

نحوه حمل و نقل ریلی

دوماهنامه انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی
و خدمات وابسته. شماره ۴۴. خرداد ۱۳۹۹

- بروگشت به عقب در خصوصی سازی ریلی !!!
- سرعت بازدیدگانی در راه آهن، چالش شرکت‌های باری
- کاهش ۹۵ درصدی مسافرین حمل و نقل ریلی
- بازگشت تراورس به آغوش راه آهن؛ یک استثناست؟
- دلیل عدم رشد فورواردرها؛ اقتصاد نیمه دولتی حاکم بر آن است
- شاهد مرگ آرام «کوموتیوها» هستیم
- حمایت مصرف کنندگان شرط بقای تولید کنندگان داخلی است





www.kafriz.com

Wheel Tyre 2020.

تولیدکننده ایوان
باندآر واگن‌های باری،
مسافری، لکوموتیو
و قطارهای شهری



- کارخانه: اصفهان | شهرک صنعتی منظریه
- تلفن: ۰۳۱-۶۱۰۰۰۰ | مکس: ۰۳۱-۰۰۵۶۷۸
- صندوق پستی: اصفهان ۴۷۴-۰۱۷۰۸



نَدَایِ حَمْلٍ وَ نَقْلِ رِیلِی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

شماره ۴۴

انتشار: خرداد ۹۸

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیر مسئول:

حمدید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

مسئول تولید و آماده سازی:

الهام زرقانی

طراح و گرافیست:

کورش جعفری

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: خاتم نو ۷۷۸۱۳۳۴۹

نشانی انجمن: تهران - خیابان توحید - خیابان

غلامرضا طوسی - پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کد پستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صدندوق پستی: ۱۸۸-۱۴۱۹۵

ارتباط با انجمن: ۰۲۱-۶۶۵۶۱۵-۱۶

نما بر: ۰۲۱-۶۶۵۹۴۷۴۷

Telegram: @rtcguild

Email: info@rtcguild.com

Instagram: rtcguild

www.rtcguild.com



دوماهنامه "ندای حمل و نقل ریلی" آماده انسکاپ دیدگاهها، نظرات و مقالات

صاحب‌نظران، مسئلان و هموطنان عزیز است.

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

مقالات منتشر شده دیدگاه نویسندگان است.

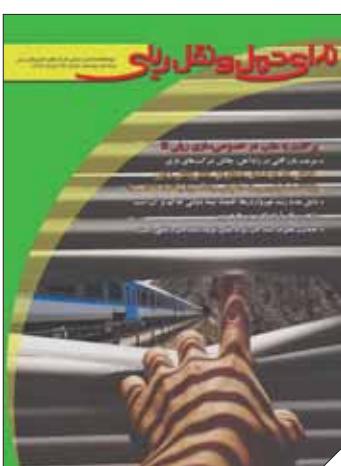
ناشر: موسسه فرهنگی مطبوعاتی نشر تراپر

(ناشر ماهنامه صنعت حمل و نقل و ماهنامه سفر)

سفارش تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۵۵

۲ سرمقاله

۱۴	تسهیلات با بهره بالای ۴٪ برای شرکت‌های مسافری ریلی ضرر...
۶	کاهش ۹۵ درصدی مسافرین حمل و نقل ریلی
۸	سنگینی افزایش روز افزون هزینه‌های قطعات واگن...
۱۰	سرعت بازارگانی در راه آهن، چالش مهم شرکت‌های باری
۱۲	دلیل عدم رشد فورواردرها؛ اقتصاد نیمه دولتی حاکم بر آن ...
۱۴	شاهد مرگ آرام لکوموتیوها هستیم
۱۶	کرونا اگرچه اتفاق ناخوشایندی برای آحاد جامعه بود ولی...
۱۸	سایه شیوع ویروس کرونا بر پیکره حمل و نقل ریلی کشور: ...
۲۴	حمایت مصرف‌کنندگان شرط بقای تولیدکنندگان داخلی است
۲۶	بازگشت تراورس به آغاز راه آهن؛ یک استثناست؟
۲۸	نقش افزایش سرعت قطارهای مسافری در اقتصادی کردن ...
۳۱	هدف‌گذاری در راستای استفاده بیشتر از قطارهای مسافری
۳۲	آثار افزایش سرعت قطارهای مسافری در تحقق روند ...
۳۴	ضرورت شتاب در اتصال ریل به معادن
۳۶	کاستی‌های اندازه‌گیری وزن بار در روی ریل
۳۸	آبین‌نامه اجرایی سهم بهینه بخش‌های دولتی و غیردولتی در
۴۰	اجرای طرح فاصله‌گذاری به روش جدید در قطارهای رجا
۴۰	افزایش سرمایه ۲۷۰ میلیارد تومانی رجا در راه است



طرح روی جلد:
الهام زرقانی

برگشت به عقب در خصوصی سازی ریلی !!!

مهرداد تقیزاده

دییر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

کشور اجازه دهنده تا فعالیت نمایند.

گرچه سوابق و تجارب من تماماً در بخش دولتی بوده، اما با این وجود همیشه به عملکرد بهتر بخش خصوصی نسبت به بخش دولتی اذعان داشته‌ام. برخی افراد مخالف خصوصی سازی موضوعاتی را مطرح می‌کنند من جمله اینکه بخش خصوصی صرفاً به دنبال سود است، اما به اعتقاد من این موضوع از مزایای خصوصی سازی است و اگر اینطور نباشد، فرقی با بخش دولتی نخواهد داشت. شوق دستیابی به سود بالا و ترس از زیان دیدن است که انرژی فوق انتظاری در بخش خصوصی ایجاد می‌کند که می‌تواند همه چیز را متحول کند. حتی در ایام تعطیلی هم کار کند و بهره‌وری بالا بیافربند. بخش دولتی باید سازوکارها را طوری طراحی نماید که در همان شرایطی که بخش خصوصی با تمام انرژی برای کسب سود بالاتر فعالیت می‌نماید، همه چیز در راستای تأمین اهداف ملی کشور پیش رود.

خصوصی سازی راه آهن از سال ۷۵ و با جدایی شرکت رجا از بدنه راه آهن آغاز شد و اینجانب به عنوان اولین مدیرعامل رجاء این رسالت را دنبال کردم. در ابتدا راهبری قطارها را خصوصی سازی کردیم و بنا بر نظرسنجی‌های انجام شده نتیجه کار بسیار خوب شد. در بخش خصوصی، نیروی انسانی تلاش می‌کرد تا به بهترین نحو عمل کند زیرا می‌دانست در صورتی که خوب با بد عمل کند خیلی راحت‌تر از بخش دولتی تشویق یا تنبیه می‌شود. پس از آن تعمیرات و اگن‌های مسافری را به بخش خصوصی واگذار کردیم. البته در ابتدا

با گذر چندین سال از تصویب اصل قانون اساسی و آغاز خصوصی سازی و همچنین تجربه‌های خوب خصوصی سازی در دنیا و کشور متأسفانه شاهد برگشت به عقب عجیب سازمان خصوصی سازی هستیم. این برگشت به عقب نه تنها یک راهکار مناسب و کارشناسی برای برون رفت از بحران این شرکت‌ها نیست بلکه منجر به مشکلات دیگری خواهد شد و در آینده گربیان راه آهن را به نحوی خواهد گرفت که رهائی از آن امکان پذیر نخواهد بود.

