



جای خالی شورای سیاستگذاری در حمل و نقل ریلی

مهرداد تقی زاده

دبیر انجمن صنعتی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

یکی از مسائلی که فقدان آن در حمل و نقل کشور کاملاً احساس میشود، نبود مرجعی فعال برای هماهنگی بین شیوه های مختلف حمل و نقل (جاده ای، ریلی، هوایی دریایی)، بین زیرساخت ها و ترابری، بین برنامه های پنج ساله و بودجه های مصوب سالانه، بین بودجه های مصوب و تخصیص اعتبارات، بین اهداف بودجه با عملکرد واحدها، بین منابع مصوب و همچنین یارانه های دولت و تسهیلات اعطایی از سوی بانک ها، بین دستگاه های حاکمیتی و بخش خصوصی، بین واحدهای استانی و مرکز، بین وزارت راه و شهرسازی و سایر مراجع مرتبط با حمل و نقل (از جمله وزارت کشور و شهرداری ها در امر حمل درون شهری)، بین حمل و نقل به عنوان خدمت دهنده از یک طرف و بخش های تولید تقاضا (نظیر صنعت، معدن، نفت، کشاورزی) از طرف دیگر و مواردی دیگر از این دست می باشد. مرجعی با نیروی انسانی خبره و اختیارات کافی که می بایست در وزارت راه و شهرسازی استقرار یابد. لازم است که این نوع هماهنگی نیز در سطح زیر بخش ها از جمله راه آهن ایجاد گردد. هماهنگی راه آهن با وزارتخانه متبوع، شرکت های بخش خصوصی، سایر شیوه های حمل و نقل، واردکنندگان و صادرکنندگان، سازمان برنامه و بودجه، بانک ها و گمرکات از آن جمله است.

در حال حاضر شورای عالی هماهنگی ترابری در وزارت راه و شهرسازی وجود داشته، جایگاه قانونی محکمی دارد که وظیفه هماهنگی و سیاستگذاری در کلیه شقوق حمل و نقل را بر عهده دارد. اما این شورا به همه امور فوق نمی پردازد و در طول زمان معمولاً افت و خیز زیادی داشته است! این شورا در اوایل سال ۹۷، سند استراتژی های بخش حمل و نقل را تدوین نمود که اقدام بسیار ارزشمندی است از این جهت که در این سند با معرفی حدود ۲۵ راهبرد کلان و حدود ۱۰۰ اقدام راهبردی، تکلیف کلیه شیوه های حمل و نقل و صنایع مرتبط با حمل و نقل جاده ای و ریلی را روشن نموده است. بدین مفهوم که راهبردهای مربوطه صرفاً مختص وزارت راه و شهرسازی نبوده و طی آن تکلیف کل صنعت حمل و نقل هم روشن شده است. به عنوان مثال در این شورا به این موضوع پرداخته شده که آیا در نگاه کلان و از منظر اقتصادی - اجتماعی می بایست به تولید خودروهای شخصی بهای بیشتری داده شود یا به تولید خودروهای عمومی مسافری نظیر اتوبوس، سالن مسافری و مسائلی از این قبیل پرداخته شود؛ یا در مورد مباحث مرتبط با



ترانزیت کالا که از جنبه‌های مختلف سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و امنیتی برای کشور بسیار حائز اهمیت است، در این شورا بحث و گفتگو میشود و تاکنون ۷۷ عامل منفی در مسیر ترانزیت کشور شناسایی و برخی از آن‌ها در سال ۹۶ رفع شده است. این شورا مثال خوبی در ابعاد کلان کشور میباشد که وظیفه تهیه راهبردها در کلیه شقوق حمل و نقل را برعهده دارد. جزئیاتی از سند راهبردهای حمل و نقل به مرور در نسخ پیشین همین نشریه آورده شده است، برای بدست آوردن اطلاعات بیشتر و همچنین دریافت فایل در خصوص استراتژیهای حمل و نقل، می‌توانید در سایت انجمن به آدرس [HTTP://RTCGUILD.IR](http://RTCGUILD.IR) مراجعه فرمائید.

بدین ترتیب نیاز است که در راستای راهبردهای مصوب در سند استراتژی‌های بخش حمل و نقل، بخش ریلی نیز راهبردهای ویژه خود را در شورایی مشابه و تخصصی تدوین نماید. اما متأسفانه چنین مرجعی در حال حاضر وجود ندارد که به این نوع موضوعات بپردازد. در واقع مسائل فراگیری چون اولویت‌های توسعه شبکه حمل و نقل ریلی، اتصال به مراکز تولید و مصرف یا سایر شبکه‌های حمل و نقلی به منظور انجام حمل ترکیبی و نگهداری و تعمیرات، افزایش سرعت بازرگانی، تصمیم‌گیری در مورد بار محوری بهینه و شناسایی مشکلات بخش ریلی و برنامه‌ریزی رفع آن، پایش صنایع تولید ریل و ادوات ریلی، ناوگان ریلی، علائم الکتریکی و را در برمیگیرد که جملگی میبایست در این شورا مطرح شده و راهکارهای یکپارچه برای آن‌ها در نظر گرفته شود. چنین شورائی در کشور وجود ندارد!

از مهمترین وظایف شورای سیاست‌گذاری رسیدگی و رفع موانع کلانی چون تسهیل در سرمایه‌گذاری، بهبود فرآیندهای هماهنگی با بخش خصوصی و همکاری در راستای اخذ تسهیلات بانکی برای شرکت‌های فعال در بخش ریلی، توسعه ظرفیت‌های شبکه خطوط و ناوگان ریلی، افزایش سرعت قطارها، توسعه خطوط فرعی، کنترل فعالیت‌های عملیاتی و اجرایی در راستای دستیابی به اهداف کلان راه آهن است. اما تحقق این امور ممکن نمی‌شود مگر آنکه بخش خصوصی به عنوان شریک تجاری راه آهن در این شورا جایگاه ویژه داشته باشد. تشکیل چنین شورایی لازم و ضروری است و امید است مسئولین التفات لازم را در اسرع وقت به این مهم مبذول فرمایند.



مراسم گرامی‌داشت هفته حمل‌ونقل در راه‌آهن ج.ا.ا:

دشمن به صورت مویرگی به دنبال ضربه زدن به منافع ملی ماست

مراسم گرامی‌داشت هفته حمل‌ونقل با حضور وزیر راه‌وشهرسازی، مدیرعامل راه‌آهن، نمایندگان انجمن‌های ریلی، نمایندگان مجلس شورای اسلامی و تعدادی از مدیران عامل بانک‌ها در راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برگزار شد. در این مراسم اسناد عاملیت ۴ بانک برای پرداخت تسهیلات به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مبادله شد.

دشمن به صورت مویرگی به دنبال ضربه زدن به منافع ملی

محمد اسلامی در خصوص شرایط سخت اقتصادی این روزها گفت: در حال حاضر در شرایط جنگ اقتصادی قرار داریم و دشمن به صورت مویرگی به دنبال ضربه زدن به منافع ملی ما است و باید با هوشیاری آمادگی خود را نشان دهیم. با وجود مشکلاتی که وجود دارد توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و به خصوص ریلی مورد توجه جدی قرار دارد و در این دولت با تلاش دست‌اندرکاران ریلی ۱۱۰۰ کیلومتر خط‌آهن به شبکه ریلی اضافه شده و تا پایان دولت دوازدهم ۱۱۰۰

به شکست منجر خواهد شد زیرا آن‌ها به دنبال بردن منافع بیشتری از این شرایط هستند و منافع مادی استکبار جغرافیایی نمی‌شناسد و ما همچنان باید برای رونق اقتصادی و رسیدن به خودکفایی در بخش‌های مختلف اقتصادی، تلاش بیشتری داشته باشیم.

رونق تولید و اشتغال و ارتقای خدمات ریلی

وزیر راه‌وشهرسازی در پایان تأکید کرد: رونق تولید و اشتغال و ارتقای خدمات ریلی به رضایتمندی بیشتر مردم منجر خواهد شد و این می‌تواند در توسعه صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور و به‌خصوص در حوزه بار و مسافر بسیار تأثیرگذار باشد.

همکاری و تعامل با بخش غیردولتی

مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در این مراسم گفت: همکاری و تعامل با بخش غیردولتی یکی از اولویت‌های مهم شرکت راه‌آهن است و در این راستا استفاده از ظرفیت‌های تبصره ۱۸ قانون بودجه و مبادله اسناد آنها نشان می‌دهد که شرایط مناسبی در آینده خواهیم داشت.

امضای تفاهم‌نامه ۲ هزار میلیارد تومانی

"سعید رسولی" افزود: خوشبختانه با امضای تفاهم‌نامه ۲ هزار میلیارد تومانی

و مصوبات دولتی، بودجه وزارت راه و سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه ۴۲ درصد در سال آینده افزایش یافته است و نشان دهنده آن است که در سطح ملی یک اراده قوی برای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و صنعت ریلی وجود دارد.

تبصره ۱۸ قانون بودجه

وزیر راه‌وشهرسازی خاطر نشان کرد: بازدهی سرمایه و پرداخت به موقع اقساط توسط شرکت‌های ریلی چرخه اقتصادی بیشتری را در این بخش به حرکت در می‌آورد و در نظام کسب‌وکار باید به دنبال افزایش بیشتر چرخه اقتصادی باشیم و استفاده از ظرفیت‌های قانونی به خصوص تبصره ۱۸ قانون بودجه می‌تواند در این زمینه کمک شایان توجهی داشته باشد.

خودکفایی در تولید واگن‌های مسافری

وی با اشاره به تعداد واگن‌های مسافری و باری تصریح کرد: از نظر تعداد واگن‌های باری در شرایط مناسبی قرار داریم، اما باید در زمینه تولید واگن‌های مسافری و نوسازی آنها تلاش بیشتری را انجام دهیم تا بتوانیم با خودکفایی در تولید واگن‌های مسافری چرخه اقتصادی را در این بخش در کشور رونق دهیم.

اسلامی خاطرنشان کرد: بدون شک در جنگ اقتصادی برنامه‌های دشمن



بین وزارت راه و شهرسازی و سازمان برنامه و بودجه در ۲۷ اسفندماه سال ۹۷ ظرفیت‌های قانونی مناسبی در این بخش فراهم شده و تاکنون چند شرکت حمل‌ونقل ریلی برای دریافت تسهیلات مورد نیاز به بانک‌های عامل معرفی شده‌اند.

نرخ سود در حوزه تولید واگن‌های باری ۱۳ درصد، در حوزه واگن‌های مسافری ۱۲ درصد

معاون وزیر راه و شهرسازی اظهارداشت: در مرحله نخست هم اکنون پرداخت ۵ هزار میلیارد ریال با عاملیت بانک توسعه تعاون، ۲۶۰۰ میلیارد ریال توسط بانک آینده، ۴۰۰ میلیارد ریال توسط بانک ایران و ونزوئلا و ۵ هزار میلیارد ریال توسط بانک صادرات ایران برای شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی اختصاص یافته است که نرخ سود آن در حوزه تولید واگن‌های باری ۱۳ درصد و در حوزه واگن‌های مسافری ۱۲ درصد تعیین شده است.

۴۵۶ دستگاه ناوگان وارد خطوط ریلی کشور شده

رسولی بیان کرد: خوشبختانه با تلاش تمام دست‌اندرکاران بخش دولتی و غیردولتی در ۹ ماهه نخست سال جاری ۴۵۶ دستگاه ناوگان وارد خطوط ریلی کشور شده است و در آینده نزدیک نیز ۲۷۰ واگن وارد خطوط ریلی کشور خواهد شد.

رئیس انجمن مهندسی حمل‌ونقل ریلی ایران در این مراسم گفت: توسعه صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور همواره مورد تاکید دست‌اندرکاران، دولت و مجلس بوده اما رشد این صنعت متناسب با توسعه کشور نبوده است.

سخنرانی رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی به مناسبت هفته حمل‌ونقل

"محمد رجبی" ضمن تبریک هفته حمل‌ونقل اظهارداشت: صنعت حمل‌ونقل ریلی نیازمند افزایش سرعت است و باید برای عملی شدن این خواسته مهم در این بخش تمرکز بیشتری داشته باشیم

به گفته وی، شاخص سرعت در بهره‌وری و توسعه ناوگان ریلی در کشور اهمیت زیادی دارد تا صاحبان بار بتوانند در کمترین زمان بار مورد نیاز خود را در کشور در خطوط ریلی جابه‌جا کنند. مسافران به دلیل پایین بودن سرعت سیر استقبال چشمگیری از حمل و نقل ریلی ندارند، ایجاد ساختارهای مناسب جهت افزایش سرعت جابه‌جایی واگن از جمله دغدغه‌های جدی است که باید دنبال شود. تا کنون در جهت افزایش سرعت واگن‌ها، زمینه توسعه فراهم نشده و باید روی این موضوع تمرکز بیشتری صورت گیرد. شاخص سرعت، بهره‌وری و توجیه اقتصادی بیشتری برای سرمایه‌گذار و توسعه ناوگان خواهد داشت.

وی در ادامه گفت: مشوق‌های مالی و اقتصادی را که از طریق شرکت‌های تامین سرمایه یا بانک‌ها دریافت می‌کنیم در غالب قراردادهای توجیه اقتصادی مطرح می‌شود که این قراردادها برای کسانی که در بخش واگن باری سرمایه‌گذاری می‌کنند با میانگین بار جابجا شده روزانه ۳۰۰ کیلومتری توان گفت که قابل توجیه بوده و به هر نسبتی که از این مقدار دور شویم تامین مالی برای طرح بازپرداخت سخت‌تر می‌شود.

تفاهم نامه با کمیسیون عمران در قالب تبصره ۱۸

موضوع بعدی مطرح شده در خصوص اقداماتی که در قالب تبصره و قوانین دولتی که در کمیسیون عمران اعلام شده و به تفاهم نامه در قالب تبصره ۱۸ انجامید. شرکت‌های سازنده نیز تلاش کردند تا بتوانند ناوگان با عمر بالای ۲۰ الی ۳۰ سال را با ایمنی و سرعت بالاتر وارد شبکه کرده تا در شرایط بهتری بهره‌برداری شود.

رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته به عنوان سخن آخر بیان کرد: در انتها آرزو دارم این همایش‌ها منجر به همگرایی جدی شده تا با کمک مشوق‌های مالی به توسعه ناوگان ریلی منتج شود.

شکوفایی صنعت حمل‌ونقل

ریلی کشور با استفاده از امکانات و ظرفیت‌های موجود

نایب رئیس کمیسیون عمران مجلس در ادامه این مراسم گفت: شکوفایی صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور با استفاده از امکانات و ظرفیت‌های موجود ضروری است و در این راستا کمیسیون عمران آمادگی دارد همکاری‌های لازم را با شرکت راه‌آهن و وزارت راه و شهرسازی به عمل آورد.

راندان صنعت حمل‌ونقل ریلی در برخی از کشورهای جهان بین ۶۰ تا ۷۰ درصد

"سیدابوالفضل موسوی بیوکی" با بیان اینکه هم‌اکنون راندان صنعت حمل‌ونقل ریلی در برخی از کشورهای جهان بین ۶۰ تا ۷۰ درصد است، افزود: ما نیز باید تلاش کنیم از زیرساخت‌های موجود حداکثر راندان و بهره‌وری را ببریم تا به تدریج شاهد شکوفایی صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور باشیم.

کمیود نیروی انسانی ماهر، کمیود منابع مالی و اعمال سیاست‌های نامناسب

"ابوالفضل بهره‌دار" کمیود نیروی انسانی ماهر، کمیود منابع مالی و اعمال سیاست‌های نامناسب را در گذشته باعث عقب ماندگی این بخش دانست و افزود: هم‌اکنون صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور نیازمند حمایت بیشتر دولت و مجلس است و توسعه سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور باید بیش‌ازپیش مورد توجه قرار گیرد.

رئیس انجمن مهندسی حمل‌ونقل ریلی ایران اظهارداشت: ما از وزیر راه و شهرسازی تقاضا داریم بسترهای لازم را برای توسعه بیشتر صنعت حمل‌ونقل ریلی در کشور فراهم آورد.

در ادامه رئیس انجمن صنایع ریلی ایران نیز تاکید کرد: حمل‌ونقل عمومی پایه توسعه کشور است و در این راستا توسعه صنعت حمل‌ونقل یکی از مهمترین اولویت‌های کشور محسوب می‌شود.

"حسین قماش" افزود: با وجود سیاست‌های دشمن هم‌اکنون ظرفیت‌های خوبی در صنعت حمل‌ونقل

ریلی کشور فراهم شده و در این راستا وظایف بانک‌ها برای تامین منابع مالی مورد نیاز تولید در کشور می‌تواند در کاهش وابستگی به خارج بسیار موثر باشد.

وی گفت: پیش از این تولیدکنندگان ناوگان ریلی به خارج وابستگی زیادی داشتند اما با تلاش صنعتگران عرصه صنعت حمل‌ونقل ریلی، هم‌اکنون وابستگی کشور در این بخش کاهش یافته است.

اسناد عاملیت ۴ بانک برای پرداخت تسهیلات به شرکت‌های ریلی

در پایان مراسم گرمی داشت هفته حمل‌ونقل در راه‌آهن اسناد عاملیت ۴ بانک برای پرداخت تسهیلات به شرکت‌های ریلی مبادله و تفاهم‌نامه احداث پایانه‌های کانتینری و حمل بار با ناوگان ریلی بین شرکت راه‌آهن و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به امضا رسید.

تفاهم نامه احداث پایانه‌های کانتینری و حمل بار با ناوگان ریلی

در این تفاهم‌نامه که بین شرکت راه‌آهن و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به امضا رسید، دو طرف در زمینه ایجاد پایانه لجستیکی کالا و کانتینر و حمل کالاهای ترانزیتی به وسیله ریل و راه اندازی قطارهای برنامه‌های کانتینری و حمل خرده بارها از طریق قطارهای باری همکاری خواهند کرد.

این تفاهم نامه توسط سعید رسولی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن و محمد رضا مدرس خیابانی مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به امضا رسید.

تبادل اسناد عاملیت ۴ بانک

اسناد عاملیت پرداخت تسهیلات به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی از محل وجوه اداره شده و منابع داخلی این بانک‌ها، به استناد تبصره ۱۸ قانون بودجه سال ۹۸ بین راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و ۴ بانک ایران و ونزوئلا، آینده، صادرات و توسعه تعاون بین طرفین مبادله شد.



گفت‌وگو با مهرداد تقی‌زاده، دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی:

آب در کوزه و ما تشنه لبان می‌گردیم؛ مشکل کشور کمبود بودجه نیست

واپسین روزهای آذر ماه امسال مصادف بود با برگزاری چهارمین نمایشگاه حمل و نقل، لجستیک و صنایع وابسته. نمایشگاهی که طبق روال چند سال اخیر از رونق گذشته برخوردار نبود. پیش از آن انتظار می‌رفت که با توجه به اهمیت مقوله حمل و نقل و فعالیت بخش‌های خصوصی در این حوزه شاهد تغییر در این روند باشیم ولی عملاً چنین اتفاقی رخ نداد.

در بررسی این موضوع علل مختلفی را می‌توان بازشمرد. از تاثیر تحریم‌های بین‌المللی بر این صنعت و وضعیت اقتصادی حاکم در جامعه گرفته تا عدم خلاقیت و ایجاد تنوع در ارائه محصولات و خدمات شرکت‌های حاضر در نمایشگاه. از نکات حائز اهمیت در این باره می‌توان به عدم حضور انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته در این رویداد اشاره کرد که می‌تواند غیبتی معنادار قلمداد شود. به همین منظور در این شماره از مجله به سراغ آقای مهرداد تقی‌زاده دبیر این انجمن صنفی رفتیم تا با کنار زدن ابهامات موجود، به نتیجه‌ای روشن در این باره دست یابیم. بخش دیگری از این گفت‌وگو به عملکرد این نهاد صنفی در یک سال گذشته و نحوه تعامل و میزان چانه زنی در مواجهه با راه‌آهن در خصوص احقاق حقوق اعضای آن پرداخته شده است. دکتر تقی‌زاده که ریشه مشکلات را نه اقتصادی بلکه مدیریتی می‌داند معتقد است که در کشور مشکلی به عنوان کمبود بودجه وجود ندارد. در ادامه مشروح این مصاحبه را می‌خوانید:

دلیل عدم تمایل انجمن صنفی برای حضور در نمایشگاه سال جاری چه بود؟

علت اصلی عدم مشارکت، این بود

که این نمایشگاه از سال‌های گذشته تا کنون، سطح کیفی بالایی نداشته است. حتی آن زمان که بنده در سمت معاون وزارت راه و شهرسازی فعالیت

می‌کردم و این وزارتخانه متولی برگزاری نمایشگاه بود این چنین شرایطی حاکم بود. در سال ۱۳۹۶ با هیئتی از سوی وزارت راه و شهرسازی به نمایشگاه رفته و بعد از نگاهی اجمالی خیلی زود از آنجا خارج شدیم و اتفاقاً در آن زمان هم همگی معتقد بودیم که وقتان تلف شده و بعد از آن بود که وزارتخانه تصمیم گرفت تا با تشکیل یک کمیته ویژه و به کارگیری تمهیداتی مثل تشویق بخش خصوصی به حضور پررنگ‌تر در نمایشگاه، کیفیت بیشتری در برگزاری آن در سال‌های آینده ایجاد کند که البته یک سال بعد با استعفای آقای آخوندی از سمت وزیر و تغییرات عمده در وزارتخانه عملاً چنین تغییراتی صورت نگرفت.

به نظر شما ایجاد چه تحولی می‌تواند به تغییرات عمده در این رویداد منجر شود؟

حضور شرکت‌های خارجی، مشاورین بخش‌های حمل و نقل و بخش خصوصی در نمایشگاه، تغییر در نحوه نمایش دستاوردها و تکنولوژی‌ها می‌تواند جذابیت مورد نظر را ایجاد کند. نباید فراموش کرد که بازدیدکنندگان انتظار دارند در هر نمایشگاهی با اتفاقات جدیدی مبنی بر ارتقای تکنولوژی در این بخش روبرو شوند.

در مورد محل برگزاری چطور؟ به عقیده برخی از شرکت‌ها اگر این رویداد به جای مصلى تهران در نمایشگاه بین‌المللی برگزار می‌شد شاید شاهد نتیجه بهتری می‌بودیم.

بله نمایشگاه بین‌المللی مکان بهتری است ولی محل برگزاری نمی‌تواند در کلیت ماجرا خیلی مؤثر باشد.

با نگاهی اجمالی به عملکرد یکسال گذشته انجمن صنفی، آن را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

به طور کلی انجمن صنفی موارد بسیاری را به صورت مستمر دنبال می‌کند که تعداد زیادی از این موارد به نتایج خوبی رسیده است. وظیفه اصلی

این نهاد با توجه به کارکرد صنفی آن، پیگیری مطالبات صنفی است. درواقع شرکت‌های عضو این نهاد صنفی انتظار دارند از طریق انجمن صنفی خواسته‌هایشان برآورده شده و مشکلاتی که با دولت، حاکمیت، وزارت راه و راه‌آهن دارند به نحوی حل شود. مشکلاتی نظیر تمدید قراردادهای راه‌آهن پس از سال‌ها، سرقت یا جابه‌جایی برخی از قطعات واگن‌ها در طول مسیر و امکان خلوت حین توقف قطار و کیفیت پایین تعمیرات توسط پیمانکاران راه‌آهن و ... پیگیری این موضوع از سوی انجمن صنفی منجر به مدون شدن آئین‌نامه‌هایی در همین خصوص در راه‌آهن شده که البته در انتظار تصویب در هیئت‌مدیره راه‌آهن می‌باشیم. از طرف دیگر انجمن صنفی پیشنهادی مبنی بر استفاده از دوربین در طول مسیر را ارائه داده که در آئین‌نامه مذکور هم قید شده است. همچنین در مورد بارنامه‌های مربوط به SMGS که در آن، حمل بارهای بین‌المللی صادره از ایران، مشمول پرداخت نرخی در ایستگاه‌های باز بین‌المللی بود که شرکت‌ها باید به راه‌آهن پرداخت می‌کردند و این نرخ طبق معیار بین‌المللی محاسبه می‌شد. اما راه‌آهن بخش‌نامه‌ای را تصویب کرد که طبق آن از زمان بارگیری در مبدأ از شرکت‌ها، همان نرخ بین‌المللی را دریافت می‌نمود که این امر باعث افزایش چشمگیر هزینه‌های شرکت‌های حمل و نقل ریلی شد. در نتیجه شرکت‌ها هم موفق به جذب بارهای مربوطه نشده و نهایتاً بارها به سمت جاده‌ها سوق پیدا کرد. که این اقدامی بود که هم راه‌آهن و هم شرکت‌های ریلی در آن متضرر شدند. در ادامه اقدامات و پیگیری‌های شرکت‌ها و انجمن صنفی، تخفیف‌هایی به شرکت‌ها در این مورد داده شد و بخشی از مشکل آن حل شد. راه‌آهن در صدور چنین بخش‌نامه‌هایی باید دقت بیشتری به کار برد تا بخش دچار آسیب نشود.

مشکل دیگر اعضای انجمن صنفی در خصوص تعمیرات



انجام شده در راه آهن بر روی واگن‌هاست که این اعضا نسبت به دقت پایین انجام آن معترض هستند. انجمن صنفی در خصوصی رفع این مشکل چه تدابیری اندیشیده است؟

در نتیجه مذاکرات انجمن صنفی، راه آهن پذیرفت که در هنگام بروز موارد این چنینی خسارت ناشی از عدم دقت مأمورین به شرکت‌های مالک واگن پرداخت گردد. در نهایت تصور می‌کنم نسبت به سایر کشورها در رابطه با نقش انجمن‌های صنفی خیلی عقب‌تر هستیم. معمولاً در کشورهای پیشرفته این انجمن‌ها نقش‌هایی به مراتب کلیدی‌تر در تصمیمات اساسی ایفا می‌کنند زیرا دولت‌ها به این باور رسیده‌اند که بخش خصوصی موتور محرک اقتصاد است. با این حال به واسطه هماهنگی مناسبی که اخیراً میان راه آهن و انجمن صنفی حمل‌ونقل ریلی به وجود آمده است، گام‌های مؤثری در برطرف‌سازی نارسایی‌ها برداشته شده است.

در گذشته شاهد بودیم که راه آهن با ارائه بخش‌نامه‌هایی یکباره، اساس و نظم کار اعضا را دچار اختلال می‌کرد. آیا انجمن صنفی توانسته در این روند اصلاحاتی ایجاد کند؟

طی جلساتی که با حضور هیئت‌مدیره راه آهن و هیئت‌مدیره انجمن صنفی برگزار شد، به این نتیجه رسیدیم که کمیته‌هایی مشترک میان این دو نهاد، شامل کمیته تعمیرات باری و کمیته تعمیرات مسافری تشکیل شود. در نتیجه اگر قرار باشد بخش‌نامه‌ای از سوی راه آهن ابلاغ گردد، ابتدا باید در این کمیته به کارشناسی و بعد به تصویب برسد.

انجمن صنفی تا چه حد توانسته است در تسهیل کردن قوانین کنونی از سوی نهادهای دولتی به عنوان عاملی بازدارنده در روند توسعه بخش خصوصی موفق باشد؟

پیش از این، تفکری اشتباه در راه آهن به وجود آمده بود که بر

اساس آن خصوصی‌سازی راه آهن را مردود قلمداد می‌کردند و خواستار بازگردان قسمت‌های واگذار شده از بخش خصوصی به راه آهن شدند. این در حالی است که در بسیاری از کشورهای توسعه یافته، مواردی نظیر تعمیرات و حمل‌ونقل بار و مسافر به بخش خصوصی واگذار می‌شود. در این راستا انجمن صنفی تلاش گسترده‌ای صورت داد و نهایتاً موفق به برگرداندن این تفکر شد.

آیا همه اعضای انجمن صنفی، متشکل از بخش خصوصی است یا ردپای شرکت‌ها و افراد شبه دولتی را هم می‌توان در آن یافت؟

این اعضا یا خصوصی بوده و یا نیمه دولتی، مثل شرکت‌هایی که وابسته به تأمین اجتماعی هستند که البته به دلیل شرایط حاکم بر اقتصاد کشور تحت فشار مالی فراوانی قرار دارند. لذا مستلزم حمایت‌هایی اساسی از دولت هستند. بخشی از مکاتبات ما با راه آهن در همین راستا و در جهت تسهیل‌سازی قوانین موجود است. نباید فراموش کرد که شرکت‌های خصوصی اگر به جای مشارکت در این حوزه وارد عرصه‌های دیگری از بازار می‌شدند می‌توانستند بیش از این سودآوری داشته باشند. لذا نباید با قوانین سخت و دست‌وپاگیر، در فعالیت آنان خلل ایجاد کرد.

آیا حضور پررنگ این اعضا، شائبه دولت‌زدگی انجمن را در ذهن ایجاد نمی‌کند؟

خیر. درست است که بهترین حالت برای یک بخش این است که همه شرکت‌ها عضو خصوصی باشند اما سطح پایین‌تر از آن را شرکت‌های خصوصی تشکیل می‌دهند که وابسته به بخش دولتی یا نیمه دولتی هستند و در رابطه با قوانین و مقررات دستشان باز بوده و می‌توانند تصمیمات مستقلی بگیرند که نسبت به شرکت‌های دولتی که محدودیت‌های قانونی دارند آزادانه‌تر عمل کنند. اما در عین حال در مقایسه با شرکت‌های خصوصی که همه اختیارات را بر عهده دارند، در سطحی پایین‌تر قرار دارند. بخش

خصولتی زمانی مضر است که بخواهد با رانت کار کند.

در خصوص انجام تعمیرات جاری در اختیار راه آهن، مالکین چه اقداماتی در جهت خروج این تصدی‌گری انجام داده‌اند؟

انجمن صنفی با برگزاری جلسات مختلف توانست توافقی ایجاد کند که طبق آن، در مرحله اول تامین قطعات توسط مالکین ناوگان صورت گیرد و در مراحل بعدی نیز تعمیرات اساسی و تعمیرات جاری توسط شرکتی واحد که مالکین واگن‌ها سهام‌دار آن هستند انجام شود.

نقش لجستیک در کانون‌های توزیع کالا را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

متأسفانه در وضعیت فعلی کشور، چیزی به نام لجستیک و هاب‌های لجستیکی به معنای اصولی نداریم. همان‌گونه که می‌دانید لجستیک به دو بخش تقسیم می‌شود. یک بخش مربوط به صنایع و کارخانجات است که به SCM (مدیریت زنجیره تامین) شناخته می‌شود و در آن کارخانجات امور لجستیکی خود را انجام می‌دهند. ولی وقتی از لجستیک در سطح ملی سخن به میان می‌آید، باید به سراغ هاب‌های لجستیکی رفت که عوامل و امکاناتی چون ریل و جاده و فرودگاه و ... در آن نقش اساسی دارند و انبارها برای جابه‌جایی کالاها در نظر گرفته شده‌اند. معمولاً در یک هاب لجستیک بیش از دو حوزه حمل‌ونقلی به آن وصل می‌شود. لذا ما در حال حاضر در کشور با وجود تلاش‌هایی، برای ساخت چنین هابی بی‌بهره‌ایم. با این حال زمانی که بنده در وزارت راه و شهرسازی بودم، سندی به نام سند آمایش مراکز لجستیک کشور به امضا رسید. در این سند که در طراحی آن از مدل‌های ریاضی بهره گرفته و کل نیاز کشور در زمینه لجستیک در آن برآورد شده بود، ۴۰ مرکز لجستیک برای کشور شناسایی شد و مکان آن هم به صورت حدودی مشخص شد. این سند به شورای هماهنگی ترابری کشور ارجاع داده شد و در آنجا به تصویب رسید و

وزیر راه و شهرسازی هم آن را در اوایل سال ۹۷ به تمام سازمان‌های مربوطه و زیرشاخه‌های وزارت راه و شهرسازی ابلاغ کرد. حداقل حسن این سند این است که ما برنامه‌ای روی کاغذ داریم. اجرای این سند می‌تواند کمک شایانی به ایجاد حمل‌ونقل ترکیبی کند و آن اساس کاری که در بسیاری از کشورها وجود دارد و در آن حمل‌ونقل در مسیرهای طولانی تر توسط راه آهن و در مسیرهای کوتاه تر توسط جاده انجام می‌گیرد، در ایران هم رعایت شود. همچنین در تحقق این برنامه، سهم حمل‌ونقل ریلی افزایش یافته و مشکل یکسره بودن بارها برطرف می‌شود. لزوم استفاده از تکنولوژی خصوصاً استفاده از دوربین‌ها را در ایجاد امنیت واگن‌ها تا چه حد مؤثر می‌دانید؟

در زمان‌های گذشته برای مراقبت از واگن‌ها از تعداد زیادی نیروی انسانی استفاده می‌شد. این عمل در شرایطی سخت و با هزینه‌هایی گزاف صورت می‌گرفت ولی امروزه این امر توسط دوربین‌ها انجام می‌گیرد. در همین خصوص ما از راه آهن درخواست کردیم تا این تکنولوژی را در همه ایستگاه‌ها به کار گیرد. همچنین استفاده از دوربین در فاصله دو ایستگاه در طول مسیر و نقاطی که High risk به حساب می‌آیند و احتمال خرابکاری و دزدی در آن زیاد است هم از اهمیت خصوصی برخوردار است. مشکل ما در کشور کمبود بودجه نیست بلکه مشکل ما در نحوه صحیح تخصیص بودجه است. در حالی که بودجه نگهداری و تعمیر معابر با کمبود مواجه است، پروژه‌های جدیدی را آغاز می‌کنیم.

این تصمیمات اشتباه را از جانب چه نهادهایی می‌دانید؟ سازمان بودجه، مجلس و دولت. این سه بخش بودجه را به درستی توزیع نمی‌کنند. مثلاً ما می‌بینیم که حجم زیادی از بودجه به توسعه و ساخت جاده‌های جدید یا راه آهن‌های بدون توجیه اقتصادی اختصاص داده می‌شود در حالی که در جاهای دیگر مشکلات مهم‌تری داریم.



محمد سعیدنژاد در گفت‌وگو با ندای ریلی:

باید هر چه سریع‌تر شبکه ریلی را گسترش داد کمیت را مهم‌تر از کیفیت می‌دانم

اهمیت حمل‌ونقل ریلی و تاثیر آن بر ساختار اقتصادی کشورها از جمله تولید، سرمایه‌گذاری و اشتغال بر کسی پوشیده نیست و زیربنای اقتصادی هر کشور است. کاهش مصرف انرژی، ایمنی بالا و کاهش آلودگی محیط‌زیست در کنار دلایل دیگر، از مهم‌ترین مزایای حمل‌ونقل ریلی نسبت به سایر روش‌های حمل‌ونقل در کشور ماست. بنابراین توسعه صناعی همچون حمل‌ونقل ریلی به دلایل مختلفی انجام می‌گیرد که از آن جمله می‌توان به امنیت سیاسی و اقتصادی، دسترسی آسان به منابع طبیعی منطقه و تسهیل صادرات مواد خام، درآمدهایی که از کریدورهای ترانزیت به دست می‌آیند و همپای درآمدهای نفتی هستند، اشاره کرد. برای بررسی بیشتر وضعیت صنعت ریلی و راه‌کارهای افزایش بهره‌وری با آقای محمد سعیدنژاد در گفت‌وگو نشستیم تا روند توسعه حوزه حمل‌ونقل و صنعت ریلی در قبل و بعد از انقلاب را مورد کنکاش قرار دهیم تا بتوان روند پیشرفت‌ها و فراز و فرودهای این صنعت مهم را طی مدت زمان چهار سال انقلاب مورد بررسی قرار داد.

عملکرد ریلی را در ۴۰ سال گذشته و در مقایسه با چیزی که می‌توانست اتفاق بیفتد، چگونه ارزیابی می‌کنید؟

بعد از انقلاب تاکید روی حمل‌ونقل ریلی بیشتر بوده و به‌طور میانگین ساخت و توسعه خطوط ریلی نسبت به پیش از انقلاب تقریباً دو برابر شده است. در رژیم گذشته حدود ۷۰ کیلومتر در سال، خط جدید ساخته می‌شد که در حال حاضر نزدیک به ۱۴۰ کیلومتر در سال خط جدید ساخته می‌شود. البته این مقایسه به مفهوم آن نیست

که به هر چه در حوزه حمل‌ونقل نیاز داشته‌ایم، دست پیدا کرده‌ایم، فاصله زیادی داریم با آنچه نیاز داریم که این فاصله به دلایل مختلفی به‌وجود آمده است. از جمله رشد شهرنشینی، رشد صنعت است که بخش ریلی متناسب با این رشد‌ها توسعه نداشته است. جمعیت کشور زیاد شده است و به تبع آن تقاضا برای استفاده از حمل‌ونقل افزایش یافته، راهکار هم این است که از گزینه‌های بهتر برای حمل‌ونقل استفاده کنیم. سهم حمل‌ونقل در طول این سال‌ها عدد تقریباً ثابتی بوده و حتی در مواردی

کاهش هم داشته اما اندازه‌ای که در حوزه‌های دیگر سرمایه‌گذاری کرده‌ایم، متناسب با آن در حمل‌ونقل ریلی کشور سرمایه‌گذاری نشده است.

بحث دیگری که در حمل‌ونقل ریلی جدا از بحث کمی مطرح است، بحث کیفی است. از نظر کیفی در بخش بار باید به سمت استفاده از قطارهای باری سنگین پیش برویم. قطارهایی که بتوانند حمل‌ونقل کالا را در ابعاد وسیع‌تری انجام دهند و متاسفانه تاکنون نتوانسته‌ایم حتی یک مسیر را به این نوع قطارها یا قطارهای برقی مجهز کنیم. برای مثال مسیر بندرعباس - بافق در اهدافش چنین چیزی پیش‌بینی شده بود، اما هنوز در عمل کاری صورت نگرفته است.

در بخش مسافری، بحث سرعت مطرح است. به‌ویژه در مسیر شهرهای پرجمعیت کشور مثل تهران - تبریز یا تهران - مشهد که در این بخش نیز تا حالا نتوانسته‌ایم کاری انجام دهیم. بنابراین با توجه به وضعیت کشورهای مشابه و هم‌سطح و موقعیت و جایگاه کشورمان در منطقه در بخش ریلی چه در حوزه باری و چه در حوزه مسافری عقب‌تر هستیم. این عقب‌ماندگی باعث شده است میزان تقاضا در بخش ریلی کاهش پیدا کند.

علت سرمایه‌گذاری بیشتر در حمل‌ونقل جاده‌ای چیست؟ با توجه به این‌که از لحاظ امنیت، کاهش آلودگی و کاهش مصرف سوخت بخش ریلی به صرفه‌تر است.

