمل و نقل به نسبت رقیبا و کشورهای همسایه و مسیرهای جایگزین، عقب می مانیم و مزیت رقابتی را از دست می دهیم.

بانگاه جزیره‌ای مشکلات کلان حمل و نقل حل نمی‌شود

به این راه رفت و کماکان همین رویه را ادامه می‌دهد.

خبری از توسعه و ارتقای کیفی نیست

یکی از کارشناسان حاضر در جلسه نیز ضمن تأیید مطالب گفته شده اظهار داشت: مشکل اصلی در بخش ریلی این است که هر چقدر منابع اختصاص می‌دهند خبری از توسعه و ارتقای کیفی نیست. عملکرد راه‌آهن در حمل و نقل مسافر و بار با منابعی که برایش اختصاص می‌دهند، تناسبی ندارد و بیشتر متکی به منابع عمومی است تا درآمدزایی. وی ادامه داد: سرمایه‌گذاری‌ها درست انجام نمی‌شود و فعالیت‌های اجرا شده هم بیشتر نیازهای سیاسی است تا واقعی و تخصصی. راه‌حل اساسی این است که وقتی بودجه تخصیص می‌یابد مرتبط با عملکرد باشد. الان قطار خالی حرکت می‌کند که فقط حرکت کرده باشد. آمارها هم درست نیست؛ عین باتلاق هزینه‌ها بلعیده می‌شود و نتیجه‌ای هم ندارد.

دکتر خسرو سرایی، مدیرکل لجستیک سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه اضافه کرد: باید با برنامه‌ریزی اصولی سهم نقل و انتقال ریلی در یک زمانبندی مشخص افزایش پیدا کند. هزینه حمل ترکیبی بالاست؛ کرایه حمل و نقل ریلی بیشتر از بخش جاده تمام می‌شود، همچنین زمان زیادی تلف می‌شود؛ شبکه حمل و نقل باید به صورت یکپارچه عمل کند؛ دوران مجزا بودن گذشته است. هر بخشی "جاده، ریل و... باید موقع لازم دیگری را پوشش دهد. اگر وضعیت فعلی ترانزیت ما خوب نیست، کلا بازی را باخته‌ایم. در ادامه جلسه ضمن اشاره به پتانسیل مغفول مانده در بخش حمل و نقل و مزیت‌های فراوانی که این بخش می‌تواند عاید کشور کند، بحث و گفت‌وگو شد.

در پایان دو نفر از اساتید دانشگاه امیرکبیر به‌ارایه پژوهشی میدانی و چندمنظوره بین وضعیت موجود حمل و نقل کشور و سایر کشورهای جهان پرداختند.

راه‌وتراپری به‌شکل مجزا امکان فعالیت داشته باشد. وی همچنین به انتقاد از برخی دستگاه‌های اجرایی پرداخت و گفت: امروز که این جلسه تخصصی برگزار می‌شود به‌عنوان مثال کسی از مجموعه راه‌آهن در اینجا حضور ندارد! اگر می‌خواهند از راه‌آهن و حمل و نقل ریلی دفاع کنند، این کار باید اینجا اتفاق بیفتد. دوستان ما در مدیریت راه‌آهن خودشان نامه‌نگاری کردند و مشتاق بودند و تمایل داشتند که بیایند؛ وقتی تاریخ جلسه را اعلام کردیم، گفتند امروز نمی‌شود!

نگاه جزیره‌ای به موضوع کلان حمل و نقل

در ادامه مهندس تقی‌زاده، دبیرکل انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی شمای کلی حمل و نقل درون و برون شهری با محوریت حمل بار "ریلی و جاده‌ای" به صورت تصویری ارائه کرد که مورد توجه حاضران در نشست واقع شد.

وی با انتقاد از نگاه جزیره‌ای به موضوع کلان حمل و نقل اعلام کرد: در حوزه حمل و نقل کمبود ظرفیت نداریم، اتفاقاً در مجموعه راه‌آهن دست‌مان خیلی باز است که ظرفیت‌ها را بالاتر ببریم. این مساله حتی در برنامه‌های تدوین شده و مصوب هم آمده است. اما اهمیت آن فقط و فقط روی کاغذ مانده و عملکرد و تخصیص بودجه در حد شعار است. باید توجه داشت اگر شبکه ریلی ما در ابعاد مختلف توسعه پیدا کند، شبکه جاده‌ای ما کافی است تا خودش را تطبیق داده و به‌روز کند. اما در عمل برعکس این قضیه اتفاق افتاد؛ جاده‌های ما توسعه پیدا کردند و حتی در حمل بار هم خودرو محور شدیم و حمل و نقل ریلی ما به حاشیه رفت. متأسفانه وزارت راه و شهرسازی



نشست تخصصی کمیته حمل و نقل، لجستیک و امور گمرکی اتاق تهران در ۱۹ آبان ۱۳۹۸ در سالن کنفرانس اتاق تهران برگزار شد. در این نشست که به میزبانی کمیته حمل و نقل، لجستیک و امور گمرکی انجام شد نمایندگان اتاق تهران، اعضای کمیته تخصصی و جمعی از کارشناسان، صاحب‌نظران، استادان دانشگاه و جمعی از مدیران شرکت‌ها و انجمن‌های صنفی در زمینه‌های تخصصی و برنامه جلسه، به ایراد سخنرانی، ارائه آمار و اطلاعات و در ادامه به بحث و تبادل نظر در مورد موضوعات مطروحه پرداختند.