تجارب گذشته نشان داده اگر شرکتی وارد سیستم دولتی شود، مدت زیادی طول می‌کشد که سازوکارهای خصوصی آن به ساز و کارهای دولتی تغییر کند. همچنین اعلام شده است که باز دیگر این شرکت بخش خصوصی واگذار می‌شود. این در حالی است که باز، ساز و کارها باید تغییر کند در حالی که تغییر سازوکارها هم هزینه‌بر بوده و هم منجر به هدر رفت زمان می‌شود. گرچه گاهی مشکل اصلی در مدل و شیوه خصوصی سازی بود، اما متأسفانه سازمان‌ها و نهادهای مربوطه با پاک کردن صورت مسئله پرداخته‌اند دلیل آن به تفکرات اشتباہ حاکم بر برخی مدیران است که دولتی بودن را ترجیح می‌دهند. "مشکل را در خصوصی سازی دیدن" آدرس غلط دادن است، درصورتی که اشتباہ در نوع خصوصی سازی می‌باشد و خصوصی سازی فی نفسه مشکلی ندارد. وزرا و مدیران مرتبط با حمل و نقل می‌باشند در وهله اول تفکر حاکم و نگرش خود در خصوصی سازی را تغییر دهند و با تغییر سیاست‌ها به بخش خصوصی

در آن سال‌ها عمل به بخش‌هایی از این آیین‌نامه است. اما متأسفانه شاهد این هستیم که در بسیاری از موارد دیگر که به صورت مختصر به آنها اشاره خواهیم داشت این اتفاق نیفتاده است و همچنان بخش دولتی سعی در تصدی‌گری دارد. یکی از با اهمیت‌ترین موارد این آیین‌نامه واگذاری لکوموتیوهای شرکت راه‌آهن به بخش خصوصی است درصورتی که مشاهده می‌کنیم با وجود خصوصی‌سازی از اوایل دهه ۸۰ و این آیین‌نامه در سال ۸۸، صرف‌اچازه خربید لکوموتیو به بخش خصوصی داده شده و در حال حاضر ۷۰ درصد لکوموتیوها در اختیار راه‌آهن می‌باشد. راهبری قطارهای باری همچنان با خود نتیجه رسید که می‌توان خصوصی‌سازی را حتی در بخش مسافری ریلی که از حساسیت بالایی برخوردار است انجام داد و متعاقباً در سال ۸۰ خصوصی‌سازی در زمان مدیریت جناب مهندس سعیدزاد اتفاق افتاد که در اکثر موضوعات به نتایج مثبتی منتج شد.

در سال ۸۸ بنا به پیشنهاد مشترک وزارت راه‌وتراپری و وزارت امور اقتصادی و دارایی و به استناد تصویب (۲) بند (ب) ماده (۳) قانون اصلاح موادی از قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم قانون اساسی، آیین‌نامه اجرایی سهم بهینه بخش دولتی و غیر دولتی تصویب شد. این آیین‌نامه در دو بخش راه و راه‌آهن تدوین گردیده که در آن بخش مالکیتی دولتی و بخش مالکیتی خصوصی ریلی مشخص گردیده است. یکی از افتخارات مدیران عامل راه‌آهن

اشکالاتی داشت اما پس از مدتی این اشکالات رفع شد و از نتایج آن راضی بودیم. یکی دیگر از خصوصی‌سازی‌های موفقی که انجام شد، واگذاری فروش بلیت قطارهای مسافری به آژانس‌ها بود درصورتی که پیش از آن صرفاً در راه‌آهن بلیت فروخته می‌شد و صفاتی طولانی بوجود می‌آمد. ایجاد سیستم‌های "IT محور" کارایی و رضایتمندی را بین مردم به شدت بالا برد. پس از اینجانب نیز مدیر عامل بعدی دکتر پورسیدآقایی در همین راستا قدم برداشت و مجوز فعالیت و خرید واگن و نوسازی واگن‌ها به بخش خصوصی واگذار گردید و شرکت‌های سبز، سیمرغ و ... بوجود آمدند. سپس راه‌آهن به این نتیجه رسید که می‌توان خصوصی‌سازی را حتی در بخش مسافری ریلی که از حساسیت بالایی برخوردار است انجام داد و متعاقباً در سال ۸۰ خصوصی‌سازی در زمان مدیریت جناب مهندس سعیدزاد اتفاق افتاد که در اکثر موضوعات به نتایج مثبتی منتج شد.

در سال ۸۸ بنا به پیشنهاد مشترک وزارت راه‌وتراپری و وزارت امور اقتصادی و دارایی و به استناد تصویب (۲) بند (ب) ماده (۳) قانون اصلاح موادی از قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم قانون اساسی، آیین‌نامه اجرایی سهم بهینه بخش دولتی و غیر دولتی تصویب شد. این آیین‌نامه در دو بخش راه و راه‌آهن تدوین گردیده که در آن بخش مالکیتی دولتی و بخش مالکیتی خصوصی ریلی مشخص گردیده است. یکی از افتخارات مدیران عامل راه‌آهن



ظرفیت بهرهوری از واگن به کمتر از ۳۰ کاهش یافته و مضافاً هزینه های خرید لوازم بهداشتی، ضدعفونی کننده ها و خدمات مرتبط، به هزینه های جاری شرکت اضافه شده و علاوه بر آن درآمد فروش رستوران ها و نیم کوپه ها نیز صفر شده است، در حال حاضر اعزام قطارها صرفاً به دلیل ارائه خدمات به مردم در راستای وظایف اجتماعی شرکت است و علاوه بر اینکه اعزام قطار سودی برای شرکت ندارد، زیان مضاعف را بر شرکت تحمیل می نماید.

با ورود ویروس کرونا به کشور بسیاری از فعالیت ها در بخش حمل و نقل متوقف و با چالش هایی روبرو شد. در این خصوص شرکت با چه ضرر و زیان هایی مواجه بود؟

کلیه قطارهای شرکت جوپار (۱۳ قطار) متوقف شدند و با مهمنتین چالش مبنی بر به صفر رسیدن درآمد، روبرو بود. شرکت با ضرورت بیان فراوانی مواجه شد از جمله روپارویی با هزینه چند میلیاردی برای تجهیز قطارها. در قبل از عید ۹۹ بازسازی و تجهیز ۲ رام قطار VIP به امید بهره برداری از واگن ها انجام شد اما این قطارهای به دلیل شیوع کرونا تاکنون به بهره برداری نرسیده اند.

چه راه کارهایی در خصوص رفع این چالش وجود دارد؟

از نظر بنده راه کارهای بسیاری وجود دارد که چندین مورد را می گویم:

۱- کمک بارانهای و بلاعوض برای جبران ضرر و زیان فراوان شرکت های ریلی

۲- پرداخت تسهیلات با بهره حداقل ۴٪ مناسب با ناوگان و درآمد هر شرکت ۳- بخشیدن هزینه های اجاره و سهم لکوموتیو توسط راه آهن

۴- مساعدت بانک ها در خصوص امehal اقساط و تسهیلات سررسید شده برای گروههای ۱۰ گانه آسیب دیده از کرونا

۵- مساعدت سازمان های امور مالیاتی و تامین اجتماعی در خصوص دریافت بدهی های سررسیده شده، مالیات و بیمه شرکت های آسیب دیده

۶- وجود برخی چالش ها و عدم توجه به این مزیتها موجبات پائین

اشغال مسافر قطارها و رعایت فاصله اجتماعی کرده است یعنی در هر کوپه که برای ۴ یا ۶ نفر بلیت به فروش می رفت اکنون فقط برای ۲ نفر بلیت به فروش می رود.

چه تسهیلاتی را از سوی دولت به دلیل مشکلاتی که در دوران کرونا داشته اید دریافت کرده اید؟

مقرر بود شرکت هایی که جزو شرکت های ۱۰ گانه آسیب دیده از کرونا هستند تسهیلات وام با بهره ۱۲٪ دریافت کنند که تاریخ جاری خبری از این تسهیلات نشده و سازوکاری برای آن تعریف نشده و تاکنون عملیاتی نشده است اصولاً دولت می باشد تسهیلات بلاعوض به علت زیان صدرصدی درآمد شرکت های ریلی خصوصاً به شرکت های خصوصی پرداخت می کرد.

آیا سرعت بازرگانی در راه آهن در حد متعادل است؟ اگر نیست این مورد چه مشکلاتی را بر سر راه شرکت های ریلی ایجاد می کند؟

می توان گفت شرکت راه آهن در بخش بازاریابی و بازرگانی در مورد بخش مسافری، تقاضای فعالیت چشم گیری ندارد و در بخش باری فعالیت کامل دارد.