همان‌گونه که می‌دانید حمل‌ونقل ریلی مزیت‌های زیادی در بحث‌های مختلف مثل امنیت، سوخت، کاهش آلودگی و... دارد، اما این‌که چرا به اندازه کافی اهمیت و بودجه تخصیص داده نمی‌شود، به عوامل مختلفی از جمله مسائل سیاسی، اجتماعی و اقتصادی بستگی دارد. مجموع این مسائل باعث می‌شوند تا سرمایه‌گذاری در بخش غیرریلی بیشتر باشد. به‌طور مشخص مقام‌ها و مسئولان در هر منطقه‌ای سعی می‌کنند طی دوره‌ای که مسئولیت دارند کارهایی انجام دهند که به اسم آن‌ها ثبت شود و از خودشان

چهره مثبتی نشان دهند. این عملکرد مثبت نشان دادن در پروژه‌های جاده‌ای به‌ویژه در پروژه‌های جاده‌ای منطقه‌ای و محلی زودتر آثارش نمایان می‌شود، اما در بخش ریلی مدت زمان طولانی‌تری نیاز است تا این سرمایه‌گذاری خود را نشان دهد.

نکته دوم هم این‌که رشد ناوگان جاده‌ای و خودرویی به دلایل اجتماعی، اقتصادی و اشتغال‌زایی بیشتر است. همچنین تمایل مردم به استفاده از حمل‌ونقل خصوصی و شخصی بیشتر شده است که همه این‌ها باعث شده تراکم خودرو در خیابان‌ها و جاده‌ها افزایش یابد و به دنبال آن ترافیک فشار مضاعفی می‌آورد و مسئولان نمی‌توانند نسبت به آن بی‌تفاوت باشند. اما مسئولان در کنار آن باید به حمل‌ونقل ریلی هم توجه بیشتری کنند و آن‌قدر باید در این حوزه سرمایه‌گذاری شود که هم به لحاظ کیفی و هم به لحاظ کمی پاسخ‌گوی نیاز جامعه باشد. یعنی هم سرعت کافی داشته باشد و هم حجم بالای بار را جابه‌جا کند تا مردم و صاحبان کالا به سمت حمل‌ونقل ریلی تمایل پیدا کنند.

کارشناسان معتقدند که بعضی از خطوط ریلی غیرکارشناسی و اولویت‌دار نبودند، یا این‌که فشارهای سیاسی باعث شده تا خطوطی ساخته شوند که بازده اقتصادی ندارند و باید این سرمایه‌گذاری‌ها در جاهای با اولویت بالا که بازده اقتصادی دارند انجام می‌شد، نظر شما چیست؟

معتقدم نباید هیچ استانی را به‌خاطر این‌که جمعیت کمتری دارد یا از نظر اقتصادی ضعیف است از راه‌آهن محروم کرد. تاریخ راه‌آهن را که نگاه کنید توسعه ریلی از شهرهای پرجمعیت شروع شده و به سمت شهرهای کم‌جمعیت رفته است و این اتفاقی است که باید بیفتد. اتفاقاً بین دو نظریه که آیا شبکه ریلی را باید سریع‌تر تکمیل کنیم یا شبکه را در جاهایی که پرجمعیت یا از لحاظ اقتصادی مقرون‌به‌صرفه است باکیفیت‌تر کنیم، معتقدم که ما باید هر چه سریع‌تر شبکه ریلی را تکمیل کنیم. چون هر چه



دسترسی مردم به شبکه ریلی در سطح کشور بیشتر باشد، تمایل به استفاده از شبکه ریلی بیشتر خواهد بود. وقتی از کیفیت صحبت می‌کنیم منظور فقط سرعت نیست. کیفیت سطح دسترسی مردم به شبکه هم است. مردم بیشتری باید به شبکه ریلی دسترسی داشته باشند، این فقط یک امر کمی نیست و امر کیفی هم است. هر چه کشوری شبکه ریلی گسترده‌ای داشته باشد، میزان دسترسی و تقاضای سفر برای استفاده از شبکه ریلی بیشتر می‌شود.

توسعه قطارهای حومه‌ای را چقدر مهم می‌دانید؟

استفاده از این نوع قطارها در حومه شهرهای بزرگ و پرجمعیت یک امر اجتناب‌ناپذیر است. بدون داشتن یک قطار حومه‌ای مناسب با سرفاصله‌های کوتاه میان حرکت دو قطار (Headway) امکان توسعه در حومه شهرهای بزرگ امکان‌پذیر نیست و دچار مشکل می‌شویم.

آیا امکان این که بخش خصوصی در زیرساخت‌ها سرمایه‌گذاری و از محل دریافت هزینه‌های سیر، مبلغ سرمایه‌گذاری شده را بردارد وجود دارد؟ مثل کاری که در ساخت اتوبان توسط بخش خصوصی می‌شود که از محل دریافت عوارض هزینه سرمایه‌گذاری شده را به همراه سود برداشت می‌کنند.

این کار در راه‌آهن از راه‌های دیگر شدنی است و در جاهایی که تقاضای بار و حمل‌ونقل و ترافیک بالای بار وجود دارد، امکان‌پذیر است اما در مورد بخش مسافری این کار شدنی نیست. در حوزه ریلی دولت باید به‌خاطر مزیت‌های اجتماعی یارانه پرداخت کند و نباید خیلی به دنبال سوددهی بود و نباید راه‌آهن را به‌عنوان بنگاه اقتصادی دید. در بعضی از مسیرهایی که حمل‌ونقل سنگین بار وجود دارد مثل بنادر و کارخانه‌های آهن، فولاد و معادن، امکان این که بخش خصوصی بتواند سرمایه‌گذاری کند، وجود دارد. فکر می‌کنم در این مورد در ایران هنوز با این کار فاصله داریم و در حال حاضر نباید روی این مسئله متمرکز شد و

کارهای مهم‌تری در بخش ریلی است که بخش خصوصی می‌تواند در آن حوزه‌ها سرمایه‌گذاری کند. در حوزه بار این کار شدنی است، اما دلیل این که در حال حاضر موافق این کار نیستیم این است که جلوی توسعه صنعتی در بعضی از جاها گرفته می‌شود ولی در درازمدت این کار امکان‌پذیر است. برای مثال اگر منطقه‌ای توسعه پیدا کرد آن وقت می‌توان گفت آن منطقه نیاز به خط راه‌آهن دارد و می‌توان از بخش خصوصی دعوت کرد اگر تمایل دارد در آن منطقه برای احداث خطوط ریلی سرمایه‌گذاری کند.

تحریم‌ها روی صنعت ریلی و توسعه خطوط راه‌آهن تا چه حد تاثیر داشته است؟

خوشبختانه در حوزه ریلی خیلی به کشورهای دیگر وابستگی نداریم. در زیرساخت‌ها به‌طور کامل امکان توسعه در داخل وجود دارد. در روسازی و تولید سیستم‌های علائم و ارتباطات نیز رشد خوبی را در داخل کشور شاهد هستیم و تجهیزاتی را هم که لازم داشته باشیم تا به امروز تهیه کرده‌ایم و در آینده هم تهیه می‌کنیم. در زمینه ناوگان در داخل کشور هم تولید لکوموتیو داریم و هم انواع واگن‌های باری و مسافری را تولید می‌کنیم و احساس نمی‌کنم در زمینه توسعه ریلی با مانع جدی مواجه باشد.

در زمینه خودتحریمی حمل‌ونقل ریلی با چه مشکلاتی روبه‌رو است و آیا اساساً با چیزی به‌نام خودتحریمی مواجه هستیم؟

ما یک ساختار اداری در کشور داریم که این ساختار به‌خاطر مشکلاتی که از خارج به ما وارد می‌شود، با مشکلات و شرایط ویژه‌ای که در داخل داریم در بعضی جاها کنترل‌های بیشتری را در مصرف منابع کشور اعمال می‌کنیم که باعث می‌شود گاهی اوقات محدودیت‌هایی پیش آید. من اسم این کار را خودتحریمی نمی‌گذارم بلکه معتقدم شرایط باعث می‌شود برای کنترل بیشتر محدودیت‌های اداری اعمال شود. در گذشته وقتی می‌خواستیم قطعه‌ای وارد کنیم با یک ثبت سفارش و کارهای اداری این کار به

راحتی انجام می‌شد، اما اکنون به‌خاطر محدودیت‌های ارزی و شرایط خاص کشور گرفتن ارز برای واردات قطعه کار سختی است. البته باعث شده سرعت کارها پایین بیاید اما فکر نمی‌کنم بتوان آن را خودتحریمی نامید. معتقدم راه‌آهن در این شرایط با بخش خصوصی تعامل خوبی دارد و از این بخش حمایت‌های خوبی می‌کند.

وضعیت اتصال ریل به بندر را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

آن چیزی که در حال حاضر به‌عنوان سهم ریل از بندر وجود دارد، متأسفانه سهم خوبی نیست. البته این سهم در دیگر مناطق کشور هم خوب نیست. چون صاحبان بار و کالا در همه جا به شبکه ریلی دسترسی ندارند و در صورت استفاده از ریل برای حمل بار مجبور هستند چند دفعه بارشان را جابه‌جا کنند که از نظر هزینه و ضایعات کالا برایشان مقرون به صرفه نیست.

به نظر شما شکوفاترین دوره صنعت ریلی چه دورانی بوده است؟

به نظرم دو دوره شاخص هستند. یکی زمانی که راه‌آهن به بندرعباس وصل شد و دیگری هم دوره‌ای که راه‌آهن ایران به راه‌آهن کشورهای آسیای میانه متصل شد. از طرفی بندرعباس را داریم که ۸۰ درصد بار کشور از طریق این بندر وارد می‌شود و از طرف دیگر ارتباط ما با کشورهای آسیای میانه که از نظر اقتصادی و سیاسی خیلی مهم بود. اگر در آینده هم بتوانیم راه‌آهن رشت را از طریق آستارا به راه‌آهن جمهوری آذربایجان وصل کنیم می‌تواند نقطه درخشان دیگری در صنعت حمل‌ونقل ریلی و راه‌آهن ایران باشد.

تا چه میزان برپایی نمایشگاه را مفید می‌دانید و آیا این نمایشگاه‌ها اهدافی را که باید داشته باشند برآورده می‌کنند؟

اصل نمایشگاه کار خوبی است و این که یک نمایشگاه بتواند فرهنگ یک صنعت را در جامعه توسعه دهد، کار خوبی است. خروجی نمایشگاه هم بستگی به شرایط دارد که بتوانیم پیشرفت‌هایمان را به نمایش بگذاریم و با شرکت‌های دیگر به‌خصوص شرکت‌های

خارجی تعامل داشته باشیم.

نقش انجمن‌ها را در تعامل بین دولت و بخش خصوصی چقدر مفید می‌دانید؟ دولت تا چه حد به انجمن‌ها به‌ویژه در حوزه ریلی اهمیت می‌دهد؟

حضور و فعالیت این نهادها را نمی‌توان کتمان کرد و نقش مفیدی دارند. انجمن ریلی در سال‌های گذشته دچار فراز و نشیب بوده و در مجموع عملکرد انجمن به‌خصوص در یکی دو سال گذشته را مثبت می‌دانم. البته این به معنی آن نیست که هر آن چه ما خواستیم به نتیجه مثبت رسیده است، بلکه مثبت از این نظر می‌دانم که هر آن چه بخش خصوصی مدنظرش بوده است را منعکس کرده و هر نگاهی که در راه‌آهن بوده را به اعضایش منتقل کرده است. انجمن‌ها واسط بین بخش خصوصی و دولت هستند و هر آن چه بخش خصوصی یا دولت بخواهد نمی‌توانند در آن زمینه تصمیم بگیرند. انجمن ریلی توانسته نقش خودش را به‌خوبی ایفا کند و در دوره اخیر این نقش پررنگ‌تر شده است و تعداد جلساتی که با راه‌آهن داشته بیشتر شده و خیلی از این جلسات هم به نتیجه مثبت رسیده است. این را هم باید در نظر داشته باشیم که هر آن چیزی که انجمن می‌گوید نباید انتظار داشته باشیم راه‌آهن قبول کند و راه‌آهن هم نباید این انتظار را داشته باشد که هر دستوری می‌دهد وحی منزل است و انجمن و شرکت‌ها باید بپذیرند و نظری نداشته باشند.

مدیریت راه‌آهن را چقدر پویا می‌دانید؟

این را زمان ثابت می‌کند که چقدر مدیریت راه‌آهن پویا بوده و باید منتظر ماند و دید تا چه حد برنامه‌ها و اهداف راه‌آهن عملی می‌شود. برداشت من این است که در راه‌آهن تلاش زیادی می‌شود تا با بخش خصوصی تعامل داشته باشند و شاهد این هستم که در راه‌آهن تلاش می‌شود تا بخش خصوصی توسعه بیشتری داشته باشد. این که تا چه میزان این کارها محقق می‌شود، برای قضاوت نیاز به زمان داریم.



گفتگو با مهندس مجتبی لطفی مدیرعامل شرکت البرز نیرو:

توسعه حمل و نقل ریلی نیازمند ایجاد مشوق‌های عملی و زودبازده است

بر اینکه تامین سرمایه باید صورت پذیرد لازم است هزینه‌های مالی را برای سرمایه‌گذار کاهش دهیم در غیر این صورت نمی‌توان انتظار داشت که سرمایه‌گذاری‌های بزرگ توسط بخش خصوصی صورت گیرد. وجود مشوق‌ها اهمیت دوچندانی دارد و امیدواریم راه‌آهن که این کار را هدایت می‌کند بتواند مشوق‌های بیشتری را برای سرمایه‌گذاری جلب کند. تلاش‌های بسیاری در خصوص تبصره ۱۸ شده است که امیدواریم نتیجه‌بخش باشد.

اخیرا اقداماتی نیز در خصوص تبصره ۱۸ صورت گرفته و وارد فازهای عملیاتی شده است و از طریق سیستم بانکی پول پرداخت شده است و در مرحله اول به نوسازی ناوگان مسافری تخصیص پیدا کرده و نوسازی واگن‌های مسافری در اولویت اول است.

نوسازی ناوگان ریلی به میان آورد و گفت: اقتصاد حمل و نقل امروز با مشکلات بسیاری روبروست. در بحث سرمایه‌گذاری، این مشکلات دو چندان است. شرکت‌هایی که در گذشته سرمایه‌گذاری کرده‌اند امروز مشکلات سرمایه‌گذاری جدید و تامین سرمایه با نرخ‌های جدید را ندارند و بیشتر مشکلات آن‌ها در خصوص اداره سرمایه‌گذاری‌های انجام شده و ایجاد اقتصاد حمل و نقل است تا بتوانند درآمد و سود داشته باشند. سرمایه‌گذاری‌های جدید با توجه به تغییرات و نوسانات ارزش ریل، در مقابل ارزش‌های دیگر، گران تمام می‌شود. امروز قیمت یک دستگاه واگن مسافری، باری، لکوموتیو چندین برابر قیمت چند سال گذشته است و عملاً بدون مشوق اقتصادی که هزینه‌های مالی را کاهش دهد سرمایه‌گذاری‌ها توجیه اقتصادی ندارد. یعنی علاوه

به مناسب هفته حمل و نقل گفتگویی با مهندس مجتبی لطفی، مدیرعامل شرکت البرز نیرو در خصوص توسعه حمل و نقل ریلی، سرمایه‌گذاری در نوسازی ناوگان، ارتباط ریل به بندر، ایجاد مشوق‌ها در سرمایه‌گذاری، خصوصی سازی ناوگان لکوموتیو و بازگشت راه‌آهن به وظیفه اصلی خود یعنی رگولاتوری و توسعه زیرساخت‌ها و موارد و چالش‌های دیگر داشته‌ایم. شرح کامل این گفتگو را بخوانید:

و بندر مهم کشور به شبکه ریلی متصل شده‌اند اما به اندازه کافی از ظرفیت آن استفاده نمی‌شود. مطالعات زیادی صورت گرفته و شبکه حمل و نقل ریلی این آمادگی را دارد تا با تجهیزاتی که در اختیار دارد بخش زیادی از بارهای صادراتی و وارداتی را در داخل کشور حمل کند. اما برای ایفای نقش بیشتر نیاز به توسعه ناوگان و شبکه دارد.

وی سخن از ایجاد مشوق‌های عملی و زودبازده و نیز تضمین بار و درآمد جهت سرمایه‌گذاری‌های جدید و

مجتبی لطفی درخصوص ایجاد ارتباط موثر حمل و نقل ریلی با حمل و نقل جاده‌ای و ریلی گفت: حمل و نقل در همه کشورها یک سیستم یکپارچه است و در همه کشورها مدهای مختلف زمینی، ریلی، دریایی و هوایی دارد. کشور ما به دلیل موقعیت خاص و استراتژیک در منطقه و اتصال آن از سمت جنوب به شاهراه‌های دریایی و انجام بیشتر واردات و صادرات کشور از این محور دارای بار ترانزیتی است، به همین دلیل حمل و نقل ترکیبی از اهمیت بیشتری برخوردار است



راهکارهای مناسب جهت افزایش بار ترانزیت با توجه به موقعیت استراتژیک کشور با عنایت به ایمنی بالای حمل و نقل ریلی بیان کرد: راهکار در خصوص افزایش بار ترانزیت، توسعه و افزایش ظرفیت ناوگان است و شبکه خطوط در مسیرهای اصلی ترانزیتی وجود دارد. بخواهیم حمل بار ترانزیتی بیشتری داشته باشیم نیاز به ناوگان بیشتری داریم. ترانزیت مزایای بسیار و ارزش اقتصادی بالایی دارد، راه آهن اگر بتواند تعداد واگن ها و لکوموتیوهای باری را افزایش دهد احتمال اینکه بتواند در کریدورهای ترانزیتی، شرق به غرب و شمال- جنوب بارهای ترانزیتی بیشتری را جذب کند بسیار است. اکنون ثباتی در سهم بار ترانزیتی وجود ندارد و باید جداگانه در خصوص ترانزیت سرمایه گذاری انجام شده و ناوگان ترانزیتی تشکیل شود و ظرفیت آن در اولویت ترانزیت باشد. امروز واگن یا لکوموتیو خاص بار ترانزیتی وجود ندارد.

مدیر عامل شرکت البرزنیرو در مورد نحوه ایجاد شرایط مناسب برای سرمایه گذاران خصوصی در بخش ریلی برای بهره مندی از مزیت یکسان توزیع مناسب و عادلانه ناوگان بخش خصوصی جهت بهره مندی از شرایط بار در کشور گفت: در این بخش مشکلات زیادی وجود ندارد زیرا اگر نگاه حمل و نقل ریلی، نگاه افزایش ظرفیت باشد رقابت قابل توجهی به دلیل کمبود ناوگان ریلی وجود ندارد. نگرانی که وجود دارد نگرانی رقابت میان بخش دولتی و خصوصی است به ویژه در حوزه لکوموتیو که امروز حدود ۷۰ درصد لکوموتیوها دولتی هستند. اما در بخش خصوصی با خصوصی رقابت خوب است. البته ناگفته نماند که در بخش لکوموتیو به دلیل کمبود لکوموتیو، بستر رقابت میان بخش خصوصی و دولتی وجود ندارد زیرا به تعداد کافی لکوموتیو نداریم و زمانی بحث رقابت جدی می شود که

لکوموتیو بیشتر از نیاز وجود داشته باشد.

وی در خصوص ایجاد سازوکار موثرتر در جهت بهره مندی سریع تر و با پیچیدگی اداری کمتر بخش خصوصی از یارانه های دولتی (ماده ۱۲ از سال ۹۲ قوانینش مصوب شده است اما تا کنون یک ریال هم پرداخت نشده است) اظهار کرد: ماده ۱۲ از اهرم های تشویقی خیلی خوبی است که معاونت توسعه و سرمایه گذاری راه آهن آن را دنبال کرده و پروژه هایی معرفی شده اما تا آنجایی که اطلاع دارم هنوز کسی پولی دریافت نکرده، البته طبق گزارش های داده شده به زودی به انجام می رسد. البرز نیرو دو پروژه معرفی کرده است تا از محل صرفه جویی در سوخت سرمایه گذاری های جدید انجام شود و همچنین سرمایه گذاری های غیر اقتصادی، اقتصادی تر شوند.

مجتبی لطفی سخن از واگذاری دپوهای تعمیراتی با طرح های BOT و غیره را به میان آورد و گفت: متاسفانه در این زمینه پیشرفتی دیده نمی شود و همچنان دپوهای تعمیراتی متعلق

به راه آهن است و شیوه بهره برداری از آن به صورت اجاره به بخش خصوصی است. راه آهن سیاست جدید خوبی را پیش گرفته و آن شیوه این است که تعداد شرکت های تعمیر و نگهداری لکوموتیو را کاهش دهد. بنابراین نیازی نیست که دپوها را به صورت پراکنده بین تعداد زیادی شرکت تقسیم کند، زیرا مدیریت آن سخت است. برخی از شرکت ها همانند البرزنیرو خود اقدام به سرمایه گذاری کرده تا دپویی را در این خصوص احداث کند.

مدیر عامل شرکت البرز نیرو در انتهای گفتگوی خود با دوماهنامه ندای حمل و نقل ریلی به عنوان سخن آخر گفت: مهمترین مشکل در حمل و نقل ریلی به هم ریختن اقتصاد حمل و نقل ریلی است. افزایش هزینه ها از سال ۹۶ تا امروز موجب شده تا مشکلات تدارکاتی خود را نتوانند حل کنند. هنگامیکه افزایش نرخ ارزش صورت می گیرد باید شرکت ها برای تطبیق شرایط خود ناچارا نرخ خود را افزایش دهند اما راه آهن در خصوص افزایش نرخ شرکت ها دیر عمل می کند. امروز نرخ حمل و نقل با توجه به هزینه های موجود از

تناسب درستی برخوردار نیست. وقتی هزینه ها افزایش می یابد به موازات آن نرخ ها نیز باید افزایش پیدا می کند و بالعکس. از مشکلات دیگر این است که نقدینگی لازم در سیستم تزریق نمی شود. وقتی نقدینگی لازم وجود ندارد و تزریق نمی شود خیلی از هزینه ها با مشکل روبرو می شود. ما این مشکل را داریم به خصوص به واسطه کمبود نقدینگی در راه آهن. راه آهن به عنوان یک کارفرمای بزرگ تمام قراردادهایی را که واگذار کرده یا واگذار می کند در پرداخت آن با نرخ های جدید مشکل دارد و توانایی پرداخت آن را ندارد. اخیرا گزارشی را به راه آهن داده ایم که نشانگر آن بوده که شرکت های خصوصی مالک لکوموتیو تنها ۵۱ درصد از پول خود را دریافت می کنند. این مشکل از گذشته وجود داشت تا اینکه در ابتدای سال ۹۶ بهبود یافت اما مجددا در انتهای سال ۹۶ جریان نقدینگی نتوانست خود را با افزایش نرخ ها اصلاح کند. ادامه این شرایط مشکلات جدی نقدینگی را برای شرکت ها به همراه دارد. باید شرایطی را ایجاد کنند تا صنعت حمل و نقل بتواند روی پای خود بایستد.



گفتگو با مهندس حمید صدق‌پور، کارشناس انجمن:

برنامه‌ها غیر از روی کاغذ، جای دیگری عملی نشده است

است که در مقایسه با ۱۰ سال گذشته شاهد افزایش ۷۰ درصدی بوده‌ایم و یکی از علت‌های آن طولانی‌تر شدن مسافت‌ها بوده است. البته در مقایسه با سال ۹۶ از لحاظ تناژی ۸ درصد و تن - کیلومتری ۱۵ درصد افزایش داشته‌ایم. میزان ترانزیت ۱/۵ میلیون تن بوده که متأسفانه نسبت به ۱۰ سال گذشته تقریباً ثابت مانده و پیش‌بینی شده امسال شاهد رشد در ترانزیت باشیم. از این میزان ۸۰ درصد صادرات و ۲۰ درصد واردات بوده است.

درآمد حمل بار حدود ۲۰ هزار میلیارد ریال بوده است که در مقایسه با هزینه‌های ۳۰ هزار میلیاردی، همیشه شاهد خلاء مالی در راه‌آهن هستیم. این درآمد در مقایسه با ۱۰ سال گذشته ۵ برابر افزایش پیدا کرده که این افزایش در هزینه‌ها هم ۵ برابر بوده است.

ما در کشور منابع محدودی داریم و این منابع محدود را باید با عقل سلیم به پروژه‌های اختصاص بدهیم که اقتصادی است و نباید همزمان چند پروژه را کلنگ‌زنی کنیم و قطره‌چکانی بودجه اختصاص بدهیم. با این شکل آغاز کردن پروژه‌ای که باید طی ۳ سال تمام می‌شد، ۱۵ ساله هم به اتمام نمی‌رسد. پروژه بستان‌آباد - میانه ۲۰۰ کیلومتر است و ۱۵ سال پیش شروع شده است در حالی که اگر منابع به‌موقع اختصاص داده می‌شد، باید یک‌ساله به اتمام می‌رسید. اگر برای مسئولان انرژی و وقت مردم مهم باشد باید منابع پروژه‌های اولویت‌دار و حیاتی را زودتر اختصاص دهند، نه این‌که چند پروژه را زخمی کنند و به جای ۳-۲ سال یک پروژه پس از ۱۵ سال به بهره‌برداری برسد.

نمونه دیگر پروژه بافق - بندرعباس است که ۶۳۱ کیلومتر طول دارد و در سال ۱۳۵۹ شروع شده و پس از ۱۴ سال در سال ۱۳۷۳ به اتمام رسید. با این‌که پروژه هم، پروژه ملی بود و ۱۴ فاز برایش تعریف شده بود پس از افتتاح وقتی قطارها در مسیر قرار گرفتند شاهد بودیم که قطعه‌های ۱۱، ۱۲ و ۱۳ نیاز به بازسازی داشتند. وقتی از پروژه‌های بهره‌برداری نکنید یعنی درآمد ندارید و باید هزینه کنید و هر

و ظرفیت واگن‌ها افزایش داشته است و در سال ۹۷ نسبت به سال ۹۶ شاهد افزایش ۱۴ درصدی تعداد و نفر - کیلومتر بوده‌ایم.

سهم تعداد مسافر در محورهای مختلف هم به این ترتیب است که محور آذربایجان ۱۰ درصد، خراسان ۳۴ درصد که بیشترین سهم را دارد. محور جنوب ۸ درصد، هرمزگان ۱۲ درصد، محور شرق ۵ درصد و ۲۵ درصد هم سهم قطارهای محلی است. بخشی از این افزایش آمارها مربوط به قطارهای محلی است که ما در ۱۰ سال گذشته قطارهای حومه‌ای نداشتیم.

تناژ بارگیری در سال ۹۷ حدود ۵۰ میلیون تن بوده است که با توجه به آمارهای ۱۰ سال گذشته شاهد افزایش ۵۰ درصدی هستیم. اگر بخواهیم به تفکیک نگاه کنیم، حدود ۷ درصد مواد نفتی، ۶۵ درصد مواد معدنی و زغال‌سنگ، ۱۰ درصد آهن‌آلات و آلومینیوم، ۳ درصد غله و محصولات کشاورزی، ۳ درصد کانتینری و ۲ درصد گوگرد بوده است.

اما برحسب تن - کیلومتر بار حمل شده ۳۴ میلیارد تن - کیلومتر بوده

۱۰۳۰۰ دستگاه هم لبه بلند و مابقی هم انواع واگن‌های دیگر است.

تعداد واگن‌های مسافری در سرویس ۱۲۰۰ دستگاه است که نسبت به ۱۰ سال گذشته که حدود ۱۷۰۰ واگن مسافری داشتیم، کاهش پیدا کرده و علت آن افزایش کیفیت واگن‌ها است و تعدادی نیز به علت عدم کارایی از رده خارج شده‌اند. تعداد ۵۵۰ دستگاه از این واگن‌ها متعلق به شرکت رجا، ۵۲۰ دستگاه متعلق به بخش خصوصی و حدود ۸۳ دستگاه هم متعلق به راه‌آهن است.

تعداد لکوموتیوهای اصلی در سرویس ۴۷۰ دستگاه است که در ۱۰ سال گذشته ۱۷۰ دستگاه لکوموتیو به ناوگان اضافه شده است. از کل این تعداد ۳۵ درصد از لکوموتیوها به بخش خصوصی تعلق دارد.

تعداد مسافر جابه‌جا شده در سال ۹۷، حدود ۲۸ میلیون نفر بوده است که در مقایسه با ۱۰ سال گذشته نزدیک به یک میلیون نفر افزایش داشته‌ایم. علت این‌که افزایش تعداد مسافر خیلی زیاد نبوده به این دلیل است که تعداد واگن‌های مسافری کم شده اما کیفیت

با تبریک هفته حمل‌ونقل به همه دست‌اندرکاران حوزه حمل‌ونقل کشور به‌ویژه عزیزی که در صنعت ریلی فعالیت می‌کنند، چه در بخش خصوصی و چه در بخش راه‌آهن، نکاتی پیرامون علل پایین بودن بهره‌وری در راه‌آهن و راه‌های افزایش آن در همین شرایط و با همین امکانات موجود ارایه می‌کنم و مقایسه‌ای نیز بین راه‌آهن ایران و کشورهای منتخب UIC برای اطلاع عزیزان ارایه می‌دهم.

طبق آمار سال ۱۳۹۷ طول خطوط فعلی حدود ۱۲ هزار کیلومتر است که طول این خطوط قبل از انقلاب ۴۲۵ کیلومتر بود و نشان‌دهنده این است سالانه حدود ۱۰۰ کیلومتر به طول شبکه ریلی کشور افزوده شده است. واگن‌های باری فعال در سرویس ۲۴ هزار دستگاه است که طی ۱۰ سال گذشته حدود ۴ هزار دستگاه به ظرفیت واگن‌های باری اضافه شده و به‌طور عمده این کار توسط بخش خصوصی انجام شده است. از این تعداد حدود ۱۸۰۰ واگن مسقف، ۱۲۰۰ واگن برای حمل غلات، ۴۳۰۰ دستگاه لبه کوتاه و مسطح، ۴۳۰۰ دستگاه مخزن‌دار و



سال هم هزینه‌ها بیشتر می‌شود و این هزینه‌ها را هم باید از جیب مردم و خزانه پرداخت کرد.

برای سال ۹۷، در سهم بار پیش‌بینی افزایش ۳۰ درصدی و در بخش مسافر افزایش ۱۸ درصد کرده بودیم که در بخش بار حدود ۱۱ درصد و در مسافری هم حدود ۸ درصد افزایش داشتیم. برای رسیدن به میزان پیش‌بینی باید ببینیم چه میزان باید کار کنیم و چه نیازهایی داریم. طبق آمار موجود در سال ۱۳۹۶ با بارنامه رسمی ۴۲۵ میلیون تن بار توسط ناوگان جاده‌ای و حدود ۲۰۰ میلیون تن هم بدون بارنامه حمل شده و از مجموع ۶۲۵ میلیون بار، سهم راه‌آهن ۵۰ میلیون تن بوده است. اگر بخواهیم این میزان را به ۳۰ درصد افزایش دهیم باید ۱۸۰ میلیون تن بار توسط ریل حمل شود که در این زمینه پیش‌بینی خود راه‌آهن ۱۵۰ میلیون تن بار بوده است. در بخش مسافری هم اگر ۲۸ میلیون نفر را طبق پیش‌بینی که باید ۱۸ درصد افزایش پیدا می‌کرد و به حدود ۵۵ میلیون نفر می‌رسید را بخواهیم عملی کنیم باید ببینیم چه ساز و کاری در اختیارمان است. چرا طبق برنامه ششم توسعه پیش نرفتیم و در بهترین حالت اگر کاهش نداشتیم در جا زده‌ایم.

ما در کشور به ازای هر تن - کیلومتر ۳۲ میلی لیتر صرفه‌جویی گازوئیل یا درآمد ۱/۲ سنت در هر تن - کیلومتر داریم که با دلار ۱۲ هزار تومانی سال ۱۳۹۷ می‌شود ۱۴۴۰ ریال صرفه‌جویی در هر تن - کیلومتر، هنگامی که بار از جاده روی ریل منتقل می‌شود. در سال ۱۳۹۷ میزان تن - کیلومتر جاده‌ای ۲۲۳ میلیارد تن - کیلومتر بوده است. افزایش یک درصد سهم تن - کیلومتر در راه‌آهن ۳۲۱ میلیارد صرفه‌جویی داشته است. ما اگر ۲۰ درصد سهم ریلی در حمل‌ونقل بار داشته باشیم ۶۴۰۰ میلیارد تومان صرفه‌جویی سوخت خواهیم داشت و اگر ۳۰ درصد برنامه ششم اتفاق بیفتد ۹۶۰۰ میلیارد تومان صرفه‌جویی در سوخت خواهیم داشت.

هزینه‌های سوانح جاده‌ای به ازای

هر تن - کیلومتر در جاده ۴۹۰ ریال است. بازسازی شبکه جاده‌ای به ازای هر تن - کیلومتر ۱۷۰ ریال هزینه دارد. هزینه‌های ناشی از آلودگی محیط‌زیست برای هر تن - کیلومتر در جاده ۳۵۰ ریال است. هزینه‌های ناشی از تغییرات اقلیمی به ازای هر تن - کیلومتر در جاده ۳۵۰ ریال است. در مجموع برای انتقال هر تن - کیلومتر بار از جاده به ریل می‌توانیم ۲۸۰۰ ریال صرفه‌جویی کنیم.

یکی از نکاتی که در هزینه‌ها قابل رقابت است این است که در جاده هزینه‌ای که بابت بارنامه به دولت پرداخت می‌شود ۴ درصد است، اما در راه‌آهن این رقم ۳۰ درصد است. علت این است که همه هزینه‌های نگهداری و بازسازی جاده را دولت پرداخت می‌کند اما در ریل این هزینه‌ها توسط راه‌آهن پرداخت می‌شود و مساله این‌جاست که راه‌آهن این هزینه‌ها را از شبکه تامین می‌کند. اگر بخواهیم در راه‌آهن رشد داشته باشیم باید قیمت‌ها را در بخش جاده‌ای واقعی کرده و روی ریل منتقل کنیم تا راه‌آهن با بالا بردن تناژ قیمت‌ها را پایین بیاورد و صاحب کالا راغب شود که بار خود را از طریق راه‌آهن حمل کند. البته راه‌آهن باید سیستم‌هایش را به روز کند و سرعت سیر را افزایش دهد. البته این نکته مهم را هم باید در نظر داشته باشیم که باید قبل از هر چیز تقاضای بار داشته باشیم تا تعداد ناوگان را افزایش دهیم و گرنه با افزایش ناوگان سهم ۳ درصد فعلی کانتینری به یک درصد کاهش پیدا می‌کند.

در ادامه مقایسه‌ای با وضعیت کشورهای منتخب UIC که برای سال ۲۰۱۶ است انجام شده تا ببینید وضعیت ما چگونه است و در چه جایگاهی قرار داریم.

نسبت واگن مسافری به جمعیت در واحد میلیون نفر در ایران ۲۹/۴ است و میانگین کشورهای منتخب UIC ۱۶۲ است، یعنی منفی ۸۵ درصد هستیم.

نسبت مسافر جابه‌جا شده به جمعیت در ایران ۰/۲۹ است و میانگین کشورهای منتخب UIC ۹/۳۱ است، یعنی منفی ۹۷ درصد هستیم.

متوسط سیر مسافر در ایران ۵۶۳ کیلومتر است و میانگین کشورهای منتخب UIC ۱۵۹ کیلومتر است که این‌جا مثبت ۲۵۵ درصد هستیم. علت مثبت بودن این است که فاصله بین شهرهای ما زیاد است اما در خارج کم است و بیشتر رفت و آمدهایشان با قطار است. ما در کشور ۸۰ درصد مسافرت‌های ریلی‌مان گردشگری و زبارتی است و ۲۰ درصد تجاری است در حالی که در دنیا عکس این امر رخ می‌دهد.

متوسط سیر بار در ایران ۶۷۶ کیلومتر است و میانگین کشورهای منتخب UIC ۴۶۸ کیلومتر است و این‌جا هم مثبت ۴۴ درصد هستیم. نسبت تعداد واگن باری به طول خط در واحد کیلومتر در ایران ۲/۲ است و میانگین کشورهای منتخب UIC ۲/۳۸ است که منفی ۳ درصد هستیم. نسبت تعداد واگن مسافری به طول خط در ایران ۰/۱۹ است و میانگین کشورهای منتخب UIC ۰/۳۱ است که منفی ۴۰ درصد هستیم.

نسبت تعداد مسافر به هر واگن مسافری در واحد هزار نفر در ایران ۱۱/۷ است و میانگین کشورهای منتخب UIC ۴۶/۳ است که منفی ۷۵ درصد هستیم.

نسبت نفر - کیلومتر به هر واگن مسافری در واحد میلیون نفر در ایران ۶/۶ است و میانگین کشورهای منتخب UIC ۴/۰۳ است که مثبت ۶۳ درصد هستیم. علت مثبت بودن در این‌جا هم طولانی بودن مسافت‌ها در ایران است. نسبت تناژ بار به واگن باری در ایران ۱۶۷۲ تن است و میانگین کشورهای منتخب UIC ۳۷۶۵ تن است که منفی ۵۶ درصد هستیم.

نسبت تن - کیلومتر به هر واگن باری بر مبنای هزار تن در ایران ۱۳۱ هزار تن است و میانگین کشورهای منتخب UIC ۲۹۳۸ هزار تن است که منفی ۶۲ درصد هستیم.

نسبت تناژ بار به طول خط بر مبنای هزار تن در ایران ۳/۸۵ است و میانگین کشورهای منتخب UIC ۶/۳۸ است که منفی ۴۰ درصد هستیم.

نسبت مسافر جابه‌جا شده به طول خط بر مبنای هزار نفر در ایران ۲/۲۰ است و میانگین کشورهای منتخب UIC ۱۵/۱ است که منفی ۸۵ درصد هستیم.

کشورهای منتخب در این مقایسه آلمان، اسپانیا، ارمنستان، بوسنی و هرزگوین، ترکیه، فنلاند، قزاقستان، سوئیس و هند بوده‌اند.

طبق آمار دیگری که برای سال ۲۰۱۷ است نسبت تن - کیلومتر بر طول خط بر مبنای میلیون تن در هند ۳ برابر، آمریکا ۵ برابر، قزاقستان ۴ برابر، چین ۱۰ برابر و روسیه ۸ برابر ایران است. میزان تن - کیلومتر بر خط در ایران ۳ میلیارد و ۸۶۴ میلیون تن است.

نسبت تن - کیلومتر بر تعداد واگن بر مبنای میلیون - کیلومتر در هند ۲ برابر، آمریکا تقریباً برابر ایران، قزاقستان ۳ برابر، چین ۲ برابر و روسیه ۴۰ برابر ایران است. یعنی در ایران که هر واگن یک میلیارد و ۳۷۲ میلیون تن - کیلومتر سیر می‌کند این میزان در روسیه ۴۹ میلیارد و ۸ میلیون تن - کیلومتر است.