ادغام بخش شهرسازی با راه‌وتراپری سرمنشاء بسیاری از مشکلات امروز است

در آغاز مهندس فرهاد فزونی، عضو هیات نمایندگان اتاق تهران ضمن خوشامدگویی به حضار، از مدعوین در جلسه تشکر کرد و خواستار ارتباطات و تعامل بیشتر اعضا، کارشناسان و مدیران با یکدیگر شد. وی همچنین از عدم توجه دستگاه‌ها و نهادها به مقوله کلان حمل و نقل "اعم از ریلی، جاده‌ای، هوایی و دریایی" انتقاد کرد. فزونی ضمن ابراز این گلایه گفت: باید به طور علمی و تخصصی به مسایل ورود کرده و آنها را حل و فصل کنیم. ما همیشه خواهان این بوده‌ایم که به این شکل زمینه فعالیت فراهم شود تا حمل و نقل ما سامان بگیرد. وی همچنین ادغام بخش

ساخت‌وساز و شهرسازی با راه‌وتراپری را سرمنشاء بسیاری از مشکلات و گرفتاری‌های فعلی دانست و اظهار داشت: دوستان ما در دولت ساخت فرودگاه، بندر، ریل‌گذاری و... را با ساخت‌وساز و عملیات عمرانی یکسان در نظر می‌گیرند و اعتقادشان این است که شبیه کار در حوزه مسکن و شهرسازی است!

بی‌توجهی به حوزه حمل و نقل

عضو هیات نمایندگان اتاق تهران حمل و نقل را صنعت و دانشی عمیق و گسترده خواند که باید سرپرست و متولی متخصص و مجهز به دانش روز داشته باشد تا بتوان از اثرگذاری و مزیت‌های فراوان این حوزه به‌نفع اقتصاد ملی و درآمدزایی به‌بهرترین شکل ممکن بهره برد. هنوز به این حوزه "صنعت حمل و نقل" بی‌توجهی می‌شود و امیدواریم که مقوله

**باید با کمترین هزینه
بتوانیم معادن را به ریل
متصل کنیم**

محمد رضا بهرامن رئیس خانه معدن ایران نیز اظهار کرد: اکنون به دلیل شرایط خاص معادن و پایانه‌های حمل‌ونقل محلی، حمل مواد معدنی با مشکلات فراوان انجام می‌شود. برای رسیدن به تولید سالانه ۷۰۰ میلیون تنی مواد معدنی در افق ۱۴۰۴ به رشد تولید سالانه هفت درصدی نیازمندیم، این در حالی است که ظرفیت حمل و نقل جاده‌ای در افق یاد شده یک هزار و ۱۲۷ میلیون تن برآورد شده است؛ بنابراین رشد سالانه پنج درصدی در این بخش را نیاز داریم. اما ناگفته نماند که در بخش جاده با مشکلات زیرساخت و جاده مواجه هستیم. حتی اگر در کنار جاده‌های فعلی دو لاین جاده رفت و برگشت دیگر ساخته شود باز هم در دو سال آینده با ترافیک شدید و قفل شدن جاده‌ها مواجه هستیم. حمل و نقل ریلی در کشور باید توسعه یابد. ما نیازمند سرمایه‌گذار داخلی و خارجی در خصوص توسعه زیرساخت‌ها در بخش ریلی هستیم. میزان حمل مواد معدنی توسط حمل و نقل ریلی بسیار پایین است. باید با کمترین هزینه بتوانیم معادن را به ریل متصل کنیم. متأسفانه معادن از سیستم ریلی دور هستند به همین سبب حمل بار معدنی به سوی جاده سوق پیدا کرده است. از دلایل این مشکلات عدم وجود برنامه راه مشخص از سوی سیاست‌گذاران ریلی است. بخش خصوصی و انجمن‌ها باید خود دست بالا بزنند و در کنار هم با گسترش فعالیت‌های معدنی خود نقشه راهی کارشناسانه طراحی کنند. عدم اطلاعات کافی سیاست‌گذاران و نداشتن آمار از بخش ریلی موجب شده تا هزینه‌های زیادی به جامعه تحمیل شود. مهندس بهرامن با تأکید بر این موضوع که جابجایی فقط مربوط



در کمیته حمل و نقل خانه معدن ایران مطرح شد:

ساختار حمل و نقل ریلی کشور بیمار است

نیز در خانه معدن ایران نشست کمیته حمل و نقل مواد معدنی با موضوع هم‌اندیشی در خصوص ارائه راهکارهای ارتقاء سطح حمل و نقل و لجستیک معادن کشور و دستیابی به هدف تولید ۵۵ میلیون تن فولاد در سال ۱۴۰۴ و همچنین بررسی مشورتی موضوع تشکیل تعاونی حمل و نقل مواد معدنی برگزار شد. در این نشست آقایان محمدرضا بهرامن "رئیس خانه معدن ایران"، مهرداد تقی زاده "دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی"، محمد عیقرلو "دبیر کل فدراسیون لجستیک ایران"، محمد نبی جوانمردی "مشاور فدراسیون حمل و نقل لجستیک"، یوسف مرادلو "مدیرعامل شرکت خالص سازان روی زنجان"، غلام‌حسین امیری "مدیرعامل شرکت سیمای دریای گناوه، کریمی "تامین ترابر ایرانیان"، رضا نوری "عمران مومان چاپهار" حضور داشتند که به شرح آن می‌پردازیم:

در اواخر سال ۱۳۸۱ گروهی از نخبگان اندیشمندان و متخصصان در بخش معدن که دغدغه نابسامانی اوضاع معادن و ذخائر زیرزمینی و کانی‌های خدادادی را در دل داشتند، گردهم آمدند تا با چاره‌اندیشی و تدبیر در امور، در ساماندهی و بهینه‌سازی و صنعت معادن ایران همکاری نمایند. با برپایی نشست‌های عریضه، بحث و تبادل اطلاعات و آراء و نظرات کارشناسانه و تخصصی سرانجام توفیق یافتند، تا در راستای هماهنگی امور حرفه‌ای و گسترش و ارتقاء سطح عملیات معدنی، صنایع معدنی و تجارت جهانی مواد معدنی کشور طبق قانون، خانه معدن ایران را در اتاق بازرگانی به ثبت برسانند تا این نهاد بتواند پیگیری‌های لازم را در خصوص مشکلات این بخش انجام دهد و به حل و رفع آن‌ها بپردازد. براین اساس نشست‌های پی‌درپی پیرامون موضوعات مختلف در خانه معدن برگزار شده است. چندی پیش