چه پروتکل هایی را برای مبارزه با کرونا و حفظ پرسنل از این ویروس در نظر گرفته و اجرایی کرده اید و آیا تسهیلاتی در این خصوص از دولت دریافت کرده اید؟ چه میزان هزینه صرف کرده اید؟

هم زمان با قطار تکلیفی تهران - زاهدان که در اسفند ۹۸ تا نیمه فروردین ۹۹ و همچنین در حال حاضر برای شرکت جوپار در سیر است کلیه پروتکل های بهداشتی و اعلام شده ستاد ملی مبارزه با کرونا کشور و پروتکل های راه آهن ج.ا. اجرایی شده است. پروتکل های بهداشتی شامل ضدعفونی کردن تمام سطوح در ابتدا و در حین سفر و همچنین در انتهای سفر برای قطارها بوده است و کلیه پرسنل با ماسک و ضدعفونی کردن دست ها فعالیت کردن و فروش بلیت برای هر کوپه اگر خانواده نباشند به تعداد ۲ نفر رعایت شده است. با توجه به ۲ نفره شدن کوپه ها برای رعایت فاصله اجتماعی عمالاً

گفتگو با مهندس محمد کریمی، مدیر عامل شرکت جوپار:

تسهیلات با بهره بالای ۴٪ برای شرکت های مسافری ریلی ضرر است

انتشار ویروس کرونا در کشور و بازگرداندن بهای بلیت ها به مسافران، شرکت های مسافری در حوزه ریلی را زمین گیر کرد. هر ساله قبل از شروع سال نو، شرکت های مسافری ریلی چشم امیدشان به درآمد اسفند و فروردین ماه است. به دلیل اینکه این شرکت ها درآمد خودشان را پیش از جابه جایی مسافر دریافت کرده و مبلغ دریافتی بلیت را خرج بدھی های خود و تجهیزات لازم برای ایام نوروز و سال آتی می کنند در نتیجه در استرداد مبلغ بلیت به مسافران نیز دچار مشکل شدند. زیان شرکت های مسافری در این ایام کمر آن ها را خم کرد و همه این شرکت ها را با زیان هایی مواجه کرد که اثرات آن را در سال های آینده خود را نشان خواهد داد. برای گذراز این چالش دولت باید تسهیلات با بهره زیر ۴ درصد را برای شرکت ها ریلی به خصوص مسافری در نظر گیرد و با مدیریت صحیح و راه کارهای مطالعه شده هر چه سریع تر این بخش را به حالت عادی خود برگرداند در غیر این صورت این چالش حاصل از ویروس کرونا بر روی مشکلات قبل رسوب خواهد کرد و شرکت ها در عمق مشکلات غرق خواهند شد. برای واکاوی بیشتر در خصوص موقعیت امروز شرکت های مسافری ریلی گفتگویی با مهندس محمد کریمی، مدیر عامل شرکت جوپار داشته ایم که به آن می پردازیم:

آیا قیمت قطعات واگن افزایش داشته است و این افزایش قیمت کرجه اساسی است و چه چالش هایی را برای شرکت های ایجاد می کند؟

قطعات افزایش قیمت داشته اند و این افزایش قیمت نشات گرفته از افزایش

شبکه ریلی به ۲۵ هزار کیلومتر می‌باشد، چون اگر هر سال ۱۰۰۰ کیلومتر هم به شبکه ریلی اضافه شود تا سال ۱۴۰۴ به ۲۵ هزار کیلومتر خطوط ریلی اصلی نخواهیم رسید و در شرایط تحريم امکان جذب سرمایه خارجی هم فراهم نیست. بنابراین امکان تحقق برنامه‌های توسعه‌ای تا سال ۱۴۰۴ در هاله‌ای از ابهام قرار خواهد گرفت.

شرکت راه آهن صرفاً با خاطر اینکه مالک خطوط قدیمی و بیشتر یک خط است درصد قابل توجهی از درآمدهای شرکت‌های حمل و نقل ریلی را از آن‌ها دریافت می‌کند.

مسیرهای محدود است لذا حمل طولانی می‌شود مثلاً قطاری که از مشهد بخواهد برای اهواز بار یا مسافر حمل کند باید از مشهد به تهران و از تهران به اهواز برود یعنی تقریباً دو برابر مسیر جاده ای مسافت طی کند.

ناوگان ریلی کشور علیرغم قدمت ۸۰ ساله‌ای که دارد هنوز با چالش‌های اولیه در تامین واگن و لکوموتیو دست به گریبان است هر چند در سال‌های اخیر اقداماتی صورت پذیرفت اما در عمل شاهد جهش و رشد قابل توجهی نبوده‌ایم و راه آهن ایران در مقایسه با دیگر کشورها راه درازی در پیش دارد.

در خصوص لکوموتیو آیا با کمبود مواجه هستید؟ توضیح بفرمایید.
در شرایط کرونائی خیر ولی اگر در شرایط عادی قبل از کرونا اظهار نظر شود به در خصوص لکوموتیو با کمبود شدید دیزل گرم مواجه‌ایم.

آیا نهاد تنظیم مقررات در راه آهن وجود دارد تا تعادل میان بازیگران این بخش (خصوصی و دولتی) ایجاد کند؟ تصدی گری این بخش چه ضررهایی را برای آن داشته است؟
در سال ۹۸ این اداره کل در راه آهن شروع به کار کرده و فعالیت خوبی را دنبال می‌کند چنانچه این اداره کل بتواند نسبت به مقررات در راه آهن برابر دستورالعمل‌ها قطارها اینم هستند، این‌تر خواهد شد در پایان امیدواریم این تحريم‌های ظالمانه به پایان بررسی تامشکلات کمبودهای ذکر شده بالا حذف شود.

و عدم وجود تسهیلات مناسب برای سرمایه‌گذاری و عدم تشویق سرمایه‌گذار به توسعه کمی و کیفی و زمان و ساعات حرکت قطارها، پائین‌آمدن هزینه سفر اعم از غذا، اقامت و غیره اصلی ترین عوامل کاهش سهم ریلی می‌باشد.

تعداد کافی وجود دارد؟ آیا نیاز به آموزش این نیروها مناسب با دانش روز و استانداردهای جهانی هست؟

خیر، در دانشکده‌های راه آهن در دانشگاه‌های علم و صنعت، صنعتی اصفهان دانشجویان به صورت تئوری دانش را فرا می‌گیرند و تا زمانی که این دانشکده‌ها کاربردی ایران که در تحصیل (این مشکل وجود دارد ولی آموزش تئوری براساس دانش روز ریلی و استانداردهای جهانی به صورت نیاز تئوری پیش می‌رود ولی فاصله ناوگان ایران و جهان در سرعت و ... مشکل کمبود خودش را دارد.

آیا توازن بین زیرساخت‌ها و ناوگان و تجهیزات ناویبری و تقاضا در حمل و نقل ریلی وجود دارد؟

اگر به دو سه ماه اخیر و کرونائی شدن ایران و جهان فکر نکنیم در این ۳۰ سال گذشته هیچ موقع عرضه و تقاضا با هم نبود توجه کافی به مزیت کشور در حوزه تعداد واگن‌های مسافری ناوگان حود ۲۵۰۰ و اگن بوده و اگر عمر ناوگان را با توجه به حدود ۲۸ سال به ۱۵ سال بررسیم و سرعت قطارهایی که لازمه مسیر جایگزین باشند.

دولت در نظر دارد تا سال ۱۴۰۴ طول شبکه ریلی را به ۲۵ هزار کیلومتر و حمل بار را به ۳۰ درصد افزایش نیاز، خریدار خواهد داشت
هم افزایش نیاز، خریدار خواهد داشت ضمن اینکه دولت نیز بهتر است تسریع در اجرای ماده ۱۸ و پرداخت وام برای خرید واگن‌های نو و بازاری را لازمه کار خود قرار دهد.

دلایل اصلی کاهش سهم حمل و نقل جاده‌ای چیست؟
با توجه به قطارهای مسافری، میانگین سرعت پائین قطارها، به دلیل توقف و تلاقي‌ها، کمبود ناوگان جدید مسافری

علاوه بر آن تعداد زیادی از مسافرین شرکت‌های ریلی از زوار و توریست‌های کشورهای همسایه بودند که عملاً باسته شدن مرزها باعث کاهش اینگونه مسافرین شده است.

چه باید کرد تا سهم بیشتری از بازار حمل و نقل بین المللی داشته باشیم؟ گلوگاه اصلی بر سر بازار بین الملل چیست؟

در بخش مسافری حضور توریست‌ها می‌تواند تاثیرات مثبتی در بخش توریسم و حمل و نقل ریلی داشته باشد. یکی از گزینه‌های مهم برای رهایی از وابستگی به درآمدهای نفتی، کسب درآمد از طریق ترانزیت کالا و مسافر است، با توجه به موقعیت چهارپایی ایران که در مسیر کریدوری ترانزیتی شمال-جنوب و شرق به غرب (راه ابریشم ریلی) واقع شده چنانچه زیرساخت‌ها، ظرفیت‌ها و قوانین مناسب برای جذب این سرمایه بزرگ راهیان نسازیم جریان کالا و مسافر از طریق دیگری راه خود را می‌یابد و فرسته‌های دست می‌شود.