معتقد هستم تا زمانی که صاحب کالا پشت در اتاق مدیر راه‌آهن می‌نشیند، راه‌آهن در زمینه رشد بار توفیقی به دست نخواهد آورد. هر زمانی که مدیر راه‌آهن رفت و پشت در اتاق صاحب بار نشست و خواستار حمل بار از طریق ریل شد، آن وقت است که راه‌آهن رشد می‌کند. این تفکر باید در مدیران راه‌آهن شکل بگیرد و زمانی که تفکر اصلاح شد آن زمان در جهت دست‌یابی به راهکارهایی که بتواند اهداف را محقق کند، حرکت خواهیم کرد. برای این‌که ۳ شاخص امنیت، کاهش آلودگی محیط‌زیست و صرفه‌جویی در مصرف سوخت و انرژی اتفاق بیفتد باید جاذبه و تسهیلات برای سرمایه‌گذاران جهت سرمایه‌گذاری در بخش ریلی ایجاد شود. ما داریم از راه‌آهنی که ۷۰ سال پیش ساخته شده هنوز استفاده می‌کنیم، کدام سرمایه‌گذاری می‌تواند در بعد اقتصادی و طولانی‌مدت چنین آورده‌ای داشته باشد.



گفتگو با سید منصور محمودی، مشاور انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته:

راه آهن زیر بار عدم اصلاحات اساسی له می شود

در تمام دنیا اولین و مهمترین وسیله حمل و نقل، راه آهن است و دولت‌ها به توسعه این بخش توجه ویژه‌ای دارند. سیستم ریلی موجب کاهش مصرف سوخت و آلودگی محیط زیست، تنزل تراکم ترافیک و ارتقاء ایمنی می‌شود. در حالی که حوادث جاده‌ای در کشور بسیار اتفاق می‌افتد اما به ندرت شاهد حادثه‌ای در سیستم ریلی هستیم. در ایران توسعه حمل و نقل ریلی از ملزومات توسعه کشور است. اما متأسفانه با وجود تاکید که از طرف مقامات ارشد کشور و دولت‌های مختلف به توسعه این بخش شده، همچنان راه آهن با مشکلات و چالش‌های بسیاری مواجه می‌باشد. برای واکاوی مشکلات به سراغ مهندس سید منصور محمودی، مشاور انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته رفتیم و گفت‌وگویی با ایشان داشتیم که به شرح آن می‌پردازیم:

کاهش تصدیی‌گری دولت در بخش حمل و نقل ریلی به چه صورت رخ می‌دهد؟

مسئله‌ای که در اینجا مورد توجه است، تفکیک افقی و عمودی ساختارهای ریلی است و مفهومش این است که اولاً ترابری از زیرساخت و ثانیاً حمل باری از مسافری جدا گردد. اگر به سایر شیوه‌های حمل و نقل توجه شود، همین ساختار وجود دارد. مثلاً در حمل و نقل جاده‌ای راه‌ها (جاده، اتوبان و...) در اختیار دولت ولی کامیون، اتوبوس، مینی‌بوس و... در مالکیت مردم (بخش خصوصی) هستند. در بخش هوایی، فرودگاه‌ها، تجهیزات و امکانات پروازی در مدیریت دولت ولی هواپیمای

دست شرکت‌های خصوصی است. در حوزه دریایی بندر و بارانداز در دست دولت و کشتی و لنج و قایق متعلق به بخش خصوصی است. این رویای مرسوم در دنیا است که از قدیم‌الایام در ایران هم رایج بوده است. ولی در بخش ریلی تا چند دهه پیش در اکثر کشورهای جهان، همه چیز از صفر تا صد دولتی بوده (به جز معدود کشورهایی چون ژاپن که در دهه ۱۹۷۰ خصوصی شد و آمریکا که از همان آغاز به صورت خصوصی اداره می‌شده) است. در اختیار داشتن مدیریت و مالکیت توأمان زیرساخت و ترابری ریلی توسط دولت‌ها موجب تنزل سطح سرمایه‌گذاری‌ها و عقب‌ماندگی راه‌آهن‌ها نسبت به سایر

شیوه‌های حمل و نقل شده بود.

اما حرکت به سمت تفکیکی عمودی و افقی راه‌آهن‌ها بنا بر سه مشکل عمده شروع گردید. اول اینکه هزینه‌های جانبی حمل و نقل جاده‌ای نسبت به راه‌آهن بسیار بالا بود. ثانیاً کندبودن سرعت رشد راه‌آهن‌ها و عدم مدرنیزه شدن آن‌ها برای کشورها مشکل‌ساز گردیده بود. ثالثاً پس از اتحاد اروپای شرقی و غربی، عبور قطارها از خاک کشورهای اروپایی‌ها با مشکلاتی مواجه شده بود. لذا پس از مطالعات عمیق به این نتیجه رسیدند که لازم است تا تفکیک عمودی (جداسازی زیرساخت از ترابری) و افقی (جداسازی باری از مسافری) راه‌آهن‌ها صورت گیرد. این طرح در دهه ۸۰ میلادی شروع و در دهه ۹۰ عملیاتی شد و تا به امروز سطح اصلاحات به همین منوال در حال پیشرفت است. در ایران هم طی سال ۱۳۷۷ شیوه‌آه راه‌آهن اروپا را بررسی شد که به شکل دو بند قانونی در برنامه سوم توسعه کشور درج و متعاقباً آیین‌نامه اجرایی آن در هیأت وزیران تصویب شد. بدین ترتیب مقرر شد که ما هم تفکیک عمودی و افقی را به انجام برسانیم. یعنی مدیریت حرکت و مالکیت قطارهای باری و مسافری از مدیریت و مالکیت زیرساخت جدا شوند. در سال ۱۳۸۰ مدیریت راه‌آهن آرام آرام شروع به واگذاری واگن‌های مسافری و باری به بخش خصوصی نمود. همچنین آیین‌نامه‌ای به نام «سهم بهینه بخش دولتی و غیر دولتی در راه آهن» در رده بالای کشور به تصویب رسید که در آن ذکر شده امر ترابری باید کلاً خصوصی گردیده و از راه‌آهن جدا شود. واگذاری مالکیت واگن‌ها به تدریج پیش رفت و در دولت آقای احمدی‌نژاد کلاً شرکت رجاء - که تا آن موقع دولتی باقی مانده بود - به سازمان تأمین اجتماعی واگذار گردید. به این ترتیب مالکیت تمامی واگن‌ها به بخش خصوصی منتقل شد. در زمینه لکوموتیو هم ضمن مونتاز ۲۰۰ دستگاه لکوموتیو توسط شرکت مپنا، به بخش خصوصی اجازه داده شد تا از برخی کشورها مثل چین لکوموتیو خریداری شود. اما واگذاری مالکیت لکوموتیوهای موجود راه‌آهن به بخش خصوصی که باید قبل از سال ۱۳۸۶ انجام می‌شد با

مقاومت منفی مدیران عامل روبه‌رو شد. لذا خصوصی سازی مالکیت کل ناوگان و واگذاری مدیریت ترابری در نیمه راه متوقف شد.

مگر این مصوبات و قوانین و... الزام آور نبود؟

اولاً این الزام موکول به زمان خاصی نبود؛ بنابراین می‌توانستند این کار را به تعویق بیندازند. ثانیاً با استفاده از چند واژه در قانون تفسیر به نفع راه‌آهن به عمل آمده است. بعد از آن راه‌آهن طرحی ارایه داده تا واگن‌ها و نیروی کشش در اختیارش قرار بگیرد و هریک سهمی از درآمد اخذ نمایند. البته این توقف بعدها به شدت مشکل‌ساز شد. چون اولاً به‌دلیلی عدم دخالت دادن بخش خصوصی در امر مدیریت ترابری، تمایل به سرمایه‌گذاری ناچیز شده است. ثانیاً به سبب دخالت کردن حاکمیت در امر تصدیی‌گری و بهره‌وری اندک مدیریت مربوطه، سودآوری بخش اندک شده است. ثالثاً ساختارهای مالی، سازمانی و حقوقی راه‌آهن ناقص و ناکارآمد باقی مانده است. ضعف سرمایه‌گذاری موجب شده تا ۸۰ درصد امکانات و تجهیزات، قدیمی مانده و فقط ۲۰ درصد آن‌ها جدید باشند که این مساله سطح بهره‌برداری و بهره‌وری را بافت مواجه کرده است. بنابراین راه‌آهن توان بازسازی زیرساخت و ناوگان خود در برابر استهلاک از دست داده، و توان بهینه‌سازی فناوری سیستم‌ها و تجهیزات و به تبع آن رقابت در برابر حمل جاده‌ای را ندارد. در کل به دلیل اینکه از بخش خصوصی سلب اختیار شده و آن‌ها هم خیلی فعال نیستند، راه‌آهن برای سرمایه‌گذاری بیشتر متکی به درآمد عمومی و اعتبارات دولتی شده است. از ثمرات این تقسیم‌کار ناکارآمد، امکان راه‌اندازی قطار برنامه و کامل میسر نمی‌شود. زیرا نبود اختیار مدیریت حمل لکوموتیوها توسط صاحبان واگن‌ها و بستن کردن به انعقاد قرارداد با صاحبان کالا و صرفاً فعالیت در امر تخلیه و بارگیری، موجب می‌گردد که زمانبندی سیر، تخلیه و بارگیری و به تبع آن انعقاد قراردادهای حمل بین راه‌آهن و شرکت‌های حمل و نقل ریلی فراهم نشود. یعنی مسئول هرگونه تاخیر قطار دقیقاً



قابل تشخیص نیست و نمی‌توان مقصر را شناخته و از او مطالبه غرامت نمود. بی‌رغبتی شرکت‌های حمل‌ونقلی برای بازاریابی و ارائه تعرفه‌های رقابتی به دلیل ضعف اختیارات، موجب کاهش تدریجی سهم راه‌آهن در بازار حمل‌ونقل می‌گردد.

پس چرا اقدامی برای رفع این گرفتاری‌ها نمی‌شود؟ یا کاملاً خصوصی شده یا به حالت اول برگردد؟

دولتی شدن بازگشت به عقب به دو دلیل عمده امکان ندارد ۱- تعداد زیادی واگن واگذار شده و چند هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری شده است، بودجه برای خرید مجدد تمامی آن‌ها توسط راه‌آهن از کجا تامین شود؟ ۲- اگر خود دستگاه حاکمیتی بیاید وسط میدان، طبق قانون، اجازه تصدی‌گری ندارد. بنابراین بازگشت به عقب غیرممکن است. حفظ وضع موجود و تداوم آن هم به دلیل بهره‌وری پایین، اشکالات فراوان و سطح درآمد اندک با مشقت و سختی فراوان روبرو است. تنها راهی که می‌ماند حرکت به سمت جلوس است؛ این کار مستلزم شجاعت زیاد و اراده بزرگ در هیأت مدیره راه‌آهن است که فعلاً چنین چیزی دیده نمی‌شود.

با توجه به وضعیت موجود، بسیاری از فرصت‌ها از دست رفته و موجب می‌شود تا بحث ترانزیت را نداشته باشیم. آیا این مسائل برای مسئولین روشن نیست؟

خیر، موضوع این است که دولت n ریال بودجه به راه‌آهن می‌دهد و اگر راه‌آهن طبق روال فعلی مقدار n ریال را هم برای سرپا نگهداشتن نیروی کشش و هم زیربنا مصرف کند، مطمئناً برای هردو مورد آنها بودجه کم می‌آورد. ولی اگر فقط برای زیربنا مصرف کند و بقیه آن را هم به بخش خصوصی واگذار کند، هم زیربنا خوب توسعه پیدا می‌کند و هم بخش خصوصی. اگر بخش خصوصی مشاهده کند که اختیار کافی بر بهره‌ور کردن دارایی‌های خود را دارد، مطمئناً سرمایه‌گذاری بیشتر و فعالیت مؤثرتر می‌کند. بنابراین سرمایه‌گذاری در کل بخش ریلی بالا می‌رود. چون بخش خصوصی ملاحظه می‌کند که قطار در

اختیار خودش است و طبق قرارداد با راه‌آهن مسئول حرکت آن طبق زمانبندی معین است، لذا اولاً انضباط بیشتری را رعایت می‌کند، ثانیاً سعی در بازاریابی سودآورتری می‌کند و ثالثاً برای رفع مشکلات موجود سرمایه‌گذاری بیشتری می‌نماید. راه‌آهن هم که از دولت بودجه دریافت می‌کند، نصف کارهایش (نگهداری نیروی کشش و راهبری قطارها) را کنار گذاشته و بر سرمایه‌گذاری در زیربنا متمرکز می‌شود. وقتی سرمایه‌گذاری بیشتری در زیربنا انجام گردد، ظرفیت شبکه افزایش می‌یابد و باعث می‌شود که سرعت قطارها بالا رفته و راه‌آهن یک تکانی بخورد و رشد کند. ضمن اینکه دست مدیران بخش خصوصی بازتر شده و راحت‌تر می‌توانند فعالیت کنند. اگر چه اکثر واگن‌های راه‌آهن تحت مالکیت شرکت‌های به اصطلاح خصولتی است، ولی از یک منظر خصولتی بودن به معنی داشتن منابع بالا است و خیلی راحت‌تر می‌توانند سرمایه‌گذاری کنند و شرکت خود را در صورت سودآوری مناسب توسعه دهند.

در این بحث انتقادی که به دولت وارد است، آیا می‌شود باز یک تفکیک کوچک‌تری قائل شد که مثلاً به بخش مسافری کاری نداشته باشند و فقط بار ببرند یا فقط مواد معدنی حمل کنند؟ این مسایل دیده نشده؟

حمل مسافر توسط راه‌آهن از جمله تعهدات دولت است و از این بابت به طور غیر مستقیم یارانه‌های سنگینی را می‌پردازد. گسترده بودن حمل انواع بارها این مزیت را دارد که در صورت کاهش تقاضا در یک بخش، راه‌آهن به شدت صدمه نمی‌بیند. ولی در کل، بخش اعظم درآمدهای راه‌آهن از حمل دو نوع کالای معدنی و نفتی حاصل می‌شود.

از طرف دیگر در بخش مسافری به دلیل حالت خاصی که دارد، راهبری داخل قطارها دست بخش خصوصی است. یعنی مثلاً در قطارها پذیرایی می‌کنند، خدمات می‌دهند و تمیزی می‌کنند. بنابراین در هر سالن نیرو بکار گماشته‌اند. ولی در قطارهای باری به دلیل شرایط خاصی که دارد، راهبری کاملاً با راه‌آهن هست، یعنی

راه‌آهن واگن‌های باردار را تحویل می‌گیرد به مقصد می‌رساند و در مقصد تحویل می‌دهد و بالعکس.

اکنون با توجه به این وضعیت فعلی و شرایطی که هست، حمل‌ونقل بار در بخش ریلی کمتر شده یا هنوز تقاضا وجود دارد؟

حجم حمل‌ونقل ریلی عمده‌تاً تابع دو چیز است؛ یکی ظرفیت شبکه و ناوگان و دیگری گستردگی شبکه. همانند جاهایی مثل کردستان که اصلاً شبکه نداریم یا جاهایی که شبکه ریلی هست اما به دلیل تردد بالا در آن مسیر یا رسوب واگن، حرکت قطارها کند می‌شود. جاهایی که بارهای زیادی برای انتقال هست، شبکه ما پر و قفل است. آنجایی که بار کم داریم، شبکه‌مان ظرفیت زیادی دارد!

موضوع بعدی این است که حمل‌ونقل ریلی همانند حمل‌ونقل جاده‌ای تابع تقاضای بازار است. به عنوان مثال حدود دو یا سه سال پیش که به ناگهان قیمت‌های ارز تغییر کرد، قیمت قطعات یدکی کامیون‌ها مثل لاستیک و مواد مصرفی مثل روغن و چیزهای دیگر ۳ برابر شد و در این شرایط، دیگر مثل گذشته صرفه اقتصادی برای حمل بار وجود نداشت و رانندگان خودمالک شروع کردند به اعتصاب کردن! خب این فرصت خوبی شد برای راه‌آهن. آنها قیمت‌ها را ۳٫۵ برابر کردند ولی راه‌آهن با قیمت ۲ تا ۲٫۵ برابر افزایش نرخ توانست بار بسیار زیادی را به سمت خود جذب کند.

وضعیت ترانزیت کشور به چه صورت است؟

ترانزیت کشور تابع روابط بین‌الملل است. وقتی روابط بین‌الملل کشور خوب باشد، حمل بارهای ترانزیتی نسبتاً بهبود پیدا می‌کند و هر زمان روابط بین‌الملل بد شود، بارهای کمتری به ما می‌دهند.

راه چاره برای بهبود وضع فعلی راه آهن چیست؟

یکی از راه‌هایی که وجود دارد این است که لکوموتیوها را به شرکت‌های مالک واگن واگذار کنیم. از مالکان واگن بخواهیم تا خودشان بار را طبق برنامه‌ای که از راه‌آهن دریافت می‌کنند حمل کنند. اگر طبق این برنامه عمل نکنند جریمه می‌شوند. دیگر اینکه یک سیستم

منظم و حساب شده‌ای طراحی شود که طبق آن تعهدات راه‌آهن، دولت و بخش خصوصی مشخص شود.

آیا از این وضعیت استقبال می‌شود؟

اصلاً طرحی عرضه نشده که بخواهند از کیفیت کارآمدی آن باخبر شوند. اصلاً این گام را نمی‌خواهند بردارند که مشخص شود که استقبال می‌شود یا خیر. مثلاً شما فکر کنید هم اکنون بخواهند که لکوموتیوها را بفروشند، راه‌آهن می‌تواند از محل منابع آن تمام خطوطی یک خطه پرتردد (دارای ظرفیت پایین و تقاضای حمل بار و مسافر بسیار زیاد) را دو خطه کند. آنگاه سرعت قطارها، ظرفیت حمل و درآمد ریلی تقریباً دو برابر می‌گردد. همین لکوموتیوهای موجود را اگر بفروشند، راه‌آهن یک جهش بسیار بزرگی می‌کند. ولی برای حفظ قدرت این کار را نمی‌کنند.

هیچ دستور کاری نیست؟ یعنی هیچ حرفی در این مورد مطرح نشده؟

اصولاً مدیران دولتی منافع اقتصادی برایشان اهمیت زیادی ندارد. یعنی برایشان چندان مهم نیست که فلان فعالیت سودآور هست یا خیر. بیشتر مدیران دولتی تابع قدرت و مصلحت سیاسی-اجتماعی هستند. بنابراین مشکلات را بیشتر از جنبه سیاسی می‌بینند تا اقتصادی.

پس در کوتاه‌مدت ما همین وضع را داریم؛ بلندمدت که ظاهراً امیدی نیست؟

تا زمانی که سرمان کاملاً به سنگ نخورد ما هیچ وقت تغییر رویه نمی‌دهیم. گروهی شجاعانه راه را هموار کردند و گروهی نیز به تثبیت وضع موجود اکتفاء نمودند. انجام اصلاحات ریسک داشته و لذا به شجاعت نیاز دارد. متأسفانه اکنون ۱۴ سال است که قرار بوده این لکوموتیوها واگذار شود و در این مدت هیچ اتفاقی مهمی نیفتاده است. نکته مهم اینست که با فرصت سوزی مدیران ارشد، به تدریج راه‌آهن از ادامه وضع فعلی ناتوان می‌شود ولی ممکن است در آن موقع انجام اصلاحات بسیار سخت گردیده باشد.

خروج از سایه تصدی گری راه آهن با سه پیشنهاد



این اتفاقات و شبیهاتی که در مورد نرخ گذاری راه آهن وجود دارد سبب شد تا در جلسه کارگروه مشترک، ما از راه آهن آنالیزی بخواهیم تا شفافیت های لازم صورت گیرد. لذا در اینجا ابتدا راجع به آنالیز تعیین نرخ ۲۶ ریال از سوی راه آهن صحبت می کنیم. هزینه های تعمیرات جاری به این صورت محاسبه شده است: راه آهن از ۶۳۰ نفر نیروی انسانی برای تعمیرات واگن های ناوگان ریلی استفاده می کند. این تعداد در اصل در همان قرارداد ۳ هزار پرسنلی است که راه آهن به صورت تمدید نیرو انجام می دهد. برای هر نفر از این تعداد ۵ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان به عنوان دستمزد در نظر گرفته است که این مبلغ را اگر در ۶۳۰ ضرب کرده و عدد حاصل را در ۱۲ (ماه) ضرب کنیم عدد ۴۱ میلیارد و ۵۸۰ میلیون تومان به دست می آید که سالانه بابت نیروهای تعمیرات جاری هزینه می شود.

این پرسنل، تعمیرات مربوط به ۳۰ هزار ۲۳۹ واگن در همه بخش های ناوگان (مسافری، باری و لکوموتیوها) را انجام می دهند که تعداد ۲۴ هزار ۵۴۷ واگن آن مربوط به بخش خصوصی باری است. به همین دلیل مبلغ ۴۱ میلیارد و ۵۸۰ میلیون تومان را بر ۳۰ هزار

قطعات و قیمت نهایی آن ها به نمایندگان انجمن ارائه داده بود. به همین دلیل شرکت های مالک واگن در جلسه ای که در اواخر آبان ماه در دفتر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی برگزار شد جمع شدند تا با همفکری به نتیجه ای واحد مبنی بر تغییر رویه و اعمال روش تازه ای دست یابند. در این نشست آقایان مهرداد تقی زاده دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی، محمد متقی پور، معاون فنی و توسعه شرکت راه آهن حمل و نقل، حسین پورجعفر، قائم مقام مدیرعامل شرکت ریل پرداز سیر، حسین چوپانی مدیر بخش تعمیر و نگهداری شرکت ریل کاران ورسک، اسماعیل علی زاده قائم مقام مدیرعامل شرکت فولاد لجستیک، مازیار یاراحمدی مدیر بخش حمل و نقل ریلی شرکت مهندسی ساختمان و تاسیسات راه آهن، خیرالله سلیمیان، مدیرعامل شرکت بهتاش سپاهان، کامران سیاوشی پور مدیر فنی شرکت آسیا سیر ارس، عبدالرحمان چوپانی رئیس ناوگان شرکت توکاریل و چندتن دیگر از مدیران و فعالان این حوزه حضور یافتند. در ادامه شرح این نشست را می خوانید.

کنونی تمایل چندانی به ادامه کار به این شیوه ندارد که به نظر می رسد این تصمیم نه به خاطر مبالغ، بلکه به دلیل مشکلاتی که در تامین قطعات وجود دارد گرفته شده است. در این بین بیشترین قطعه مصرفی همان کفش ترمز است که کمبود آن مشکلات زیادی را برای فعالین این حوزه ایجاد کرده است. مجموع

در هفته های اخیر راه آهن نرخ مصوب سال جاری تعمیرات جاری را به شرکت های مالک واگن اعلام کرد و طبق آن مقرر شد این شرکت ها بابت هر تن کیلومتر ۲۶ ریال به راه آهن پرداخت کنند. افزایش قیمت دو و نیم برابری به نسبت سال گذشته اعتراض بسیاری از مالکین را در پی داشت. به همین دلیل تعدادی از اعضای انجمن در ادامه و طی جلساتی که تحت عنوان کمیته کارگروه واگن های باری برگزار شد و در آن، مدیرکل نگهداری واگن ها از طرف راه آهن و آقایان پورجعفر و متقی پور از طرف شرکت های مالک و انجمن به عنوان نماینده حضور داشتند، اعتراض خود را به این تصمیم راه آهن تسلیم کردند. در نتیجه این جلسات مشترک قرار بر این شد تا موارد و مباحثی نظیر همفکری ها، اختلاف نظرها و... میان بخش خصوصی و راه آهن، ابتدا در این کارگروه مطرح و کارشناسی شود و در صورت رسیدن به توافق، وارد مرحله اجرا می شود. موضوع دیگری که در این مدت با واکنش منفی اعضای انجمن همراه بوده، تعیین نرخ قطعاتی بود که راه آهن طی آنالیزی از نحوه خرید، نوع و تعداد

بر اساس آن بابت هر تن کیلومتر از مالکین ۱۰ ریال دریافت می شد که این مبلغ در سال جاری به ۲۶ ریال افزایش یافته است. در همین راستا بسیاری از مالکین طی مکاتباتی با راه آهن اعتراض خود را نسبت به این نرخ گذاری اعلام کردند.

با این وجود حتی راه آهن هم اعلام کرده که با توجه به شرایط

متقی پور: همانطور که می دانید به تازگی قرار بر این شده است که راه آهن مسئولیت تعمیرات جاری شرکت های صاحب واگن را برعهده بگیرد. پیش از این بسیاری از اعضای این انجمن به عنوان بخش خصوصی، خودشان قطعات را خریداری کرده و تعمیرات را انجام می دادند. در سال گذشته نیز فرمولی طراحی شد که



میلیارد تومان بابت تعمیرات از ما دریافت می‌شود. راه‌آهن این مبلغ را بر ۳۱ میلیارد و ۴۵۰ کیلومتری که سال ۹۷ سیر داشته‌ایم تقسیم کرده و به عدد ۲۶ ریال بابت هر تن کیلومتر هزینه تعمیرات جاری که به همراه حق دسترسی به راه‌آهن پرداخت می‌کنیم رسیده است. علاوه بر این، موضوعی که همه ما با آن درگیریم این است که به علت مشکلات تعمیرات جاری، خرابی‌هایی به‌وجود می‌آید که به‌صورت تعمیرات ویژه آن را پرداخت می‌کنیم.

علیزاده: شرکت ما از ابتدای سال جاری تا کنون ۲۱ هزار قالب کفش ترمز به مبلغ ۲ میلیارد تومان خریداری کرده است. ما از ابتدای سال ۴ میلیارد ۹۰۰ میلیون تومان بابت ۲۶ ریال پرداخت کرده‌ایم و ۲ میلیارد هم بابت خرید کفش ترمزها پرداخت کرده‌ایم. سوال این که هزینه تعمیرات جاری چه نقشی ایفا می‌کند؟

پورجعفر: اگر من در جایگاه راه‌آهن بودم احتمالاً همین رویه کنونی را پیش می‌گرفتم. این ضعف به ما برمی‌گردد. ما هیچگاه مسئولیت کارها را خودمان برعهده ننگرفته‌ایم و آن را بر دوش راه‌آهن انداخته‌ایم. راه‌آهن هم یک سازمان عریض و طویل است با هزینه‌های سربار بسیار بالا. هرچقدر سازمان‌ها بزرگتر باشند سربارشان هم بالاتر است و این هزینه سربار هم غیرقابل

در نظر گرفتن ۱۵ درصد بالاسری و اصل قیمتی که خود راه‌آهن قطعه را خریداری می‌کند می‌توان با صراحت گفت که مالکین حدود ۳۵ درصد بیش از آن مبلغی که می‌توانند خودشان مستقیماً خریداری و تامین کنند پرداخت می‌کنند درحالی‌که این مبلغ اضافه را به صورت پیش از موعد دریافت می‌کند. این را هم باید اضافه کرد که اگر حق دسترسی که ما پرداخت می‌کنیم به‌صورت اعتباری سه ماهه باشد، راه‌آهن در آن بخش هم هر ماه، دو و نیم درصد از ما دریافت می‌کند. در نتیجه ۱۵ درصد هزینه بالاسری، ۷٫۵ درصد سود اعتبار سه ماهه حق دسترسی و ۲۵ درصد هم افزایش قیمت قطعه و در مجموع حدود ۴۷٫۵ درصد از ما مبلغ اضافه دریافت می‌کند. دلیل گران‌تر خریدن قطعات توسط راه‌آهن هم این است که مبالغ را با صرف زمان ۶ تا ۱۲ ماهه پرداخت می‌کند. تامین‌کننده نیز ۲۰ تا ۳۰ درصد بابت همین تاخیر بر قطعات اضافه می‌کند. لذا اگر ما خودمان اقدام به تهیه قطعات کنیم می‌توانیم از مبلغ ۳۳ میلیاردی که از مالکین به صورت سالانه دریافت می‌شود حدود ۳۰ درصد را کاهش دهیم.

متقی‌پور: جمع این مبالغ حدود ۴۸ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان است که از این مبلغ ۶ میلیارد ۲۰۰ میلیون تومان مربوط به همان ۱۵ درصد هزینه بالاسری است. در ادامه مبالغ درمی‌یابیم که حدود ۸۲

قیمت‌ها است. در اعلام قیمت‌ها این اعداد آمده است: کفش ترمز چدنی ۸۵ هزار تومان، کفش ترمز کامپوزیت ۸۵ هزار تومان، شمشیرک ۸ هزار تومان، لوله هوا ۱۴۰ هزار تومان و شیلنگ حصیری ۶۵ هزار تومان. همه ما درگیر خرید این قطعات هستیم و با نرخ‌ها آشنا هستیم لذا برخی از قطعات، قیمت‌هایی غیر منطقی دارند. ولی نکته اینجاست که راه‌آهن این نرخ‌ها را در ابتدای سال ۱۳۹۸ آنالیز کرده است و مسلماً قیمت‌ها در حال حاضر بیش از این است. ما با شرکت‌های تامین‌کننده قطعات آشنایی داریم و می‌دانیم که با توجه به شیوه خرید راه‌آهن به عنوان یک نهاد دولتی و تاخیر در پرداخت‌ها، قیمت‌ها بالاتر از این هم درمی‌آید. این در حالی است که وقتی ما به عنوان مالکین خصوصی بخواهیم قطعه‌ای را مستقیماً خریداری کنیم به دلیل پرداخت سریع‌تر، حتی با وجود تیراژ پایین، آن را ارزان‌تر خریداری می‌کنیم. نکته مهم دیگر این است که راه‌آهن به همه این قیمت‌ها، ۱۵ درصد را به عنوان هزینه بالاسری افزوده است. برای مثال ما ۳۱ میلیارد تومان در سال فقط برای تهیه کفش ترمز و ۱۴ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان برای کفش کامپوزیت پرداخت می‌کنیم.

حسین چوپانی: این ۱۵ درصد نباید لحاظ شود. پیش از این ما قطعات را به صورت نسیه دریافت می‌کردیم و پس از مصرف آن ۱۵ درصد را پرداخت می‌کردیم.

متقی‌پور: بله، این مبالغ برای مالکین اعداد درشتی است اما توجیه راه‌آهن این است که هزینه‌هایی همچون کرایه حمل، انبار داری، توزیع و... را متحمل می‌شود و این ۱۵ درصد برای همین موارد در نظر گرفته شده است. هرچند لزومی ندارد کفش ترمز ابتدا به تهران بیاید و از آنجا در سایر مناطق کشور توزیع شود.

پورجعفر: در یک جمع‌بندی، با

۲۳۹ واگن تقسیم کرده و عدد حاصل را در ۲۴ هزار ۵۴۷ واگن باری بخش خصوصی ضرب کرده که حدود ۳۳ میلیارد و ۷۵۳ میلیون تومان هزینه نیروی انسانی این بخش به دست آمده است که این مبلغ باید بین شرکت‌های مالک واگن‌های باری تقسیم شود. به جز این مبلغ، راه‌آهن مبالغ مصرفی دیگری هم دارد. آمار مصرف قطعات بدین شرح است: کفش چدنی قالب ۳۲۰ هزار عدد، کفش ترمز کامپوزیت ۱۵۰ هزار عدد، شمشیرک ۱۰۰ هزار عدد، لوله هوا ۱۰ هزار عدد و شیلنگ حصیری ۵۰۰ عدد در سال مصرف دارد. البته این اعداد برآورد خود راه‌آهن است و باید در عمل اتفاق بیافتد ولی چنین هزینه‌ای در واقعیت انجام نشده است.

پورجعفر: دو نکته در این بحث حائز اهمیت است. اول این که ما نمی‌دانیم این تعداد قطعات مصرفی معوق می‌شود یا خیر، در واقع راه‌آهن این مبالغ را از ما دریافت می‌کند ولی نمی‌دانیم که آیا واقعا این قطعات را خریداری و روی واگن‌های ما سوار می‌کند یا نه. نکته دوم اینکه راه‌آهن این تعداد را به صورت مساوی روی همه واگن‌ها تقسیم کرده است. بدین صورت که این سهم را به صورت یکسان هم به واگن‌های مسافری هم به واگن‌های باری نو، هم به واگن‌های قدیمی و هم لکوموتیو ارائه داده‌اند. لذا دو فرض غیر دقیق مطرح می‌شود و فقط به یک آمار کلی اکتفا شده است. شاید اگر جزئی‌تر به محاسبات رسیدگی شود مبالغ دیگری به‌دست آید.

متقی‌پور: ما در همان جلسه مشترک در کارگروه هم اعتراض خود را نسبت به ارقام، خصوصاً در مورد کفش ترمزها اعلام کرده‌ایم. راه‌آهن در جواب گفت که این مقدار مصرف نشده ولی طبق برآوردها باید مورد مصرف قرار گیرد، هرچند به نظر می‌رسد در عمل این اتفاق رخ نداده است. اما بحث دوم در مورد



توجه به همه این موارد ما ۳ راه در پیش روی خود داریم که هر کدام از این روش‌ها معایب و مزایایی به همراه دارند. در روش اول می‌توانیم به راه‌آهن اصرار کنیم که روند فعلی را ادامه دهد. هرچند در این خصوص باید بر سر مبلغ ۲۶ ریالی که پیش از این عنوان شد بحث کنیم. راه‌آهن با توجه به فشاری که سازمان‌های نظارتی به وجود آورده‌اند چندان تمایلی به ادامه همکاری ندارد. حسن این روش در این است که شرکت‌ها دیگر درگیر مسائلی چون بازدید و تامین و نگهداری و... نیستند و تنها پیگیری‌های لازم را انجام می‌دهند. اما اشکالاتی نیز وجود دارد از جمله اینکه راه‌آهن قطعاتی مثل کفش ترمز که همه ما درگیر آن هستیم را به درستی تامین نمی‌کند. مشکل دیگر قیمت تمام شده قطعات برای راه‌آهن است که گران‌تر درمی‌آید و طبعا به ما هم گران‌تر فروخته می‌شود. ضمن اینکه تا کنون هیچ نظارتی بر این روند صورت نگرفته و حق اظهار نظری هم باقی نمی‌ماند. در روش دوم می‌توانیم خودمان قطعات را تامین کنیم و نیروی انسانی را از همان ۶۳۰ نفری که در اختیار راه‌آهن است بهره‌مند شویم. ضمن اینکه می‌توان تمایل راه‌آهن را هم نسبت به این روش دریافت. ولی باید در نظر داشت که تامین قطعه مشکلات خاص خود را دارد. اما در این روش همانند روش قبلی، مسئولیت خاصی متوجه شرکت‌ها در خصوص تامین نیرو نمی‌شود و تنها بخش نظارت ما بر راه‌آهن مطرح است. در این روش دیگر شاهد توقف واگن به دلیل کمبود قطعه نخواهیم بود همچنین می‌توان قطعات را به قیمت مناسب‌تری نسبت به راه‌آهن تهیه کرد. هرچند چالش نحوه تقسیم قطعات بین شرکت‌ها را نمی‌توان نادیده گرفت. ضمن اینکه با وجود تامین قطعات باز هم با مشکل نظارت بر مصرف قطعات را به همراه داریم. در روش سوم می‌توانیم هم

راه‌آهن دستور داد که آقای ضیایی (معاون ناوگان راه‌آهن) حداقل در امور تعمیرات، هماهنگی بیشتری با انجمن داشته باشد. در جلسه بعد که با حضور وی و اعضای انجمن و مدیران واگن‌ها برگزار شد به این نتیجه رسیدیم که کارگروه‌های مشترک بین شرکت‌های بخش خصوصی و راه‌آهن تشکیل شود. کمالینکه پیش از این، تعدادی از مکاتبات ما با راه‌آهن به نتایج رضایت‌بخشی نیز ختم شده است. در مورد مباحثی هم که در این جلسه عنوان شد زمینه‌سازی‌هایی صورت گرفته و راه‌آهن تعدادی از پیشنهادهایی را که از این جلسه خارج می‌شود، مورد بررسی قرار می‌دهد.

متقی‌پور: سایر هزینه‌های تعمیرات جاری که از سوی راه‌آهن عنوان شده و تعداد قاب کفش‌های بازسازی شده و نو و تعداد واگن‌ها و روزهای متوقف شده که برای کل واگن‌های باری از ابتدای سال جاری تا پایان آبان را در بر می‌گیرد نشان می‌دهد که ما حدود ۲ میلیارد ۱۰۰ میلیون تومان به عنوان هزینه خرابی قاب کفش پرداخت کرده‌ایم. این موضوع به علت عدم تامین این قطعه توسط راه‌آهن بوده است. با

ما دریافت می‌کند. ما هم که زورمان به راه‌آهن نمی‌رسد. چرا به جای پرداخت مبالغ هنگفت به راه‌آهن به عنوان شخص ثالث، آن را به فروشنده اصلی پرداخت نکنیم. اتفاقا راه‌آهن هم به شدت از این موضوع استقبال خواهد کرد. پیشنهاد ما این است که از مجموع ۲۰ شرکتی که در اینجا حضور دارند یک شرکت تاسیس شود و سهام‌داران این شرکت، مالکین باشند. شرکت‌هایی که وارد مشارکت می‌شوند در ازای ارائه سهام‌شان به شرکت‌های مالک می‌توانند تعداد واگن در اختیار بگیرند. شرکت مذکور می‌تواند هم تعمیرات جاری، هم تعمیرات ویژه، هم خرید و هم تامین قطعات را انجام دهد.

تقی‌زاده: ما به دنبال همه مشکلاتی که از سوی شرکت‌ها منعکس شده بود چند جلسه مشترک با هیئت مدیره انجمن برگزار کردیم و به بالا بودن هزینه‌ها اشاره کردیم. راه‌آهن نباید بدون مشورت با بخش خصوصی اقدام به انجام همه امور کند و بخش‌نامه‌هایی را صادر کند که برای این حوزه مشکل‌ساز است. در آن جلسه راه‌آهن این نکته را پذیرفت و همان‌جا آقای رسولی مدیرعامل

انکار است. در این شرایط حتی راه‌آهن هم نمی‌تواند با این شیوه ادامه دهد چون سازمان بازرسی به وی گفته است حق خرید قطعه برای مالک را ندارد. ولی واقعیت این است که مادامی که مسئولیت بخش‌هایی از کار را بر عهده بگیریم به راه‌آهن اجازه اعمال نفوذ می‌دهیم. اگر هم نیروی انسانی و هم تامین قطعات در تعمیرات جاری بر عهده ما باشد لزومی ندارد که راه‌آهن این تعداد خسارت به ما وارد کند و شرکت‌های تامین قطعه نمی‌توانند این همه هزینه به ما تحمیل کنند.

حسین چوپانی: ابتدا راه‌آهن وعده داده بود که مدیریت بازرگانی و بار بر عهده شرکت‌ها باشد و باقی حمایت‌ها از طرف راه‌آهن صورت بگیرد. به نظر من یک شرکت به جای پیدا کردن تعمیرکار باید متمرکز بر امور مشتریان خود باشد. ضمناً مسئله نظارت هم چالش‌هایی دارد. چه ارگانی به جز راه‌آهن می‌تواند جواز نظارت را صادر کند؟ تنها چند شرکت هستند که می‌توانند جلوی راه‌آهن بایستند و باقی آن‌ها هرآنچه که راه‌آهن بگوید می‌پذیرند.