معدنی ایران "ایمیدرو" توضیحی دادند و تأکید کردند: این تفاهم نامه در راستای پیشبرد و توسعه زیرساخت‌های بخش معدن و صنایع معدنی و حل چالش‌ها و معضلات حمل‌ونقلی (به خصوص در بخش‌های ریلی، جاده‌ای و بندری) بخش معدن بوده است. وی گفت: از مباحث مهمی که مد

نظر است بحث اقتصاد حمل و نقل به ویژه حمل و نقل ریلی است. با شرایط موجود هزینه حمل و نقل بالا است. شرکت‌های بزرگ همانند شرکت فولاد مبارکه، شرکت‌های ریلی تالسیس کرده‌اند. در این میان شرکت‌های خصوصی معدن‌دار در خصوص حمل بار به دلیل بالا بودن تعرفه حمل با مشکلات بسیاری روبرو هستند.

هزینه حمل و نقل بالا است

دکتر جوانمردی در ابتدا در خصوص امضاء تفاهم‌نامه همکاری میان فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران با خانه معدن ایران در حضور مسئولین وزارت راه و شهرسازی و وزارت صمت، معدن و تجارت در محل سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع



به آهن و فولاد نیست گفت: در حال حاضر نزدیک به ۵۰۰ میلیون تن مواد معدنی در حال استخراج است. اگر میزان جابجایی را در نظر بگیریم در حدود ۷۰ الی ۸۰ میلیون تن سنگ آهن از طریق ریل حمل می‌شود. در خصوص سنگ‌های تزئینی باید بگویم حدود ۱۱ میلیون تن سنگ‌های تزئینی حمل می‌شود که حمل تمامی آن از طریق جاده است. اگر برای حمل و نقل جاده‌ای عوارض بالا مقرر شود مطمئناً همه فعالین این بخش به زمین خواهند خورد. خانه معدن ایران بر اساس مطالعات آینده پژوهی، برگزاری این گونه نشست‌ها را آغاز کرده است. یکی از زیرمجموعه‌های خانه معدن ایران در حال اجرای پابلوت خطوط ریلی است که امیدواریم به زودی اجرایی شود و به ریل مرکزی وصل شود و سایر معادن اطراف نیز در بر گرفته شوند. برای خطوط جدید نیز باید بتوانیم معادن کناری را در نظر بگیریم تا کمترین مسیر را برای پوشش همه آن‌ها داشته باشیم. به غیر از فولاد سایر بخش‌ها هم هستند. محموله‌های معادن سنگ تماماً توسط جاده حمل می‌شوند. از مشکلات دیگر ما این است که امروز با کاهش حجم بار ۲۰ درصدی در منطقه خواف مواجه هستیم. با دستورالعمل اخیر که دولت صادر کرده است، بلافاصله بسیاری از کامیون‌ها با مشکل بار مواجه شدند باید بدانیم که تصمیم‌های نادرست می‌تواند آسیب‌های بسیاری به بدنه‌ی صنعت وارد کند. صنعت حمل و نقل بسیار با اهمیت است و شوخی نیست. باید برای گستره فعالیت‌های معدنی و صنعتی با بخش حمل و نقل همکاری و همفکری داشته باشیم. گذشته را باید به‌روز کنیم و نقشه راه را مشخص نماییم. باید بدانیم که ماهیانه ۲،۵ میلیون متر مکعب فقط در تهران حمل و نقل شن و ماسه داریم. اگر تعطیل شود فاجعه‌ای پیش خواهد

آمد. متأسفانه عدم اطلاعات کافی و نداشتن آمار صحیح، باعث تحمیل هزینه‌های گزاف به جامعه می‌شود که منجر خواهد شد اصطلاحاً گفته شود هزینه تمام شده در ایران بسیار بالاست. اگر آدرس اشتباه بدهیم در تصمیم‌سازی‌ها با اشتباه مواجه خواهیم شد و فاجعه رخ می‌دهد. هر ماده معدنی حداقل دو بار حمل می‌شود یکی تا محل فرآوری و دیگری از محل فرآوری تا محل بعدی. خانه معدن ایران اراده کرده است تا توسعه صنعت حمل و نقل را در بخش معدن آغاز کند. با توجه به مشکلاتی که وجود دارد و نبود نقشه راه مشخص و صحیح، مطمئن باشید سال آینده جاده خواف بسته است. باید مواد به کارخانه‌ها برسد. اگر راهی پیدا نکنیم مطمئن باشید تمام مسیرها قفل خواهد شد.

حمل و نقل جاده‌ای جوابگوی حمل بار معدنی نیست

یوسف مرادلو، مدیرعامل شرکت خالص‌سازان روی زنجان با تاکید بر این مسئله که حمل و نقل ریلی ما عقب‌مانده است گفت: این عقب‌ماندگی به ضرر صاحبان بار است. اکنون پیشرفت چشمگیر اروپا در حمل و نقل ریلی ضررهای زیادی را به اقتصاد کشور وارد کرده است. صنعت معدن در کشور ما صنعت جوانی است. حجم بار معدنی بسیار است و امنیت حمل بار معدنی بسیار حائز اهمیت است. حمل و نقل جاده‌ای جوابگوی حمل بار معدنی نیست و حمل و نقل ریلی باید وارد این بحث شود.