کشور ما در حال حاضر، سالانه کمتر از ۰/۵٪ از ظرفیت موجود خود بهره می‌برد. کمبود خطوط در مسیرهای ترانزیتی یکی از مشکلات حمل و نقل بین المللی و ترانزیت کالا و مسافر است. نبود توجه کافی به مزیت کشور در حوزه زیرساخت ریلی باعث شده تا رقبای اقتصادی و کشورهای همسایه به فکر مسیر جایگزین باشند.

آیا در مزه‌ها کار همانند گذشته انجام می‌شود؟ اگر جواب خیر است بفرمایید لعل عدم اتصال دارد؟
بالا بودن هزینه ایجاد زیرساخت ریلی و عدم مشارکت بخش خصوصی از جمله دلایل عدم اتصال کانون‌های بار به شبکه ریلی است. البته چنانچه دولت زمینه کند امکان مشارکت بخش خصوصی در توسعه شبکه، فراهم خواهد شد.

دلایل اصلی کاهش سهم حمل و نقل جاده‌ای چیست؟
در بحث قطارهای مسافری، میانگین سرعت پائین قطارها، به دلیل توقف و تلاقي‌ها، کمبود ناوگان جدید مسافری

بودن بهره‌وری و بهره‌برداری کافی از فرسته‌های موجود در کشور را ایجاد کرده است.

انجمان صنفی در خصوص رفع مشکلات شرکت‌های ریلی در مواجهه با ویروس کرونا تا چه اندازه می‌تواند موثر باشد:

انجمان می‌تواند با مانیتور کردن مشکلات ذکر شده بالا بیگیری تا تاحصل نتیجه از راه آهن و دولت را جامد دهد و شانه به شانه راه آهن برای حل مشکلات از دولت پیگیری نماید.

هزینه شرکت‌ها با اجرای پروتکل‌های بهداشتی تا چه میزان افزایش یافته است؟

این هزینه برای هر شرکت ریلی به تعداد قطار در سیر بستگی دارد. با توجه به رعایت فاصله اجتماعی کاهش مسافر هر کوپه از ۶ نفر به ۲ نفر به تنها یابعث کاهش حداقل ۷۰ درصدی درآمد شرکت‌ها شده است و سایر هزینه‌ها نیز به آن اضافه می‌شود، در مجموع حداقل ۹۰ درصد هزینه به شرکت‌ها تحمیل می‌شود این در حالیست که فعالیت بخش مسافری حتی قبل از شیوع کرونا زیان ده و یا حتی با سود بسیار اندک بوده و توجیه اقتصادی نداشته است.

آیا هزینه مالیات‌ها و تامین اجتماعی به تعویق افتاده است؟
با توجه به دستور دولت محترم بدھی مالیات‌ها برای حدود ۳ ماه به تعویق افتاده است.

آیا در مزه‌ها کار همانند گذشته انجام می‌شود؟ اگر جواب خیر است لطفاً مشکلات بسته شدن مزه‌ها را در دوران کرونا شرح دهید؛ در این مورد چه راه کارهایی را پیشنهاد می‌کنید؟

همانطور که مستحضرید به علت شدت گرفتن ویروس کویید ۱۹ در کشورها، بالاجبار به علت عدم گسترش و اگیری مردم کشورها، مزه‌ها بسته شد و در این جریان قطار تهران- آنکارا و تهران- وان که قطارهای شرکت رجا جاچاچی مسافر را با ۲ قطار انجام می‌داد متضرر شد و راه کاری وجود نخواهد داشت جز حذف ویروس کویید ۱۹ و اطمینان مردم از عدم وجود این ویروس.

چالش‌هایی همچون: اختلال در قراردادهای تأمین و تجهیز قطارها، افزایش قیمت‌های ملزمات بهره‌برداری و حوزه خرید، تدارکات و اپبارش داشته‌ایم. در کمبود تجهیزات موردنیاز صنعت و قطارهای مسافری با توجه به تعطیلی بازار تأمین کننده آن و به تبع آن افزایش شدید قیمت داشته‌ایم.

خطر زیان ناشی از گذشتگی تاریخ انقضاء ملزمات خصوصاً مواد خوارکی و تجهیزات کمک‌های اولیه موجود در انبار از جمله مشکلات دیگر بوده است.

در حوزه امور اداری و منابع انسانی مسائل مهمی داشته‌ایم از جمله: کاهش حقوق کارکنان و انجیگه ایشان بعلت عدم توان پرداخت حقوق توسط شرکت‌ها، لزوم برنامه‌ریزی حضور کارکنان در شرکت‌ها، شیفت‌بندی و تغییر زمان حضور، اهمیت مراقبت‌های سلامت و معراجات کامل الزامات بهداشتی که با این وجود نیز افزایش انتقال چرخه بیماری با توجه به دوره نهفته ۲ هفته‌ای افراد محتمل می‌باشد و این موضوع، حضور کارکنان بخصوص پست‌های حساس لازم‌الحضور که امکان دورکاری ایشان وجود ندارد و همچنین لزوم هماهنگی با استورات دولت، ستادمی مقابله باکرونا، وزارت راه و شهرسازی، راه آهن ج! از جمله مشکلات بوده است.

در حوزه برنامه‌ریزی عملیاتی، میان مدت، بلندمدت و تغییر استراتژی‌ها با چالش‌هایی روبرو بوده‌ایم از جمله: افزایش تهدیدهای محیطی و بیشتر شدن آثار نقاط ضعف شرکت‌ها، تغییر در استراتژی جهت تامین درآمد در شرکت، توقف برنامه‌های توسعه فعالیت‌های درآمدزا، توسعه ناوگان و توسعه سهم بازار در شرکت‌ها، تغییر در پژوهش‌های جاری و لزوم بازنگری در آن‌ها با توجه به زیان لغو برنامه یا حداقل توقف آن تا زمان کنترل اپیدمی و اختلال در زمانبندی‌های طرح‌ها.

چه راه کارهایی در خصوص رفع این چالش وجود دارد؟

الف- حمایت دولت، وزارت راه و راه آهن ج! ا:

- به جریان انداختن سیر قطارها با برنامه جدید با توجه به شرایط موجود - پرداخت یارانه به شرکت‌ها برای

با ورود ویروس کرونا به کشور بسیاری از فعالیت‌ها در بخش چالش‌هایی مسافر متوقف و با شرکت با چه ضررها و زیان‌هایی واجهه بود؟

آسیب‌های ویروس کرونا در بخش‌های مختلف از جمله حوزه اقتصادی، بازرگانی، انسانی موثر بوده است.

در حوزه اقتصادی با مشکلات: کاهش نقدینگی شرکت‌ها و اختلال در فعالیت‌های اقتصادی درآمدزای اصلی و فرعی، عدم توان پرداخت تعهدات مالی، تحمیل هزینه‌های ثابت بر شرکت‌ها بدون کسب درآمد (حدود ۳۰٪ تا ۴۰٪ هزینه‌ها ثابت هستند)، برهم خوردن نظام برنامه‌ریزی اقتصادی و برآوردهای توسعه‌ای با توجه به توقف فعالیت در شرکت‌ها، مشکلات تامین نقدینگی لازم و حجم بالای نقل و انتقال مالی با آنس‌های فروش جهت برگرداندن وجهه استرداد بدون جریمه به مسافران، هزینه‌های تحمیل شده برای ضدغوفونی کردن ناوگان و محیط‌ها با توجه به افزایش بسیار زیاد قیمت مواد ضدغوفونی کننده پایه الکلی، ماسک، دستکش و دستگاه مخزن پاکش ضدغوفونی کننده و همچنین ناکافی بودن یا غیرشفاف بودن طرح‌های دولت برای حمایت از صنعت تاکنون روبرو بوده‌ایم.