پورجعفر: باید پذیرفت که هم‌اکنون با این مشکل روبه‌رو هستیم و راه‌آهن هم پول خود را از



قطعات و هم نیروی انسانی را خودمان تامین و به کار بگیریم. البته در این روش با تاسیس یک شرکت که همه امور را بتواند عهده‌دار باشد با مشکلات دیگری روبه‌رو هستیم. انتخاب شرکت، چگونگی سهام‌دار شدن در آن و ... از موضوعات مهمی است که مستلزم بررسی‌های جدی است. ضمن اینکه راه‌آهن در ظاهر نشان می‌دهد که با این روش هم مخالفت خاصی ندارد. مهمترین مزیت در این روش داشتن مدیریت کامل بر هزینه‌ها و مصرف قطعات است. در شرایط کنونی اگر اشکالی هم در تامین قطعات یا کمبود نیرو در ایستگاه‌ها وجود داشته باشد سخت‌گیری خاصی از سوی راه‌آهن رخ نمی‌دهد ولی اگر مسئولیت این موارد بر عهده شرکت‌های مالک باشد یقیناً شاهد نظارت‌های سخت‌گیرانه‌ای از سوی راه‌آهن خواهیم بود.

یاراحمدی: وقتی شرکتی را از طرف انجمن تعریف می‌کنید، ممکن است به دلیل اختلاف نظر سایر شرکا، مشکلاتی را به وجود بیاورد. لذا پیشنهاد من این است که چند شرکت به صورت رقابتی در این بخش تاسیس شوند.

پورجعفر: هدف ما خروج بخش تصدی‌گری از زیرمجموعه راه‌آهن است. به‌همین منظور ابتدا برای تاسیس شرکت باید برنامه‌ای میان مالکین واگن‌ها طراحی شود. می‌توان به این صورت اقدام نمود که قطعات را خود ما تهیه و تحویل راه‌آهن بدهیم. در گام دوم و در بلند مدت، می‌توان شرکتی را با مالکیت مالکان واگن تاسیس کرد و سال‌ها از مزایای آن بهره برد.

متقی‌پور: نگرانی ما این است که به دلیل فشار موجود بر راه‌آهن، اگر مسئولیت این امور را خود ما بر عهده نگیریم ممکن است به واگذاری آن از راه‌آهن به شرکت‌های دیگر ختم شود.

یاراحمدی: به نظر من راه‌آهن هرگز با این پیشنهاد موافقت نخواهد

کرد کمالینکه پیش از آن هم در مورد دیگر شرکت‌ها از جمله رجا این همکاری را نکرد. راه‌آهن ابتدا واگذاری‌ها را انجام داد و بعد فضا را رقابتی کرد. هرچند ما نیازمند تاسیس شرکتی قدرتمند در انجمن هستیم تا بتوانیم گوی سبقت را در این رقابت برابیم.

باید فکر تاسیس شرکت را از سرمان بیرون بیاوریم. اتفاقاً راه‌آهن با واگذاری تامین قطعات به ما موافقت خواهد کرد. ولی در آن صورت ما شرکت‌ها خودمان باید پیمانکار مورد نظر خود را پیدا کنیم. به نظر من راه‌آهن طبق روش کنونی اداره امور را همچنان عهده‌دار باشد ولی اگر در جایی در تامین قاب کفش ناتوان بود از مالکین کمک بگیرد.

حسین چوپانی: برای اجرای کردن این خواسته، نیازمند ایجاد ضمانت‌نامه‌ای اجرایی با امضای راه‌آهن هستیم. ضمن این که اگر تعمیرات جاری را در اختیار بگیریم و قطعات را خودمان بخریم ولی بهره‌برداری از سوی راه‌آهن به درستی صورت نگیرد، اوضاع حتی بدتر از حالا هم می‌شود.

پورجعفر: اجازه دهید با ذکر یک مثال موضوع را دنبال کنیم. چندی پیش ۱۲ واگن از یک قطار در یک ایستگاه متوقف و اعلام شد که سوپاپ‌های هر ۱۲ واگن خراب شده است. به‌همین دلیل ما یک کارشناس به محل فرستادیم که وی در گزارشی عنوان کرد قطعات همه سوپاپ‌ها دزدیده شده است. این گزارش صورت‌جلسه شد ولی راه‌آهن حتی آن را امضا هم نکرد.

متقی‌پور: برخی از مسائل در راه‌آهن را نمی‌توان تغییر داد بلکه باید تغییراتی در روند کار خودمان ایجاد کنیم. یکی از این راه‌ها حل مسئله تعمیرات جاری‌ست به نحوی که به‌جای تشکیل گروه نظارتی، می‌توان کلیت روند اجرا را به دست گرفت.

سلیمیان: تا زمانی که بخش

خصوصی به شکل واقعی خصوصی نشود این روند بهبود نخواهد یافت. بخش خصوصی هنوز به این باور نرسیده است که ناوگان باربری یا لکوموتیو را عهده‌دار شود. شرکت‌ها باید به واسطه حضور در نمایشگاه‌ها و کنفرانس‌های بین‌المللی، از الگوها و راه‌کارهای دیگر شرکت‌ها و کشورهای دیگر بهره‌مند شوند که این امر منجر به بالا بردن کیفیت در این بخش می‌شود. شرکتی که امروز مورد بحث قرار گرفت، می‌تواند به صورت سه‌امی‌عام درآمد که در آن هر کسی به اندازه سرمایه‌ای که آورده می‌تواند ذی‌نفع باشد. در ابتدا بخش خصوصی باید باور کند و نشان دهد که این توانایی را در وضع موجود دارد؟

علیزاده: در حالت اول و دوم که پیشنهاد شد باید در نظر داشت که ما مشکل کنترل مصرف راه‌آهن را در پیش داریم. این مصرف هم بی‌رویه است و هم با پرداخت گزافی که از طرف ما مالکین صورت می‌گیرد فاقد سودآوری است. ما قبل از این هم پیشنهادهایی را مبنی بر پذیرش مسئولیت‌ها ارائه داده‌ایم ولی متأسفانه راه‌آهن این اجازه را صادر نمی‌کند. برای مثال ما در شرکت خودمان با ۶ نفر نیرو در بخش MMT روزانه بین ۱۵۰ تا ۲۰۰ واگن را تعمیر می‌کنیم ولی راه‌آهن با حدود ۶۰۰ نفر نیرو در تعمیر واگن‌ها ناتوان است که خود جای تعجب دارد. پیش از این، مکاتبات زیادی مبنی بر عدم صرف هزینه شرکت‌ها در خصوص قطعات مصرفی در بخش MMT نزد اداره کل واگن‌های باری بررسی شده است. ما ۲۰ شرکت تعمیراتی فعال با مجوز انجمن داریم. چرا باید یک شرکت دیگر ایجاد شود وقتی می‌توان تنها با ایجاد یک کنسرسیوم منطقه‌ای همه این نیازها را برطرف کرد. ما به تعداد شرکت‌های عضو انجمن، شرکت‌های تعمیراتی داریم که می‌توانیم در حل مشکلات فنی یکدیگر در مناطق مختلف ایران

کمک کنیم. لذا پیشنهاد سوم منطقی‌تر به نظر می‌رسد.

سیاوشی: چرا ما خودمان در مراحل بارگیری و تخلیه ناظرانی را به کار نگرفته‌ایم. بنده افرادی را به همین عنوان به کار گرفته و هیچ مشکلی در زمینه تعمیرات جاری ندارم. می‌توان از شرکت‌هایی که واحد تعمیراتی دارند بهره جست. پیش از این قرار بود تعمیرات ویژه به صورت محوری به پیمانکاران واگذار شود نه اینکه به صورت انحصاری تنها بین دو پیمانکار تقسیم شود و مالک هیچ راه فراری نداشته باشد. در نهایت معتمد که حاکمیت راه‌آهن باید برقرار باشد به این صورت که تعمیرات جاری بر عهده وی و تامین قطعات با ما باشد. ضمن اینکه من هنوز متوجه نشده‌ام که در ازای واگذاری حق دسترسی به راه‌آهن چه خدماتی می‌توانم دریافت کنم.

تقی‌زاده: من با روش سوم بیش از موارد دیگر موافقم. باید از هر قسمتی که راه‌آهن در اختیار ما قرار می‌دهد بهره جست. شرایط پیش رو همیشه وجود ندارد و این فرصتی است که در حال حاضر به دست آمده. لذا معتمد که اگر ما شیوه دوم را پیش بگیریم هرگز موفق به جلب رضایت راه‌آهن در آینده برای پذیرش شیوه سوم نخواهیم شد. حتی می‌توان روش سوم را به مرحله اجرا رساند و سپس زمان آن را طولانی‌تر کرد.

پورجعفر: در نتیجه ما در جلسه آتی که با راه‌آهن خواهیم داشت همان روش سوم را مبنی بر به عهده گرفتن تعمیرات جاری و تامین قطعات توسط شرکت‌های مالک واگن، پیشنهاد خواهیم کرد ولی بهتر است این پیشنهاد همراه با ارائه زمان‌بندی صورت گیرد و در این مدت زیرساخت‌های تامین قطعات و تعیین روش آن را به کار بگیریم. بعد از آن هم در یک زمان‌بندی چند ماهه می‌توانیم زیرساخت‌های تامین نیرو را فراهم آوریم.

نشست کارگروه تخصصی واگن‌های لیه‌بلند با حضور اعضا:

صدور پروانه فعالیت شرکت‌ها از وظائف انجمن است



جلسه کارگروه تخصصی واگن‌های لیه‌بلند با حضور اعضا در محل شرکت ریل پرداز سیر تشکیل گردید. در این جلسه موضوعات بسیار مهمی در خصوص حمل و نقل ریلی، قرارداد حق دسترسی و تعمیرات جاری واگن‌ها و موارد دیگر مورد بحث و بررسی قرار گرفت. به شرح کامل این جلسه می‌پردازیم:

بررسی عملکرد کارگروه در سال ۹۸

طلوعی مدیرعامل شرکت ریل پرداز سیر و رییس کل کارگروه‌ها: حدود یک ماه پیش جلسه‌ای در خصوص عملکرد کارگروه‌ها در انجمن برگزار شد. انجمن فرضیه‌ای را مطرح کرد مبنی بر اینکه همه کارگروه‌های موجود را تبدیل به دو کارگروه باری و مسافری کند. جلسه با حضور روسای کارگروه‌ها، نمایندگان انجمن و دکتر تقی‌زاده برگزار شد که آن موضوع به تأیید و تصویب آن جلسه رسید، زیرا مشکلات واگن‌های لیه‌بلند با مخزن‌داران و یا واگن‌های لیه‌کوتاه متفاوت بود. هدف تشکیل کارگروه‌ها این بود که به صورت کارشناسی و جزء به جزء، مسائل و موارد میان شرکت‌های مختلف بررسی شود، جمع‌بندی صورت گیرد و به انجمن منعکس شود و از طریق انجمن پیگیری‌های لازم از راه‌آهن صورت گیرد. اقداماتی را که کارگروه لیه‌بلند در سال گذشته و امسال انجام داد به عنوان الگو برای کارگروه‌های دیگر قرار گرفت. مهمترین بحث در اقدامات انجام شده تعیین نرخ بود که تعرفه‌ای مشخص شد و مبنای مذاکرات شرکت‌ها با صاحبان کالا بود. خوشبختانه تعدادی از شرکت‌های

سیاست‌هایی در راستای منافع صنف بوده است. تصمیمی که در جلسه گذشته در انجمن گرفته شد مبنی بر این بود که کارگروه‌ها به همین شکل باقی بمانند و کارگروهی متشکل از روسای مابقی کارگروه‌ها اعم از مسافری و باری تشکیل شود و در این کارگروه مباحث و موارد ذکر شده در جلسات کارگروه‌ها را جمع‌بندی کنند و تصمیمی را که در کارگروه اصلی گرفته می‌شود مبنای عمل انجمن صنفی باشد. طبق نظر آقای تقی‌زاده دبیر انجمن، بنده نیز به عنوان رییس کارگروه تعیین شدم. این موضوع تحت الشعاع انتخابات انجمن صنفی است و به همین صورت مانده تا پس از برگزاری مجمع انجمن بحث عملیاتی شدن کارگروه مجدد پیگیری شود.

در خصوص پرونده فعالیت‌ی که به شرکت‌ها اجبار شده جلسه‌ای را در راه‌آهن داشتیم. بحث پرونده فعالیت شرکت‌ها به نوعی دست‌اندازی در اختیارات بخش خصوصی است. مقرر بود که صدور پروانه فعالیت بر عهده انجمن باشد تا هم مشروعیتی پیدا کند و هم از این محل بتواند از منافع صنف به صورت جمعی دفاع کند. راه‌آهن بخشنامه‌ای را در سال گذشته صادر کرد و به نوعی ماده ۶ و ۸ قانون دسترسی را دور زد و به دنبال آن بودند که مطالبات خود را از شرکت‌ها به نحوی دریافت کنند، مسئولان راه‌آهن نیز به شدت از این موضوع حمایت کردند که آیین‌نامه پروانه فعالیت در راستای حمایت از منافع بخش خصوصی است. نظراتی که ما در جلسه با راه‌آهن در این

خصوص مطرح کردیم انشاء شد و مقرر شد تا مبلغ ۵ میلیارد تومان جلوگیری از خسارت به تاسیسات راه‌آهن که بخش خصوصی باید پرداخت کند حذف شود. زیرا ما واگن را به شرکت راه‌آهن واگذار می‌کنیم و نقشی در بهره‌برداری نداریم و اگر خسارتی به تاسیسات راه‌آهن وارد شود به دلیل عدم بهره‌برداری مناسب خود راه‌آهن است. همچنین راه‌آهن مجاب شد تا با شرکت‌ها قرارداد حق دسترسی ببندند و قرارداد را امضاء کنند، توجیه ما این بود که وقتی راه‌آهن با شرکت‌ها رابطه تجاری دارد رابطه تجاری غیر از قالب قرارداد در هیچ قالب دیگری نمی‌تواند تعریف شود و راه‌آهن اجازه ندارد در هیئت مدیره راه‌آهن برای شرکتی که ساختار مالی جدا دارد تصمیمی بگیرد و آن تصمیم را ابلاغ کند. به عنوان مثال ابلاغ کند که باید ۲۶

ریال بابت تعمیرات جاری پرداخت شود. در بهترین حالت اگر صاحب کالا به تمام تعهدات خود عمل کند حدود دو ماه زمان می‌خواهد تا پرداخت خود را انجام دهد و راه‌آهن نمی‌تواند به شرکت‌ها بگوید برای حمل بار در ابتدا پول را پرداخت کنید تا اجازه صدور بارنامه داشته باشید در غیر این صورت در فاصله زمانی متفاوت با درصد‌های مختلف بهره گرفته شود. حتی اگر مقرر باشد که این روند انجام شود باید در قالب قرارداد باشد. اگر راه‌آهن نتواند روزی ۳۰۰ کیلومتر سیر دهد باید جریمه به شرکت‌ها پرداخت کند. این موضوعات در جلسه‌ای در راه‌آهن مطرح شد و مقرر شد در هیئت مدیره مطرح شود و به سمتی برود که رابطه تجاری راه‌آهن با شرکت‌ها در قالب قرارداد باشد. در مورد بحث ضمانت‌نامه نیز مقرر شد شرکت‌هایی که خوش حساب هستند ضمانت‌نامه ترکیبی داشته باشند.

برداشتی که از این جلسه با راه‌آهن داشتیم این بوده که بخش زیادی از محدودیت‌هایی که در آیین‌نامه فعالیت تعریف کرده‌اند قابل حل است. این اتفاق کمک زیادی به ما خواهد بود. جلسه دیگری با راه‌آهن برای حل این مشکلات خواهیم داشت به همین دلیل این مسائل را مطرح کردم تا نمایندگان شرکت‌ها، مسائل خود را در خصوص تضامین مورد نیاز پروانه فعالیت و قرارداد حق دسترسی مطرح کنند تا در جلسه آینده با راه‌آهن مطرح شود.

خیراله سلیمیان مدیرعامل شرکت بهتاش سپاهان: شرکت‌های خصوصی



همیشه با رویکرد تعامل با راه‌آهن برای حل مشکلات وارد شده است در صورتیکه بارها و بارها توقیف واگن حامل بارغله و مواد خوراکی از سوی راه‌آهن صورت گرفته که جرم است. در سیستم مالی شرکت بهتان سپاهان اگر بررسی کنید شرکت از راه‌آهن طلبکار است اما افرادی هستند که گزارش مالی را مغرضانه تهیه می‌کنند و این گزارش مغرضانه تنها به دلیل مشکلات فردی است که بین نمایندگان شرکت‌ها و راه‌آهن است. در تمام دنیا روی بارنامه "پس کرایه" نوشته شده یعنی کرایه زمانی دریافت می‌شود که بار به مقصد رسیده باشد. اما شرکت‌ها قبل از حمل بار باید کرایه را پرداخت کنند. مشکلاتی در خصوص نحوه خصوصی‌سازی میان راه‌آهن و شرکت‌های خصوصی ریلی وجود دارد که بهتر است برای رفع مشکلات انجمن نقش خود را ایفا کند. باید اساسنامه انجمن را به تاییدیه اعضای هیئت مدیره راه‌آهن برسانیم. اگر اساسنامه انجمن به تاییدیه هیئت مدیره راه‌آهن برسد تعهدات داده شده از سوی شرکت‌ها و راه‌آهن باید کارشناسی حقوقی شده باشد. به عنوان مثال واگنی را که در مهرماه در بندر امام بار زده شده گمرک مجوز حرکت نداده و دلیل بدهکاری پشتیبانی امور دام به گمرک بوده است. تا امروز حدود ۴ ماه است که واگن‌های شرکت خوابیده و هزینه آن را باید مقصر پرداخت کند. هنگامیکه واگن‌های شرکت در معادن رسوب می‌کنند و به دلیل کمکاری معدن بارگیری نمی‌شود هزینه و ضرر و زیان آن را باید معدن بر عهده بگیرد. روابط تجاری بین شرکت‌ها و راه‌آهن باید منعقد شود و تعهدات باید قید و ضرورت‌ها مشخص شود.

به نظر بنده باید دکتر تقی‌زاده به عنوان دبیر انجمن با اهالی این صنعت در ابتدا به توافقی برسند و خواسته‌های شرکت‌ها را با راه‌آهن در میان بگذارند.

مهران برومند مدیرعامل شرکت آسیا سیر ارس: بحث نرخ برای تمامی شرکت‌ها مهم است که چه کسی نرخ را تعیین کند و بر چه اساسی تعیین شود. امسال انجمن نرخ مالکانه را برای واگن‌های لبه بلند و لبه کوتاه تعیین کرد که کمک بزرگی برای شرکت‌ها بود. در خصوص پروانه فعالیت نیز انجمن پیگیری‌هایی را انجام داده که مهمترین بخش آن ایجاد قراردادی است برای تایید

رابطه کاری میان شرکت‌ها و راه‌آهن و کمکی است تا موسسات و سازمان‌های خارج از این بخش نیز اطلاع داشته باشند که نحوه ارتباط راه‌آهن و شرکت‌های خصوصی به چه صورت است تا در مورد درخواست تسهیلات از تامین سرمایه با مشکلی مواجه نباشیم. برخی از شرکت‌ها مسائل و مشکلاتی خصوصی دارند یعنی مشکلاتی بر اساس عملکرد شرکت‌ها که انجمن در حل این مشکلات نمی‌تواند وارد شود و حل کند. به همین دلیل این مشکلات باید از هم تفکیک شود.

فرهنگ طلوعی: فلسفه تشکیل انجمن برای حفاظت از منافع مشترک صنف است. انجمن در مواردی نیز در نقش حکم قرار گرفته و مشکلاتی را که میان راه‌آهن با شرکت‌ها و حتی میان خود شرکت‌ها با یکدیگر بوده را ورود کرده و حل کرده است اما وظیفه ذاتی انجمن این نیست و مشکلات دو جانبه میان برخی شرکت‌ها و راه‌آهن، باید میان خودشان حل شود. تنها نقش انجمن در این مورد تسهیل و کمک است. اصلی‌ترین و مهمترین کاری که امروز انجمن در حال انجام و پیگیری است بحث پیگیری قراردادهای است. جایگاه شرکت‌ها در راه‌آهن مشخص نیست. شرکت‌ها نمی‌دانند که شریک تجاری راه‌آهن هستند یا پیمانکار و اولین قدم مشخص شدن جایگاه شرکت‌های خصوصی ریلی در راه‌آهن است. راه‌آهن باید نگاه از بالا به پایین خود را به شرکت‌ها تغییر دهد و نظرات بخش خصوصی را در تصمیم‌گیری‌ها مدنظر داشته باشد.

علی اکبر حقیقی مدیر فنی و بهره‌برداری شرکت توکاریل: در خصوص مسائل و مشکلات فنی که شرکت‌ها با راه‌آهن دارند و نشست‌هایی که بر آن اساس در انجمن با راه‌آهن برگزار می‌شود از سوی انجمن پیگیری‌های لازم انجام نشده است. به عنوان مثال فرم‌های ضروریان وارده به واگن‌ها طبق دستور راه‌آهن باید توسط اداره کل راه‌آهن نواحی کامل شود و ضررهای وارده به واگن‌های شرکت‌ها قید شود اما هنوز رسیدگی نشده و فرمی پر نشده است. متأسفانه راه‌آهن تصمیماتی را اتخاذ می‌کند که شرکت‌ها را متحمل ضرر و زیان می‌کند از جمله پروفیل چرخ‌ها است که بحث‌های بسیاری شده که جلوی واگن‌ها را گرفتن و موجب می‌شود تا واگن متوقف شود. البته بهتر بود که بررسی می‌کردند که آیا

پروفیل ۲۱ در این سال‌ها موجب حادثه شده است یا خیر؟

فرهنگ طلوعی: در بحث فنی جلسات خوبی را داشته ایم. در بحث تعمیرات جاری مقرر شده تا معاونت ناوگان در بحث‌های فنی تصمیمات را نگیرند و نهایتاً با فشارهایی که از سوی انجمن به معاونت وارد شد مقرر شد تا کارگروه فنی با حضور نمایندگان انجمن تشکیل شود. تمام تصمیمات در بحث فنی در کارگروه با حضور مدیر کل واگن باری اتخاذ می‌شود و بحث و بررسی و سپس تصمیم‌گیری می‌شود. در مورد بحث فنی، تعمیرات جاری و تعمیرات ویژه در حال پیگیری رفع موانع هستیم. در مورد تعمیرات جاری مقرر شده که شرکتی تاسیس شود و مسئولیت را برعهده گیرد که منجر به حذف ۲۶ ریل خواهد شد. یعنی ۲۶ ریل به شرکتی تعلق می‌گیرد که سهام داران آن شرکت مالکان واگن هستند.

خیراله سلیمیان: در تمام کشورهای دنیا شرکت‌ها پروانه فعالیت را از انجمن صنفی دریافت می‌کنند، انجمن صنفی در کنار پروانه‌ای که به شرکت می‌دهد آیین‌نامه‌ای نیز به شرکت می‌دهد مبنی بر اینکه در این چارچوب می‌توانید حرکت کنید. وقتی انجمنی حق عضویت دریافت می‌کند حقوق دانی را استخدام می‌کند تا قوانین و مقررات مالی و حقوقی را بررسی کند و هزینه کارشناسی را از حق مدیریت پرداخت می‌کند و اساسنامه انجمن را با آیین‌نامه‌های ابلاغی راه‌آهن به شرکت‌ها مطابقت می‌دهد. در نهایت انجمن تایید نهایی را به شرکت‌ها می‌دهد.

فرهنگ طلوعی: انجمن‌ها ابزار لازم برای انجام قراردادهای با راه‌آهن و عملیات اجرایی از سوی شرکت‌ها با راه‌آهن نیستند

مرتضی رجبی مدیرعامل احیاء ریل ایرانیان: انجمن صرفاً واحدی تحت لقای مسافری بوده و برای حمل‌ونقل باری اهمیتی قائل نشده است. متأسفانه با سیاسی کردن برخی مسائل نیز نه تنها از اهداف عالیه دور می‌شویم بلکه در خصوص مشکلات روز نیز نتیجه‌ای حاصل نمی‌شود. تا امروز انجمن نقش بسیار رفو کرده‌ای داشته است.

مهران برومند: انجمن در سال ۹۷ و ۹۸ پیگیری‌های خوبی را انجام داده از جمله مسائل خدمات تعمیرات و نگهداری و پروانه فعالیت که اقدامات خوبی انجام

شده است. در خصوص صدور پروانه فعالیت، راه‌آهن می‌گوید شرکت‌ها برای دریافت پروانه فعالیت باید بدهی‌های گذشته را تسویه کند. راه‌آهن صحیح می‌گوید، ما به راه‌آهن بدهکار هستیم.

خیراله سلیمیان: ما مشکلات بسیاری را در خصوص قراردادهای با صاحبان کالا داریم. صاحب کالا خودش برای ما نرخ تعیین می‌کند و برای پرداخت مطالباتمان می‌گوید اگر پولتان را می‌خواهید باید حمل کالا با قیمت پیشنهادی ما را امضاء کنید. سوالی در اینجا مطرح است که نقش انجمن صنفی و راه‌آهن برای شرکت چیست؟

انجمن نرخ حمل را ۴۲۵ ریال اعلام کرده اما صاحب کالا می‌گوید ۳۲۰ ریال و تا امروز پول شرکت را پرداخت نکرده‌اند.

فرهنگ طلوعی: قطعاً هر کدام از شرکت‌ها مسائل دوجانبه‌ای با راه‌آهن دارند. این مشکلات زمانی حل می‌شود که با راه‌آهن قرارداد داشته باشیم و وظائف طرفین کاملاً مشخص باشد.

پویا فلاوند نماینده انجمن: هر نامه‌ای را که شرکت‌ها در خصوص مشکلات کلی به انجمن فرستاده‌اند و درخواستی داشته‌اند توسط انجمن به راه‌آهن انعکاس داده شده و پیگیری شده است. در خصوص پرداخت خسارات چندین بار مکاتبات انجام شده و مقرر شده اگر از سوی راه‌آهن بی‌توجهی صورت گیرد با مقامات بالاتر وارد مذاکره شویم.

علی اکبر حقیقی: در گذشته مدیران فنی شرکت‌ها را انجمن تایید می‌کرد، برگه پروانه را هم انجمن صادر می‌کرد. راه‌آهن هم به انجمن نگفته که نباید این کارها را انجام دهید. انجمن می‌تواند همانند گذشته به کار خود ادامه دهد.

فرهنگ طلوعی: در جلساتی که با انجمن داشته‌ایم بارها روی این موضوع که انجمن باید قدرت خود را افزایش دهد صحبت کرده‌ایم. در شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای بارنامه را انجمن‌های صنفی صادر می‌کنند. انجمن بابت صدور بارنامه هزینه‌ای را دریافت می‌کند. البته این موضوع با حمل‌ونقل ریلی مصداقی ندارد زیرا صدور بارنامه در حمل‌ونقل ریلی به صورت سراسری است. اما نامه‌ای به راه‌آهن از سوی انجمن ارسال شده مبنی بر واگذاری برخی از مسئولیت‌ها به انجمن از جمله بحث تعریف و تعیین مدیر فنی توسط انجمن.



نشست کارگروه تصمیم‌گیری در خصوص تامین قطعات با حضور مدیران و نمایندگان از شرکت‌های حمل و نقل ریلی:

شرکت‌های مالک تهیه قطعات را برعهده گرفتند

جلسه کارگروه تصمیم‌گیری در خصوص تامین قطعات با حضور مدیران و نمایندگان از شرکت‌های حمل و نقل ریلی با موضوع تصمیم‌گیری در خصوص نحوه تامین قطعات تعمیرات جاری برگزار شد. و پس از بحث و بررسی و ارائه نقطه نظرات کارشناسان حاضر در جلسه، مقرر شد:

- ۱- قطعات مربوط به تعمیرات جاری توسط مالکین واگن تامین گردد و هزینه‌ی مربوط به تامین قطعات از هزینه‌ای که راه آهن بابت تعمیرات جاری به حساب شرکت‌ها منظور می‌نماید (۲۶ ریال)، کسر گردد. ۲- این قطعات از تامین کنندگان مورد تایید راه آهن تهیه شود و به همین دلیل راه آهن می‌بایست بر روی کنترل کیفیت قطعات نظارت داشته باشد تا در آینده مشکلی بابت کیفیت قطعات متوجه مالکین نباشد. ۳- اداره کل واگن‌ها باید به طور دقیق و شفاف سهم هر شرکت از تامین قطعات با توجه به میانگین آمار سالیان گذشته و ویژگی‌های واگن‌ها محاسبه کرده و به آن شرکت اعلام نماید. ۴- توزیع قطعات میان نواحی مختلف توسط راه آهن به موقع صورت پذیرد و مشکلی بابت نرسیدن به موقع قطعات بوجود نیاید و مسئولیت توزیع به موقع و صحیح قطعات متوجه راه آهن خواهد بود. ۵- راه آهن باید به اجرای صحیح فرآیند تعمیرات جاری متعهد شود و مسئولیت توقف ناوگان به دلایلی مانند عدم بهره‌برداری مناسب و در پی آن صدماتی مانند قاب سوخته، زدگی و خوردگی چرخ و محور برعهده‌ی راه آهن خواهد بود و باید به موقع نسبت به جبران خسارت اقدام نماید. ۶- داغی قطعات باید در اختیار شرکت‌های خریدار قطعه قرار گیرد. ۷- اگر فرآیند اجرای تعمیرات جاری توسط راه آهن ادامه می‌یابد، باید قراردادی در این خصوص میان راه آهن و شرکت‌های مالک انعقاد گردد و راه آهن مسئولیت اجرای صحیح این فرآیند را بصورت مکتوب برعهده گیرد. شرح کامل این نشست را بخوانید:

همین است که به چند روش امکان‌پذیر است و در پایان جلسه باید به جمع‌بندی برسیم و یک روش را به راه آهن اعلام کنیم. یکی از روش‌ها این است که راه آهن سهم هر شرکت را اعلام کند و شرکت‌ها سهم‌شان را تامین و پرداخت کنند و راه آهن هم با این روش مشکلی ندارد. در این حالت در دسرهای زیادی برای تک‌تک شرکت‌ها به وجود می‌آید و ممکن است شرکتی تامین نکند و مشکلاتی پیش بیاید. اشکال دیگر این روش این است که وقتی قرار است همه شرکت‌ها قطعات را تامین کنند از بعضی قطعات حجم و تعداد کمی لازم است و تقسیم کردن تعداد کم بین شرکت‌ها کار درست و منطقی نیست. راه دیگر این است که از بین شرکت‌های مالک چند شرکت، نامزد تامین قطعات شوند و بین خودشان کار را پیش ببریم و حساب‌مان را تسویه کنیم.

راه سوم آن است که یک شرکت را نامزد این کار کنیم و این شرکت تامین قطعات را انجام دهد و در اختیار راه آهن قرار دهد و همه شرکت‌ها با یک شرکت طرف حساب شوند. برای این کار شرکتی که انتخاب می‌شود باید توان مالی تامین قطعات را داشته باشد و در ضمن شرکت‌های مالک هم باید پشتیبانی کنند و پرداخت‌هایشان را به موقع انجام دهند.

مسئله بعدی پس از تامین قطعات و در اختیار راه آهن قرار دادن آن‌ها، این است که راه آهن به چه طریقی می‌خواهد هزینه‌ها را با ما حساب کند. برای این کار دو روش متصور هستیم. نخست این که به راه آهن اعلام کنیم طبق ۲۶ ریالی که حساب می‌کند و آنالیزش را هم دارید آن مبلغی که بابت قطعه هزینه می‌شود را از حساب‌مان کسر کند. حالت دیگر این است که راه آهن ۲۶ ریال را تعدیل کند یعنی هزینه قطعات را از آن کم کند و فقط هزینه نیروی انسانی را دریافت کند. در این مورد راه آهن مخالفتی ندارد و حاضر است هزینه قطعات را کم کند و فقط هزینه تعمیرات و نیروی انسانی را دریافت کند.

این نکته را دوباره یادآوری کنم که همه این‌ها برای مرحله اول کار است و امیدوارم که در نهایت بتوانیم تعمیرات جاری را به‌طور کامل از راه آهن منفک کنیم و این کار جزو تکالیف راه آهن هم است. اگر

شرکت‌های مالک نیز منتقل شده است و ما را در تامین قطعات با مشکلاتی مواجه کرده است و باعث شده توقف واگن‌ها خسارت‌های زیادی به مالکان ناوگان بزند. موضوع جلسه درباره این است که نحوه تامین قطعات را مشخص کنیم. در گذشته تامین قطعات به این نحو بود که شرکت‌ها قطعات لازم را تهیه می‌کردند و در اختیار راه آهن قرار می‌دادند و راه آهن آن قطعات را در ناوگان جایگزین می‌کرد. در حال حاضر هم یکی از روش‌های تامین قطعات

قطعات مطرح است. راه آهن در مساله خرید قطعات به مشکل قانونی برخورد کرده است. به همین دلیل می‌خواهد بخش تعمیرات را واگذار کند اما در تامین نیروی انسانی مشکلی ندارد. زیرا طبق قراردادی با سه هزار نیرو طرف حساب است و ۶۳۰ نفر از این تعداد در بخش تعمیرات جاری فعال هستند. راه آهن در بحث تامین قطعات به دلیل این که باید درخواست بودجه و تامین اعتبار کند و مجوز خرید بگیرد، دچار مشکل شده است. این مشکلات راه آهن به

در ابتدای جلسه مهندس متقی‌پور نماینده شرکت راه آهن حمل و نقل با اشاره به جلسه قبلی کارگروه گفت: راه آهن مصمم است که تعمیرات جاری را از عهده خودش بردارد و طبق صحبت‌هایی که در جلسه گذشته انجام شد به این نتیجه رسیدیم که این کار به نفع شرکت‌های حمل و نقل ریلی است و کار توسط شرکت‌های مالک انجام شود. قرار است این کار مرحله به مرحله انجام شده و در مرحله نخست، بحث تامین



می‌خواهیم کارمان ایده‌آل و بدون دردسر باشد باید شرکتی داشته باشیم تا تعمیرات واگن‌های باری را انجام دهد و شرکت‌های مالک سهامدار آن باشند. ابتدا همکاران در مورد سه روش نحوه تامین قطعات نظراتشان را بفرمایند تا تصمیم‌گیری شود تا بعد در مورد دوم بحث را شروع کنیم.

مهندس پورجعفر نماینده ریل پرداز سیر با اشاره به این‌که در سال‌های گذشته در مقابل راه‌آهن حالت منفعلانه‌ای داشته‌ایم و هیچ وقت انفعالی عمل نکرده‌ایم گفت: در حال حاضر با توجه به شرایط راه‌آهن و به‌خاطر منافع خودمان هم که شده باید یک‌سری از کارها را که مربوط به مالکان است و راه‌آهن انجام می‌داده است، خودمان انجام دهیم. شاید در گذشته خیلی برای ما مهم نبود که کارها را چه کسی انجام می‌دهد ولی الان به‌خاطر بالا رفتن هزینه‌ها به نظرم وقت آن رسیده است که برخی از کارها را خود مالکان انجام دهند. در جلسه قبلی همه روی این موضوع توافق داشتند که تامین قطعه توسط خود مالکان انجام شود چون هم از لحاظ قیمت و هم از این لحاظ که راه‌آهن مشکلاتی دارد و به دلیل این‌که سازمان بازرسی روی راه‌آهن فشار می‌آورد که تامین قطعه انجام ندهد، مجبور هستیم که خودمان دست به کار شویم و تامین قطعات را خودمان انجام دهیم.

در روش اول که هر شرکت طبق فهرست راه‌آهن قطعات را تامین کند و تحویل دهد چند ایراد وجود دارد. نخست این‌که همه شرکت‌های مالک درگیر تامین قطعه می‌شوند و شاید لازم باشد برای این کار نیرو استخدام کنند و هزینه‌هایشان بالا می‌رود. مساله دیگر این است که قطعاتی که مالکان تهیه خواهند کرد، متنوع خواهد بود و مشخص نخواهد شد که قطعه چه شرکتی روی واگن چه شرکتی گذاشته خواهد شد. نکته سوم هم این‌که آیا شرکت‌ها سهم خودشان را از تامین قطعه پرداخت خواهند کرد. چون برای راه‌آهن مهم نیست چه شرکتی تامین قطعه کرده است و واگن هر شرکتی نیاز به قطعه داشته باشد راه‌آهن بدون در نظر گرفتن شرکت صاحب قطعه آن را روی واگن نصب خواهد کرد. در روش دوم

که پیشنهاد شد چند شرکت این کار را انجام دهند، بخشی از مشکلات روش اول را رفع می‌کند، اما هنوز تنوع قطعه وجود خواهد داشت. در روش سوم هم که قرار شد شرکتی نامزد این کار شود و قطعه‌ها را تامین کند باید این شرط را گذاشت که مالکان اول هزینه‌ها را پرداخت کنند، چون رقم بسیار بزرگی است و تامین هزینه کار آسانی نیست. حسن این روش در این است که تنوع از بین می‌رود ولی مستلزم این است که نقدینگی این شرکت از قبل تامین شود.

طبق جلسه قبلی قرار شد شرکتی زیر نظر مالکان تاسیس شود و تعمیرات جاری را انجام دهد و در آینده تعمیرات ویژه نیز توسط این شرکت انجام شود و مالکان با یک شرکت طرف حساب شوند و آن شرکت هم در مقابل پاسخگو باشد و اگر این شرکت سودی هم داشته باشد چون مالکان سهامدار هستند آن سود هم به مالکان برسد. با انتخاب یک شرکت به‌عنوان تامین‌کننده قطعه موافق هستیم با این شرط که سهم مالکان مشخص و ابتدا پرداخت شود تا آن شرکت اقدام به تامین قطعه کند.

مهندس بشیر خباز نماینده شرکت فولاد لجستیک با بیان این‌که طبق مصوبه مجلس بین شرکت‌ها و راه‌آهن قانون حاکم است افزود: طبق قانون تعرفه مشخص شده و برحسب آن راه‌آهن وظایفی دارد که باید انجام دهد اما کم‌کم شانه از زیر بار مسئولیت خود خالی کرده و بر گردن مالکان انداخته است. طبق تبصره ۳ ماده ۸ قانون راه‌آهن با پذیرش ناوگان شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسئول حفظ و نگهداری ناوگان و تامین سلامت سیر واگن‌هاست. چگونه است که تعمیرات ویژه شرکت ما با ۱۹۰۰ واگن در سال ۳ میلیارد تومان است، اما برای تعمیرات جاری در هر سال ۸ میلیارد تومان فاکتور می‌دهند و این با هیچ منطق و استدلالی قابل قبول نیست.