مرادلو از مشکلاتی که در حمل و نقل جاده وجود دارد سخن به میان آورد و گفت: با ارز دولتی لاستیک وارد می‌شود و متأسفانه به جای اینکه با همان قیمت دولتی لاستیک را به رانندگان بدهند آن را احتکار می‌کنند و چندین ماه پس از احتکار با قیمت گران لاستیک را به رانندگان می‌فروشند و راننده نیز به دلیل هزینه‌های بالا با قیمت

خیلی بالاتر کالا را حمل می‌کنند. متأسفانه در سالی که رونق تولید نام گرفته فشار بسیار زیادی روی تولیدکنندگان است.

وی در خصوص نحوه روابط راه‌آهن با بخش خصوصی گفت: مشارکتی میان راه‌آهن و بخش خصوصی وجود ندارد و راه‌آهن در سیاست‌گذاری‌ها مشکلات و پیشنهادات بخش خصوصی را در نظر نمی‌گیرد. ما باید فراموش نکنیم که ما نیارمند حمل در بیرون از مرزها هستیم و باید آگاه باشیم که چین رقیب بزرگی برای ماست. اگر معادن فعال شود شغل و رفاه ایجاد می‌شود.

در کشور راننده حرفه‌ای نداریم

عیقلرو با بیان اینکه ما مشکلات بسیاری با رانندگان کامیون‌ها داریم گفت: ما در کشور راننده حرفه‌ای نداریم و از مشکلات ما خود راننده‌ها هستند. یا کشاور هستند که در وقت اضافه بار می‌برند یا افرادی هستند که از بی‌کاری، حرفه رانندگی را انتخاب می‌کنند.

راه‌آهن ضعیف عمل می‌کند

تقی‌زاده با تاکید بر این که بخش دولتی باید بستر لازم را برای فعالین بخش خصوصی آماده کند بیان کرد: همیشه معتقد بوده‌ام که بخش دولتی باید زمینه را برای فعالیت بخش خصوصی مهیا کند. مطمئناً با افزایش حجم بار معدنی و دیگر بارها در آینده نزدیک ما با مشکلات حمل و نقل مواجه خواهیم بود. در سال ۹۶ به دلیل سوانح زیاد جاده‌ای که رخ داد بررسی‌هایی را در خصوص چگونگی روند حوادث در آینده در وزارت راه انجام دادیم. طی بررسی‌های انجام شده پیش‌بینی کردیم که در حدود ۱۰ سال گذشته تعداد کشته‌شدگان حدود ۲۷ هزار نفر بود که به ۱۶ هزار نفر رسیده بود و مجدد از سال ۹۷ با افزایش

کشته‌شدگان مواجه خواهیم شد. یکی از بحث‌ها این بود که ما در بخش حمل بار توسعه خواهیم داشت و راه‌آهن نمی‌تواند همگام با این توسعه یافتگی زیرساخت و ناوگان را توسعه دهد در نتیجه حمل جاده‌ای افزایش خواهد یافت که ایمنی جامعه را در جاده تهدید خواهد کرد. کاملاً موافق هستیم که راه‌آهن و وزارت راه توانایی لازم را ندارد و راه‌آهن ضعیف عمل می‌کند و نمی‌تواند در بخش بار نیازها را برآورده کند. امروز نیز دورنمایی مبنی بر اینکه راه‌آهن بتواند این مشکلات را حل کند وجود ندارد و تحولات چشمگیری در این سال‌ها از راه‌آهن دیده نشده است. متأسفانه ساختار راه‌آهن بیمار است. حدود ۲۰ سال گذشته کشور سوییسی تصمیم داشت تعدادی از ناوگان خود را به ایران اهداء کند. پس از پیگیری‌ها متوجه شدیم که این پیشنهاد دو سال است از سوی سوییسی به کشور ما داده شده و در طی این دو سال هیچ اقدامی از سوی راه‌آهن انجام نشده است. متأسفانه سیستم راه‌آهن، خصوصی پسند نیست. امیری در خصوص لزوم ایجاد تیم حمل و نقلی برای رفع مشکلات شرکت‌های معدنی گفت: ما محدودیت‌ها و امکانات و کمبودهایی داریم که باید تیمی برای پیگیری کمبودها تشکیل شود. هر معدنی مشکلات خاص خود را دارد. ریل به برخی از معادن با فاصله‌های ۴ یا ۵ کیلومتری وجود دارد که باید برای این فاصله ریل تا معدن برای حمل بار معدنی چاره‌ای اندیشید. اما ما نمی‌توانیم منتظر بمانیم تا این مشکلات حل شود. هر معدنی باید با یک تیم حمل و نقلی کار کند و مسائل و مشکلات خود را بر عهده تیم حمل و نقل قرار دهند. اگر ما وارد این روش شویم می‌توانیم مشکلات را حل کنیم. شرکت‌های معدنی نباید خود وارد رفع مشکلات حمل و نقلی شوند.

برنامه استراتژیک بخش حمل و نقل ایران



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.

معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، اردیبهشت ۹۷ در جریان تدوین این سند ابتدا ۲۴ استراتژی برای نیل به اهداف نشریه ذکر گردید، مشخص شد. در زیر عنوان این اقدامات پیشنهادی مطرح می‌شود:

۱-۱-۷- هوشمند سازی حمل و نقل مبتنی بر استفاده از فناوری‌های نوین و استفاده موثر از فناوری اطلاعات