در حوزه بازرگانی با مشکلات همچون: توقف قطارها، صفر شدن تعداد مسافر از نیمه اسفند و توقف تمامی برنامه‌های درنظر گرفته شده برای جذب حداثتی تعداد و درآمد در دوره پیک نوروزی و پاییز بودن حاشیه سود صنعت و نیاز به کمینه ضریب اشغال ۶۰٪ و عدم تحقق آن در دوره اپیدمی و همچنین عدم صدور مجوز افزایش بهای بلیت برای دوره فاصله‌گذاری هوشمند تاکنون مواجه بوده‌ایم.

در خصوص حوزه فنی می‌توان گفت: توقف ناوگان و ایجاد هزینه‌های پارکینگ، مراقبت از سرقت تجهیزات آن و پاکیزه و ضدغوفونی نگه داشتن آن و توقف واردات قطعات استراتژیک موردنیاز با توجه به بسته شدن گمرکات و کشورهای تامین کننده به کشور ما روبرو بوده‌ایم. در خصوص مشکلاتی که این بخش را با چالش روبرو کرده



گفتگو با سیدرسول میراحمدی، مدیرعامل شرکت نورالرضا:

کاهش ۹۵ درصدی مسافرین حمل و نقل ریلی

مشکلات شرکت‌های حمل و نقل ریلی ناشی از بیماری کرونا؛ عدم تحقق درآمدی معادل ۵۹۷۵ میلیارد ریال نسبت به مقدار قابل پیش‌بینی در سال قبل.

طبق اطلاعاتی که از انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی حاصل شد با توجه به همه‌گیرشدن بیماری کرونا شرکت‌های بخش حمل و نقل ریلی کشور با تنگناهای شدید مواجه شده‌اند.

متاسفانه برخی از شرکت‌های ریلی تا مرز ورشکستگی رسیده‌اند. از طرفی براساس دستور وزیر محترم راه و شهرسازی تمامی شرکت‌های حمل و نقل مسافری موظف شدند بنا به درخواست مسافران بدون کسر جریمه بلیت‌ها را استرداد نمایند. نسبت به سال گذشته تعداد مسافرین حمل ریلی کاهش ۹۵ درصدی داشته و متوسط واگن مسافری مورد استفاده در هر ماه که در مدت مشابه سال گذشته در حدود ۱۷۳۰ واگن بوده شدیداً کاهش یافته است. بر اساس اعداد اعلامی، شرکت‌های بخش حمل و نقل ریلی تنها به دلیل مشکلات ناشی از بیماری کرونا با عدم تحقق درآمدی معادل ۵۹۷۵ میلیارد ریال نسبت به مقدار قابل پیش‌بینی سال قبل مواجه شده‌اند. یادآور می‌شود مبلغ عدم تحقق درآمد برای کل شرکت‌ها بیشتر از این میزان می‌باشد، اعداد ذکر شده صرفاً مربوط به شرکت‌هایی است که تا کنون محاسبات خود را انجام داده‌اند و مابقی شرکت‌ها در آن لحاظ نشده و در حال محاسبه می‌باشند. از این میزان، مبلغ ۵۰۵۸ میلیارد ریال مربوط به کاهش درآمد شرکت‌های حمل مسافر و مبلغ ۹۱۶ میلیارد ریال مربوط به کاهش درآمد شرکت‌های حمل بار می‌باشد.

در خصوص مشکلاتی که این بخش را با چالش روبرو کرده گفتگویی با مدیرعامل شرکت مسافری ریلی نورالرضا، مهندس سید رسول میراحمدی داشته‌ایم که به آن می‌پردازم:

تومان در خصوص لکوموتیو آیا با کمبود مواجهه هستید؟ توضیح بفرمایید.

خبر-باتوجه به کاهش سیر ناوگان، فعلاً لکوموتیو لازم موجود است. اما راه آهن در خصوص تعداد لکوموتیوهای مسافری می‌بایست تجدید نظر کنند؛ چراکه در سال ۹۸، این شرکت بدلیل کمبود یا خرابی دیزل دچار مشکلاتی گردید.

آیا توازن بین زیرساختها و ناوگان و تجهیزات ناویری و تقاضا در حمل و نقل ریلی وجود دارد؟

خبر-باتوجه به سهم راه آهن از حمل و نقل ریلی از مسافران که حدود ۱۴٪ است، در حالیکه تعداد ایستگاه‌های موجود در مسیرهای ریلی کشور، قابلیت جابجایی مسافر بالاتری تا ۵۰ میلیون نفر-سفر متعادل ۲۰ کل سفرها وجود دارد. اما کیفیت پایین برخی از ناوگان مسافری تقاضای سفر را کاهش داده است.

دلایل اصلی کاهش سهم حمل و نقل ریلی نسبت به حمل و نقل جاده‌ای چیست؟

از دلایل اصلی کاهش سهم حمل و نقل ریلی نسبت به حمل و نقل جاده‌ای زمان سفر و عدم گستردگی راههای ریلی نسبت به جاده‌ای است.

انجمان صنفی تا چه حد می‌تواند در خصوص رفع مشکلات شرکت‌های ریلی در مواجهه با ویروس کرونا موثر باشد؟

با برگزاری جلسات و هماهنگی و بیان مشکلات و نیازها در تمام شرکت‌های فعلی، که فلسفه ایجاد تشکل‌های صنفی است، حضور انجمان راهگشا خواهد بود. همچنین می‌توانند با بروز نمودن قوانین و مقررات برنامه‌ریزی نمایند و با راه آهن ج.ا.ا. تعامل نزدیکتری داشته باشند.

البته خوشبختانه نقش انجمان در بررسی آثار اقتصادی ویروس کرونا بر صنعت حمل و نقل ریلی مسافری، از طریق جلسات و مذاکرات خوبی که انجام گرفته است و بصورت مجازی همه مستوفلان و دستادر کاران با یکدیگر تبادل نظر و راهکارهای پیشنهادی خود را جهت برخوب رفت از شرایط فعلی ارائه نمودند که از ایشان و سایر مسئولین ذریعه تقدير و تشکر می‌نماییم.

تعداد و مبلغ بليت‌های بنیاد شهید در سال ۹۸ حدود ۶ هزار مسافر، ۳۶۰ میلیون تومان بوده است که پرداخت آن به شرکت یا انجام شده یا در حال انجام است.

هزینه‌هایی که شرکت‌ها به مسافرین بابت بلیط برگردانه‌اند چقدر بوده است؟ آیا به جز این مبالغ، هزینه‌های اضافی دیگر برای انتقال مبالغ یا دیگر امور مربوط به برگردان

مبلغ بلیط انجام شده است؟

در حدود ۴۰ هزار بليت و ۰۰۰ میلیارد ریال استرداد انجام شده که شرکت تماماً به تعهد خود عمل نموده و وجه موردنظر را برگشت داده است و هیچگونه بدهی در این خصوص نداریم.

هزینه مواد و محصولات خریداری شده برای تقاضای پیک چقدر بوده؟ از این میزان چقدر تاریخ مصرف گذشته شده‌اند؟ چقدر همچنان در انبارها هستند؟ چقدر هزینه روزانه نگهداری این کالاهای انبارها می‌شود؟

در این خصوص تمهدیاتی انجام شد که اجنبان تاریخ گذشته مرجوع و بهروز گردند، لذا ازین بابت زیانی نداشته‌اند. اما پیش‌بینی یک‌ماهه مصرف داشته‌اند که امیدواریم در خردادماه با تغییر شرایط، قابل استفاده باشد. هزینه نگهداری کالا جزو هزینه‌های ثابت شرکت بوده است و در شرایط فعلی هزینه‌ها را مشمول می‌شود.

مبلغ پرداختی شرکت‌ها برای اجاره انبار در ایستگاه‌های راه آهن چقدر است؟

مبلغی در حدود ۳۵ میلیون تومان در ماه هزینه اجاره ماهیانه به راه آهن ج.ا.ا. داریم.

هزینه‌هایی که شرکت‌ها برای امور ضدغونی انجام داده‌اند چه میزان بوده است؟

در طی ۲ ماه گذشته هزینه موارد بهداشتی و مواد ضدغونی کننده جمعاً ۰۵ میلیون تومان و شامل موارد ذیل بوده است:

- خرید مواد ضدغونی کننده پایه الکلی طی ۴ نوبت حدود ۲۰۰ میلیون تومان
- ماسک و تجهیزات مراقبت شخصی (دستکش و ...) در حدود ۵۰ میلیون

باتوجهه به ماهیت خدماتی شرکت و دریافت درآمد منبعث از سیر ناوگان و توقف فعلی دریافت نقدینگی و نیز هزینه قراردادهای تامین ملزمات و نت ناوگان بصورت همزمان، در صورت پایداری شرایط (حذف درآمد و سود پایین و موجود بودن برخی هزینه‌های ثابت) نمی‌توان با سود اندک تامین هزینه نمود و در روند کار با مشکلات جدی برخورد خواهیم نمود.