علی‌اکبر حقیقی نیز در این جلسه گفت: در سال‌های گذشته قطعات را شرکت‌ها می‌خریدند و کارها را راه‌آهن انجام می‌داد. دلیل این‌که این اواخر راه‌آهن نمی‌تواند کارها را به درستی انجام دهد به این دلیل است که نمی‌تواند قطعه خریداری کند. قبلاً راه‌آهن به شرکت‌ها

میزان نیازشان به قطعه را به تفکیک اعلام و مشخص می‌کرد که باید از این چند شرکت مشخص قطعات را تهیه کنند و عملیات جاری برعهده راه‌آهن بود. چون واگن‌ها را تحویل راه‌آهن می‌دهیم در قبال سلامت سیر واگن‌ها مسئول است اما اگر بخواهیم در اختیار پیمانکار قرار دهیم مقصر، مالکان واگن‌ها می‌شوند و راه‌آهن مسئولیت نمی‌پذیرد. بهتر این است که قطعات را بخریم و در نواحی‌ای که واگن‌ها سیر می‌کنند و با نظر راه‌آهن توزیع کنیم و تعمیرات هم باید برعهده راه‌آهن باشد و اگر هم اتفاقی افتاد بر گردن راه‌آهن خواهد بود. در گذشته ۱۰ ریل و ۲۶ ریل مطرح نبود و بر حسب تعداد واگن چه نیاز به تعمیر داشت و چه نیازی نداشت راه‌آهن مبلغی را از شرکت‌ها دریافت می‌کرد و اگر همان مبلغ را دو برابر کنیم برای شرکت‌ها خیلی به‌صرفه‌تر از این ۲۶ ریل خواهد بود. مهندس یوسفی نماینده شرکت ترکیب حمل‌ونقل نیز گفت: راه‌آهن چون هم کارفرماست، هم مجری، هم بازرس و هم قضاوت‌کننده هیچ شرکتی نمی‌تواند اعتراض کند و اگر هم اعتراضی کند اثری ندارد. راه‌آهن میانگین مصرف سه سال گذشته هر شرکت را اعلام کند و شرکت‌ها خودشان قطعات را تهیه کنند و در اختیار راه‌آهن قرار دهند. نکته‌ای که وجود دارد این است که ما تهیه قطعه را طبق اعلام راه‌آهن و سر وقت انجام می‌دهیم اما اگر واگنی به خاطر شیار چرخ یا قاب سوخته و مواردی از این دست به خط ویژه رفت هزینه‌های مربوطه را باید راه‌آهن پرداخت کند و نه شرکت‌ها چون اگر راه‌آهن کارش را درست انجام دهد شیار چرخ ایجاد نمی‌شود و قابی نمی‌سوزد.

مهندس سیاوشی‌فر نماینده شرکت اسیا سیر ارس هم با اعلام این‌که موافق تهیه قطعه توسط خود شرکت‌ها و با تایید اداره کل واگن‌هاست گفت: باید اداره کل را درگیر این مساله کنیم و نباید اجازه دهیم اداره کل خودش را کنار بکشد. راه‌آهن به شرکت‌ها برنامه اعلام کند و شرکت‌ها هم طبق برنامه کار را پیش ببرند. قطعه را خود شرکت‌ها بخرند و به اداره کل تحویل دهند و اداره کل خودش بین نواحی تقسیم کند. قطعه را از جایی می‌خریم که اداره کل معرفی کرده است و مورد تاییدش

است، همچنین هزینه خسارت‌هایی که به شرکت‌ها زده می‌شود را باید راه‌آهن پرداخت کند.

مهندس عسگری از شرکت توکا کشش نیز با اعلام این‌که موافق خرید قطعات توسط شرکت‌ها و با نظارت اداره کل واگن‌ها و تحویل آن‌ها به راه‌آهن است گفت: دغدغه شرکت ما این است که تعمیراتی به شرکت‌های مالک واگن تحمیل می‌شود چه از نظر هزینه‌ای و چه توقف که باید این قضیه را مشخص کنیم آیا این خسارت‌هایی که به شرکت‌ها وارد شده به علت این بوده است که اداره کل از خرید قطعات امتناع می‌کرد یا این‌که قطعات خریده می‌شد اما در اجرا با مشکل مواجه بود.

مهندس سلیمیان از شرکت بهتاش سپاهان نیز با بیان این‌که نخست باید راه‌آهن را پاسخگو کنیم افزود: همه همکاران مشکلات خودشان را مطرح می‌کنند در حالی‌که ابتدا باید طرح مساله کنیم و راه‌آهن را وادار کنیم تا در قبال خسارت‌هایی که به شرکت‌ها وارد می‌کند پاسخگو باشد و این‌گونه نباشد که مصوبه‌ای را بنا به شرایط خودش ابلاغ کند و آن مصوبه قانون شود.

شفیع‌زاده نماینده تجارت کوشش سپاهان نیز در این جلسه بیان کرد: راه‌آهن در کنار تعمیرات جاری باید سه نوع خدمت دیگر را نیز به شرکت‌ها ارائه کند. در مورد خرید قطعه‌ها شرکت‌های مالک واگن می‌توانند باکیفیت‌ترین قطعه را با بهترین قیمت تهیه کنند و در اختیار راه‌آهن قرار دهند. راه‌آهن نیز موظف است این قطعات را درست و صحیح و به موقع نصب کند و اگر این کار به درستی انجام نشود ما بخشی از مساله را که خرید قطعه بود انجام داده‌ایم و بخش دوم همچنان باقی است و در نهایت بخشی از هزینه‌های ما کم شده است. پس از شنیدن نظرات مختلف شرکت‌های مالک واگن در پایان جلسه، حاضران به این جمع‌بندی رسیدند که تامین قطعات توسط شرکت‌های صاحب واگن تامین و در اختیار اداره کل واگن‌ها قرار داده شود با این شرط که راه‌آهن نیز به موقع و درست این قطعات را جایگزین کند تا شرکت‌ها دچار مشکلات و خسارت نشوند.



برگزاری نشست کارگروه تخصصی حمل و نقل ترکیبی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی با حضور جمعی از مدیران عامل و نمایندگان شرکت‌های حمل و نقل ریلی و همچنین نمایندگان اداره کل راه‌آهن، اداره کل گمرکات و اداره کل راه‌وشهرسازی استان قم:

حمل و نقل در استان قم رونق می‌گیرد

قرار گرفتن استان قم در مسیر حمل و نقلی استان‌های جنوبی کشور که یکی از مهم‌ترین خطوط مبادلات کالا در کشور به حساب می‌آید مسوولان و فعالان اقتصادی را بر آن داشته که این منطقه برای خدمت‌رسانی به ناوگان حمل و نقل (اعم از ریلی و جاده‌ای) از تجهیزات و لجستیک خوبی برخوردار باشد تا در صورت بروز هرگونه مشکلی فعالیت آن با تاخیر مواجه نشود. این در حالی است که علاوه بر این مباحث اقتصاد مقاومتی و نیاز به داشتن مسیری سریع، ارزان، امن و اقتصادی این پروژه باید مورد توجه ویژه قرار گیرد؛ موضوعی که موجب شده تا دستگاه‌های ذی‌ربط بر لزوم تکمیل پروژه راه‌آهن منطقه ویژه سلفچگان به عنوان یکی از محورهای مواصلاتی خطوط راه‌آهن کشور از تعیین ایستگاه گارمانوری به عنوان دهکده لجستیک استان قم در تکاپو باشند.

منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان، شهرک صنعتی شکوهیه قم و قرار گرفتن استان قم در مسیر تبادلات کالا در میان استان‌های جنوبی با سایر مناطق کشور موجب شده تا تردد بسیاری در مسیرهای ریلی و جاده‌ای آن انجام شود. موضوعی که به شدت نیازمند این است برای جلوگیری از هرگونه مشکلی از خدمات خوبی بهره‌مند باشد. در حال حاضر سالانه ۸ میلیون تن بار شامل ۳ میلیون از شهرک شکوهیه، ۳ میلیون از منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان و ۲ میلیون نیز از اداره کل گمرک قم توسط شبکه ریلی این استان جابه‌جا می‌شود، موضوعی که باید بحث لجستیک در آن مورد توجه قرار گیرد. بیش از ۸۰ درصد کالاها از طریق مسیر راه‌آهن قم به سایر استان‌های کشور مبادله می‌شود و یکی از سریع‌ترین، ارزان‌ترین و امن‌ترین مسیرها به شمار می‌رود لذا این مساله مسئولان را بر آن داشته تا ارائه خدمات با جدیت بیشتری اجرا شود؛ موضوعی که به شدت مورد توجه مسئولان این استان قرار گرفته و اجرایی شده است.

به همین منظور جلسه‌ای با حضور جمعی از مسئولان و مدیران استان تشکیل شد که در این جلسه نمایندگان از اداره کل راه و شهرسازی، راه‌آهن و گمرک استان قم حضور داشتند که در این نشست تخصصی به ارائه گزارش و آخرین فعالیت‌ها در خصوص این پروژه پرداختند.

کالا (داخلی و بین‌المللی) در جهت بهینه‌سازی فرآیندها و کاهش هزینه‌ها را شامل می‌شود.

سیدی اظهار داشت: سند آمایش که در سال ۱۳۹۷ ابلاغ شد دهکده‌ها و شهرهای مختلفی مشخص شده که در آن سند استان قم به عنوان دهکده لجستیک تعیین شد. دهکده لجستیک به مجموعه‌ای گفته می‌شود که در حیطه فعالیت‌های ملی و بین‌المللی قرار داشته (صادرات و واردات) و دسترسی گسترده به امکانات حمل و نقل (بندر خشک، جاده و راه‌آهن) دارد. برای استان، علاوه بر شهر قم پوشش شهرهای ساوه و کاشان هم در نظر گرفته شده و هاب قم که در این سند به آن اشاره شده برای ظرفیت عملکردی ۸ میلیون تن در سال که در حال حاضر بیشتر به صورت جاده‌ای (۵/۵ میلیون تن) لحاظ شده است. جذب بار هاب قم باید ۴۳ درصد مربوط به پهنه خودش باشد، ۲۹ درصد با هاب تهران، ۲۱ درصد با خمین و ۲۲ درصد با هاب بندرعباس.

در زمینه حمل و نقل کالا ۵۴ درصد باید به صورت بین‌المللی اتفاق بیفتد و ۴۶ درصد داخلی و عمده مواد مورد اشاره تولیدات غذایی و محصولات کشاورزی است. این آمار و ارقام اهم پیش‌بینی‌های سند آمایش است که استان قم باید به این سمت حرکت کند. مصالح

وی افزود: مثل سایر استان‌ها برای منطقه قم، یک دهکده لجستیک در نظر گرفته شده و مرکز لجستیک به محدوده‌ای گفته می‌شود که تجمیع فعالیت‌های مرتبط با حمل و نقل

از پتانسیل‌های استان قم بود که از شهریور ماه امسال این ظرفیت محقق شد؛ یعنی اتصال گمرک استان قم به شبکه ریلی با ۲۲ خط عملیاتی شده است.

در ابتدا مهندس سیدی از اداره کل راه‌وشهرسازی استان قم به ایراد سخنرانی پرداخت و گفت: یکی از مهم‌ترین برنامه‌های مدنظر ما ارائه و شناسایی جدید



ساختمانی، مواد شیمیایی و تولیدات فلزی هم جزو اقلامی است که باید استان قم در این بخش‌ها فعال باشد. وی در ادامه افزود: قم شرایط خاصی دارد و از پتانسیل قابل توجهی چه از بعد ملی و چه از بعد ترانزیتی برخوردار است. نقش جاده‌ای قم در بخش حمل‌ونقل بسیار ویژه است. ضمن آنکه دسترسی محدوده قم به مرزهای کشور بسیار مطلوب و مناسب است.»

سیدی با اعلام آمار و ارقام در مورد استان متبوعش اضافه کرد: «شهر قم ۸ ورودی دارد و روزانه بیش از ۱۰۰ هزار خودرو در محورهای استان تردد می‌کنند. ۳۸۰۰ دستگاه اتوبوس هم روزانه آمد و شد دارند. بیش از ۱۶ هزار و ۵۰۰ دستگاه کامیون و تریلی در مسیر شبکه جاده‌ای تردد روزانه دارند. همچنین ۵۷ رام قطار در روز از ایستگاه قم و محمدیه تردد می‌کنند. ۱۶۰ پرواز داخلی و خارجی روزانه از فراز آسمان قم عبور می‌کنند.»

سیدی در پاسخ به آن سوال که با توجه به نزدیکی گمرک قم به سلفچگان و حجم باری که از مناطق جنوبی وارد می‌شود تا چه میزان موفق بوده‌ایم، گفت: «منطقه سلفچگان درگیر مسایل بودجه‌ای است و فعلاً کار زیادی دارد؛ ولی تمرکز ما در حال حاضر روی ایستگاه گارمانوری است که از نظر دسترسی و ظرفیت در شرایط خوبی است که در مجاورت گمرک راه‌های مواصلاتی قرار دارد و می‌توان از این پتانسیل به خوبی بهره‌برداری کرد. ضمناً ۸۰ درصد از مسیر راه‌آهن سلفچگان احداث شده ولی سایر قسمت‌ها مانده تا تکمیل شود.»

وی در پایان گفت: «قم از یک موقعیت استراتژیک و ممتازی برخوردار است و سرمایه‌گذاری در بخش ریلی سودآور خواهد بود. امیدواریم سرمایه‌گذاران تمایل داشته باشند در استان و در این بخش فعالیت کنند.

در ادامه این نشست مهندس

قربانی از اداره کل راه‌آهن قم در جایگاه سخنران قرار گرفت و گفت: «کل حجم باری که در استان قم احصا شده حدود ۲۰ میلیون تن است ولی متأسفانه فقط ۳ درصد از این مقدار را توانسته‌ایم جابه‌جا کنیم. امیدواریم با تلاش همه دستگاه‌ها حداقل به رقم ۲ میلیون تن در سال برسیم. او در ادامه افزود: مباحث استراتژیک در استان بسیار مهم است چون قم در مسیر شمال - جنوب قرار دارد و هم در مسیر شرق به غرب. مجموع راه‌های عبوری و مانوری ۵۳۸ کیلومتر است که ۳/۷ درصد کل خطوط ریلی کشور را شامل می‌شود.»

قربانی در مورد مزایای اتصال شبکه ریلی قم به شبکه سراسری گفت: «توان بالا در بارگیری، ظرفیت قابل قبول در انتقال، استفاده از تجهیزات پیشرفته تخلیه و بارگیری، اتصال به سامانه هوشمند گمرک استان، مجاورت با شهرک‌های صنعتی (شکوویه، محمودآباد و سلفچگان) و... از جمله مزیت‌های شبکه ریلی استان است. وی در پاسخ به این پرسش که برای ورود سرمایه‌گذار تدابیری اندیشیده شده، اظهار داشت: «بخش خصوصی می‌تواند به صورت «بی او تی» وارد شود. اکنون در بحث واگن مذاکراتی در جریان است که امیدواریم به نتیجه برسد. در بحث انبارداری این امکان وجود دارد که شرکت‌های خصوصی وارد شوند و به شکل قراردادهای «بی او تی» فعالیت کنند.

در قسمت سوم این جلسه مهندس کاویانی از اداره کل گمرک استان قم به ارائه گزارش و اعلام فعالیت‌های گمرک استان پرداخت. کاویانی با توضیحاتی در مورد نحوه فعالیت گمرک استان قم گفت: گمرک قم در تمام زمینه‌ها غیر از بخش مسافری، صادرات و واردات دارد. ترانزیت، ثبت، استعلام، کنترل، خروجی، مرجوعی و... دیگر حوزه‌های

گمرک استان است. قم در برخی کالاهای صادراتی به عنوان گمرک تخصصی مطرح است مانند خودرو، فرش دستباف، خشکبار و... و برای کالاهای وارداتی مانند ماشین‌آلات صنعتی، تجهیزات پزشکی و... مطرح است. در سال ۱۳۹۰ پروژه مهم و مستمري برای استان قم تعریف شده و در یک فضای ۴۰ هکتاری عملیاتی شده و در سال ۱۳۹۷ به شبکه ریلی سراسری هم متصل شده است. موقعیت استان قم شاهراه ۱۷ استان دیگر است؛ همان طور که استحضار دارید ۹۰ درصد اقلام وارداتی که از مرزهای جنوبی، غربی و شرقی وارد کشور می‌شود همگی از استان قم عبور می‌کنند. در حال حاضر گمرک قم می‌تواند با وسعت و ظرفیتی که دارد سرریز کالاهای بندر شهید رجایی و گمرک تهران را بدون هیچ مشکلی جذب کند.

وی در مورد تخلیه، بارگیری و نگهداری کالا در گمرک استان اظهار داشت: «استان قم در زمینه انبارداری در حال حاضر ۴ هزار متر انبار سرپوشیده دارد، ۵ هزار متر انبار سرباز که فس کشی شده، ۵۰ هزار متر محوطه هم هست که فعلاً در آن انواع الیاف تخلیه و نگهداری می‌شود. بیشتر مصرف‌کنندگان الیاف نیازشان را از گمرک قم یا شهریار تامین می‌کنند. در پروژه‌ای که عملیاتی شده حدود ۲۰ هکتار از مساحت گمرک که راه-آهن هم به آن دسترسی دارد را مخصوص کانتینر طراحی کرده‌ایم که ظرفیت ۱۰ هزار کانتینر دارد. فاصله گمرک قم تا منطقه ویژه سلفچگان ۴۰ کیلومتر است که در این منطقه چون هنوز تکمیل نشده انواع کالاهای با ریل به گمرک آورده شده و همین‌جا ترخیص می‌گردد.

کاویانی در مورد امتیازات و مشوق‌های گمرک بیان کرد: نزدیکی به شهرک به شهرک صنعتی حسن‌آباد و فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) از مزیت‌های استان است و واحدهای تولیدی - صنعتی

شهرک حسن-آباد به خاطر مجاورت با فرودگاه از گمرک قم برای ترخیص کالا استفاده می‌کنند. گمرک قم به عنوان مجموعه مجاز به استفاده از حمل‌ونقل ریلی برای همه مرزهای زمینی و دریایی کشور تعریف شده که همه نوع عملیات تخلیه و بارگیری در آن انجام می‌شود. ضمناً مشوق‌هایی هم برای بازرگانان وجود دارد که صادرکنندگان و واردکنندگان در حال حاضر از آن استفاده می‌کنند. همچنین برای ترخیص و بارگیری کالا نیاز به پرداخت پول نقد نیست و تجار می‌توانند در فواصل ۶ ماهه و یک ساله ضمانتنامه بانکی ارائه دهند.

وی در خصوص سایر معافیت‌های گمرکی افزود: معافیت‌های دیگری هم هست که مخصوص مواد اولیه، ماشین‌آلات صنعتی و استرداد حقوق ورودی است که پس از یک سلسله فرآیندهای قانونی در جهت حمایت از صادرات به فرد بازرگانه می‌شود. مشوق دیگری داریم که می‌توانند در محوطه گمرک قطعه زمینی را در اختیار بگیرند و اجاره کنند و در آن انبار یا سوله ایجاد کنند. بعد در قالب قراردادهای بی‌اوتی و سایر قراردادهای مشابه به صورت ۱۰ تا ۲۰ ساله اقدام به انبارداری و نگهداری کالا کرده و پس از موعد مقرر بدون پرداخت هزینه انبارداری کالای خود را ترخیص کنند.

کاویانی در پایان در مورد مناطق ویژه اظهار داشت: «منطقه ویژه برای این تاسیس شده که واحدهای تولیدی در آن مستقر شوند و از آنها برای مواد اولیه حقوق گمرکی اخذ نشود تا کمکی به تولید شده باشد و فقط مربوط به واردات و صادرات گمرک فقط برای واردات و صادرات انواع کالاهاست ولی مناطق ویژه برای این ایجاد شده‌اند که کمک به تولید و شکوفایی صنایع مستقر در آن باشد. اگر این مساله به خوبی رعایت شود هزینه‌های تولید به شکل چشمگیری کاهش می‌یابد.»

نشست شورای سیاست‌گذاری شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی:

سیاست‌گذاری‌های مربوط به صنعت حمل‌ونقل ریلی



جلسه شورای سیاست‌گذاری شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با حضور اعضا در دفتر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته برگزار شد. در ابتدای این جلسه دکتر تقی‌زاده، ضمن بیان این‌که آخرین جلسه شورای سیاست‌گذاری در زمان دکتر بابایی و شش ماه پیش برگزار شده است پیشنهاد کرد که آخرین یکشنبه هر ماه و ساعت ۱۰ صبح این نشست برگزار شود. برای این جلسه تعدادی موضوع‌های پیشنهادی ارایه شد که عبارت بودند از: موانع و چالش‌های پیش رو در مقیاس کلان؛ اهداف کلان بخش ریلی با نگاهی به منافع شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی؛ نقش تکنولوژی دوربین، سنسور در جلوگیری از سرقت و باز کردن قطعات؛ شمای کلان حمل بار و ترانزیت؛ نقشه ایمنی راه‌ها؛ استراتژی‌های بخش حمل‌ونقل؛ سند آمایش مراکز لجستیک و تحولات امکان‌پذیر در بخش ریلی بدون صرف هزینه.

بحث شود چون معتقد بود که شأن این جلسه در حدی نیست که بتواند سیاست‌گذاری کند، چون سیاست‌گذاری یعنی این‌که اختیار داشته باشیم و ما چنین اختیاری نداریم که برای صنعت حمل‌ونقل ریلی سیاست‌گذاری کنیم. مساله بعدی از نظر مهندس لطفی این بود که باید از مسایل کلان فاصله گرفت مثل مورد طرح آمایش ملی. بنا بر اعتقاد ایشان انجمن در جایگاهی قرار ندارد که بتواند طرحی که تصویب شده است را برگرداند و اعمال نظر کند و به جای آن بهتر است به موضوعات کاربردی‌تر مثل ایمنی و بهره‌وری بپردازد.

مهندس ابوالقاسم سعیدی مدیرعامل شرکت ریل سیر کوثر هم با بیان این‌که بعضی از این عنوان‌های مطرح‌شده در این‌جا هم در راه‌آهن مطرح است و هم جزو وظایف راه‌آهن است و برای اجرایشان سازمان و امکانات و تجهیزات لازم است گفت: راه‌آهن سیاست‌هایی دارد و در تعیین و اجرای این سیاست‌ها باید به برنامه‌های بالادستی هم توجه کند. انجمن باید به موارد کاربردی‌تر و مواردی که بتواند مشکلات شرکت‌ها را حل کند بیشتر توجه کند و در اولویت قرار

دهد. در برنامه ششم سهم راه‌آهن و سهم کلان مشخص شده است و منظور از این‌که در شورا این را مطرح کنیم چه چیزی است و به چه چیزی می‌خواهیم برسیم؟ طبق اساسنامه انجمن یکی از وظایف، تعیین سیاست‌هایی است که در جهت منافع اعضا و شرکت‌های عضو انجمن باشد و شرکت‌ها با مسایل عدیده‌ای مواجه هستند و مشکلاتی برایشان ایجاد شده است که باید بیشتر روی این مسایل کار کرد. برای مثال اکنون نمی‌دانیم که اگر برای سال آینده تعرفه مسافری را اجازه بدهند افزایش بدهیم؟ آیا اینکه می‌توانیم به فعالیت‌مان ادامه بدهیم یا نه؟ اگر انجمن در این موارد کمک کند فکر می‌کنم بهتر

کارگروه‌ها انجام می‌شود. مثل کارگروه‌های باری یا مسافری که با راه‌آهن به صورت مشترک داریم که تعاملات خوبی هم دارند.

مهندس صدیق‌پور نماینده انجمن بیان کرد: ما باید ابتدا اهداف کلان شورا را مشخص کنیم تا بتوانیم خروجی‌ای داشته باشیم، آن وقت می‌توانیم محورهای موضوعی را ساماندهی کنیم. زیرا شاید امروز صرف مطالعه و پژوهش نتواند حمل‌ونقل ریلی ما را معالجه کند و باید نتایج کاربردی با نگاه به ساماندهی حمل‌ونقل ریلی ارایه کنیم.

مهندس لطفی مدیرعامل شرکت البرز نیرو خواستار شد که ابتدا در مورد شکل ماهوی شورای سیاست‌گذاری

دستور کار قرار داده و اگر امکانش بود کارهای پژوهشی را در انجمن آغاز کنیم یا اگر همکاران، تیم پژوهشی دارند از آنها کمک بگیریم و در جلسات آینده کارهای انجام شده را به اطلاع همه برسانیم.

در ادامه دکتر ساطعی گفت: یکی از بحث‌هایی که در جلسات قبلی مطرح بود این است که تصمیم‌هایی که در راه‌آهن گرفته می‌شد و روی شرکت‌های حمل‌ونقل تاثیر داشت را قبل از نهایی شدن برای گرفتن نظرات انجمن می‌فرستادند و در شورای سیاست‌گذاری مطرح و اعمال نظر می‌شد، اکنون چگونه می‌توانیم این ارتباط را دوباره در این شورا داشته باشیم که دکتر تقی‌زاده گفت: این کار در حال حاضر توسط

دکتر تقی‌زاده دبیر انجمن با بیان این‌که روی تعدادی از این بندها کار شده است و قابل ارایه است و بعضی بندها در نشست‌هایی ارایه شده است گفت: برای نمونه در سند آمایش لجستیک ۴۰ مرکز لجستیک کشور شناسایی شده است و هدف آن این‌گونه تعریف شده که مراکز لجستیک طوری انتخاب و جانمایی شوند که حمل بار در مسافت طولانی توسط ریل و در مسافت کوتاه توسط جاده انجام شود. منظور از این مثال این بود که با این‌که اسم ریل نیامده ولی همه این بندها از نگاه ریلی دیده شده و اولویت با ریل بوده است. او گفت اگر کسی مورد یا مواردی دارد که بخواهد به این فهرست اضافه کند اعلام کند تا در



باشد یا پیگیر این نوع سیاست‌ها در راه‌آهن باشد.

مهندس کریمی مدیرعامل شرکت جویبار هم با بیان این که مواردی که اعلام شد موارد خوبی است و بعضی از این موارد در خود راه‌آهن سیاست‌گذاری شده است افزود: در کارگروه‌های انجمن که حضور دارم کارهای خوبی انجام می‌شود و راه‌آهن هم در موارد متعددی نظر کارگروه‌ها و انجمن را خواستار شده است اما در جاهایی که مسایل کلان است و انجمن نمی‌تواند تصمیم‌گیری کند، بهتر است وارد نشویم.

خانم دکتر ثامن‌ی ضمن اعلام موافقت با اسم شورا بیان کرد: چون انجمن از طرف همه شرکت‌های ریلی عضو صحبت می‌کند بنابراین لازم است که چنین شورایی داشته باشیم ولی مساله این‌جاست که باید حدود و ثغور فعالیت شورا مشخص باشد چون در مسایل کلان ریلی نمی‌توانیم سیاست‌گذاری کنیم. پیشنهاد مشخص بنده این است که نحوه و سیاست‌های آموزشی و پژوهشی را برای شرکت‌های ریلی تدوین کنیم تا شرکت‌ها طبق برنامه مدون و یک‌دست کارهای آموزشی را انجام دهند. مثل کاری که در ژاپن انجام می‌شود و همه شرکت‌های ریلی سهم‌دار مرکز RTRI هستند و این مرکز کارهای پژوهشی انجام می‌دهد و نتایج را در اختیار همه شرکت‌های ریلی قرار می‌دهد. به نظرم با این کار در انجمن می‌توان بهره‌وری شرکت‌ها را افزایش داد.

دکتر حیدری نماینده حقوقی انجمن نیز با بیان اینکه قبل از هر چیز باید نگاهی به ۱۵-۱۴ سال گذشته و تجربه‌هایی که بخش خصوصی در این مدت با آزمون و خطا به دست آورده است، داشته باشیم اظهار کرد: نخست باید تعیین کنیم که قرار است در چه حوزه‌ای سیاست‌گذاری کنیم. یک بخش سیاست‌گذاری برای راه‌آهن است و بخش دیگر سیاست‌گذاری

برای شرکت‌های ریلی که مشکلات صنفی دارند. به نظرم باید هر دو بخش را به موازات هم پیش ببریم. ما در درون بخش خصوصی مشکلات زیادی داریم که باید اول برای رفع این مشکلات سیاست‌گذاری کنیم و چاره‌ای بیندیشیم. تجربه دنیا را نگاه کنید می‌بینید هیچ کجا این همه شرکت ریلی وجود ندارد. انجمن باید در این حوزه‌ها سیاست‌گذاری کند که آیا می‌توان این نگاه‌ها را تقویت کرد یا آیا می‌توان شرکت‌ها را در هم ادغام کرد؟ در حوزه خدمات و بخش تعمیرات این موضوع خیلی به چشم می‌خورد.

مساله دیگر سیاست‌گذاری در نگاه کلان صنعت ریلی است که انجمن در این حوزه بیشتر نقش مشورتی می‌تواند داشته باشد نه سیاست‌گذاری. در این بخش می‌توان روی سند اصلی که قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی است کار پژوهشی کرد و پیش‌نویس جدیدی برای اصلاح آن تهیه و به راه‌آهن ارایه کرد.

حسینی طباطبایی مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی پارسپان با اشاره به این‌که این نشست بیست‌وهشتمین جلسه شورا است خواستار آن شد که در صورت امکان خروجی ۲۷ جلسه قبلی در اختیار همه قرار گیرد تا بهتر بتوان با استفاده از بحث‌های انجام شده در آن جلسه برای آینده تصمیم‌گیری کرد. ضمن این‌که سیاست‌گذاری ذات هیات مدیره انجمن است و ما می‌توانیم به‌عنوان روسای کارگروه‌ها و مشاوران بازوی مشورتی هیات مدیره باشیم و بخش‌های مطالعاتی و پژوهشی راه‌اندازی کنیم و مواردی را برای تصویب در هیات مدیره تهیه و ارایه کنیم. نقش انجمن صنفی استیفای حقوق شرکت‌های بخش خصوصی در مقابل بخش رگولاتوری است که ممکن است با قوانین و بخشنامه‌های کار را برای شرکت‌های بخش خصوصی سخت کند. مساله دیگر این‌که

به نظر می‌رسد در مورد برخی از بخشنامه‌ها می‌توانیم به شورای رقابت شکایت کنیم و جلوی انحصار موجود را بگیریم. البته قبل از هر چیز باید این هم‌افزایی را در بین شرکت‌های عضو ایجاد کنیم و این را جا بیندازیم که انجمن به نقش اصلی خودش برگشته و وظیفه اصلی خودش را ایفا می‌کند. نکته دیگر این‌که باید برای شورا دستور جلسه تعریف کنیم و این نکته را در نظر داشته باشیم و بینیم تقاضای شرکت‌ها از انجمن چه چیزی است و به شرکت‌ها نقش بیشتری در انجمن داده شود تا اعتمادسازی بیش از پیش داشته باشیم.

سنگ بزرگ علامت نزدن است و این بندهایی که اعلام شد کارهای بزرگی است که از عهده انجمن بر نمی‌آید. مهندس صبری با بیان جملات فوق ادامه داد: باید موضوع به موضوع ورود کنیم و کارها را پیش ببریم. برای مثال سند آمایش لجستیک را به شرکت یا شرکت‌هایی که تمایل دارند واگذار کنیم تا کارهای پژوهشی و مطالعاتی آن را انجام دهند و به انجمن اعلام کنند. به نظرم ما باید اول توانایی‌های خودمان را ببینیم و بررسی کنیم و ببینیم در کدام بخش‌ها توانایی داریم و می‌توانیم ورود کنیم. در آن صورت وارد شویم و در مدت زمان مشخص شده کار را به سرانجام برسانیم بعد سراغ مورد بعدی برویم.

دکتر نظری مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل با تبریک هفته حمل‌ونقل به همه فعالان و دست‌اندرکاران حوزه حمل‌ونقل به‌ویژه صنعت ریلی گفت: در ابتدا پیشنهاد خودم را در رابطه با اسم شورا اعلام می‌کنم، به نظرم کلمه سیاست‌پژوهی به‌جای سیاست‌گذاری مناسب‌تر است. همان‌گونه که دوستان نیز گفتند نقش ما سیاست‌گذاری نیست و سعی ما بیشتر در هم‌افزایی است و شاید این هم‌افزایی نقش پررنگ‌تری

نسبت به سیاست‌گذاری داشته باشد. نقش ما هر چیزی که باشد ما در دو محدوده کار می‌کنیم. محدوده خودمان که صنعت ریلی است و محدوده بزرگ‌تر که می‌تواند مجلس، وزارت راه، اتاق بازرگانی و جاهای دیگر باشد. این تقسیم‌بندی را از این منظر اعلام کردم تا بتوانیم خروجی‌ها را از این منظرها تهیه کنیم. در محدوده خودمان ابتدا باید مشخص کنیم مشکل‌مان چیست که می‌خواهیم درباره‌اش پژوهش و مشورت کنیم و منافع‌مان را تضمین کنیم. اولین خواسته هر سرمایه‌گذار در هر بخشی افزایش سود است. علت کم بودن سود در بخش ریلی را می‌توانیم یا ببینیم کجا خطا کردیم یا این‌که به گردن دیگران بیندازیم. می‌توانیم علت را پایین بودن تعرفه حمل بار بدانیم، با توجه به واقعیت‌های روز جامعه افزایش آن شاید امکان‌پذیر نباشد. اگر به خودمان نگاهی بیندازیم می‌بینیم که در مقایسه با کشورهای مشابه و منطقه بهره‌وری در حمل‌ونقل ریلی پایین است و می‌توانیم دست‌کم تا دو برابر بهره‌وری را افزایش دهیم. پس بخشی از افزایش سود می‌تواند از طریق افزایش بهره‌وری تامین شود. البته مقصر کم بودن بهره‌وری هم بخش خصوصی است، هم راه‌آهن و هم دولت که این‌جا می‌توان نیازسنجی کرد.

مهندس سیدوکیلی از مدیران راه‌آهن نیز که در جلسه حضور داشت با بیان این‌که شورا زیر نظر انجمن و وابسته به انجمن است، گفت: به نظرم منعی برای بودن کلمه سیاست‌گذاری در اسم شورا وجود ندارد.

پس از پایان سخنان حاضران و ارایه نقطه‌نظرات و مسایل مختلف، درخصوص نام شورا بنا بر پیشنهادهایی که شد رای‌گیری صورت گرفت و در نهایت عنوان «شورای سیاست‌گذاری شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی» با بیشترین آرا به تصویب رسید.



گفتگو با خیراله سلیمیان، مدیرعامل شرکت بهتاش سپاهان:

مدیرعامل راه آهن، بخش خصوصی را شریک تجاری خود دانست

بهتاش یک کلمه ترکی به معنای بهترین شرکا است. شرکت بهتاش سپاهان در سال ۸۴ در راستای خصوصی سازی صنعت ریلی کشور، کار خود را با مشارکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران آغاز کرد. اولین اسی خرید ناوگان بخش خصوصی را با شرکت "آزوف ماش اوکراین" در ابتدا آغاز و اولین شرکت بخش خصوصی بود که واگن های لبه بلند را از کشور اوکراین وارد کرد. در راستای واگذاری واگن های راه آهن به بخش خصوصی طی تشریفات قانونی در مزایده هایی که برگزار شد این شرکت بخش زیادی از ناوگان خود را از محل خرید واگن های راه آهن تامین کرد و امروز حدود ۳ هزار ناوگان دارد که شامل دو هزار واگن باری لبه بلند، دویست واگن باری لبه کوتاه، چهارصد واگن شن کش، چهارصد واگن مسقف است که تا امروز در کشور، این شرکت تنها شرکتی است که ۳ هزار واگن ملکی دارد. سهامداران شرکت بهتاش سپاهان شامل ۱۷ هزار نفر از خانواده های ایثارگران، شهدا، جانبازان، آزادگان و رزمندگان دفاع مقدس هستند و تمام سرمایه شرکت از سرمایه های خرد سهامداران است که مشارکت خود را با راه آهن آغاز کردند و با فعالیت در حمل مواد معدنی و قطعات برای احداث خطوط ریلی، حمل غله از بنادر کشور و اقلام صادراتی به بنادر فعالیت می کند. همچنین این شرکت اقدام به تأسیس اولین شرکت تعمیرگاه بخش خصوصی با عنوان شرکت بهتاش آریا در زمین ملکی خود در مجتمع صنایع ریلی استان اصفهان نموده و در سال ۹۷ رتبه اول کشور از نظر تعداد تعمیرات و امکانات موجود را به دست آورد و در خصوص سرمایه گذاری در تأسیس شرکت کشنده از مؤسسين شرکت البرز نیرو بوده که امروز مالک ۲۶ درصد سهام البرز نیرو می باشد و همچنین ۲۵ درصد از سهم شرکت لوکوموتیو راهوار نیرو را دارد که شرکت البرز نیرو و راهوار نیرو با مشارکت یکدیگر در ایجاد مرکز تعمیرات لوکوموتیو بخش خصوصی در مجتمع صنایع ریلی استان اصفهان اقدام به تجهیز اولین مرکز تعمیرات لوکوموتیو بخش خصوصی که صد درصد سرمایه گذاری آن با خود صاحبان سهام است نموده اند.

نگاه و سیاست گذاری مدیران این شرکت این است که شریک تجاری خوبی برای شرکت راه آهن جمهوری اسلامی باشد و این پتانسیل را دارد. از نظر سخت افزاری با داشتن ۲۱۰۰ متر دفتر ملکی، ۱۵۰/۰۰۰ متر کارگاه در قالب شرکت بهتاش آریا در بحث تعمیرات واگن و ۲۰۰/۰۰۰ متر در بخش بارانداز ترکیبی، ریل گذاری نموده که می تواند بارهای متفرقه استان اصفهان را تخلیه و بارگیری نماید. دوماهنامه ندای حمل و نقل ریلی برای واکاوی مشکلات بخش خصوصی در حوزه بار گفتگویی با مدیرعامل شرکت بهتاش سپاهان، مهندس خیراله سلیمیان داشته که به آن می پردازیم:

این نوع تفکر امیدی برای شرکت های خصوصی و مطمئناً منجر به هم افزایی و شکوفایی در آینده ای نزدیک را مژده می دهند.

چه اقداماتی را در مورد توسعه تولیدات داخلی می توانیم انجام دهیم که تا امروز انجام نشده است؟

با روان سازی و به روز رسانی مقررات دست و پا گیر کمک کنیم تا بخش خصوصی زیرساخت مالی خود را از طریق بازار سرمایه و به کارگیری فارغ التحصیلان پر انرژی و با انگیزه در جهت حمایت از تولید داخل ایجاد و با احم کردن به دلالتان فرصت طلب سودجو اجازه هدر رفتن این سرمایه های ارزشمند را ندهیم با استفاده از نعمت ها و منابع بسیار مهمی که در کشور ما وجود دارد مثلاً کوپری با وسعت بالا داریم که به راحتی می توانیم تولید کننده برق خورشیدی باشیم و صادرات را در این زمینه انجام دهیم مثلاً تکنولوژی پنل های خورشیدی پیچیده تر از پهبادهای نیست ما در کشور به آن تکنولوژی رسیده ایم. ما می توانیم از شمشیری که خام فروشی می شود ریل تولید کنیم. کلینگری را که صادر می کنیم به تراورس بتنی تبدیل کنیم. شمش فولادی که صادر می شود را تبدیل به قطعات مورد نیاز در واگن سازی کنیم. ۴۰۰ لوکوموتیو رسوب نموده را به بخش خصوصی واگذار نموده تا بازسازی و وارد سیر نماید. همچنین هزاران قطعه تولیدی دیگر که بایکارگیری نیروهای متخصص داخلی و مطالعه و برنامه ریزی صحیح امکان پذیر است.