۱-۲-۷- افزایش حداکثری سهم حمل ریلی بار

۱-۳-۷- ارتقای سطح کیفی خدمات حمل و نقل همگانی

۱-۴-۷- توسعه شبکه قطارهای پرسرعت

۱-۵-۷- اصلاح ساختار حاکمیت و مدیریت بخش حمل و نقل

۱-۶-۷- اصلاح الگوی تامین مالی مبتنی بر کاهش اتکا به بودجه عمومی کشور

۱-۷-۷- توسعه و نوسازی ناوگان هوایی

۱-۸-۷- تغییر رویکرد در مدیریت نگهداری و بهره‌برداری زیرساخت های حمل و نقل

۱-۹-۷- تسهیل فضای کسب و کار در بخش حمل و نقل

۱-۱۰-۷- کاهش مطلوبیت خودروی شخصی

۱-۱۱-۷- حاکمیت نظام برنامه‌ریزی جامع و یکپارچه

۱-۱۲-۷- ارتقای استانداردهای ایمنی در بخش زیرساخت و ناوگان حمل و نقل

۱-۱۳-۷- یکپارچه سازی سامانه های حمل و نقل همگانی درون شهری و برون شهری

۱-۱۴-۷- توسعه حمل و نقل غیرموتوری

۱-۱۵-۷- مزیت بخشی به کربدهای ترانزیتی

۱-۱۶-۷- اتخاذ رویکرد پیشگیرانه و سیستماتیک در مدیریت ایمنی بخش حمل و نقل

۱-۱۷-۷- افزایش سهم فناوری‌های پاک و بهبود کارایی انرژی

۱-۱۸-۷- توجه ویژه به ابعاد زیست محیطی پروژه‌های بخش حمل و نقل

۱-۱۹-۷- توسعه خدمات حمل و نقل همگانی حومه‌ای

۱-۲۰-۷- ارتقای تاب‌آوری سیستم حمل و نقل با اتخاذ رویکرد مدیریت بحران

۱-۲۱-۷- افزایش جذابیت کربدهای پروازی عبوری و خدمات ترانزیت بین‌المللی در فرودگاه‌ها

۱-۲۲-۷- تعریف نقش و سرمایه‌گذاری در توسعه بنادر متناسب با پتانسیل و مزیت‌های رقابتی

۱-۲۳-۷- توسعه حمل و نقل مسافری دریایی

۱-۲۴-۷- تمرکز بر نقش عوامل انسانی در سوانح بخش حمل و نقل



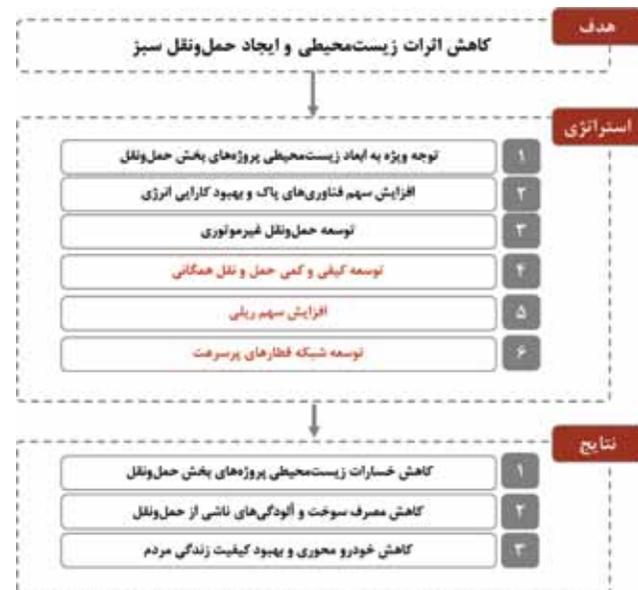
شکل ۳-۷- ارتباط هدف افزایش چابکی در بخش حمل و نقل با استراتژی ها



شکل ۳-۷- ارتباط هدف نقش برجسته در ترانزیت و تجارت بین المللی با استراتژی ها



شکل ۴-۷- ارتباط افزایش کارایی سیستم حمل و نقل با استراتژی ها



شکل ۵-۷- ارتباط هدف کاهش اثرات زیست محیطی با استراتژی ها



آهن ریل کاران
مدیرعامل:
حسن منجزی پور

تلفن: ۰۶۱-۳۲۲۷۴۵۱۵
نمابر: ۰۶۱-۳۲۲۷۴۵۱۵



آسیا سیرارس
مدیرعامل:
مهران برومند

تلفن: ۰۳۱-۳۶۵۰۵۰۲۶
نمابر: ۰۳۱-۳۶۵۰۴۷۹۸



ریل سیرکوثر
مدیرعامل:
ابوالقاسم سعیدی

تلفن: ۵۷۸۵۱
نمابر: ۵۷۸۵۱ داخلی ۸



قطارهای مسافری و باری جویبار
مدیرعامل:
محمد کریمی

تلفن: ۴۴۲۸۱۶۱۰-۲
نمابر: ۴۴۲۸۱۶۱۳



راه آهن حمل و نقل
مدیرعامل:
عباداله فروزش

تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰
نمابر: ۶۶۴۲۱۲۱۶



توکا کشش
مدیرعامل:
مهرداد روشن

تلفن: ۰۳۱-۳۶۷۳۴۴۰۱-۲
فکس: ۰۳۱-۳۶۷۳۴۴۰۳



توکا ریل
مدیرعامل:
محسن سعیدبخش

تلفن: ۰۳۱-۶۶۹۰۲۸۲
نمابر: ۰۳۱-۳۶۶۹۰۲۸۵



ترکیب حمل و نقل
مدیرعامل:
سبحان نظری

تلفن: ۶۶۹۱۵۱۸۳-۵
نمابر: ۶۶۹۱۳۹۲۴



پرسی ایران گاز
مدیرعامل:
حمیدرضا حدادی

تلفن: ۸۸۹۰۰۱۴۱-۷
نمابر: ۸۸۹۰۴۰۵۳



بهتاش سپاهان
مدیرعامل:
خیراله سلیمیان

تلفن: ۰۳۱-۳۶۲۴۵۰۱۰
نمابر: ۰۳۱-۳۶۲۸۲۰۲۶



بیکران قشم
مدیرعامل:
بهمن یحیایی

تلفن: ۸۸۸۷۱۷۳۷
نمابر: ۸۸۸۵۰۸۷۰



حمل و نقل چندوجهی
سایپالجستیک
مدیرعامل:
عبدالکریم پورکیان

تلفن: ۵۵۲۵۰۹۳۱-۷
نمابر: ۵۵۲۴۸۷۸۲



توسعه حمل و نقل بین‌المللی پارسیان
مدیرعامل:
سیدعلیرضا حسینی طباطبایی

تلفن: ۸۴۰۱۳۰۰۰
نمابر: ۸۸۶۲۶۶۴۰



حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی ج.ا.ا.
مدیرعامل:
قاسم غیور زحمتکش

تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰
نمابر: ۸۸۳۰۳۹۵۳



برادران مجدپور
مدیرعامل:
مجید مجدپور

تلفن: ۸۸۳۴۷۴۵۲-۵
نمابر: ۸۸۳۰۳۳۴۱



سمند ریل
مدیرعامل:
امیررضا طاهریان

تلفن: ۴۴۷۸۰۱۹۵
نمابر: ۴۸۲۷۹۳۲۹



ریل ابریشم پارس
مدیرعامل:
میثم نقدی نژاد

تلفن: ۸۸۳۲۴۳۳۴
نمابر: ۸۸۳۲۴۳۳۵



ریل کاران ورسک
مدیرعامل:
ابراهیم نصیری دهقان

تلفن: ۷۷۶۲۴۷۷۰
نمابر: ۷۷۶۴۵۶۸۹



ریل پرداز سیر
مدیرعامل:
فرهنگ طلوعی

تلفن: ۸۸۷۲۷۲۵۳-۸
نمابر: ۸۸۷۲۷۰۳۳



ریل تراجر فجر
مدیرعامل:
احمد هراتی

تلفن: ۸۸۷۹۷۸۹۹
نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹



حمل و نقل ریلی رجا
مدیرعامل:
محمد رجبی

تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰
نمابر: ۸۸۸۳۴۳۴۰



مهندسی ساختمان و تأسیسات راه آهن (بالاست)
مدیرعامل:
ابراهیم محمدی

تلفن: ۸۸۹۵۵۸۵۱
نمابر: ۸۸۹۵۲۴۶۴



فولادریل توس
مدیرعامل:
غلامرضا میلانلو

تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۲۲۲۶-۸
نمابر: ۰۵۱-۳۸۱۱۲۲۲۹



چند وجهی فولاد لجستیک
مدیرعامل:
جواد صادقی مجد

تلفن: ۸۸۰۴۹۳۰۰
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



سینا ریل پارس
مدیرعامل:
حامد نوروزی

تلفن: ۴۶۱۰۰۹۸۰-۹
نمابر: ۴۶۱۰۰۹۸۰-۹




تجهيزات ناوگان
ریلی البرز نیرو
مدیرعامل:
مجتبی لطفی
تلفن: ۸۸۷۰۵۷۰۷
نمابر: ۸۸۵۵۲۸۹۸



نورالرضا
مدیرعامل:
سید رسول میراحمدی
تلفن: ۸۸۸۰۰۹۳۵
نمابر: ۸۸۹۰۹۷۷۵



مهتاب سیرجم
مدیرعامل:
ناصرغفاری
تلفن: ۸۸۸۱۳۹۷۸-۸۰
نمابر: ۸۸۳۲۲۲۲۶



ریل ترابر سبا
مدیرعامل:
محمود مرتضایی
تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴
نمابر: ۸۸۷۲۴۹۸۹



راه آهن شرقی بنیاد
مدیرعامل:
سید علیرضا اشرف زاده
تلفن: ۴۱۴۶۸۰۰۰
نمابر: ۸۸۵۳۱۵۶۴



سباریل پرشیا
مدیرعامل:
بهروز کاظمیان
تلفن: ۶۶۹۲۸۰۵۵
نمابر: ۶۶۵۷۸۷۳۹



رهپویان سایناتجارت
ابریشم (رستا)
مدیرعامل: سیدجلیل
سیدحسینی
تلفن: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱
نمابر: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱



نماد ریل گستر
مدیرعامل:
علی سلیم نیا
تلفن: ۸۸۹۸۴۱۸۲-۳
نمابر: ۸۸۹۸۴۱۹۵



ناوگان ریل
الوند نیرو
مدیرعامل:
ابراهیم پاشنا
تلفن: ۸۸۷۶۹۵۷۳
نمابر: ۸۸۵۱۶۲۰۶



راهوار نیرو آریا
مدیرعامل:
مسعود استاد عظیم
تلفن: ۴۰۸۸۱۷۹۰
نمابر: ۸۸۱۹۸۶۹۰



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



راهبر سیر سمنگان
مدیرعامل:
محمد اسلامی
تلفن: ۰۵۱-۳۲۲۵۳۰۰۶
نمابر: ۰۵۱-۳۲۲۵۳۰۰۶



چرخ ریل راهبر
مدیرعامل:
حمید محمد ظاهری
تلفن: ۵۵۱۲۵۰۸۲-۳
نمابر: ۵۵۱۲۵۰۱۵



پیشگامان رسانه
پارس
مدیرعامل:
مهدی جعفری ندوشن
تلفن: ۰۳۵-۳۸۲۶۲۵۵۲
نمابر: ۰۳۵-۳۸۲۶۲۵۵۴



تجارت کوشش
سپاهان
مدیرعامل:
شکراه شفیع زاده
تلفن: ۰۳۱-۳۶۷۰۱۱۶۱
نمابر: ۰۳۱-۳۶۶۹۴۹۹۴



لکوموتیو ریل ارون
مدیرعامل:
کامران بهمنی
تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۱-۲
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