چه بروتکل‌هایی را برای مبارزه با کرونا و حفظ پرسنل از این ویروس در نظر گرفته و اجرایی کرده‌اید؟ آیا تسهیلاتی در این خصوص از دولت دریافت کرده‌اید؟ چه میزان هزینه صرف کرده‌اید؟

جز بروتکل‌های سیر ناوگان و پرسنل ابلاغی از سوی راه آهن، اجرای برنامه شیفت‌بندی کارکنان عملیاتی و نظارتی و فنی نیز از جمله برنامه‌های در نظر گرفته شده بوده است. با تشکیل کارگروه در شرکت، تمام مسائل مربوط به بروتکل‌های رسانیده‌ایم و در حال اجرای آن هستیم. نظری تهیه کیت و دستگاه تب سنج برای پرسنل... تسهیلات در نظر گرفته شده از سوی دولت، در سطح انکدی اجرا شده است و هزینه‌هایی که پیش از این اشاره شد، از منابع داخلی بوده و نیاز به کمک و یارانه دولت وجود دارد.

چه تسهیلاتی را از سوی دولت برای دوران کرونا که با مشکلاتی روبو رو بوده‌اید دریافت کرده‌اید؟ اگر دریافت نکرده‌اید دلیل آن چه بوده است؟

تسهیلات توسط دولت در این خصوص برای شرکت‌ها در نظر گرفته شده است ولی بدیل عدم صرفه اقتصادی برای این شرکت، تاکنون دریافتی نداشته‌ایم و در حال مناکره جهت کاهش بهره تسهیلات و فرصت تنفس و افزایش تعداد یا زمان بازپرداخت اقساط هستیم. مبلغی که بنیاد شهید بابت بلیط‌های تخفیف‌دار باید پرداخت کند چقدر است؟ در هر بازه زمانی مبالغ متفاوت است ولی سالیانه در صدی از بلیط‌های شرکت مشمول تخفیف‌های می‌شود.

ضدغونی نمودن ناوگان حمل و نقل ریلی مسافری

- کاهش ظرفیت ناوگان بصورتیکه فاصله گذاری هوشمند مراعات شود و در یک واگن ۴۰ تخته و در هر کوپه حداقل ۲ نفر-صنلنی تعریف و مسافرگیری انجام گردد.

خرید ۱۰ صندلی در هر سالن ۴۰ تخته بصورت پرداخت یارانه به شرکت

ها و یا حذف تمام هزینه‌های راه آهن - بروز رسانی دستورالعمل‌های بهداشتی با توجه به روزآمد شدن روش های مقابله با ویروس کرونا و ابلاغ متمادی آن به شرکت‌های

ب-فعالیت شرکت‌ها :

- حذف واگن رستوران از سیر تا زمان مهار بیماری

- ضدعفونی نمودن سالن‌ها قبل و بعد از هر سیر قطار

- توقف راهه پکیج پذیرائی باز، چای و هر آنچه به طروف چینی احتیاج داشته باشد.

- علامت‌گذاری راهروها برای خروج و ورود مسافران با مکانیزم مشخص بطریکه در آن فاصله‌گذاری صحیح رعایت شود.

- زمانبندی ورود و خروج از کوپه‌ها و به حداقل رساندن آن (برای استفاده از سرویس)

- جمع کردن پتو و بالش و سرویس خواب از کوپه‌ها جهت عدم استفاده از آن یا حداکثر راهه ملحفه یکبار مصرف به مسافران بالاراهه بسته‌بندی بهداشتی.

با توجه به شرایط دوران کرونا تعديل نیرو داشته‌اید؟ اگر نداشته‌اید تا چه زمانی می‌توانید حقوق نیروهای خود را تأمین کنید؟

سعی شده از تعديل نیرو به آن معنا که تسویه حساب با کارمندان صورت گیرد، اجتناب شود، اما در خصوص پرداخت دستمزد بعلت توقف ناوگان، برای حق سیر پرسنل شرکت پرداختی نداشته‌ایم. همچنین حذف واگن بانوان و رستوران در دوره فعالیت در اردیبهشت ماه که با لحاظ بروتکل بهداشتی بوده است، و بیش از نیمی از ناوگان شرکت همچنان متوقف است، لکن حقوق کلیه پرسنل پرداخت شده است و امیدواریم بزودی شاهد سیر قطارها به شکل عادی خود باشیم.



گفتگو با مهندس محسن سعیدبخش، مدیرعامل شرکت توکاریل:

سنگینی افزایش روزافزون هزینه های قطعات واگن بردوش شرکت های حمل و نقل ریلی

چه تسهیلاتی از سوی دولت برای دوران مواجهه با ویروس کویید ۱۹ که مطمئناً مشکلاتی را به همراه داشته دریافت کرده اید؟
شرکت توکاریل و شرکت های زیر مجموعه هیچ گونه تسهیلاتی از سوی دولت محترم و سایر دستگاه های ذیر بسط دریافت ننموده و ضمناً هیچ مرجعی تسهیلاتی را مشخص نکرده اند و ابلاغی جهت بهره مندی شرکت های ریلی تاکنون صورت نگرفته است.

چه پروتکل هایی را برای مبارزه با ویروس کویید ۱۹ و حفظ پرسنل از این ویروس در نظر گرفته و اجرایی کرده اید و آیا تسهیلاتی در این خصوص از دولت دریافت کرده اید؟

پروتکل های ابلاغی از سوی ستاد مرکزی مبارزه با ویروس کرونا، فولاد مبارکه و هلدینگ توکافولاد دقیقاً در شرکت و پروژه ها رعایت شده است؛ از جمله می توان به تعطیلی کامل شرکت تا ۲۳ فروردین ماه، تست آزمایش کویید ۱۹، استفاده از دور کاری، تامین ماسک، دستکش و لوازم بهداشتی جهت کارکنان در مراکز مختلف اشاره نمود. همچنین تسهیلاتی در این خصوص دریافت نشده و بالغ بر ۱۲۰ میلیون تومان هزینه گردیده است.

با ورود ویروس کرونا به کشور بسیاری از فعالیت ها در بخش حمل و نقل متوقف و با چالش هایی رو برو شد. در این خصوص شرکت با چه ضرر و زیان هایی مواجه بود؟ در روزهای اول فوریتین اکثر شرکت های معدنی تعطیل شدند، اما با فعالیت بی وقفه کارکنان محترم شرکت و معادن و راه آهن ج.ا. تلاش شد که جبران مشکلات تعطیلی و عقب افتادگی به عمل آید و امیدوارم تا پایان اردیبهشت ماه جبران خواهد گردید.

چه راه کارهایی در خصوص رفع این چالش وجود دارد؟
جبران عقب افتادگی ها با کار مضاعف و توجه بخش های مختلف خصوصی و دولتی میسر خواهد بود تا بتوانند بخشی از مشکلات را به

شرکت توکاریل با در اختیار داشتن ناوگانی بالغ بر ۱۸۵۰ دستگاه واگن لبه بلند ۶ محوره معدنی با ظرفیت ۱۰۵ تن قابلیت بارگیری و حمل سالیانه بیش از ۱۳ میلیون تن مواد معدنی و تعداد ۹۵ دستگاه واگن ۴ محوره لبه کوتاه چند منظوره بزرگترین شرکت حمل و نقل ریلی در بخش بار کشور می باشد و حدود ۳۰ درصد بار معدنی کل کشور توسط شرکت توکاریل و شرکت های زیر مجموعه حمل می گردد شرکت های زیر مجموعه عبارتند از: آسیاسیر ارس، توکاکشن، مهندسی راه آهن بین ریل، راه راهار نیرو آریا. این شرکت مأموریت دارد تا برای مشتریان و سهامداران این بخش از طریق حمل انبوی مواد اولیه صنایع با اولویت فولاد، ارزش آفرینی کند، چشم انداز این شرکت تا سال ۱۴۰۰، حفظ یک سوم حمل ریلی بار کشور است. اما باید برای رسیدن به این چشم انداز راه توسعه هموار باشد، با توجه به اینکه امسال سال جهش تولید نام گرفته و همچنین با وجود تحريم هایی که وجود دارد شرکت ها به سوی استفاده از تولیدات داخلی روی آورده اند اما با مشکلاتی همچون گران شدن قطعات تولید داخلی همچون چرخ و محور مواجه شده اند که از نظر اقتصادی مشکلاتی را برای شرکت ها ایجاد کرده است، شرکت ها از یک سو مجبور به خرید از تولیدات داخلی هستند و از سوی دیگر با افزایش قیمت تولیدات داخلی و بروز مشکلات اقتصادی و افزایش هزینه های مواجه هستند. در گفتگو با مهندس محسن سعیدبخش، مدیرعامل شرکت توکاریل به این موضوع پرداخته ایم:

با توجه به شرایطی که در دوران کرونا حکم فرما بوده آیا تعديل نیرو داشته اید؟
علیرغم مشکلات ناشی از بیماری کرونا بحمد الله... شرکت توکاریل و شرکت های زیر مجموعه تاکنون هیچ گونه تعديل نیرویی نداشته اند.