با توجه به اینکه در سال ۸۴ خصوصی سازی در بخش ریلی صورت گرفت اما هنوز بسیاری از موارد کامل به بخش خصوصی

نگاه مسئولین راه آهن به بخش خصوصی در مورد همکاری هر دو بخش با یکدیگر چه نگاهی است؟
امروز مسئولین به صورت شبانه روز تلاش می کنند تا در بدترین شرایط تحریمی و معضلات کل انبار شده

بخش خصوصی را شریک تجاری خود قلمداد نموده و بارقه امید را در دل سرمایه گذاران بکارند خصوصاً مدیر عامل محترم راه آهن آقای دکتر رسولی و معاونین که ایشان تأکید دارند بخش خصوصی شریک تجاری راه آهن است و

تا از ثروت های گران قیمت کشور مغفول نمانند و با ایجاد انگیزه و جسارت در دانشجویان و متخصصین جوان بتوانند نیاز به تولیدات خارجی را کاهش دهد و امروزه در شرکت های دانش بنیان اتفاقات خوبی رخ می دهد که زمینه های توسعه صنعت کشور را متحول نموده که آثار آن را متأسفانه تاکنون نتوانسته ایم منعکس نماییم و بعضی افراد سست عنصر فقط سعی دارند بذریاس و ناامیدی بباشند که البته اینجانب به شدت به شکوفایی ایران امیدوارم.

در خصوص ارتباط با دانشگاه و به کارگیری نیروی جوان متخصص دانش آموخته چه اقداماتی انجام داده اید؟

این شرکت سعی نموده با مرکز تحقیقات راه آهن ارتباط تنگاتنگی ایجاد و با ارتباطی که با اساتید دانشگاه ها دارد از پتانسیل نیروهای جوان و متخصص دانشگاه و تجربیات گران سنگ مدیران با سابقه راه آهن استفاده سیاست تبدیل تهدیدها و تحریم ها به فرصت را اتخاذ

واگذار نشده است. با چه مشکلاتی در این مورد مواجه هستید؟

شرکت‌های خصوصی به امید سیر ۳۰۰ کیلومتر در شبانه‌روز در این بخش سرمایه‌گذاری کردند اما تا امروز میزان سیر به بالای ۱۲۰ کیلومتر نرسیده است. در سال ۸۴ در آیین‌نامه خصوصی‌سازی در مورد حق دسترسی به شبکه ریلی، مقرر شد تا شرکت‌ها در یک شبانه‌روز ۳۰۰ کیلومتر سیر داشته باشند اما متأسفانه محقق نشد و راه‌آهن به تعهد خود بعد از ۱۵ سال هنوز عمل نکرده است.

دلیل آن این است که مسئولین باید اعتماد لازم را به مبتکران جوان بخش خصوصی بیشتر نموده، رانت برخی از شرکت‌های خصولتی را کمتر نموده تا فضای رقابتی متعادل ایجاد شود. در بسیاری از موارد در شرکت‌های دولتی مدیر آن نمی‌تواند برنامه‌ریزی‌های بلندمدت داشته باشد زیرا مدت‌زمان معین و مشخصی برای مدیریت ندارد. در نتیجه کاهش هزینه، افزایش بهره‌وری و زودبازده بودن پروژه‌ها در این گونه شرکت‌ها وجود ندارد.

چه گلوگاه‌هایی بر سر راه حمل‌ونقل ریلی وجود دارد؟

از گلوگاه‌های موجود، عدم وجود وسایل و تجهیزات مناسب بارگیری در مبدأ می‌باشد که یا وجود ندارد یا فرسوده است که ۳۰ درصد زمان در مبدأ بارگیری صرف می‌شود. ۳۰ درصد زمان در بعضی از مراکز تخلیه صرف می‌شود. انبارها و سیلوداران در مناطقی انبار زده‌اند که دسترسی به ریل وجود ندارد. بسیاری از شهرک‌های صنعتی به خطوط آنتنی و ریل متصل نیستند و علاوه بر اینکه ابزار تخلیه ندارد حتی خدمات جانبی همانند برق نیز در کنار بعضی از آن‌ها وجود ندارند، مثلاً واگن بر اساس تقاضای طرف تجاری‌ام به آن‌ها اختصاص داده می‌شود و به دلیل اینکه معدن نتوانست مواد معدنی را برای بارگیری تامین کند واگن‌ها رسوب می‌کند و در اینجا معدن متوجه ضرر و زیان نیست اما شرکت متضرر شد، مثال‌های این‌چنینی بسیار است. اگر بخواهم مثالی دیگر بیاورم باید بگویم حدود ۳ ماه واگن پر از غله شرکت در بندر پلمپ شده و اجازه خروج ندارد. پیگیری‌های بسیاری انجام شد و

در نهایت مشخص شد به دلیل اینکه پشتیبانی امور دام به گمرک بدهی دارد این اتفاق رخ داده و تا بدهی خود را به گمرک پرداخت نکند واگن‌ها آزاد نمی‌شود و واگن‌های شرکت به نوعی انبارغله شده است و پس از آزادی مشکلات بهداشتی شروع می‌شود که خود هفت‌خوان رستم است.

از مشکلات دیگر اعلام توقف صدور بارنامه در سیستم است، که مشکلات شخصی بعضی از کاربران در راه‌آهن منجر به این مشکل شده است. مدیرعامل راه‌آهن با توجه به تمام مسئولیت سنگینی که دارد بارها ورود کرده و رفع مشکلات شرکت‌ها را به‌صورت شبانه‌روزی دارد اما کاربرانی هستند که سیستم‌ها را قطع می‌کنند به نحوه کار این کاربران باید رسیدگی شود. از مشکلات دیگر شرکت‌ها بحث تعمیرات است. برای تعمیرات واگن‌ها هزینه‌های خرید قطعه و تعمیرات به راه‌آهن پرداخت می‌شود اما خدماتی لازم و به موقع دریافت نمی‌شود. پیمانکاران راه‌آهن بعضاً از قطعات مرغوب استفاده نمی‌کنند که آقای دکتر رسولی دستور داده تا قوانین، موجود بازنگری شود و از مدیران و تشکلهای صنفی دعوت کرده تا مشکلات خود را به راه‌آهن برای رفع آن اعلام کنند که این جای تشکر دارد.

با توجه به نوسانات نرخ ارز در مورد تعمیر نگهداری واگن‌ها با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟

قیمت خدمات و خرید قطعات نسبت به قبل از گران شدن ارز، بیش از چندین برابر افزایش یافته است. البته تحریم‌ها موجب شد تا تولیدات داخلی افزایش یابد. شرکت‌ها در مورد خرید قطعات از خارج از کشور در این مدت به راه‌کارهای خوبی هم رسیده‌اند که باید تریک بگوییم.

حق دسترسی که شرکت‌ها به راه‌آهن پرداخت می‌کنند چه تاثیری در توسعه حمل بار ریلی یا کاهش آن خواهد داشت؟

در حق دسترسی که اکنون راه‌آهن بابت شبکه دریافت می‌کند باید تجدیدنظر شود چرا که ایران نسبت به کشورهای دیگر بیشترین حق دسترسی را از شرکت‌ها دریافت می‌کند. اگر حق دسترسی را نسبت به نرخ جاده مقایسه کنیم بین این دو مدل

حمل‌ونقل رقابتی وجود ندارد و بار از جاده به سمت ریل سوق پیدا نمی‌کند زیرا قابل رقابت نیست. نرخ عوارض جاده نسبت به حق دسترسی بسیار پایین است. عوارض جاده ۵ درصد و حق دسترسی به ریل ۳۰ درصد است. حق دسترسی از جمله مواردی مهمی است که باید در آیین‌نامه و مقررات راه‌آهن تجدیدنظر شود تا مشوقی برای سرمایه‌گذاران این بخش باشد و همچنین بار را از جاده به ریل سوق دهد.

مشکل اساسی که در بخش خصوصی حمل‌ونقل ریلی بسیار حائز اهمیت است عدم امنیت سرمایه‌گذاری در این بخش است. در خیلی از موارد بدون اخطار و برنامه‌ای، راه‌آهن ناوگان شرکت را از سیر بازمی‌دارد در صورتیکه در نص صریح قانون آمده که توقف ناوگان نه تنها خلاف، بلکه جرم است و هرروز شرکت‌ها با این مشکلات روبرو هستند، برخی از کاربران از تواضع و منش و تعاملی که مدیران شرکت‌ها دارند سوءاستفاده می‌کنند و منافع سرمایه‌گذار نادیده گرفته می‌شود که خسارت آن به کشور تحمیل می‌شود.

از جمله مشکلات دیگر پرداخت نقدی حق دسترسی به راه‌آهن است قبل از آنکه از صاحب کالا هزینه حمل بار دریافت شود. این نحوه پرداخت به راه‌آهن شرکت را با مشکلات بسیاری روبرو می‌کند. برخی از صاحبان کالا در زمان معین شده هزینه حمل را به شرکت پرداخت نمی‌کنند و ما از راه‌آهن این توقع را داریم که در راستای وصول مطالبات شرکت تمهیداتی را به کار گیرند به خصوص در رابطه با شرکت‌های زیر نظر خود راه‌آهن همانند خط و ابنیه راه‌آهن.

اقدامات خوبی که راه‌آهن در سال ۹۸ انجام داده چه اقداماتی بوده است؟

از اقدامات خوبی که در سال ۹۸ صورت گرفته آن است که آقای دکتر رسولی دستور داده‌اند تا در بعضی جلسات هیئت‌مدیره راه‌آهن، نمایندگان و مدیران شرکت‌های خصوصی نیز حضورداشته باشند. در این جلسات خواسته‌های طرفین عنوان می‌شود که با این امر بسیاری از قضاوت‌هایی که نسبت به هم به اشتباه داشته‌اند رفع می‌شود و من به سهم خودم کمال

تشکر را دارم.

در رابطه با کشنده و لکوموتیو با کمبودی مواجه هستید؟

در ایستگاه‌های مبادی هنگام بارگیری و در ایستگاه‌های تخلیه و بارگیری بحث کمبود کشنده، مشکلات بسیاری را با خود به همراه دارد. در ایستگاه‌هایی که با لودر بارگیری انجام می‌شود برابری کردن واگن با خط و با دپوی بارگیری را دیزل باید انجام دهد. در مبدأ سنگان به دلیل اینکه دیزل مانوری در خط احیاء کم داریم و مبادی مختلف بارگیری وجود دارد خیلی از واگن‌ها در آنجا منظر می‌مانند تا یک دیزل، آن‌ها را جابجا کند تا بارگیری انجام شود. اکنون در ایستگاه مجتمع دولتی سنگان واگن‌های پر انباشته شده و واگن خالی نمی‌تواند وارد مجتمع شود زیرا دیزلی نیامده تا واگن‌های خالی را جابجا کند و به ایستگاه‌های تشکیلاتی برسد. در مقاصد تخلیه باید دیزلی متصل به واگن باشد و واگن‌ها، عملیات تخلیه را انجام دهند و در تمام مراحل دیزل باید متصل باشد و فقدان دیزل در مقاصد تخلیه موجب می‌شود رسوب واگن در خطوط تخلیه بارگیری زمان زیادی را به خود اختصاص دهد که برای شرکت‌ها زیان‌بار است. که راه‌آهن باید برنامه‌ریزی در خصوص تامین لکوموتیو اهتمام بیشتری به عمل آورد.

ایجاد قطارهای باری - برنامه‌ای تا چه حد می‌تواند مشکلات شرکت‌های ریلی را کاهش دهد؟

مطمئناً ایجاد قطارهای باری - برنامه‌ای برای شرکت‌ها صرفه اقتصادی بسیاری خواهد داشت اما از دلایلی که راه‌آهن نمی‌تواند در خصوص ایجاد قطار باری - برنامه‌ای اقدام کند و این شرکت پیگیری‌های زیادی انجام داده و سه نوبت منجر به تنظیم صورت جلسه دو و سه جانبه هم شده ولی متأسفانه تاکنون اجرایی نشده و پیشنهاد می‌شود تصمیمات محکم‌تر که منجر به متعهد کردن افراد و طرف حساب می‌کند چاره کار است و آن اینکه صاحب کالا (معدن) طرق اول و خریدار کالا مصرف‌کننده (طرف دوم) راه‌آهن به عنوان شبکه و لکوموتیو (طرف سوم) و شرکت حمل‌ونقل ریلی (طرف چهارم) باید در این الزامات تضامین خسارت بدهند تا مشکل حل شود.



گفتگو با علیرضا زمانیان، کارشناس ارشد طرح و برنامه شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی:

راه آهن از زیر بار حمل مواد پتروشیمی شانه خالی می کند

به این دلیل و با در نظر گرفتن پتانسیل های بالقوه در زمینه حمل ریلی، بویژه در دوسال اخیر ارتباطات خیلی مستمری با مجموعه راه آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت های حمل و نقل ریلی در خصوص حمل داخلی محصولات پتروشیمی و صادرات به کشورهای حوزه CIS داشته ایم که متأسفانه بدلیل عدم وجود دید جامع و رغبت از سوی شرکت های ریلی و راه آهن نسبت به حمل محصولات پتروشیمی، پیشرفت محسوسی در استفاده از این فرصت ها نداشته ایم. در حال حاضر، برخی از مجتمع های پتروشیمی این پتانسیل را دارند تا با کمترین هزینه به شبکه ریلی متصل شوند. مثلاً در محدوده شهر کرمانشاه سه مجتمع پتروشیمی وجود دارد که خط آهن از نزدیک آن ها گذر کرده و مناسب است تا این مجتمع ها به صورت آنتن به شبکه ریلی متصل شوند. خط آهن از نزدیکی مجتمع پتروشیمی شیراز نیز عبور کرده که مناسب اتصال به ریل است. پتروشیمی اصفهان نیز می تواند به ریل دسترسی داشته باشد. اگر راه آهن شیراز- عسلویه نیز راه اندازی شود با توجه به اینکه ۱۸ مجتمع در محدوده منطقه ویژه پتروشیمی عسلویه فعالیت می کنند و تعدادی مجتمع هم به صورت طرح در دست مطالعه و در حال توسعه هستند؛ بخش ریلی می تواند در این منطقه از پتانسیل بالایی برخوردار باشد بنابراین بدیهی است با اتصال به شبکه ریلی می توان بار زیادی را به این سمت سوق داد یا از آن به سمت مقاصد دیگر گسیل داشت.

با توجه به حساسیت و خطرناک بودن حمل مواد شیمیایی و ایمن تر

نحوه ارتباطات و تعامل شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی با شرکت راه آهن در خصوص حمل مواد پتروشیمی به چه صورت است؟

همانطور که کمابیش مطلع هستید حدود ۶۰ مجتمع فعال پتروشیمی در سراسر کشور وجود دارد که ۲۲ مجتمع پتروشیمی در منطقه ویژه اقتصادی ماهشهر و ۱۸ مجتمع در محدوده منطقه ویژه پارس در عسلویه و ۲۰ مجتمع در سایر مناطق می باشد که حدود ۸۰ میلیون تن مواد پتروشیمی تولید می کنند که مقرر است در سال ۱۴۰۴ به ۱۲۰ تا ۱۴۰ میلیون تن برسد در نتیجه این امر پتانسیل بالایی در مبحث حمل ریلی می باشد. ۴۶ طرح پتروشیمی در مناطق مختلف کشور در دست مطالعه و احداث است به خصوص ایجاد منطقه ویژه پتروشیمی چابهار. این منطقه با توجه به طرح توسعه ویژه با مشارکت کشور هندوستان و اتصال این بندر به شبکه ریلی کشور، پتانسیل خوبی برای راه آهن و شرکت های ریلی در آینده دارد که غیر از مبحث صادرات دریایی، بحث حمل ریلی داخلی و ترانزیت با کشورهای شمال، شرق و غرب ایران را در بر خواهد داشت. مجتمع های پتروشیمی که تا امروز به شبکه ریلی متصل هستند فقط پتروشیمی شازند در استان مرکزی، پتروشیمی تبریز و پلی نار در تبریز و منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی در ماهشهر که مستقیماً به پتروشیمی بندر امام، فارابی و شیمیایی رازی سرویس می دهد را شامل می گردند که تنها به صورت موردی از شبکه ریلی استفاده می کنند و با برنامه ریزی و به صورت مداوم از شبکه ریلی استفاده نمی کنند.

پس از جنگ عراق و ایران، برنامه ای برای بازسازی و توسعه مجتمع های پتروشیمی در سراسر کشور به خصوص در منطقه ماهشهر آغاز شد؛ پس لازم بود مجموعه ای به صورت تخصصی حمل محصولات پتروشیمی، خصوصاً مایعات و گازهای خطرناک را بین مجتمع های پتروشیمی و صنایع پایین دستی به انجام برساند. به این منظور، شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی با موضوع حمل و نقل جاده ای محصولات پتروشیمی، در سال ۱۳۷۰ تاسیس شد. در ادامه با افزایش زمینه های فعالیت ها، به مرور زمان واحدهای دیگری به شرکت اضافه شد که از آن جمله می توان به ترخیص انواع کالاهای وارداتی و صادراتی و انبارداری و خدمات ارزش افزوده در این بخش اشاره نمود. در مبحث انبارداری عموماً انبارهایی را که این شرکت در اختیار دارد معطوف به خدمات رسانی به مجتمع های پتروشیمی است که در سراسر کشور وجود دارد و محصولات مختلفی را از جمله محصولات جامد مانند پلیمرهای مهندسی و مایعات خطرناک، به صورت بشکه ای را انبارش و نگهداری می کند. سایر خدمات لجستیک، بیشتر از طریق شرکت های اقماری که اغلب شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی سهام دار اصلی آنهاست صورت می پذیرد؛ همانند حمل و نقل دریایی، هوایی و جاده ای بین المللی، خدمات بندری و مخزن داری. این مجموعه فعالیت ها از طریق دفاتر مرکزی و نمایندگی هایی در سراسر ایران همانند اراک، اصفهان، ایلام، امیرآباد، بندر عباس، بندر ماهشهر، تبریز، شیراز، عسلویه، کرمانشاه انجام می گردد. در این میان، بحث خدمات ریلی جزء حلقه های مفقوده چرخه خدمات لجستیک است که راه اندازی آن از گذشته در شرکت مطرح بوده است که به سرانجام دلخواه نرسیده است. فعالیت هایی در خصوص حمل ریلی نیز طی دهه گذشته توسط این شرکت صورت گرفته اما به صورت منسجم نبوده است. برای واکاوی بیشتر در خصوص چگونگی حمل ریلی محصولات پتروشیمی و همچنین چالش های موجود بر سر راه آن گفتگویی با علیرضا زمانیان، کارشناس ارشد طرح و برنامه شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی داشته ایم که به مشروح آن می پردازیم:



بودن حمل ریلی آنها، چه مقدار از مواد شیمیایی توسط جاده و چه مقدار توسط حمل ریلی جایجا می‌شود؟

همانند حمل سایر انواع کالا در سطح کشور، حمل محصولات پتروشیمی در سطح کشور نیز عموماً توسط حمل و نقل جاده ای صورت می‌پذیرد. از آنجاییکه حمل و نقل ریلی انعطاف لازم را در حمل مواد پتروشیمی نداشته و دسترسی ریلی به اکثر مجتمع‌ها وجود ندارد، در حدود ۹۵ درصد از حمل بار مابین مجتمع‌ها و مشتریان، توسط جاده صورت می‌گیرد. این نکته را نیز باید در نظر داشت که حمل ریلی برای جابه جایی تناژهای پایین محصولات پتروشیمی خیلی توجیه ندارد اما در تناژهای بالا پتانسیل بسیار مناسبی وجود دارد که از حمل ریلی استفاده شود. البته در این باره، می‌توان به حمل ترکیبی با استفاده از ریل نیز توجه ویژه ای مبذول داشت.

با وجود این مقدار زیاد ظرفیت ریلی، دلیل عدم حمل ریلی مواد پتروشیمی چیست؟

ما طی سالهای اخیر، ارتباطات و جلسات مستمری با راه‌آهن و شرکت‌های ریلی داشتیم. در ابتدا بسیار استقبال کردند اما وقتی زمان انجام آن می‌رسد کنار می‌کشند و وارد عمل نمی‌شوند. در ابتدای کار مقرر بود تا با یک شرکت ریلی که دارای ناوگان است وارد کار عملیاتی شده و از ناوگان آن شرکت جهت حمل محصولات پتروشیمی استفاده کنیم. بنابراین بود این همکاری آغازی باشد تا در آینده در قالب تاسیس یک شرکت مشترک، ناوگان خریداری کنیم و به همکاری خود ادامه دهیم. اما متأسفانه در همان ابتدا با توجه به صحبت‌هایی که با پتروشیمی‌ها انجام شد به دلیل قوانین دست و پاگیر و نیز بخاطر ایمنی در راه‌آهن و کم تجربگی شرکت‌های ریلی در حمل مایعات و گازهای خطرناک، پا پیش نگذاشتند و استقبالی از پیشنهادات ما نشد. لازم به ذکر است که هم اکنون در کشورهای همسایه ایران بسیاری از مواد پتروشیمی همانند بنزن و آمونیاک که مایعات خطرناک هستند در تناژهای بالا توسط ریل جابه‌جا می‌شود اما در کشور ما برنامه‌ای در این خصوص وجود ندارد. ما در سطح دنیا از جمله بزرگترین تولیدکنندگان اتانول و متانول هستیم که بحث صادرات دریایی آن بسیار مطرح

است. کشورهایی که به ریل متصل هستند در حال ایجاد این پتانسیل هستند تا با هزینه کمتر از طریق حمل ریلی مواد اولیه را از کشورهای تولیدکننده همانند ما دریافت کنند و به مقاصد دور دست بفرستند. مثلاً کشور چین با ایجاد کمربند ریلی از چین به سمت آسیای مرکزی، روسیه و اروپا زیرساخت خوبی ایجاد نموده است. هم‌زمان با ورود ایران به قرارداد حمل مشترک اوراسیا و کشورهای مشترک المنافع و نیز اتصال شبکه ریلی ایران به کشورهای همسایه، موقعیت خوبی برای صادرات محصولات پتروشیمی فراهم شده اما شرکت‌های ریلی خیلی از این موضوع استقبال نکردند. البته حمل کالاهای خطرناک نیازمند استانداردهای خاصی است از جمله حمل کالا در زمان‌های مشخص و نیاز به ناوگان استاندارد این مواد دارد اما این مسائل دلیلی برای عدم تمایل راه‌آهن و شرکت‌های ریلی در مورد حمل مواد شیمیایی نمی‌تواند باشد. در صورتیکه قیمت حمل مواد شیمیایی بسیار بالاست و سود بالاتری نسبت به کالاهای دیگر برای شرکت‌های ریلی و راه‌آهن خواهد داشت.

در رابطه با مقایسه زمان صرف شده در حمل ریلی مواد شیمیایی با حمل جاده‌ای، کدام روش مقرون به صرفه‌تر با صرف زمان کمتر است؟

قیمت تمام شده حمل ریلی مواد شیمیایی با تناژ بالا با توجه به قیمت بالای حمل مواد شیمیایی، همانند حمل و نقل جاده‌ای بالاست ولی به ازای هر تن، حمل ریلی به‌صرفه‌تر خواهد بود اما از نظر زمان حمل طولانی‌تر است. از نظر ایمنی نیز باید گفت که حمل ریلی از ایمنی بسیار بالاتری نسبت به حمل جاده‌ای برخوردار است. در کشورهای صنعتی گاز آمونیاک به خصوص در تناژ بالا با جاده حمل نمی‌شود و فقط با ریل جایجا می‌شود زیرا در صورت وقوع حادثه بسیار مخاطره‌آمیز است.

نظر صاحبان محصولات پتروشیمی در خصوص حمل محصولات با ریل چیست؟

صاحبان کالای پتروشیمی آنچه که برایشان بسیار حائز اهمیت است رسیدن سریع و به موقع محصولات به مشتریان است. همچنان برایشان بسیار مهم است که زمان زیاد برای دپو کردن و انبارش محصولات صرف نشود؛ به همین دلیل انعطاف حمل و نقل جاده‌ای را می‌پسندند اما در حالاتی که تناژ بالاست و قصد

حمل مجدد جهت بازارهای مقصد بویژه بازارهای صادراتی وجود دارد، حمل ریلی پتانسیل خوبی دارد. به این منظور استفاده از بندر خشک و cross-docking یک استراتژی است که هم می‌تواند به کمک تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان بیاید و هم برای شرکت‌های ریلی سود آور باشد. از گزینه‌های بسیار مناسب برای این منظور می‌توان به منطقه ریلی آپرین در محدوده اسلامشهر اشاره نمود که می‌تواند برای از انبارهای آن برای دپو و باز توزیع استفاده شود. از این زیرساخت‌ها در مناطق دیگر در کشور نیز وجود دارد یا امکان توسعه دارد مانند نمونه‌ای که در اختیار شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی است.

در این زمینه این شرکت، سکوی بارگیری ریلی و انبارهایی در منطقه ویژه پتروشیمی ماهشهر دارد که قابلیت استفاده بهتری در آینده دارد. در این مجموعه ریل دقیقاً کنار سکو و سکو نیز به خطوط لوله منطقه ویژه اقتصادی ماهشهر نزدیک است که می‌تواند مواد مایع شیمیایی از طریق آن لوله‌ها بارگیری و تخلیه شود. در آن منطقه امکان دپو و انبارش نیز وجود دارد و قابلیت کنترل منظم و مستمر ورودی‌ها و خروجی‌ها وجود دارد.

با توجه به افزایش روز افزون تولیدات مواد شیمیایی و طرح‌های توسعه‌ای آیا جاده‌ها جوابگوی حمل بار مواد شیمیایی می‌باشند؟

تعدد ناوگان حمل جاده‌ای در کشور جوابگوی حمل مواد شیمیایی هست ولی نکته مهم این است که بسیاری از جاده‌ها ظرفیت حمل این تناژ رو به توسعه را ندارد. متأسفانه استانداردهای رانندگی و حمل در ایران خیلی رعایت نمی‌شود و اکثر شرکت‌های کوچک به استانداردها توجه آنچنانی ندارند. سازمان راهداری و پلیس‌راه نیز توانایی خاصی دارد و مخاطره‌آمیز بودن حمل کالای خطرناک توسط ناوگان حمل جاده‌ای، در کنار تردد بسیار بالای خودروهای سواری، چالش‌هایی بدون بازگشت را در پی خواهد داشت.

نکته‌ای را در این قسمت باید بگویم؛ تولیدات جامد مجتمع‌های پتروشیمی معمولاً برای حمل ریلی مخاطره خاصی ندارند که هم اکنون نیز به میزان بسیار کمی از این ظرفیت استفاده می‌شود. بالخصوص برای بارهای حجیم و فله همانند

اوره که مشتری خاصی همانند وزارت جهاد کشاورزی دارد در مراکزی در کشور دپو و توزیع می‌شود. علاوه بر این در قسمتی که تولیدات زیاد داریم و خطر خاصی هم برای حمل ندارد تولیدات پلیمرهای مهندسی است که جامد است و در کیسه‌هایی با ظرفیت‌های مختلف قابل حمل است. در این زمینه که مشکل ایمنی هم وجود ندارد در بخش حمل ریلی بسیار ضعیف عمل شده و اگر هم حملی صورت می‌گیرد به صورت مقطعی است.

در خصوص هوشمندسازی حمل و نقل چه اقداماتی در شرکت شما انجام شده است؟

ناوگان ملکی، اجاره‌ای شرکت و محموله‌های آنها توسط سیستم‌های ردیاب توسط مشتریان از طریق وب‌سایت و همچنین سیستم‌های مستقر در شرکت در تمام ساعات شبانه روز قابل دسترسی است. تلاش بسیار کردیم تا زیرساخت‌های الکترونیک نظیر گزارش دهی "شبه حوادث و حوادث HSE"، گزارش خدمات نامنطبق، سفارش‌های آنلاین، و تمام پلت فرم‌ها در ارتباط گیری با انواع ذینفعان را برای استفاده همگان ایجاد نماییم. شرکت برای خدمت‌دهی بهتر به مشتریان و بالا رفتن راندمان شرکت در بخش حمل جاده‌ای، مشارکتی را با استارت‌آپ‌های حمل و نقلی آغاز کرد و نرم‌افزاری را با نام "پاتوقی" با مشارکت شرکت گلرنگ ترابر راه‌اندازی کرد که در نمایندگی‌ها برای جذب ناوگان حمل بار مورد استفاده قرار می‌گیرد. می‌توان مدیریت و کنترل پروژه بصورت الکترونیک در شرکت انجام می‌شود و مشتریان می‌توانند با گذر واژه‌هایی که شرکت در اختیار آنها قرار می‌دهد دسترسی به برنامه حمل و صورت‌های مالی خود داشته باشند. در انتها و بطور کلی می‌توان گفت، مدیریت ارشد و کارکنان شرکت با رعایت و التزام به استانداردهای کاری از جمله استانداردهای کیفی، ایمنی و زیست محیطی در قالب سیستم مدیریت یکپارچه که اخیراً گواهینامه‌های جدید آن را نیز با موفقیت از شرکت DQS آلمان اخذ نموده است، سعی در ایجاد یک زنجیره خدمات لجستیکی کامل و کارا با استفاده از تمام استعدادها و سیستم‌های موجود حمل و نقل را دارند.



نشست هم اندیشی با مدیران عامل شرکت های حمل و نقل ریلی، تولیدکنندگان و سرمایه گذاران حمل و نقل ریلی

امسال از محل تبصره ۱۸ قانون بودجه ۴۳۲ ناوگان ریلی وارد شبکه شده است

پذیرفته است. این سرمایه بزرگی است که در اختیار ما قرار دارد که تاکنون از آن استفاده شده و در حال حاضر هم برخی از شرکت ها از آن استفاده می کنند و به پشتوانه اعتبار راه آهن می توان منابع کافی را از بازار سرمایه جذب کرد.

بیرانوند در مورد افزایش بازدهی و جذابیت اقتصادی، بر اساس نوع واگن اظهار کرد: برای افزایش بازدهی و جذابیت اقتصادی، بر اساس نوع واگن (باری و مسافری) بسته های حمایتی مختلفی وجود دارد. علاوه بر این، بحث عملیاتی شدن ماده ۱۲ وجود دارد که تحول بزرگی در سودآوری و افزایش بازدهی سرمایه گذاری ایجاد می کند. طی سال گذشته و امسال این موضوع عملیاتی شده و امروز صورت حساب های صرفه جویی برای بعضی از شرکت ها صادر شده و برای مابقی شرکت ها نیز در حال صدور است. همچنین ابزاری به نام کاهش حق دسترسی در اختیار ما هست که تاکنون به صورت موردی این کاهش صورت گرفته است.

معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل راه آهن ج.ا.ا در مورد مشارکت در تامین مالی، با بانک ها و فاینانسرهای خارجی و بازار سرمایه سخن به میان آورد و گفت: در مورد مشارکت در تامین مالی، با بانک ها و فاینانسرهای خارجی و بازار سرمایه هماهنگی های لازم به عمل آمده است و در حال حاضر امکان تامین منابع برای حوزه ریلی فراهم است. در مورد تبصره ۱۸ یکی از نقش هایی که راه آهن در اکوسیستم مذکور ایفا کرده است، سازماندهی پذیرش، عاملیت بانک ها است.

بیرانوند در ارائه آماری در مورد تبصره ۱۸ چنین گفت: این قرارداد در پایان سال گذشته (۲۷ اسفندماه) منعقد شد. سهم آورده دولت ۴۷۳ میلیارد تومان بود که با احتساب ۲۰ درصد آورده سرمایه گذاران و ۸۰ درصد که از محل منابع بانک تامین می شود، اعتباری معادل ۱۹۴۰ میلیارد

تومان ایجاد می شود. نرخ سود موثر برای بخش مسافری ۱۲ درصد و برای بخش باری و لکوموتیو ۱۳ درصد است و دوره مشارکت ۲۲ ماه بوده که ۱۲ ماه به عنوان دوره ساخت و ۶۰ ماه به عنوان دوره بازپرداخت پیش بینی شده است. پروژه هایی که در

وی ادامه داد: در این اکوسیستم، نقش راه آهن تسهیل گری و سیاست گذاری است. این نقش در سه بعد کاهش ریسک سرمایه گذاری، افزایش بازدهی و جذابیت اقتصادی و همچنین مشارکت در تامین مالی دنبال می شود.

معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل راه آهن ج.ا.ا در مورد کاهش ریسک سرمایه گذاری تاکید کرد: در بخش کاهش ریسک سرمایه گذاری، جایی که راه آهن خریدار انحصاری این خدمات باشد مثل نیروی کشش، با قراردادهای بلندمدت، ریسک بازار را عملاً حذف کرده ایم و سرمایه گذاری که می خواهند در حوزه لکوموتیو سرمایه گذاری کنند می توانند اطمینان حاصل کنند که یک قرارداد بلندمدت تضمین شده وجود دارد و می توانند آن را به عنوان مهم ترین سند مدیریت ریسک بازار در اختیار داشته باشند. بر اساس نیازی که به انواع لکوموتیو داریم، قراردادهای موافقت نامه های سرمایه گذاری را با بعضی از شرکت ها منعقد کرده ایم و این رویه همچنان ادامه دارد.

وی ادامه داد: در بخشی که راه آهن انحصار خریدار خدمت نیست، راه آهن در ریسک بازپرداخت وارد می شود و بورس اوراق بهادار تهران نیز تضمین شرکت راه آهن برای بخش خصوصی را به عنوان اولین و تنها شرکت دولتی به رسمیت

تبصره ۱۸ قانون بودجه بتوانیم شاخص های بخش حمل و نقل ریلی را بهبود بخشیم. وی بیان کرد: حضور بخش خصوصی در هر گونه تصمیم سازی ها در صنعت حمل و نقل ریلی، می تواند شرایط و بسترهای مناسبی را برای توسعه صنعت حمل و نقل ریلی کشور فراهم و دولت تدبیر و امید در این راستا از مشارکت های بخش خصوصی در این صنعت حمایت می کند.

معاون وزیر راه و شهرسازی اظهار داشت: همه ما عضو یک خانواده بزرگ هستیم که با همکاری یکدیگر می توانیم به هم افزایی بیشتری دست پیدا کنیم، زیرا هدف اصلی ما توسعه حمل و نقل ریلی کشور است و تسهیل اجرای تمام قراردادهای بخش خصوصی با نظام بانکی یکی از وظایف مهم راه آهن در این راستا است تا شاهد رونق کسب و کار در این صنعت باشیم.

بیرانوند، معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل راه آهن در خصوص رویکرد راه آهن در مورد سرمایه گذاری در تامین ناوگان گفت: رویکرد راه آهن در مورد سرمایه گذاری در تامین ناوگان ایجاد یک زیست بوم یا اکوسیستم سرمایه گذاری متشکل از ذی نفعان زیادی که در این عرصه نقش آفرینی می کنند، شامل: بانک ها، صندوق توسعه ملی، فاینانسرهای خارجی، سرمایه گذاران داخلی و خارجی صندوق توسعه حمل و نقل و موسسات مالی غیربانکی و بازار سرمایه است.

مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران گفت: با همکاری و هم افزایی شرکت های حمل و نقل ریلی و کارخانجات سازندگان ناوگان و با استفاده از تسهیلات قانونی از جمله تبصره ۱۸ قانون بودجه، تاکنون ۴۳۲ دستگاه ناوگان (لکوموتیو، واگن باری و مسافری) وارد شبکه ریلی کشور شده است.

سعید رسولی در نشست هم اندیشی با مدیران عامل شرکت های حمل و نقل ریلی، تولیدکنندگان و سرمایه گذاران صنعت حمل و نقل ریلی افزود: این تعداد ناوگان در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۹۷ درصد افزایش یافته است.

مدیرعامل راه آهن ج.ا.ا با بیان اینکه با همت و توانمندی بخش خصوصی در کشور همه این ناوگان ۱۰۰ درصد در کشور تولید شده است، یادآور شد: شرایط اقتصادی حاکم بر کشور اقتضا می کند با استفاده از توانمندی های بخش خصوصی و کمک به یکدیگر به سهولت بتوانیم از ظرفیت های قانونی حداکثر بهره مندی را در راستای رونق تولید و تقویت ناوگان ریلی کشور ببریم.

رسولی تاکید کرد: راهبردها و رویکردهای راه آهن جمهوری اسلامی ایران، اجرایی شدن ظرفیت های قانونی برای توسعه صنعت حمل و نقل ریلی است و انتظار داریم در سال ۹۸ با استفاده از



این تفاهم‌نامه پیش‌بینی شده بازسازی ۲۳۰ واگن مسافری، خرید ۵۴ واگن مسافری، ساخت ۶۵۰ واگن باری و ۴۰ دستگاه لکوموتیو باری است. اجرای تبصره ۱۸ به این شکل است که بعد از مبادله تفاهم‌نامه باید یک دستورالعمل اجرایی توسط سازمان برنامه و بودجه ابلاغ می‌شد که با پیگیری‌های راه‌آهن ابلاغ شد، بعد از آن بلافاصله با شرکت‌ها وارد مذاکره شدیم و اسناد و تعهدات شرکت‌های متقاضی رد و بدل شد و پروژه‌ها اولویت‌بندی شدند. مهم‌ترین و سخت‌ترین بخش قضیه، بحث قرارداد عملیات با بانک‌ها بود. بانک‌ها به دلیل کمبود منابع و مطلوبیت کم این روش، خیلی سخت وارد مذاکره با ما شدند ولی در نهایت به میزان ۲۳۰۰ میلیارد تومان با بانک‌ها قرارداد منعقد شد که این میزان ۴۰۰ میلیارد تومان بالغ بر عدد هدف‌گذاری شده است تا چنانچه سایر بخش‌ها نتوانستند از ظرفیت تبصره ۱۸ استفاده کنند، سهم آنها در لحظه آخر توسط راه‌آهن جذب شود. در حال حاضر ۹۵ میلیارد تومان از این منابع جذب و به بانک‌ها پرداخت شده است. قرارداد مذکور با چهار بانک صورت گرفته است. بانک توسعه تعاون (۵۰۰ میلیارد تومان)، بانک آینده (۲۶۰ میلیارد تومان)، بانک مشترک ایران و ونزوئلا (۴۰ میلیارد تومان) و بانک صادرات (۵۰۰ میلیارد تومان) که با احتساب سایر منابع ۲۳۰۰ میلیارد تومان سقف اعتباری ایجاد شده است. به‌منظور اولویت‌بندی و تأمین اعتبار پروژه‌ها و برای این که انصاف در این مورد رعایت شود، معیارهایی تعریف شده است که شامل: اطمینان از وجود ظرفیت تولید؛ وجود قرارداد تجاری معتبر بین متقاضیان تسهیلات و سازندگان؛ اطمینان از تدارک تأمین ۲۰ درصد آورده سرمایه‌گذاران؛ حسن روابط متقاضی با بانک‌های عامل؛ عدم شمول ماده ۱۴۱ قانون تجارت (محکومیت قضایی)؛ امکان تأمین تضامین لازم برای گرفتن تسهیلات از بانک‌ها و هم‌راستایی با سیاست‌های راه‌آهن (نیازهای بازار) می‌شود. از کل ۵۳ پروژه متقاضی منابع که متعلق به ۴۳ شرکت بوده است، ۱۲ پروژه به بانک‌ها معرفی شده که ۱۰ شرکت سرمایه‌گذار و ۹ شرکت سازنده در آن درگیر هستند و شامل ۸۷

دستگاه بازسازی واگن مسافری، ۵ دستگاه خرید واگن مسافری، ۲۸۰ واگن باری و ۴ دستگاه لکوموتیو است. شایان ذکر است، در پایان این نشست مدیران عامل شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، سرمایه‌گذاران و تولیدکنندگان مسائل مهم خود را با مدیرعامل و معاونین راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در راستای استفاده بهینه از ظرفیت‌های تبصره ۱۸ قانون بودجه ۹۸ مطرح کردند که به شرح آن می‌پردازیم:

مدیر عامل شرکت سینا ریل پارس مهندس نوروزی اظهار کرد: در ارتباط با ظرفیت‌هایی که قانون به جهت حمایت از سرمایه‌گذاران ریلی، در اختیار راه‌آهن قرار داده است مشکلاتی وجود دارد که لازم است به آن‌ها توجه شود. بحث برآورد قیمت واگن‌های باری، قیمتی که معاونت ناوگان و زیرمجموعه آن به‌عنوان برآورد قیمت واگن انجام داده‌اند با آن چیزی که واقعیت واگن‌سازی است اختلاف دارد و این اختلاف را سرمایه‌گذار باید پوشش دهد. با توجه به دیربازده بودن سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی باید جذابیت‌ها از آن چیزی که وجود دارد بیشتر شود، تا سرمایه‌گذاران به سوق دادن سرمایه‌شان ترغیب شوند. بحث دیگر، این است که اطلاع‌رسانی جامعی در رابطه با موضوع تبصره ۱۸ اتفاق نیفتاده است که این مورد باعث سردرگمی سرمایه‌گذارها می‌شود.