سفیر ریل آسیا
مدیرعامل:
محمد خان احمدی
تلفن: ۴۳۴۵۷
نمابر: ۸۶۰۷۱۷۳۱



مهندسی و بازرگانی
راهیان عصر دایا
مدیرعامل:
مرجان عالیوند
تلفن: ۶۶۱۲۱۱۷۴
نمابر: ۶۶۱۲۱۱۸۲



ماربین (قطار سبز)
مدیرعامل:
محمود امامی
تلفن: ۸۸۸۴۰۵۲۰
نمابر: ۸۸۸۲۹۴۲۴



کمال نقش
دانش (کمند)
مدیرعامل:
کمال الدین سخا
تلفن: ۸۸۴۶۷۷۳۷
نمابر: ۸۸۴۶۷۷۳۷



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



گهر ترابر سیرجان
مدیرعامل:
محمد انجم شعاع
تلفن: ۸۸۹۸۴۱۸۳
نمابر: ۸۸۹۸۴۱۹۵



RAK
راه آهن کشش
مدیرعامل:
ناصر صوفی
تلفن: ۶۶۹۳۹۴۴۰
فکس: ۶۶۹۱۶۱۸۸



راهبران مشتاق یزد
راهبران مشتاق یزد
مدیرعامل:
محمد میر جلیلی
تلفکس: ۰۳۵-۳۶۲۴۴۴۴۲



فولاد ریل دنا
مدیرعامل:
غزاله تیما
تلفن: ۸۸۷۱۵۸۸۹
نمابر: ۸۸۷۱۳۹۸۷



راهبران ماهان سیر
کارمانیا
مدیرعامل:
احمد قلی زاده

تلفن: ۰۳۴-۳۲۴۷۸۴۰۳
نمابر: ۰۳۴-۳۲۴۷۱۴۵۰



کالا و خدمات
پاسارگاد
مدیرعامل:
افشین آربین

تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۴۲۵۹۶
نمابر: ۰۱۳-۴۳۴۲۵۳۷۳



سفير تراهر ماهان
مدیرعامل:
حسین مولایی

تلفن: ۵۵۱۲۵۷۳۷
نمابر: ۵۵۱۲۵۷۳۸



ریل پرداز نوآفرین
مدیرعامل: محمد حسین
مدهوشی طوسی

تلفن: ۹۱۰۰۶۸۸۶
نمابر: ۴۳۸۵۳۷۵۵



فنی و مهندسی کیان
صنعت شهباز
مدیرعامل:
مهدی شرفی

تلفن: ۵۵۱۲۵۸۲۳
نمابر: ۵۵۱۲۶۰۲۴



احیاء ریل ایرانیان
مدیرعامل:
مرتضی رجبی

تلفن: ۸۸۴۷۱۹۵۸
نمابر: ۸۸۴۰۳۹۶۸



پرتو بارفرار
خلیج فارس
مدیرعامل:
مهرداد نجاتی محرمی

تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶
نمابر: ۸۸۸۷۹۱۷۸



ستاره ریل زر
مدیرعامل:
احمد نوری طهرامند

تلفن: ۸۸۷۳۰۹۰۱
نمابر: ۸۸۷۳۲۰۰۹



نیروی کشش
ریلی پرس
مدیرعامل:
بهیار صنوبری

تلفن: ۸۶۰۸۳۷۸۳
نمابر: ۸۸۸۵۰۶۲۹



سپهر زاوه طوس
مدیرعامل:
محمی الدین صبحی

تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۳۸۳
نمابر: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۴۵۰



مشاور گستران
صنعت آدنیس
مدیرعامل:
امیررضا زارع زاده

تلفن: ۲۶۱۴۹۶۸۵
نمابر: ۲۶۱۴۹۶۵۴



صبا دریا
مدیرعامل:
اسمعیل حسینی

تلفن: ۰۵۱-۳۳۴۴۶۸۰۰
نمابر: ۰۵۱-۳۳۴۴۷۴۰۴



مینا نیرو محرکه
مدیرعامل:
شهرام پوراسد مهربانی

تلفن: ۲۲۸۸۶۸۵۳
نمابر: ۲۲۸۸۶۸۵۲



آلتن کاروان توران
مدیرعامل:
فرشید خوارزمی

تلفن: ۰۷۶-۳۳۶۸۶۷۶۳
نمابر: ۰۷۶-۳۳۶۸۶۵۷۸



خاور زمین طوس
مدیرعامل:
مجید صباغی

تلفن: ۰۵۱-۳۳۴۴۶۹۰۰
نمابر: ۰۵۱-۳۳۴۴۷۴۰۰

جهت سفارش
تبلیغات در ماهنامه
نمایان و نقل ریلی
با ما تماس بگیرید
۲۲۶۶۸۶۵۶



رسان ریل پارس
مدیرعامل:
امین پور بر خورداری

تلفن: ۸۸۷۵۷۸۰۴
نمابر: ۸۸۵۰۰۶۳۴



ریل تراهر توس
مدیرعامل:
حمیدرضا رستگار مقدم

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۸۷۹۸۹
نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۸۷۹۸۹