آیا قیمت قطعات واگن آن افزایش داشته است، این افزایش قیمت برچه اساسی است و چه چالش هایی را برای شرکت ها ایجاد می کند؟
قطعات و اگن طی سنت های گذشته در چندین نوبت افزایش داشته و به گفته



واجهه است و ما به دنبال قطار کامل بوده و پیش‌بینی ما خرد ۸۰ دستگاه لکوموتیو با ظرفیت بالای ۴۰۰۰ اسب بخار بوده که تاکنون موفق به انعقاد قرارداد ۲۰ دستگاه لکوموتیو MAP۲۴ از شرکت مپنا شده‌ایم که امید داریم بتوانیم از بهار ۹۹ تدریجاً تحویل بگیریم.

آیا نهاد تنظیم مقررات در راه آهن وجود دارد تا تعادلی میان بازیگران این بخش (خصوصی و دولتی) ایجاد کند؟ تصدی گری این بخش چه ضررهاست را برای این بخش داشته است؟

متاسفانه تعاملات بین بخشی بین بخش خصوصی و دولتی گاها وجود ندارد. البته در زمان مدیریت فعلی تعاملات بیشتر شده است؛ به همین دلیل توقع بخش خصوصی درک متقابل و ممانعت از مصوبات یک طرفه و یکسویه است که فشار مضاعف بر بخش خصوصی علیرغم افزایش قیمت قطعات، افزایش قیمت واگن، افزایش دستمزد نیروی انسانی، افزایش تمیزرات و همچنین عدم افزایش و پذیرش قیمت‌های جدید راه آهن ج.ا.ا. از سوی صاحبان بار حاشیه سود حمل و نقل ریلی را علیرغم سرمایه‌بر بودن این صنعت زیر ۱۰ درصد و حتی در مواردی در بعضی از شرکت‌ها به ۲ درصد حاشیه سود کشانده است و تقاضای ما از مسئولین محترم راه آهن ج.ا.ا. توجه به مشکلات و محدودیت‌های بخش خصوصی و بازنگری در قیمت حق دسترسی می‌باشد.

جاده کم کرده است.
آیا نیروی متخصص انسانی در راه آهن در بخش‌های مختلف به تعداد کافی وجود دارد؟ آیا نیاز به آموزش این نیروها متناسب با داشت روز و استانداردهای جهانی هست؟

نسبتاً بله؛ طبیعتاً کلیه نیروها نیاز به آموزش‌های به روز و ارتقاء سطح دانش عمومی و تخصصی در کلیه سطوح دارند و آموزش نقش بسیاری در افزایش بهره‌وری و ایجاد انگیزه کارکنان خواهد داشت.

آیا توازن بین زیرساخت‌ها و ناوگان و تجهیزات ناوبری و تقاضا در حمل و نقل ریلی وجود دارد؟

خیر، به دلیل اینکه حداکثر استفاده از ظرفیت لکوموتیو و ناوگان انجام نمی‌پذیرد و می‌توان به عنوان نمونه، پایان بودن سرعت سیر، محدود بودن بار و تردد در مسیرهای خاص را بیان نمود.

دولت در نظر دارد تا سال ۱۴۰۴ طول شبکه ریلی را به ۲۵ هزار کیلومتر و حمل بار را به ۳۰ درصد و مسافر را به ۲۰ درصد برساند. آیا از نظر جنابالی حقوق خواهد شد؟

اگر چنانچه اراده لازم و بودجه و برنامه‌ریزی وجود داشته باشد، با رعایت اولویت و نیز استفاده از ظرفیت بخش خصوصی و مدیریت صحیح قطعاً تحقق خواهد یافت.

در خصوص لکوموتیو آیا با کمبود مواجه هستید؟ توضیح بفرمایید.

بله، راه آهن ج.ا.ا. با کمبود لکوموتیو

باشیم؟ گلوگاه اصلی بر سر بازار بین‌الملل چیست؟

شرکت توکاریل آمادگی دارد و در پی ورود به بازار بین‌المللی حمل و نقل ریلی و ترانزیست می‌باشد به همین جهت محدودیت‌ها و نیز ضوابط کشورهای CIS یا اروپایی یا ترکیه از یک سو و همچنین دیپلماسی سیاسی و ارتباطات و یا بود بار از سوی دیگر حمل و نقل بین‌المللی را نسبت‌کاهش و محدودیت ایجاد نموده است.

آیا تمامی چشممه‌های بار به ریل متصل است؟ اگر جواب خیر است بفرمایید دلیل عدم اتصال چیست؟

خیر متصل نیست، به دلیل اینکه شبکه حمل و نقل ریلی کشور محدود و نیاز است که به صورت مویرگی به چشممه‌های بار از جمله شهرک‌های صنعتی و کارخانجات بزرگ متصل گردد تا نیازی به حمل و نقل ترکیبی نباشد، چرا که حمل و نقل ترکیبی هم زمانبر و هم افزایش قیمت حمل کالا را برای صاحب‌بار دریی خواهد داشت.

دلایل اصلی کاهش سهم حمل و نقل ریلی نسبت به حمل و نقل جاده‌ای چیست؟

از دلایل کاهش سهم حمل و نقل ریلی نسبت به حمل و نقل جاده‌ای، عدم وجود خطوط ریلی به صورت گستردگی ریلی و بالا بودن قیمت مویرگی ریلی و طولانی شدن زمان حمل و نقل ریلی و طولانی شدن زمان حمل بار در حمل و نقل ریلی است که سهم حمل بار توسط ریل را نسبت به

نوبه خود مرتفع و باری از روی دوش مردم و دولت برداشته شود. قطعاً با برنامه‌ریزی و مدیریت صحیح و سعه صدر می‌توان از این بحران عبور کرد. همراهی و کمک راه آهن جمهوری اسلامی در بخشودگی حق دسترسی، افزایش فرصت پرداخت مطالبات و تخفیف در حوزه‌های مختلف قطعاً می‌تواند کمک بزرگی به شرکت‌های حمل و نقل ریلی داشته باشد.

انجمان صنفي چه سهمی در رفع مشکلات شرکت‌های ریلی در مواجهه با ویروس کرونا دارد و تا چه میزان می‌تواند موثر باشد؟

جمع‌بندی و انکاس مشکلات شرکت‌های ریلی به مبادی ذیرپط از سوی انجمان صنفي قطعاً می‌تواند تاثیرگذار باشد.

هزینه شرکت‌ها با اجرای پروتکلهای بهداشتی تا چه میزان افزایش یافته است؟

حدود ۴ درصد در هزینه‌ها افزایش داشته‌ایم، آیا هزینه مالیات‌ها و تامین اجتماعی به تعویق افتاده است؟

خیر، خوشبختانه هیچ‌گونه تعویق یا عدم پرداخت مالیات و هزینه‌های تامین اجتماعی را نداشته‌ایم.