مدیر عامل شرکت توسعه ریلی پارسیان مهندس حسینی طباطبایی در ادامه بیان کرد: مساله دیگر این است که مخزن‌داران در حال حاضر با وضعیت نامناسبی مواجه هستند و توجیه طرح‌های اقتصادی منجر به ساخت واگن از بین رفته است و آتیه‌ای برای این حوزه متصور نیستیم و در نتیجه امکان استفاده از تسهیلات تبصره ۱۸ وجود ندارد. مساله بعدی روابط بین راه‌آهن و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی است. با توجه به این که مسیرهایی وجود دارد که در آن‌ها حق دسترسی و هزینه لکوموتیو مجموعاً بیش از کرایه حمل دریافت شده از شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی است در نتیجه این عملیات عملاً زیان‌ده است.

مدیر عامل شرکت البرز نیرو مهندس لطفی در ادامه گفت: لازم است به طرح‌های

نیمه‌تمام اولویت بیشتری داده شود. چرا که یکی از آفت‌های سرمایه‌گذاری در کشور انبوه طرح‌های نیمه‌تمام است و هر سرمایه‌گذاری که به نتیجه نرسد، هم سرمایه‌گذار و هم بانک و هر کسی که نقشی داشته متضرر خواهد شد و هیچ طرح سرمایه‌گذاری که با ساخت و تولید درگیر باشد با مطالعه اولیه جلو نمی‌رود و همه به کسری منابع می‌خورند.

مدیر عامل شرکت احیا ریل ایرانیان مهندس رجبی در ادامه گفت: در مورد ماده ۱۲ و تبصره ۱۸ از زمان شروع تصمیم‌گیری تا زمان اجرا، این روند طولانی‌مدت است و تا زمانی که طرح‌ها به تصویب بانک و مرحله پرداخت برسند زمان زیادی طول می‌کشد.

مدیر عامل شرکت تجارت کوشش سپاهان مهندس شفیع زاده در ادامه بیان کرد: با توجه به میزان مالیات بر ارزش افزوده که ۹ درصد است، اگر چه طی یک دوره یک تا دو سال از طرف حوزه‌های مالیاتی قابل استرداد است ولی باعث می‌شود سهم آورده سرمایه‌گذار از ۲۰ درصد بیشتر شود و در این حالت موضوع نرخ برگشت سرمایه دچار مشکل خواهد شد.

ایشان در ادامه اظهار کرد: یکی از عواملی که در حال حاضر واقعی نیست، نرخ حمل ریلی در مقایسه با حمل جاده‌ای است. به دلیل این که نرخ حامل‌های سوخت واقعی نیست و امتیازات و اعتباراتی که به بخش جاده تخصیص داده می‌شود خیلی بیشتر از بخش ریلی است، عملاً نرخ تمام شده حمل ریلی در مقایسه با حمل جاده‌ای رقابتی نیست. به همین دلیل نیاز است یک بازنگری در نرخ واگن انجام شده تا واقعی شود و آورده سرمایه‌گذار با توجه به نرخ واگن، مالیات بر ارزش افزوده و سایر موارد، بیش از ۲۰ درصد نشود.

ایشان همچنین افزودند: اگر بحث استفاده از منابع ماده ۱۲ که عامل موثری در اقتصادی شدن پروژه‌هاست طولانی شود، ممکن است این منابع توسط سرمایه‌گذاران در بخش‌های دیگر مورد استفاده قرار گیرد. انتظار می‌رود این منابع که محدود هم هست، صرف قراردادهایی که در حال تولید هستند، شود که هم زودتر ناوگان عملیاتی شود و ایجاد درآمد کند و هم به پرداخت صورت‌حساب

تولیدکنندگان از طرف سرمایه‌گذاران کمک شود.

همچنین محمد رجبی رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته و مدیرعامل شرکت رجا در ادامه این نشست اظهار کرد:

تفاوت بخش ریلی با سایر بخش‌ها اقتصاد ویژه شبکه آن است. مثلاً سیاست دولت مبنی بر عدم خام‌فروشی برای معادن اجرا می‌شود و در نتیجه صادرات مواد معدنی متوقف می‌گردد و به تبع آن با آنهایی که به این امر اختصاص یافته بودند متوقف می‌شوند. در این صورت سرمایه‌گذار نمی‌تواند به تعهدات خود برای بازپرداخت اقساط تسهیلات دریافتی عمل نماید.

ایشان همچنین اضافه کردند: در بخش مسافری نرخ موثر تسهیلات و سرمایه‌گذاری نزدیک به ۱۲ درصد می‌باشد ولی به دلیل جلوگیری از افزایش تعرفه‌های مسافری طی چند سال گذشته، شرکت‌ها توان جذب سرمایه و اخذ تسهیلات را نداشته و نمی‌تواند درآمدهای جدید کسب نمایند.

برای اخذ تسهیلات از بانک‌ها شرکت‌ها آورده‌ای جز دارایی خود یعنی واگن در اختیار ندارند و راه‌آهن باید در مقابل بانک‌ها بازپرداخت اقساط را تضمین نماید، ضمن اینکه شرکت‌های سازنده واگن، توان تأمین مالی ساخت کل واگن را بر اساس پیش پرداخت ندارند و می‌بایست تسهیلات به گونه‌ای باشد که میان پرداخت هم پیش‌بینی شود.

برای آنکه بازده واگن‌ها به میزانی باشد که بتوان اقساط تسهیلات را پرداخت نمود، لازم است که میزان سرعت سیر و حمل روزانه واگن‌ها بسیار بیشتر از شرایط موجود شود و این موضوع به میزان سرمایه‌گذاری برای افزایش ظرفیت شبکه بستگی دارد. در غیر اینصورت با شرایط موجود میزان سود تسهیلات و بازده سرمایه به یکدیگر تطبیق ندارند. ضمن اینکه افزایش بهای ارز نیز موجب ازدیاد قیمت قطعات مربوط به وسایل نقلیه ریلی شده است و این موضوع بر هزینه‌های سرمایه‌گذاری سنگینی می‌نماید.



شانزدهمین جلسه کمیته فرابخشی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی به ریاست دکتر تقی‌زاده:

جاده ابریشم و اهمیت آن برای ایران

شانزدهمین جلسه کمیته فرابخشی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی به ریاست مهرداد تقی‌زاده و با حضور برخی متخصصین و کارشناسان حمل و نقل کشور در محل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران برگزار گردید. در این جلسه دو موضوع ذیل در دستور کار قرار داشت که به آن پرداخته شد: بهره‌وری سیستم ریلی کشور و مقایسه با سایر کشورها و اقدام‌های عملی جهت فعال‌سازی کریدور ریلی چین-ترکیه (راه ابریشم ریلی). در جلسه مذکور، ابتدا موضوع بهره‌وری ناوگان و شبکه مورد بررسی قرار گرفت. در این راستا، نمونه‌های موفق جهانی در خصوص افزایش بهره‌وری از ناوگان و زیرساخت ریلی ارائه شد. سپس وضعیت شبکه ریلی کشور در مقایسه با این شاخص‌ها مورد ارزیابی قرار گرفت. نتایج حاکی از بهره‌وری بسیار پایین ناوگان و شبکه ریلی کشور می‌باشد. در انتها مقرر گردید دکتر قربانعلی بیگ راه کارهای پیشنهادی را به همراه برآورد هزینه به گزارش خود اضافه نمایند تا قابل طرح در جلسه شورای تخصصی حمل و نقل باشد. در موضوع دوم، کریدور چین-ترکیه (راه ابریشم ریلی) ارائه شد. در این بخش ضمن معرفی کریدورهای ارتباطی بین چین و ترکیه، راه ابریشم ریلی که ارتباط پنج کشور چین، قزاقستان، ترکمنستان، ایران و ترکیه را برقرار می‌کند، به مشخصات طول مسیر در هر یک از پنج کشور، زمان سیر، نرخ حمل در کریدور و... پرداخته شد. در انتها نیز موانع و مشکلات این کریدور به این صورت بیان شد: مسائل مرتبط با تحریم‌ها، نحوه مرادوات مالی، عدم هماهنگی گمرکات، نامتوازن بودن بار رفت و برگشت و ابهام در نرخ برگشت واگن‌ها. همچنین مقرر شد پیشنهادها و درخواست‌ها از مجلس برای به ثمر رسیدن این طرح ملی نیز به بخش پایانی گزارش اضافه گردد. در ادامه شرح کامل این نشست را بخوانید:

می‌کند و به‌ویژه در صرفه‌جویی سوخت و کاهش آلایندگی شاهد اثرات خوبی خواهیم بود. همچنین با افزایش بهره‌وری با همین ناوگان موجود می‌توانیم بار و مسافر بیشتری را جابه‌جا کنیم. ابتدا آماری از UIC که در سال ۲۰۱۹ تهیه شده است و بخشی از این آمار برای سال ۲۰۱۸ است اشاره می‌کنم تا نگاهی به وضعیت دنیا داشته باشیم سپس به آمار کشور خودمان و جایگاهی که داریم اشاره خواهیم کرد.

طبق این آمار جابه‌جایی مسافر ۲/۹ تریلیون نفر کیلومتر و جابه‌جایی بار ۹/۱ تریلیون تن کیلومتر که نشان می‌دهد ۲۵ درصد حمل و نقل ریلی مربوط به حمل مسافر بوده و ۷۵ درصد در اختیار بار قرار داشته است و سهم ما در بخش حمل بار ۰/۳۸ درصد و در بخش مسافر ۰/۵۱ درصد دنیا است. طبق آمار حدود ۸۰ درصد نفر کیلومتر جابه‌جایی مسافر و حدود ۳۷ درصد تن کیلومتر در آسیاست.

اگر به آمار ریلی ۲۰۱۹ بخوایم جزیی‌تر نگاه کنیم طول یک خطه یک میلیون کیلومتر، دو خطه ۴۴۶ هزار کیلومتر، خطوط برقی ۲۹۶ هزار کیلومتر، تعداد لکوموتیو ۱۰۶ هزار دستگاه، خودکشش ترنست ۱۴۳ هزار، واگن مسافری ۲۹۲ هزار دستگاه، واگن باری ۳/۵ میلیون دستگاه، تعداد پرسنل ۵/۹ میلیون نفر، قطار کیلومتر ۸/۲ میلیون در میلیارد قطار کیلومتر و قطار کیلومتر ناخالص ۱۷/۱۱ است.

مهرداد تقی‌زاده ضمن خیرمقدم به حضاران در جلسه و تبریک هفته حمل و نقل اعلام کرد ۵ دی مصادف با سالروز تأسیس شورای تخصصی حمل و نقل در مرکز پژوهش‌های مجلس است و خوشبختانه در این یک‌سالگی که گذشت مصوبه‌های خوبی را شاهد بودیم. همچنین موضوع‌های خوبی در این مدت مطرح شد که به کمیسیون‌های مربوطه در مجلس ارجاع شده است. در این نشست قرار است دو ارائه داشته باشیم که نخستین ارائه توسط آقای دکتر قربانعلی بیگ است که درباره موضوع بهره‌وری و مقایسه آن چند کشور خواهد بود. همچنین پیشنهادهایی ارائه خواهند داد که اگر آن کارها انجام شود شاهد رشد خوبی در راه‌آهن خواهیم بود. موضوع دوم که دکتر برخورداری و مهندس اقدام از شرکت ریل پارس ارائه خواهند داد، بحث راه ابریشم است و اقدام‌ها و مطالعاتی که این شرکت در این باره انجام داده است را به اطلاع همگان خواهند رساند.

بهره‌وری در ایران و مقایسه آن استرالیا

دکتر قربانعلی بیگ موضوع بهره‌وری در شبکه و ناوگان ریلی را مهم دانست و گفت: این موضوع روی سرمایه‌گذاری ریلی تأثیر و بسزایی دارد ضمن این که صنعت ریلی روی اقتصاد ملی و کلان تأثیر بسیار بالایی دارد. اگر بهره‌وری را افزایش دهیم علاوه بر این که صنعت ریلی بهره‌مند می‌شود اقتصاد کشور را شکوفاتر



آمار ایران در مقایسه با دنیا که برای سال ۲۰۰۹ است و خیلی با آمار امروز تفاوت فاحشی ندارد عبارت است از: طول خطوط یک خطه نسبت به یک درصد سهمی که از دنیا باید داشته باشیم ۷۶ درصد، طول دو خطه ۶۸ درصد، طول خطوط برقی ۶ درصد، لکوموتیو ۶۵ درصد، واگن خودکشش ۱۰ درصد، واگن مسافری ۶۷ درصد، واگن باری ۷۵ درصد، تن کیلومتر باری ۲۲ درصد، نفر کیلومتر ۵۲ درصد، نفر کیلومتر سریع صفر و واحد حمل بر شبکه ۴۰ درصد است. راه‌آهن ایران پس از ۷۰ سال و در سال ۲۰۰۹ در واحد حمل در جایگاه بیستم دنیا قرار داشته است.

دکتر قربانعلی‌بیک در ادامه به بحث بهره‌وری و مقایسه آن در ایران با شرکت بی‌اچ‌پی استرالیا که سنگین‌ترین قطاری باری دنیا را در اختیار داشت، پرداخت و افزود: بهره‌وری واگن باری در بی‌اچ‌پی ۱/۲۶ میلیون کیلومتر واگن بر سال است که این مقدار در ایران ۱/۳۶ است. این در حالی است که در بهره‌وری ایران واگن‌های شش محوره هم در نظر گرفته شده است که اگر این واگن‌ها را در نظر بگیریم مقدار بهره‌وری در ایران به ۱/۱ می‌رسد. به بیان دیگر بهره‌وری واگن باری یک خطه و دیزلی در استرالیا ۱۰ برابر بهره‌وری در ایران است. یعنی بخش خصوصی در ایران باید به ازای هر یک واگن شرکت استرالیایی تعداد ۱۰ واگن برای همان مقدار بار خریداری کند.

یکی دیگر از شاخص‌هایی که شرکت بی‌اچ‌پی در افزایش بهره‌وری روی آن کار کرده است بالا بردن عمر چرخ و ریل بوده است. از سال ۱۹۸۰ که عمر چرخ ۳۴۰ هزار تن کیلومتر بوده است که با وجود افزایش بار محوری به یک‌میلیون و ۹۰۰ هزار تن کیلومتر رسانده‌اند. همچنین عمر ریل را در مسیر مستقیم از سال ۱۹۸۰ تا ۲۰۰۵، از ۳۵۰ به ۱۸۰۰ رسانده‌اند و طول قطار را با ۶ لکوموتیو شش‌هزار اسب بخاری از

۱۳۱ واگن به ۳۱۲ واگن رسانده‌اند. نکته بسیار مهم این که سیر واگن در ایران که ۳۰۰ کیلومتر در روز تعهد شده بود به‌طور متوسط برای واگن‌های شش محوره ۱۲۰ کیلومتر در روز است. یعنی مسیر تهران - بندرعباس را ۱۱ روزه طی می‌کنند و رفت و برگشت یک قطار در این مسیر ۲۲ روز طول می‌کشد. در استرالیا رفت و برگشت برای مسیر ۴۵۰ کیلومتری در سال ۱۹۷۲ بدون محاسبه زمان تخلیه و بارگیری ۴۰ ساعت بوده که به ۳۰ ساعت رسانده‌اند و این میزان در راه‌آهن ما حدود ۷ روز است.

همچنین بهره‌وری نیروی انسانی در استرالیا از ۰/۱۲۶ به ۰/۳۵۳ رسیده است. یعنی نزدیک به سه برابر بهره‌وری نیروی انسانی را افزایش داده‌اند.

اهمیت ترانزیت برای امنیت کشورها

در بخش دوم نشست، دکتر برخورداری از شرکت رسلان ریل پارس با اشاره به اهمیت بحث ترانزیت در دنیا و جابه‌جایی کالا گفت: در این شرکت ما بحث ترانزیت ریلی را هدف‌گذاری کرده‌ایم. درباره اهمیت ترانزیت دو نکته را یادآور می‌شوم: نکته نخست این که ترانزیت یک بخش اقتصادی و درآمدزایی دارد که از نظر بنده مزیت فرعی این کار است. نکته این که با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی کشورمان و شرایط منطقه ترانزیت می‌تواند برای امنیت‌مان خیلی مفید باشد. وقتی مسیر ترانزیتی از کشوری عبور می‌کند اقتصاد کشورهای همسایه را به امنیت آن کشور گره می‌زند و باعث می‌شود امنیت ملی آن کشور به نوعی تضمین شود.

در بحث ترانزیت کریدورهای زیادی در کشور تعریف شده است که در عمل به مرحله اجرایی نرسیده‌اند. ما در شرکت رسلان ریل پارس سه کریدور اصلی را مدنظر قرار داده و هدف‌گذاری کرده‌ایم. کریدور نخست کریدور شمال -

جنوب است که متأسفانه با توجه به تکمیل نشدن مسیر رشت - آستارا نتوانسته کارآیی پیش‌بینی شده را داشته باشد. البته برای کریدور حمل‌ونقل ترکیبی را در نظر گرفته بودند که به دلایل مختلف تا به امروز این امر محقق نشده است. مسیر دوم کریدور اکو است که از پاکستان شروع می‌شود و پس از عبور از ایران به ترکیه متصل می‌شود. این کریدور نیز به دلیل عدم همکاری پاکستان تا حدودی مغفول مانده است. کریدور سوم که تأکید ما روی آن است کریدور جاده ابریشم است که دو مسیر برای آن در نظر گرفته شده است. یکی جاده ابریشم سنتی که ایران نیز در این مسیر قرار دارد و دومی جاده ابریشمی است که شمال این مسیر سنتی قرار دارد و رقیب به حساب می‌آید.

در سال ۲۰۱۶ قطار کانتینری از چین به سمت ایران حرکت کرد و به تهران رسید و ما با ترکیه‌ای‌ها جلساتی داشتیم تا این قطار از طریق ترکیه به اروپا برسد که مورد استقبال ترک‌ها قرار گرفت و پس از آن با قزاقستان، ازبکستان و ترکمنستان این مساله را مطرح کردیم که مورد استقبال آنها نیز قرار گرفت و در نهایت به اجلاس آنکارا با حضور ۵ کشور منجر شد. نکته‌ای که باید اشاره کنم این است که این مسیر در گذشته وجود داشته ولی مساله این بود که این کشورها دور هم جمع نشده بودند تا توافق‌نامه‌ای به امضا برسانند.

کریدور رقیب از چین شروع می‌شود و پس از عبور از قزاقستان به روی کشتی منتقل شده تا به بندر باکو برسد و پس از آن در مسیر باکو - تفلیس - استانبول قرار می‌گیرد. نکته دیگر در این مسیر این است که چون قطارهای برنامه‌ای دارند بنابراین نرخ برگشت کانتینر خالی ندارند و هزینه در این مسیر به مراتب پایین‌تر از کریدوری است که از ایران عبور می‌کند.

چالش‌هایی که در کریدور چین -

ایران - ترکیه با آن‌ها روبه‌رو هستیم عبارتند از: مشتری‌هایی که حاضر می‌شوند از این مسیر کالایشان حمل شود این شرط را لحاظ می‌کنند که اسمی از ایران در برنامه‌ها آورده نشود. مساله دیگر مرادات مالی است و شرکت‌های فورواردر را در پرداخت سهم راه‌آهن کشورها با مشکل مواجه می‌کند. مشکل بعدی عدم هماهنگی بین گمرک‌های مرزی است که باعث می‌شود واگن‌ها در مرزها با توقف‌های ناخواسته و زیاد مواجه شوند. مساله دیگر در همه کریدورها متوازن نبودن بار در مبدا و مقصد است و در برگشت یا بار کافی وجود ندارد یا این که باید این کانتینرها فروخته شوند چون هزینه برگشت خیلی بیشتر از قیمت خود کانتینر است.

ما در تلاش هستیم تا بتوانیم باری که از چین حرکت کرده است را در قزاقستان تحویل بگیریم و از طریق ترکمنستان وارد ایران کرده و به ترکیه منتقل کنیم و به مسئولان ترکمنستان هم پیشنهاد کرده‌ایم که حاضر هستیم واگن‌های ایرانی در اختیار قرار دهیم تا بار روی واگن‌های ایرانی منتقل شده و از طریق ایران ادامه مسیر بدهد. مزیت این کار این است که کشور ازبکستان حذف می‌شود و در هزینه‌ها صرفه‌جویی می‌شود.

نکته آخر که باید عرض کنم و در آینده امکان دارد محقق شود این است که چین روی کشور پاکستان خیلی نفوذ دارد و در بندر گوادر هم سرمایه‌گذاری زیادی کرده است و اگر رقیب بندر چابهار ایران است. اگر مسیر چین - پاکستان که بندر گوادر می‌رسد به اتمام برسد و در داخل کشور هم مسیر چابهار - زاهدان تکمیل شود و اگر مسئولان صلاح بدانند و چابهار و گوادر را به هم وصل کنند در آن صورت ما دیگر نیازی به کشورهای قزاقستان و ترکمنستان و ازبکستان نخواهیم داشت و می‌توانیم از چین و مسیر پاکستان به ترکیه وصل شویم.



نشست تخصصی کمیته حمل و نقل، لجستیک و امور گمرکی:

ترانزیت می تواند گره گشای حمل و نقل کشور باشد

نشست، از ارتباط بیشتر متخصصان، استادان دانشگاه و فعالان حوزه حمل و نقل در جلسات تخصصی اتاق سخن گفت. وی با اشاره به اینکه پژوهش‌های گسترده و قابل قبولی در محافل و مجامع دانشگاهی کشور در بحث حمل و نقل صورت گرفته و مطالعات جامعی هم در دست اقدام

در مورد موضوعات مطرح شده و ارائه راهکار برای حل مشکلات و معضلات موجود پرداختند. در ابتدای جلسه مهندس فرهاد فروزی، عضو هیات نمایندگان و دبیر کمیته حمل و نقل، لجستیک و امور گمرکی اتاق تهران ضمن خوشامدگویی به حاضران در

حمل و نقل، لجستیک و امور گمرکی انجام شد نمایندگان اتاق تهران، اعضای کمیته تخصصی و گروهی از کارشناسان، صاحب نظران، و جمعی از مدیران شرکت‌ها و انجمن‌های صنفی در زمینه‌های تخصصی به ایراد سخنرانی، ارائه آمار و اطلاعات و در ادامه به بحث و تبادل نظر

نشست تخصصی کمیته حمل و نقل، لجستیک و امور گمرکی اتاق تهران با عنوان “رویکرد جدید به ترانزیت از نظر گمرک با نگاه منطقه‌ای و بین‌المللی” در آذرماه ۹۸ در سالن کنفرانس اتاق بازرگانی تهران برگزار شد. در این جلسه که به میزبانی کمیته





است خواستار ارائه این تحقیقات به نهادهای تصمیم گیر و دستگاههای تخصصی و اجرایی شد.

فزونی با اشاره به اینکه حمل و نقل به عنوان مقوله ای پیشران می تواند در اقتصاد کشور اثرگذار باشد، افزود: در شرایط فعلی نیاز داریم ارتباطات و تعاملات بیشتری در این بخش برقرار کنیم. در حال حاضر رابطه خوبی با بخش راه آهن داریم ولی از قرار معلوم بخش جاده ای تمایل چندانی برای گفتن حرف ها و نقطه نظراتش ندارد.

وی ادامه داد: تلاش ما این است که سطح علمی و تخصصی این جلسات و برنامه های این چنینی را بالاتر ببریم تا جوانان علاقه مند بتوانند از این دانش و تخصص استفاده کنند.

پس از آن دکتر مصطفی آیتی، مدیرکل نظارت بر ترانزیت گمرک ایران در جایگاه سخنران قرار گرفت و اظهار داشت: کارهای زیاد و انجام نشده فراوانی روی زمین مانده که از آنها غافل شده ایم ولی اگر هر کدام ما (بخش ها) در حد بضاعت و توان

خودش فعال شود، اتفاقات خوب و مثبتی رخ خواهد داد.

آیتی گفت: متأسفانه از گذشته تا همین چند سال قبل توجه چندانی به بحث ترانزیت نشده و در تصمیم گیری های کلان خیلی مورد التفات واقع نشده و به حاشیه رفته است. وقتی از اهمیت ترانزیت غافل شویم قطعاً در آینده دچار مشکل خواهیم شد. وی ادامه داد: وقتی در سیاست های کلان و بالادستی نظام از ترانزیت سخن به میان می آید به راحتی نباید از کنار این مساله عبور کرد. اگر امروز هر کسی در هر جایگاهی که قرار دارد - چه دولتی باشد یا خصوصی - ترانزیت را کم و کوچک ببیند یا خدای ناکرده سنگ اندازی کند، بزرگ ترین خیانت را به امنیت و منافع این جامعه کرده است. کشوری که در سه دهه اخیر در بن بست قرار داشته و امروز در چهارراه منطقه قرار گرفته اگر این اجحاف را در حقش بکنیم که از این مزیت بزرگ (ترانزیت) چشم پوشی کند، به هیچ عنوان پذیرفتنی نیست. مدیرکل نظارت بر ترانزیت در

ادامه بیان داشت: انتظار اینکه در بخش عمومی (دولتی) کار خارق العاده و منحصر به فرد، رفع مشکلات و گره های چندین ساله را داشته باشید، خیلی منطقی نیست. بولدوزر دولت به حرکت در نمی آید مگر با زور و قدرت بخش خصوصی. اگر ساختار دولتی و بروکراسی ما تا الان جواب نداده به کم تحرکی بخش خصوصی برمی گردد چون فعالیت یکپارچه و منسجم نداشته است چون مطالبه گری نمی کند و اگر هم بکند راهش را بلد نیست.

آیتی اقدامات موازی، نبود منافع مشترک و نداشتن همکاری های بلند مدت در این بخش را از موانع کم اقبالی ترانزیت کشور عنوان کرد و اظهار داشت: درد اول و آخر ترانزیت در کشور ما کم کاری بخش خصوصی است.

دکتر امیری هم با انتقاد از شعارزدگی و تصمیم گیری های عجولانه گفت: تا سال ۱۳۹۳ کارگروهی تخصصی با توان اجرایی و اعتبار بالا وجود داشت که خودش کار هماهنگی بین دستگاه ها، تعامل،

پیگیری، رایزنی و... را انجام می داد. اما دولت تدبیر و امید در یک اقدام شتابزده و بدون هیچ دلیل موجهی این کارگروه تخصصی و کارآمد را منحل کرد و الان تمام اقدامات و فعالیت های گذشته به حال خود رها شده است.

در ادامه نشست ضمن گفت و گو در مورد مسایل، مشکلات و چالش های پیش رو، آمار و ارقام، تشریح وضعیت فعلی حمل و نقل ریلی و جاده ای کشور، حمل بار، مصرف سوخت، هزینه ها، جابه جایی، ارزشبری و ارزآوری، بهره وری، مدیریت حمل و نقل و... به صورت تصویری ارائه شد که مورد بحث و تبادل نظر حاضران در جلسه قرار گرفت.

در پایان با اشاره به اینکه کشور در شرایط دشواری قرار دارد و تحریم های بین المللی این وضعیت را پیچیده تر و سخت تر می کند بر ضرورت همه جانبه توسعه حمل و نقل با محوریت ترانزیت به منظور ارتباط با کشورهای منطقه و فرمانطقه ای مورد تایید و تاکید قرار گرفت. 

جلسه مجامع عمومی عادی و فوق العاده انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته



جلسه مجامع عمومی عادی و فوق العاده انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته روز سه شنبه ۹۸/۱۰/۲۴ با حضور نمایندگان شرکتهای حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته در محل ساختمان شماره ۳ اتاق بازرگانی تهران برگزار گردید.

مطابق با دستور جلسه مجمع عمومی فوق العاده که در ابتدا برگزار گردید، فرمت جدید اساسنامه انجمن مورد تأیید اکثریت اعضای حاضر قرار گرفت و مقرر شد تعداد اعضای هیئت مدیره انجمن ۵ نفر باقی بماند و همچنین تمامی اعضای اعم از باری، مسافری، فورواردر و خدمات وابسته از این پس دارای حقوق یکسان و برابر از نظر حق رأی و کاندید شدن جهت عضویت در هیئت مدیره انجمن و همچنین سایر حقوق مربوط به اعضا باشند.

همچنین پس از آن با توجه به اتمام دوره سه ساله هیئت مدیره انجمن، مجمع عمومی عادی جهت انتخاب اعضا جدید هیئت مدیره انجمن برای دوره هفتم، با

۵- جناب آقای سبحان نظری، مدیر عامل شرکت ترکیب حمل و نقل با ۲۵ رأی همچنین اسامی اعضاء علی البدل به شرح زیر می باشد:

۶- جناب آقای جواد صادقی مجد، مدیرعامل شرکت فولاد لجستیک با ۱۹ رأی

۷- جناب آقای مرتضی رجبی، مدیرعامل شرکت احیاء ریل ایرانیان با ۱۸ رأی

بدینوسیله ضمن عرض تبریک و آرزوی توفیق برای اعضاء منتخب، از زحمات اعضاء سابق هیئت مدیره انجمن کمال تشکر و قدردانی به عمل می آید. 

مشارکت حداکثری شرکتهای عضو انجمن برگزار گردید که نتایج انتخابات به شرح زیر اعلام می گردد:

۱- جناب آقای عباداله فروزش، مدیرعامل شرکت راه آهن حمل و نقل با ۳۲ رأی

۲- جناب آقای محمد رجبی، مدیرعامل شرکت رجاء با ۲۸ رأی

۳- جناب آقای سید علیرضا حسینی طباطبائی، مدیرعامل شرکت توسعه ریلی پاریسیان با ۲۸ رأی

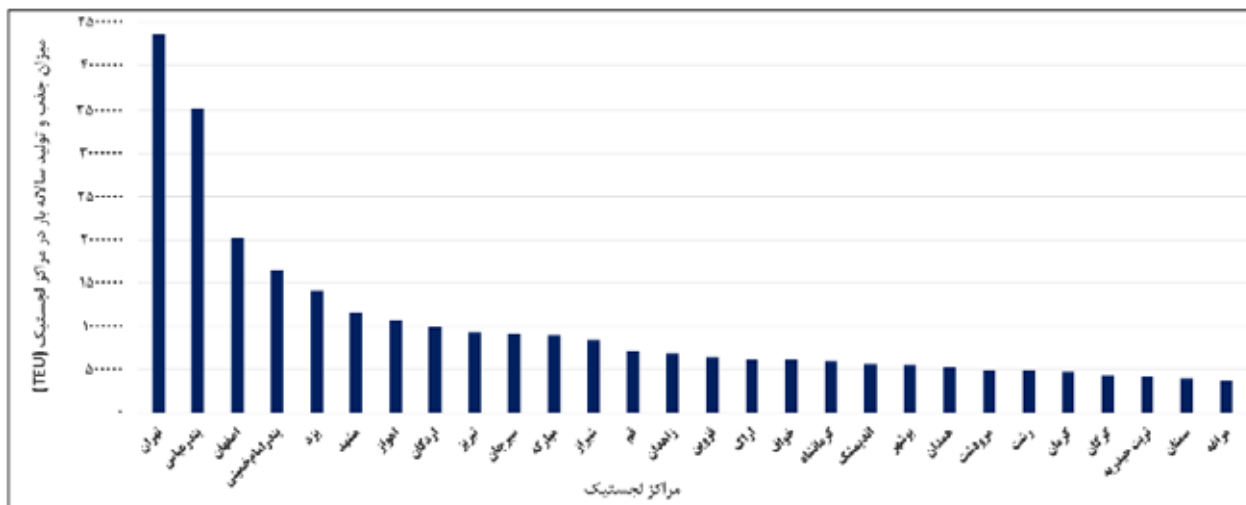
۴- جناب آقای فرهنگ طلوعی، مدیرعامل شرکت ریل پرداز سیر با ۲۸ رأی



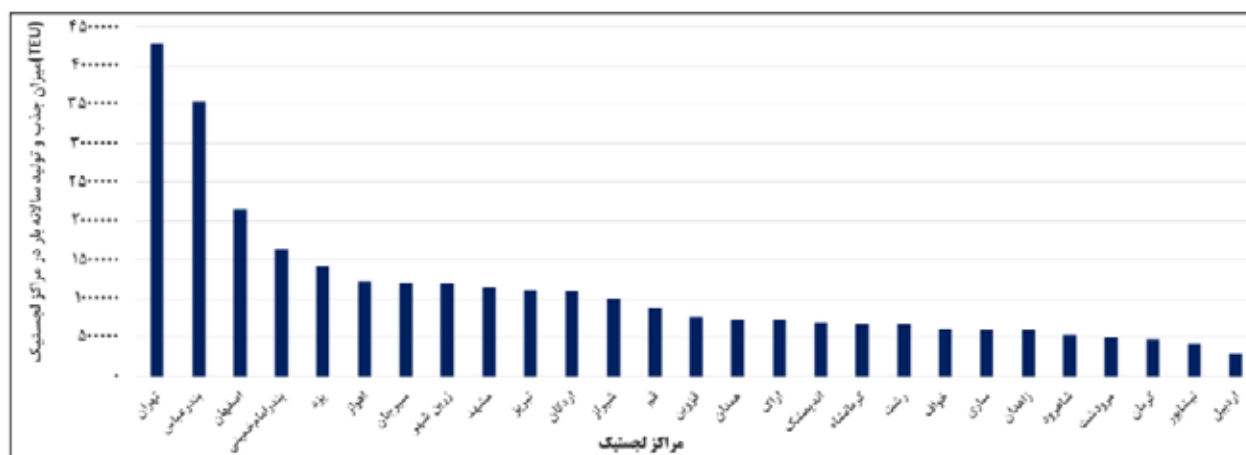
نتایج حاصل از حل مدل ریاضی مکان یابی مراکز لجستیک

توسط مرکز تحقیقات پردازش‌های فوق سریع دانشگاه صنعتی امیرکبیر (پلی تکنیک تهران) در دسترس قرار گرفته‌بود، استفاده شده‌است. سناریوهای مختلف بر اساس شاخص‌هایی همچون گروه‌های کالایی مختلف، تعداد مختلف مراکز لجستیک، ثابت و متغیر بودن تعداد

مدل ریاضی توسعه داده شده برای این طرح با استفاده از حل‌کننده سیپلکس حل شده‌است. از سیستم ابررایانه با مشخصات تعداد دو عدد پردازنده ۷۴۲۶۵۰، تعداد ۴۸ هسته با فرکانس ۲.۲، حجم حافظه ۱۲۸ گیگابایت و حجم هارد ۳۰۰ گیگابایت تحت سیستم عامل ویندوز ۷ که



شکل ۱: بیشینه ظرفیت عملکردی سالیانه مراکز لجستیک پیشنهادی



شکل ۲: بیشینه ظرفیت عملکردی سالیانه هاب‌های لجستیک خروجی مدل با فرض وضعیت موجود



شکل ۳: محدوده پوشش هاب‌های لجستیک



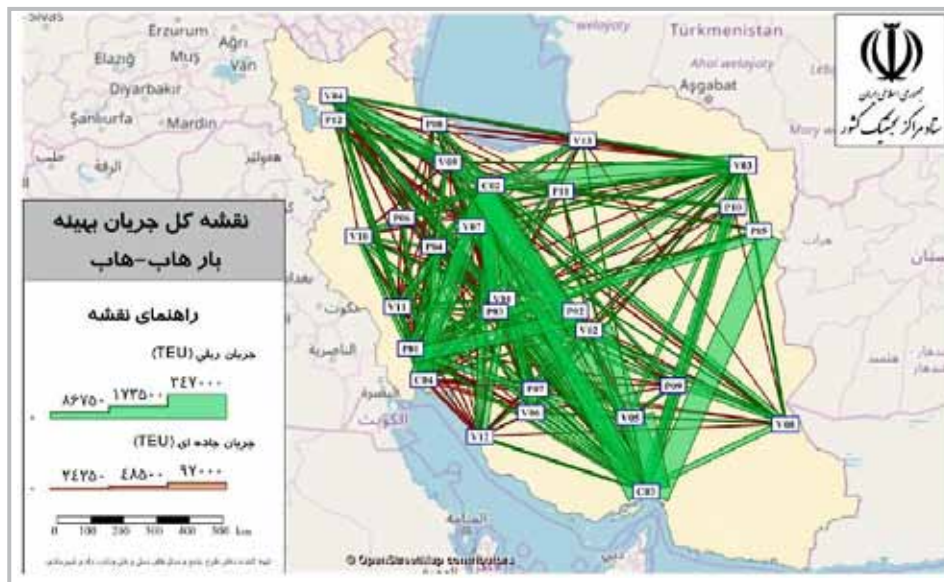
شکل ۴: جریان حمل بار ریلی و جاده‌ای شبکه موجود

مراکز، مقادیر مختلف هزینه ثابت احداث مراکز لجستیک، مقادیر مختلف هزینه ترنشیپمنت، مقادیر مختلف هزینه نگهداری و حق دسترسی به شبکه ریلی و جاده‌ای، لحاظ و عدم لحاظ هزینه عملیاتی درون مراکز لجستیک، در نظر گرفتن حالات مختلف شبکه ریلی (شبکه موجود، شبکه در حال احداث و شبکه در حال مطالعه)، لحاظ و عدم لحاظ کمیته فاصله بین دو مرکز لجستیک، لحاظ و عدم لحاظ بار حمل شده با مسافت کوتاه‌تر از ۳۰۰ کیلومتر و همچنین فرض قطار برنامه‌ای در نظر گرفته شد و مدل‌سازی مسئله برای هر یک از این سناریوها اصلاح گردید. با توجه به این توضیحات، مدل ریاضی با استفاده از زیرساخت ابررایانه‌ای با زمان حل بین یک تا چهار روز برای هر اجرا بیش از ۱۰۰ مرتبه اجرا شد. در انتها با توجه به تحلیل‌های به دست آمده، سناریوی نهایی با پیش فرض‌هایی که قبلاً بیان شد، انتخاب گردید. در ارتباط با اعمال فرض قطار برنامه‌ای قابل ذکر است که ابتدا این فرض در قالب محدودیت‌های مدل ریاضی فرمول‌بندی شد و در بهینه‌سازی مسئله اعمال گردید اما طبق نظر خبرگان این فرض در مرحله پردازش نتایج خام و محاسبات پس از حل مدل اعمال شد. در توضیح تکمیلی این موضوع باید خاطرنشان کرد که در صورت فرمول‌بندی فرض ذکر شده در قالب محدودیت‌های مدل، امکان رخداد این حالت وجود دارد که بار مربوط به یک مبدأ با هدف افزایش حجم بار یک مسیر ریلی تا رسیدن به حد آستانه مربوط به فرض قطار برنامه‌ای، به مرکز لجستیک با فاصله بسیار دور متصل گردد. در ادامه نتایج به دست آمده حاصل از حل مدل بهینه‌سازی ریاضی برای سناریوی نهایی ارائه شده است. در شکل ۱ پهنه‌های خروجی مدل جهت احداث مراکز لجستیک به همراه بیشینه ظرفیت عملکردی سالیانه آن‌ها آورده شده است.