بهینه تراهر آژور
مدیرعامل:
سمانه علیپور خوبده

تلفن: ۸۸۷۵۷۸۰۴
نمابر: ۸۸۷۵۷۸۰۴



پیام ترانس
مدیرعامل:
روح الله محمودی

تلفن: ۸۶۰۳۶۷۴۱
نمابر: ۸۶۰۳۶۷۵۲



آلتن ریل گلستان
مدیرعامل:
رجب قزاق

تلفن: ۰۱۷-۳۳۳۷۶۶۴۱
نمابر: ۰۱۷-۳۳۳۷۶۶۴۰



بهین لجستیک ایرانیان
مدیرعامل:
ایوب خزانی

تلفن: ۲۲۹۱۲۲۹۵
نمابر: ۲۲۹۱۲۳۵۷



میتالورژی ایندکیمستری
پرو دکت پارس
مدیرعامل:
کابلاندی ایتیکنوف

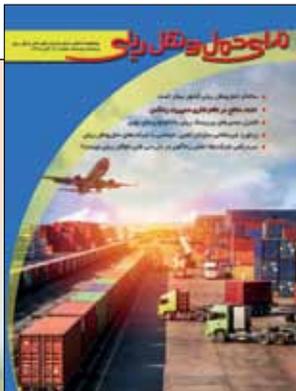
تلفن: ۸۸۶۶۰۳۴۹
نمابر: ۸۸۶۶۷۹۵۳
نمابر: ۸۸۲۰۳۹۸۱

تعرفه مصوب تبلیغات در نشریه ندای حمل و نقل ریلی

از آنجایی که امر تبلیغات برای فعالین کسب و کارها از جمله بخش حمل و نقل ریلی از اهمیت 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. برابر مصوبه هیات مدیره انجمن تعرفه تبلیغات در نشریه با رعایت جمیع جهات برای اعضاء انجمن به شرح ذیل می‌باشد.

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

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






 وزارت راه و ترابری جمهوری اسلامی ایران
 جمهوری اسلامی ایران
همیشه تمیز و نیکو
 برای مسافران این عرصه کرامی باد



تلفن: ۱۲۲۶
 آدرس: خطه ایمن، تهران، پلاک ۱۳۳۳۳
 وبسایت: www.1226.ir
 پست الکترونیک: 1226@1226.ir
 شماره: ۱۲۲۶

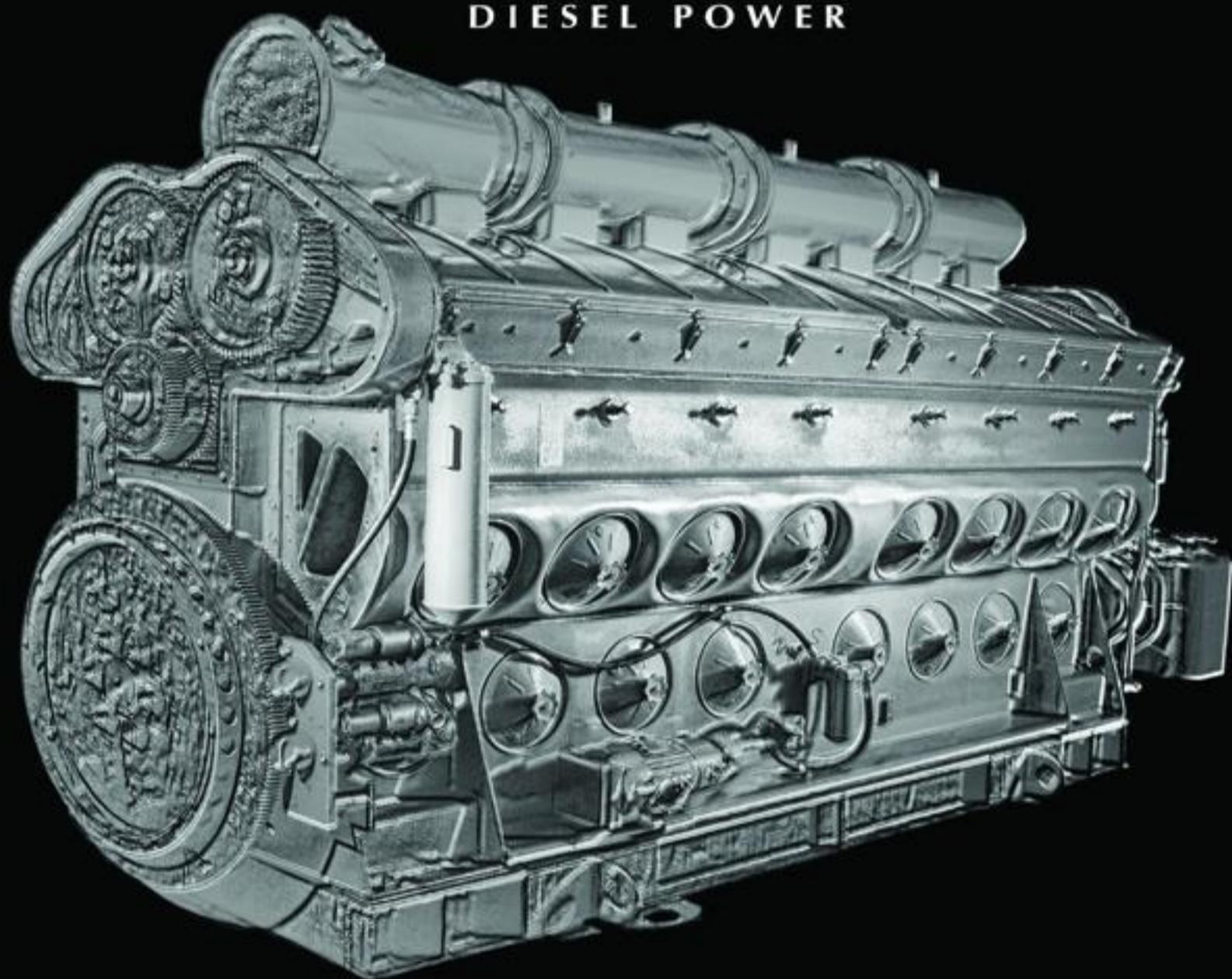
سازمان راه‌آهن
 یا مسافریسان

آنچه خوبان همه دارند ...

TIME

is priority

MABNA
DIESEL POWER



'King
in overhaul of
EMD & GE engines'

مابنا موتورز

www.mabnamotors.com
office: 021-22886853-4
factory: 021-56390593-4