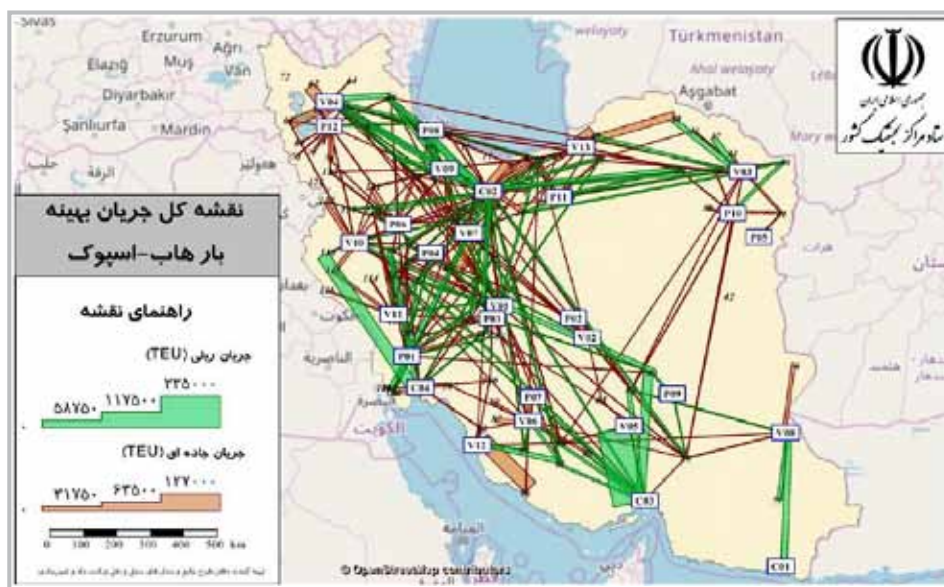
می‌توان یادکرد. در جدول موجود در سند آمایش مراکز لجستیک کشور، پهنه‌های منتخب مدل همراه با زیرشهرهای مربوطه ذکر شده است. با حذف هزینه‌های مربوط به منفعت اجتماعی و در نظر گرفتن هزینه سوخت و حق دسترسی‌های شبکه با تعرفه فعلی سعی شده است تا به دیدی از شبکه پیشنهادی با مشخصات سناریو وضعیت فعلی دست یافته شود. نتایج مربوط به این

و توزیع شده در هر یک از این مراکز لجستیک است. همان‌طور که پیش‌تر بیان شد این مقادیر برآوردی از بیشینه ظرفیت عملکردی سالیانه مربوط به مراکز لجستیک هستند و با توجه به اینکه در این فاز از طرح تمامی ملاحظات مربوط به تمایلات سفر صاحبان بار در نظر گرفته نشده است، لذا از این مقادیر به عنوان بیشینه ظرفیت عملکردی اسمی قابل‌دستیابی برای مراکز لجستیک

همان‌طور که انتظار می‌رود، با توجه به پتانسیل‌های مربوط به پهنه‌های تهران، بندرعباس، اصفهان و یزد، این پهنه‌ها به عنوان پهنه‌های منتخب جهت احداث مراکز لجستیک با ظرفیت عملکردی بالا انتخاب شده‌اند. میزان ظرفیت عملکردی نمایش داده شده در شکل فوق مشتمل بر میزان جذب و تولید بار مربوط به خود این پهنه‌ها و همچنین میزان بار عبوری تجمیع



شکل ۵: حجم جریان بار کل بین هاب‌ها در شبکه لجستیک پیشنهادی



شکل ۶: حجم مبادلات میان مبادی / مقاصد نهایی با هاب‌های لجستیک

حمل و نقل موجود در شکل ۴ ترسیم شده است. حجم جریان بار بین مراکز در شبکه لجستیک پیشنهادی در شکل ۵ ترسیم شده است. با مقایسه شبکه مربوط به شکل ۴ و شکل ۵، مشاهده می‌شود که با احداث مراکز لجستیک، بار جابه‌جا شده در سطح کشور تجمع و عمدتاً از طریق مسیر ریلی حمل خواهند شد که این موضوع یکی از مزایای قابل تأمل طرح مورد مطالعه

ترسیم شده است. ۳ طبق فرض تخصیص چندگانه مدل مکان‌یابی، هر مبدأ بار امکان اتصال به چندین مرکز لجستیک جهت ارسال کالا به مقاصد مختلف را دارد. با توجه به این نکته، از شاخص فاصله موزون برای ترسیم شکل فوق استفاده شده است. به طوری که مبادی و مقاصد مختلف به نزدیک‌ترین مرکز لجستیک با بیشترین حجم جریان بار ارسالی تخصیص پیدا کرده‌اند. جریان بار ریلی و جاده‌ای شبکه سناریو در شکل ۲ آورده شده است. همان‌طور که ملاحظه می‌شود تغییر محسوسی در پهنه‌های منتخب مشاهده نمی‌شود به طوری که با توجه به نتایج به دست آمده در این سناریو می‌توان نتیجه‌گیری کرد که تأثیر احداث مراکز لجستیک و تجمع و توزیع بار در مراکز لجستیک بیشتر از تغییر در تعرفه‌های مربوط به قیمت سوخت است. در ادامه نقشه مربوط به محدوده پوشش هاب‌های لجستیک در شکل

نقشه راه بهبود ایمنی راه‌های کشور

معاونت حمل و نقل

وزارت راه و شهرسازی
آبان ماه ۱۳۹۶ و بازنگری
اردیبهشت ۹۷

براساس مطالعات صورت گرفته
بر روی روند تلفات سوانح رانندگی
در جاده‌ها، پیش‌بینی می‌شود در
صورت تداوم روند فعلی، تعداد
کشته شدگان در سال‌های آتی
افزایش خواهد یافت.
برنامه‌های اجرایی لازم الاجرا در
جهت تحقق اهداف

ردیف	موضوع	اقدام	دستگاه مسئول	بازه زمانی
۱	تقویت جایگاه کمیسیون ایمنی راهها	تقویت نهاد راهبر در مدیریت ایمنی و تخصیص اعتبار سالیانه	وزارت راه و شهرسازی (دولت)	۶ ماه
۲		تقویت پشتوانه علمی کمیسیون ایمنی راهها	وزارت راه و شهرسازی (دولت)	۶ ماه
۳	تصویب برنامه اجرایی ارتقای ایمنی راه		دبیرخانه کمیسیون ایمنی	۶ ماه
۴	راه اندازی مرکز واحد پاسخگویی و اطلاع رسانی حوادث	تشکیل اورژانس ملی - SOS	وزارت بهداشت	یکسال
۵	تقویت اعمال قوانین و مقررات بویژه مدیریت سرعت - کمربند و کلاه ایمنی	انفراستراکچر ایمنی رفاهی مقررات و کنترل های کنار جاده	پلیس راهور ناجا	یکسال
۶		اعمال مقررات در مدیریت سرعت	پلیس راهور ناجا	مستمر
۷		اعمال مقررات در استفاده از کلاه و کمربند ایمنی	پلیس راهور ناجا	مستمر
۸		راهکارهای شناسایی و برخورد با تخلفاتی که تاکنون شناسایی نشده	پلیس راهور ناجا	یکسال
۹	معاینه فنی ناوگان سنگین عمومی	بازنگری در نحوه معاینه فنی ناوگان سنگین عمومی	وزارت راه - وزارت کشور	یکسال
۱۰	ارتقای ایمنی شبکه راهها	رفع و اصلاح نقاط پرتردد شبکه راهها	وزارت راه - وزارت کشور	دو سال
۱۱		نسب و نگهداری مستمر علائم و تجهیزات ایمنی در شبکه راهها با اولویت گریزراه های با ریسک بالا	وزارت راه	مستمر

ردیف	موضوع	اقدام	دستگاه مسئول	بازه زمانی
۱۲	ارتقای توان عملیاتی وزارت بهداشت	حضور به موقع در صحنه حوادث	وزارت بهداشت	دو سال
۱۳		ارتقای زیرساخت و نیروی انسانی آموزش دیده در بیمارستانها	وزارت بهداشت	دو سال
۱۴	توسعه حمل‌ونقل عمومی - محدودیت در توسعه زیرساخت‌های معابر درون‌شهری	توسعه و تکمیل پروژه‌های ریلی در دست ساخت با اولویت حومه‌ای	وزارت راه - وزارت کشور	دو سال
۱۵		توسعه سیستم اتوبوس‌رانی حومه‌ای	وزارت راه - وزارت کشور	دو سال
۱۶	مطالعات و ارزیابی اقدامات	مطالعه گسترده در زمینه نقشه ایمنی گام‌های تصادفات رانندگی و مجروحان	کمیسیون ایمنی راهها	۱ سال
۱۷		مطالعه رفع نخلات اجباری در کلان‌شهرها و ارایه راهکارهای اجرایی	کمیسیون ایمنی راهها	۱ سال
۱۸		مطالعه تبلیغاتی نحوه ثبت آمار سوانح رانندگی راه‌های اختصاصی - فرعی - ...	کمیسیون ایمنی راهها	۱ سال
۱۹		مطالعه تطبیقی جایگاه وظایف و ساختار نهاد راهبر ایمنی در کشورهای مختلف دنیا	کمیسیون ایمنی راهها	۱ سال
۲۰		مطالعه میزان اثرگذاری و اقدامات ضروری برای ارتقای ایمنی موتورسیکلت‌سواران	کمیسیون ایمنی راهها	۲ سال
۲۱		مطالعه میزان اثرگذاری و اقدامات ضروری برای ارتقای ایمنی عابران پیاده	کمیسیون ایمنی راهها	۲ سال

ردیف	موضوع	اقدام	دستگاه مسئول	بازه زمانی
۲۲	استانداردهای ۴۸۵ تولید خودرو	اجرای استانداردهای ۴۸۵ تولید خودروهای داخلی	وزارت صنعت	۸ سال
۲۳	حفاظت‌های ایمنی وسایل نقلیه سنگین	نسب حفاظت‌های ایمنی وسایل نقلیه سنگین در دست بهره‌برداری	وزارت راه - وزارت صنعت	۲ سال
۲۴	سنجش سلامت رانندگان عمومی	اعمال شرایط سختگیرانه در گزینش و صدور مجوز رانندگان حرفه‌ای بخش عمومی	وزارت راه - وزارت کشور	۲ سال
۲۵	تجهیزات هشدار خواب‌آلودگی راننده	نسب تجهیزات هشدار خواب در داخل اتوبوس‌های عمومی بین‌شهری	وزارت راه - وزارت صنعت	۲ سال
۲۶	دوره‌های آموزشی شغلی	اجرای دوره‌های آموزشی شغلی ویژه برای رانندگان ناوگان عمومی جاده‌ای و لکوموتوررانان برای کنترل عملکرد آنها و ارتقای ایمنی	وزارت راه	مستمر



نگاهی به الگوی برنامه‌ریزی قطارهای ترکیبی

محمود فخرانی گشتی^۱
محمدرضا ملاح^۲
فرزانه نظری زاده^۳
فاطمه اسمعیلی^۴

در سال‌های اخیر با توجه به مزایای فراوان سیستم حمل‌ونقل ریلی، این صنعت رشد فزاینده‌ای داشته است. امروزه صنعت ریلی نیازمند توسعه برنامه‌ریزی قطارها و استفاده از سامانه‌های مدیریت حمل‌ونقل نوین می‌باشد. با توجه به محدودیت‌های موجود در سیستم حمل‌ونقل و به منظور توسعه خدمات حمل‌ونقل ریلی در مسیرهای جدید (مسیرهای بلند و کمربندی)، شیوه برنامه‌ریزی قطارهای مسافری بلند مدت بصورت ترکیبی می‌تواند یکی از بهترین گزینه‌ها برای افزایش بهره‌وری در حوزه قطارهای مسافری می‌باشد. در این مقاله به مزایای این نوع برنامه‌ریزی پرداخته می‌شود.

بر اساس کشتش تقاضای بازار، مسیرهای جدیدی را برای مسافرت آن‌ها به این شیوه فراهم نمود که از این مسیرها می‌توان به مسیرهای تبریز - زاهدان، اهواز - تبریز، تبریز - گرگان، زاهدان - گرگان، تبریز - بندر عباس و ... را نام برد. برقراری قطار به شیوه‌ی فعلی در مسیرهای فوق علاوه بر نیاز به تعریف مسیر مجزا برای آن‌ها، باعث افزایش ترافیک شبکه شده و گاهی به دلیل محدودیت‌های شبکه امکان‌پذیر نبوده و همچنین ریسک خرابی سالن و خرابی دیزل را افزایش داده و باعث کاهش بهره‌وری می‌گردد.

در این گفتار با سه واژه سفر ترکیبی، قطار ترکیبی و حمل‌ونقل ریلی ترکیبی مواجه که به توضیح هریک از این تعاریف می‌پردازیم.

سفر ترکیبی

این شیوه به نوعی از سفر گفته می‌شود که در آن با توجه به محدودیت‌هایی از قبیل توزیع هدف سفر در مقاصد مختلف (ماموریت اداری یا هدف گردشگری سیاحتی - زیارتی در چند مقصد) فراهم نبودن امکان سفر مستقیم به مقصد نهایی (نبود مسیر، زیر ساخت یا محدودیت‌های سیاسی) مسافرت بصورت مستقیم از مبدأ به مقصد نهایی انجام نشده و سیر مسافر به چندین مقصد میانی توزیع می‌گردد.

که راه‌آهن ایران عموماً از مناطق مختلف کشور به سمت مشهد مقدس اعزام می‌شوند از ایستگاه تهران یا از کمربندی اسلامشهر - آپرین - بهرام جهت تردد به مقصد مشهد مقدس استفاده می‌نمایند. در صورت تاخیر احتمالی، تردد این قطارها باعث به هم خوردن ترافیک قطارها بالاحص از مبدا تهران یا از مبادی قطارهایی که در طول مسیر خود از آن عبور می‌نمایند می‌گردد. علاوه بر ایجاد تاخیر احتمالی باعث تاخیر در ورود به مقصد و ایجاد تاخیر از مبدا برای قطار شده و همچنین نت مورد نیاز برای بازدید فنی واگن‌های قطار را کاهش داده که این امر تبعاتی را به همراه دارد. با توجه به موارد فوق الذکر به نظر می‌رسد در صورت حذف قطارهای کمربندی طولانی مسیر بلند مانند تبریز - مشهد، شیراز - مشهد، اهواز - مشهد و ... و پیش‌بینی قطارهای ترکیبی برای این مسیرها می‌توان علاوه بر کاهش ریسک خرابی واگن، خرابی دیزل، تاخیر در ورود به مقصد و تبعات ناشی از آن را به حداقل رسانده و چابکی شبکه را افزایش داده و ترافیک قطارها را منظم‌تر سازیم. از طرفی با برنامه‌ریزی به این شیوه می‌توان اطلاعات دقیق‌تر را برای مسافر جهت برنامه‌ریزی سفر متناسب با اهداف سفر فراهم نموده و

خطوط و ایستگاه و ... موثر واقع شود و عدم توجه به این مقوله باعث هدر رفت سرمایه‌های ملموس و ناملموس گردد.

یکی از عواملی که باعث کاهش بهره‌وری در بخش‌های متعدد راه‌آهن از جمله واگن‌های مسافری، لکوموتیو، ظرفیت ایستگاه‌های مسافری، ترافیک شبکه و ... می‌شود، برنامه‌ریزی قطارهای مسیر بلند (عمدتاً کمربندی) می‌باشد. این قطارها

برنامه‌ریزی قطارهای مسافری

پایه اصلی تصمیم‌گیری در سیر و حرکت قطارها در صنعت حمل‌ونقل ریلی، شیوه برنامه‌ریزی و زمان‌بندی حرکت قطارها است و این برنامه‌ریزی در شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی بسیار حائز اهمیت می‌باشد.

برنامه‌ریزی می‌تواند به عنوان عاملی جهت افزایش بهره‌وری در حوزه‌ی زمان، ناوگان، زیرساخت

قطار ترکیبی

قطار ترکیبی به قطاری اطلاق می‌شود که با توجه به شرایط امکان سیر مستقیم از مبدا به مقصد نداشته و در طول مسیر به توجه به موقعیت مسیر مسافری آن از قطار اول به قطار بعدی جابجا شده و ادامه سفر می‌دهند.

حمل‌ونقل ترکیبی

در این شیوه حمل‌ونقل با توجه به محدودیت‌هایی از قبیل نبود مسیر ریلی مستقیم، نبود صرفه اقتصادی برای احداث مسیر ریلی، زمان بر بودن احداث مسیر ریلی و وجود تقاضا برای استفاده از سیستم حمل‌ونقل ریلی، جابجایی مسافرین بصورت ترکیبی از سیستم حمل‌ونقل ریلی با سایر شقوق حمل که عموماً جاده می‌باشد امکان‌پذیر می‌گردد. بدین منظور با توجه به وجود تقاضا در برخی از نواحی کشور که خطوط ریلی در آن‌ها احداث نشده ولی تقاضای سفر با قطار در آن‌ها وجود داشته مسافرین با استفاده از سیستم جاده به اولین ایستگاه راه‌آهن منتقل و از آنجا به مقصد نهایی خود منتقل می‌شوند.

مسائل و مشکلات استفاده از قطارهای مسیر بلند

در بررسی صورت گرفته سیر قطارهای مسیر بلند با توجه به زمان سفر آن‌ها مشکلاتی به همراه داشته که ذیلاً به برخی از آن‌ها اشاره می‌گردد:

● افزایش ریسک خرابی لکوموتیو یکی از عوامل خرابی لکوموتیو قطارهای مسافری ساعت کارکرد مداوم آن‌ها می‌باشد. این ساعت کارکرد مداوم خصوصاً برای قطارهای کمربندی بیش از ۲۰ ساعت سیر دارند حادث می‌گردد. خرابی لکوموتیوها علاوه بر کاهش بهره‌وری باعث ایجاد هزینه برای شبکه حمل‌ونقل ریلی شده و چه بسا انجام بازدیدهای فنی در موعد مقرر (بازه‌ی زمانی مطلوب حدفاصل بین دو سرویس لکوموتیو) از ایجاد خرابی یا افزایش دامنه آن کاسته و باعث کاهش هزینه و زمان مورد نیاز برای قرارگیری مجدد لکوموتیو در

سرویس گردد. همچنین این امر باعث افزایش عمر مفید لکوموتیو شده که از عوامل اصلی و سرمایه بر صنعت حمل‌ونقل ریلی می‌باشد.

● افزایش فراوانی و مدت زمان خرابی واگن‌های مسافری خرابی واگن‌های مسافری نیز در قطارهای کمربندی بسیار شایع است و یکی از دلایل مهم آن سیر طولانی و گذر از اقلیم‌های گوناگون جغرافیای ریلی (مناطق کوهستانی، مناطق ماسه‌ای و ...) می‌باشد و باعث افزایش ریسک خرابی واگن‌های وارده به مقصد و ایجاد تاخیر از مبدا و همچنین توقف خارج از برنامه قطار در طول مسیر می‌گردد. این درحالی است که زمان نت پیش‌بینی شده برای انجام بازدیدهای فنی و اقدامات تعمیراتی برای آن‌ها نیز بدلیل تاخیر در ورود به مقصد ناشی از خرابی واگن مسافری در طول مسیر کاهش یافته و باعث کاهش کیفیت بازدید و تعمیرات جاری مورد نیاز واگن‌های مسافری می‌گردد که باعث خرابی‌های مکرر، توقفات خارج از برنامه و در موارد حاد انفصال واگن معیوب از سازمان قطار در طول مسیر و سرگردانی مسافرین و ایجاد نارضایتی در آنها می‌گردد. ایجاد بی‌نظمی در ترافیک قطارها خصوصاً در محورهای پرتراffیک مانند محور خراسان نیز یکی دیگر از اثرات سوء خرابی واگن‌ها در طول مسیر می‌باشد.

● افزایش ترافیک شبکه

یکی از مشکلات ناشی از تردد قطارهای کمربندی که از تهران عبور می‌کنند افزایش ترافیک و اختلال در ترافیک شبکه می‌باشد. این امر زمانی حادث می‌گردد که تاخیر در این قطار باعث ایجاد اختلال در سیر منظم قطارهای اعزامی از مبدا تهران شده و باعث بروز مشکلاتی از قبیل تاخیر در مبدا قطارهای اعزامی از تهران، توقف طولانی مدت قطارهای کمربندی در تهران و نارضایتی مسافرین آن‌ها، اشغال خطوط ایستگاه تهران و کاهش ظرفیت قبول و اعزام قطار در ایستگاه تهران و ... می‌گردد.

برنامه ریزی قطارهای مسیر بلند به

شیوه‌ی ترکیبی

در کشورهای توسعه یافته در حوزه‌ی حمل‌ونقل ریلی برنامه‌ریزی قطارها به سمت برنامه‌ریزی قطارهای مسیر کوتاه و ترکیبی سوق یافته و با توجه به مزایای این شیوه، سهم بالایی از شبکه به قطارهای مسیر کوتاه و مسیرهای ترکیبی اختصاص یافته و سهم اندکی از شبکه در اختیار قطارهای مسیر بلند می‌باشد. در این شیوه بجای اختصاص شبکه به یک قطار مسیر بلند، شبکه به چند قطار مسیر کوتاه تفکیک و مسافرین بجای سیر مستقیم از مبدا به مقصد حداقل از دو قطار برای مسافرت خود استفاده می‌نمایند. بعنوان مثال در قطارهای کمربندی از مبادی مختلف به مقصد مشهد مقدس بجای راه‌اندازی یک قطار از مبادی مختلف، چندین قطار به مقصد تهران راه‌اندازی شده و مسافرین از مبادی مختلف به مقصد تهران عزیمت و از تهران با توجه به نوع ساعت و سازمان قطار و مقتضیات شرایط خود از جمله ساعت ورود به مقصد، هزینه‌ی بلیت، سازمان قطار و ... می‌توانند گزینه‌ی مطلوب را انتخاب و به مشهد ادامه سفر دهند. با توجه به کمبود واگن مسافری، نبود خطوط، کمبود لکوموتیو، ترافیک شبکه و ... راه‌اندازی مسیرهای جدید در حال حاضر از محدودیت‌های راه‌آهن به شمار می‌رود. از طرفی با توجه به رسالت راه‌آهن در خدمت‌رسانی به اقشار مختلف جامعه در پهنای جغرافیای ایران، لزوم شیوه‌ی جدید برنامه‌ریزی قطار به منظور خدمت‌رسانی به بخش‌های بیشتری از جغرافیای سرزمینی ایران هرچه بیشتر احساس می‌گردد. با این روش می‌توان بخش‌های مختلف کشور را که در حال حاضر بصورت مستقیم دارای مسیر اختصاصی نبوده را به هم متصل و ضریب بهره‌مندی جمعیت مناطق مختلف کشور را از خطوط ریلی افزایش داده و به این مهم دست یافت. در این راستا یکی از مهمترین چالش‌ها، تغییر در عادات سفر و ایجاد تقاضا برای این نوع از سفر می‌باشد

که این امر مستلزم اطلاع‌رسانی به مسافرین در مورد مزایای سفر با قطارهای ترکیبی می‌باشد. در حال حاضر مسافرینی که عموماً اتباع عراقی هستند با قطار اهواز - مشهد اقدام به مسافرت به مقصد قم می‌نمایند و پس از انجام زیارت به سمت مشهد ادامه سیر می‌دهند (قطارهای اهواز - تهران یا اهواز مشهد به مقصد قم و ادامه سیر با قطار قم - مشهد).

از جمله مزایایی که می‌توان برای سفرهای ترکیبی (خصوصاً عبوری از تهران) با قطار متصور بود به شرح ذیل است:

- ۱- تنوع در سازمان قطار
- ۲- تنوع در قیمت بلیت
- ۳- تنوع در ساعت حرکت
- ۴- امکان تعریف مسیرهای جدید بدون اختصاص مسیر خاص در شبکه
- ۵- پوشش اهداف جانبی مسافرین (مانند امکان انجام خرید، بازدید، امور اداری و ...)

در حال حاضر قطارهای مسیر بلند به دو دسته تقسیم می‌گردند ● قطارهای کمربندی به مقصد مشهد مقدس که از تهران عبور می‌نمایند.

● مسیرهای جدید که در حال حاضر با توجه به محدودیت شبکه، ناوگان، لکوموتیو و ... امکان راه‌اندازی بصورت مجزا را ندارند (تبریز - زاهدان، اهواز - تبریز، تبریز - گرگان، زاهدان - گرگان، تبریز - بندر عباس و ...).

شیوه‌ی برنامه‌ریزی برای قطارهای مسیر بلند کمربندی به مقصد مشهد مقدس

به منظور برنامه‌ریزی به شیوه‌ی ترکیبی برای قطارها در این روش با توجه به تعدد حرکت قطارها و تنوع سازمان و ... از تهران به مشهد و محتمل‌ترین زمان سیر قطار از مبدا، زمان‌های در دسترس مسافرین برای حرکت از تهران به مشهد مشخص و بر اساس آن انتخاب‌های گوناگونی در اختیار مسافرین قرار می‌گیرد. این شیوه به مسافرین این امکان را می‌دهد تا با توجه به شرایط خود از



قبیل زمان تحویل مکان اقامتی در مقصد، زمان فراغت از شغل از مبدا، سازمان قطار (۴ تخته در شکلهای مختلف سبز، سیمرغ، زندگی، فدک، نور، ۶ تخته، اتوبوسی و ...)، قیمت بلیت و ... را مد نظر قرار داده و بر اساس آن اقدام به برنامه‌ریزی برای سفر می‌نماید. همچنین برای مسیریابی مانند اهواز - مشهد می‌توان به این شیوه قطارهای اهواز - مشهد را به دو قطار تهران - اهواز و تهران - مشهد تبدیل نمود. با این شیوه علاوه بر افزایش ظرفیت مسیر تهران - اهواز و افزایش تنوع ساعت حرکت، ضریب اشغال قطارهای تهران - مشهد را در تمام ساعات افزایش می‌یابد. این مزایا برای سایر مسیرهای بلند مثل تبریز - مشهد، اصفهان - مشهد، زنجان - مشهد و ... قابل تعمیم است. اما برای قطار نزدیک مثل کرج - مشهد، قزوین - مشهد، قم - مشهد و ... می‌توان از ظرفیت قطارهای حومه‌ای و محلی برای جابجایی مسافری به مقصد تهران استفاده نموده و ادامه مسیر این مسافری از تهران با قطارهای تهران - مشهد انجام شود. با توجه به تنوع ساعت حرکت قطارهای تهران - قم، تهران - هشتگرد، تهران - قزوین، تهران - میانه، تهران - زنجان، انتخاب‌های متنوعی از نظر زمان حرکت و سازمان قطار در اختیار مسافری قطارهای قزوین - مشهد، کرج - مشهد و قم - مشهد قرار خواهد گرفت.

● شیوه برنامه‌ریزی برای قطارهای مسیر بلند به مقاصد جدید: در این روش با توجه به زمان حرکت قطار از مبدا (زاهدان، تبریز، مشهد و ...) و ساعت ورود آن به تهران و همچنین زمان حرکت قطار از تهران به مقصد دوم (گرگان، زاهدان، اهواز و ...) اقدام به برنامه‌ریزی برای این مسیرهای جدید می‌گردد. در صورتی که با توجه به زمان حرکت از مبدا اول و ورود قطار به مقصد اول با حرکت از مقصد اول به مقصد نهایی مطابقت داشته باشد (با در نظر گرفتن تاخیرهای احتمالی) اقدام به فروش

بلیت ترکیبی برای مسافر می‌گردد و برای قطاری که در حال حاضر وجود ندارد (تبریز - اهواز) بلیت تبریز - تهران - اهواز صادر می‌گردد. در صورتی که زمان رسیدن به مقصد اول و اعزام از مقصد اول به مقصد نهایی مطابقت نداشته باشد با توجه به امکانات و محدودیت‌های شبکه اقدام به برنامه‌ریزی این قطارها نموده بطوری که با استفاده از مسیرهای فعلی امکان ایجاد مسیر جدید بصورت ترکیبی فراهم گردد.

مزایای روش جدید برنامه‌ریزی قطارها:

● کاهش اختلال در شبکه: با توجه به وجود تاخیر در اغلب مواقع برای قطارهای کمربندی به هنگام عبور از تهران با توجه به الزام اعزام قطارها بدون تاخیر از مبدا، باعث توقف مازاد بر برنامه قطارها می‌گردد. از طرفی با توجه به تاخیر قطار در ورود به ایستگاه تهران و حرکت از تهران خارج از برنامه پیش‌بینی شده باعث برهم خوردن ترافیک شبکه در طول مسیر می‌گردد. در این روش با جایگزینی قطارهای ترکیبی با قطارهای کمربندی از افزایش اختلال در شبکه جلوگیری شده و باعث کاهش ترافیک و بی‌نظمی در شبکه‌ی ریلی می‌گردد.

● کاهش خرابی سالن: در برنامه‌ریزی قطارها به شیوه‌ی ترکیبی، کاهش زمان سیر مداوم واگن‌های مسافری (بازدهی زمانی حداکثر ۱۴ ساعته) و پیش‌بینی زمان مناسب برای انجام بازدید و اقدامات تعمیراتی باعث کاهش توقفات ناشی از خرابی سالن شده و از طرفی با نت مناسب پیش‌بینی شده، باعث تشخیص به موقع خرابی و مرمت آن شده و از گسترش خرابی و تحمیل ساعت کار و هزینه‌ی اضافی جهت مرمت آن‌ها جلوگیری و بهره‌وری واگن افزایش می‌یابد.

● کاهش خرابی لکوموتیو: در برنامه‌ریزی قطارها به شیوه‌ی ترکیبی، کاهش زمان سیر و به تبع آن کاهش زمان کارکرد مداوم

لکوموتیو باعث کاهش خرابی‌های ناشی از کارکرد مداوم لکوموتیو شده و با انجام بازدیدهای فنی و رفع عیوب در ساعت‌های کارکرد مداوم کمتر باعث کاهش خرابی، جلوگیری از گسترش خرابی در مراحل اولیه و به تبع آن کاهش هزینه نگهداری و تعمیرات آن‌ها شده و به نوعی باعث افزایش بهره‌وری در بخش لکوموتیو که از کالاهای سرمایه‌ای در سیستم حمل‌ونقل ریلی است می‌گردد.

● ارائه مسیرهای جدید: با برنامه‌ریزی قطارها بصورت ترکیبی می‌توان مسیرهای جدیدی را برای حمل‌ونقل ریلی معرفی نموده که ارائه‌ی آن بصورت قطارهای مجزا با توجه به غیر اقتصادی بودن، عدم امکان اضافه نمودن قطار با توجه به ترافیک مسیر و ... امکان پذیر نمی‌باشد. این درحالی است که تعریف مسیر بصورت قطار ترکیبی می‌تواند به بازارهای جدیدی در حوزه حمل‌ونقل ریلی دست یافته و علاوه بر آن باعث افزایش رضایت مسافری ساعت حرکت:

با برنامه‌ریزی قطارها بصورت ترکیبی و حذف قطارهای کمربندی امکان ایجاد تنوع ساعت حرکت برای این مقاصد فراهم شده که می‌تواند به عنوان عاملی جهت افزایش ضریب اشغال قطارها شده و برنامه‌ریزی قطارها بدین شیوه را توجیه پذیر نماید. به عنوان مثال در مسیر تهران - تبریز در حال حاضر دو قطار در حال سیر بوده دو قطار کمربندی تبریز - مشهد نیز در این مسیر تردد می‌نمایند. با برنامه‌ریزی به شیوه‌ی جدید می‌توان قطارهای تهران - تبریز را به چهار رام قطار در ساعت‌های متنوع افزایش و مسافری تبریز - مشهد را در گام نخست از تبریز به تهران منتقل و در گام دوم با یکی از قطارهای تهران - مشهد به مشهد اعزام شوند.

نتیجه‌گیری:

با توجه به محدودیت‌های موجود

در سیستم حمل‌ونقل ریلی در حوزه‌ی راه‌اندازی مسیرهای جدید (مسیرهای بلند و کمربندی) و به منظور توسعه خدمات حمل‌ونقل ریلی در مسیرهای جدید، شیوه‌ی برنامه‌ریزی قطارهای مسافری بلند مدت بصورت ترکیبی بهترین گزینه به منظور دستیابی به این اهداف می‌باشد.

در نهایت با این شیوه علاوه بر کاهش هزینه‌های ناشی از سیر قطارهای کمربندی و طولانی مسیر (خرابی لکوموتیو - خرابی واگن و ...) تعداد قطارهای مسافری موجود در شبکه خصوصاً قطارهای اعزامی از نواحی به تهران افزایش می‌یابد. ضمناً این شیوه تنوع زمان حرکت قطارها را به مسافری ارائه نموده و سبب افزایش رضایت مسافری می‌گردد.

۱ دانشجوی کارشناسی ارشد مدیریت فناوری اطلاعات، دانشگاه پیام نور تهران غرب: fakhraei.mp@gmail.com
۲ کارشناسی ارشد مدیریت بازرگانی - بازاریابی، دانشگاه آزاد اسلامی، ۲۰۰۸: rm@reza.mallah@gmail.com

۳ دانشجوی دکترای مدیریت صنعتی، دانشگاه شهید بهشتی: nazarizadeh_f@rai.ir
۴ کارشناسی مهندسی راه‌آهن، دانشگاه پیام نور تهران شمال: elham.esmaeilikia@gmail.com

Mahmoud Fakhraei Gashti
1. Mohammad Reza Mallah
2. Farzaneh Nazarizadeh
3. Fatemeh Esmaeili 4

1 Student, Master of Information Technology Management, Payam Noor University, Tehran, Iran;

2 Master of Business Administration-Marketing, Islamic Azad University, reza.mallah2008.rm@gmail.com

3 PhD Students in Industrial Management, Shahid Beheshti University

4 Bachelor of Railway Engineering, Payame Noor University, North of Tehran

 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 سیر کوثر مدیرعامل: ابوالقاسم سعیدی تلفن: ۵۷۸۵۱ نمابر: ۵۷۸۵۱ داخلی ۸	 قطارهای مسافری و باری جوپار 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: صمداله شکری 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: میشم 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 تراپر 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



تجهیزات ناوگان
ریلی البرز نیرو
مدیرعامل:
مجتبی لطفی

تلفن: ۸۸۷۰۵۷۰۷
نمابر: ۸۸۵۵۲۸۹۸



نورالرضا
مدیرعامل:
سید رسول میراحمدی

تلفن: ۸۸۸۰۰۹۳۵
نمابر: ۸۸۹۰۹۷۷۵



مهتاب سیرجم
مدیرعامل:
ناصر غفاری

تلفن: ۸۸۸۱۳۹۷۸-۸۰
نمابر: ۸۸۳۲۲۲۶



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
سیدحسنی

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 آهین
مدیرعامل:
محمود قیام

تلفن: ۵۵۴۶۴۶۰۱
نمابر: ۵۵۶۶۸۵۴۱



راهبر سیر سمندگان
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: ۰۳۱-۳۶۹۴۹۹۴



لکوموتیو ریل ارون
مدیرعامل:
کامران بهمنی

تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۱-۲
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۶۶



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



تارک دیزل پارسی
مدیرعامل:
محمدرضا راستکار

تلفکس: ۲۲۹۲۱۲۲۲



گهر ترابر سیرجان
مدیرعامل:
محمد انجم شعاع

تلفن: ۸۸۹۸۴۱۸۳
نمابر: ۸۸۹۸۴۱۹۵



راه آهن کشش
مدیرعامل:
ناصر صوفی

تلفن: ۶۶۹۳۹۴۴۰
فکس: ۶۶۹۱۶۱۸۸



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



سفیر ترابری ماهان
مدیرعامل:
حسین مولایی

تلفن: ۵۵۱۲۵۷۳۷
نمابر: ۵۵۱۲۵۷۳۸



ریل پرداز نوآفرین
مدیرعامل: محمد حسین
مدحوشی طوسی

تلفن: ۹۱۰۰۶۸۸۶
نمابر: ۴۳۸۵۳۷۵۵



فنی و مهندسی کیان
صنعت شهپاز
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:
محی 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



مبنا نیرو محرکه
مدیرعامل:
شهرام پوراسد مهربانی

تلفن: ۲۲۸۸۶۸۵۳
نمابر: ۲۲۸۸۶۸۵۲



آلتین 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

نمایندگی و نقل ریلی

با ما تماس بگیرید

۲۲۶۶۸۶۵۶



رسان ریل پارس
مدیرعامل:
امین پور بر خورداری

تلفن: ۸۸۷۵۷۸۰۴
نمابر: ۸۸۵۰۰۶۳۴



ریل ترابری توس
مدیرعامل:
حمیدرضا رستگار مقدم

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۸۷۹۸۹
نمابر: ۰۵۱-۳۷۶۸۷۹۸۹



بهینه ترابری آژور
مدیرعامل:
سمانه علیپور خوبه

تلفن: ۸۸۷۵۷۸۰۴
نمابر: ۸۸۷۵۷۸۰۴



پیام ترانس
مدیرعامل:
روح الله محمودی

تلفن: ۸۶۰۳۶۷۴۱
نمابر: ۸۶۰۳۶۷۵۲



آلتین ریل گلستان
مدیرعامل:
رجب قزاق

تلفن: ۰۱۷-۳۳۳۷۶۶۴۱
نمابر: ۰۱۷-۳۳۳۷۶۶۴۰



بهین لجستیک ایرانیان
مدیرعامل:
ایوب خزائی

تلفن: ۲۲۹۱۲۲۹۵
نمابر: ۲۲۹۱۲۳۵۷



میتالورژی ایندکیمیمستری
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.

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

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