آیا سرعت بازگانی در راه آهن در حد متعادل است؟ اگر نیست این مورد چه مشکلاتی را بر سر راه توسعه حمل بار شرکت‌های ریلی ایجاد می‌کند؟

در طی دوران بیماری کرونا به دلیل کنسول شدن یا ملغی شدن قطارهای مسافری ضمن کاهش ترافیک ریلی، افزایش لکوموتیو هم در راه آهن در آن مقطع زمانی بوجود آمد که خوشبختانه در طی فروردین و اردیبهشت ماه ۹۹ راه آهن ج.ا.ا.توانست خدمات بیشتر و بهتری را از جمله افزایش سرعت بازگانی به شرکت‌های حمل و نقل ریلی داشته باشد. طبیعتاً هر قدر افزایش سرعت سیر کمتر باشد میزان بهره‌وری و درآمدزایی شرکت‌ها و راه آهن کمتر خواهد بود.

چه باید کرد تا سهم بیشتری از بازار حمل و نقل بین‌المللی داشته

گفتگو با دکتر سبحان نظری مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل:

سرعت بازرگانی در راه آهن، چالش مهم شرکت‌های باری

سودآوری سرمایه‌گذاری‌های انجام شده نیز بیشتر می‌شود و رغبت سرمایه‌گذاران برای ورود به این صنعت افزایش می‌یابد. نگاه منتقدانه به جمعیت و بیانگین عمر ناوگان ریلی کشور نشان می‌دهد که از این منظر حقیقتاً باید تحولی جدی در کشور رخ دهد و فاصله‌ی سه تا چهار برابری بین سرعت بازرگانی واگن‌های ایران و کشورهای ریلی پیش رو در دنیا در قالب یک برنامه علمی جدی و مستمر کاهش یابد.

با ورود ویروس کرونا به کشور بسیاری از فعالیت‌ها در بخش حمل و نقل متوقف و با چالش‌هایی روبرو شد. در این خصوص شرکت با ضررها و زیان‌هایی مواجه بود؟

ویروس کرونا به صورت مستقیم تأثیر چندانی در بخش حمل و نقل ریلی باری نداشته اما می‌تواند در آینده بصورت غیرمستقیم در بخش وصول مطالبات تأثیرات منفی خود را نشان دهد.

چه راهکارهایی در خصوص رفع این چالش وجود دارد؟

مدارا با مشتریان و استفاده از ظرفیت مشتریان نقدی،

انجمن صنفی در خصوص رفع مشکلات شرکت‌های ریلی در مواجهه با ویروس کرونا چه کارهایی می‌تواند انجام دهد و موثر باشد؟

انجمن صنفی می‌تواند به عنوان زبان‌گویای شرکت‌های ریلی و واسطه بین آن‌ها با حاکمیت، مشکلات بوجود آمده را مطرح و از راه آهن، دولت و مجلس تقاضای مساعدت لازم را کند. به عنوان مثال در وصول مطالبات خود از شرکت‌ها مساعدت لازم را بعمل آورد.

از جمله مشکلات شرکت‌ها



شرکت ترکیب حمل و نقل در حوزه حمل و نقل ریلی با در اختیار داشتن ۶۱۱ دستگاه واگن ملکی به کوتاه و مسطح و تصمیم برای افزودن تعداد قابل توجهی واگن جدید به ناوگان ملکی خود، یکی از شرکت‌های مطرح و موثر در زمینه حمل و نقل ریلی بار در کشور است که با توجه به ارتباط کاری پیوسته با راه آهن ج.ا.ا و شرکت‌های توانمند این بازار امکان بهره‌گیری از توان بالای حمل و نقل ریلی را دارا می‌باشد. این شرکت برای توسعه ناوگان حمل و نقل ملکی خود، خرید واگن‌های باری را در برنامه بلند مدت خود هدف‌گذاری نموده است. شرکت‌ها در برنامه‌ریزی‌های آینده خود خرید واگن را هدف‌گذاری کرده‌اند اما با دست اندازه‌ای همچون افزایش نرخ ارز، تحریم‌ها، قوانین دست‌وپاگیر، تصدی گری راه آهن، افزایش قیمت تولیدات داخلی و صدها مشکل کوچک و بزرگ دیگر دست‌وپنجه نرم می‌کنند و این دست‌اندازها آن‌ها را از رسیدن به اهداف اصلی دور می‌کند. برای واکاوی بیشتر این مشکلات گفتگویی با دکتر سبحان نظری، مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

آیا قیمت قطعات واگن افزایش داشته است و این افزایش قیمت بر چه اساسی است و چه چالش‌هایی را برای شرکت‌ها ایجاد می‌کند؟

بله، قیمت قطعات افزایش داشته و از چند منظر می‌توان این افزایش قیمت قطعات را مورد بررسی قرار داد.

یکی از دلایلی که موجبات افزایش قیمت را فراهم کرده، انحصاری بودن تولید برخی از قطعات در داخل کشور است که توسط یک یا دو شرکت تولید می‌شود و نظارت چندانی روی

مختلفی مانند قیمت نیروی پرسنلی، آهن ضایعاتی و تورم ... که در حال افزایش است تغییر می‌کند.

آیا سرعت بازرگانی در راه آهن در حد متعادل است؟ اگر نیست این مورد دیگر قطعاتی است که در داخل کشور تولید نمی‌شوند و توسط یک یا دو شرکت به صورت انحصاری وارد می‌گردد. قیمت این قطعات توسط این شرکت‌ها اعلام می‌گردد و شرکت‌های مالک نیز مجبور به خرید هستند چرا که در غیر این صورت واگن‌هایشان متوقف می‌گردد.

قطعات دیگر نیز که عمومیت بیشتر دارد تحت تاثیر عوامل

برای افزایش سهم راه آهن از حمل و نقل کشور و فرصت های ترانزیتی منطقه ندارد، بلکه حتی این ساختار را قادری بزرگ تر و بیمارتر می کند.

آیا نهاد تنظیم مقررات در راه آهن وجود دارد تا تعادلی میان بازیگران این بخش (خصوصی و دولتی) ایجاد کند؟ تصدی گری دولت چه ضررهایی برای بخش خصوصی داشته است؟

عملکرد دولت در خصوص تشکیل نهاد تنظیم مقررات ریلی در مدتی که از آغاز خصوصی سازی در بخش ریلی کشور می گذرد نشان از نگرانی حاکمیت از ورود بازیگرانی غیردولتی است که می توانند منافع یا اهداف بخش دولتی را به چالش بکشند. از همین روی شکل گیری چنین نهادی همچنان محقق نشده است.

مقامومت دولت در برابر تکمیل خصوصی سازی ریلی و ایجاد نهاد رگولاتوری موجب می شود تا دولتها حضور خود را در امور تصدی گری ریلی نه تنها کاهش ندهند بلکه با ذکر اینکه بخش خصوصی توان حضور جدی در حوزه ریلی را ندارد حضور در این بازار را روز به روز گسترش دهنده. همین نوع نگاه دولت ها باعث شده که با گذشت حدود دو دهه آئین نامه ای جدی و شفاف برای تعیین حدود مسئولیت های دولت و بخش خصوصی در عملیات حمل و نقل ریلی تهیه نشده و در عمل تفاسیر گوناگون، سدی بر سر راه توسعه حمل و نقل ریلی شده است.

این اهداف از راه آهن حمایت کنند.
**در خصوص لکوموتیو آبا با
کمبود مواجه هستید؟ توضیح
بفرمایید.**

نظر من این است که کمبودی در کل ناوگان لکوموتیو وجود ندارد ولی ناپیویش بودن توزیع لکوموتیو در نواحی مختلف راه آهن باعث کاهش بهره وری و افزایش اثر این کمبود در سیر واگن ها گردیده است.

از جمله مشکلات ناشی از این توزیع نامناسب، بهره بداری غیرکارآمد از شبکه راه آهن و ناوگان واگن های باری است. با این وجود بعضی از مشکلات نیز در حوزه بهره وری خود دیزل ها قابل بررسی است که می توان به عمر بالای لکوموتیوهای موجود، نقص دانش و توان قطعه سازی و تعمیر و نگهداری اصولی، تخصیص نامناسب لکوموتیوها بدون توجه به نوع و کاربری، تخصیص نامناسب بدون توجه به شرایط اقلیمی، زمان طولانی سرویس و تعمیر و نگهداری لکوموتیوها، وجود محدودیت های سرعت و کشش در برخی از لکوموتیوهای اختصاص لکوموتیوهای ذخیره در بعضی از محورها که باعث کمبود لکوموتیو می شود، اشاره کرد. تا زمانی که شیکه حمل و نقل ریلی به ساختاری منظم، کارآمد و بهره ور تبدیل نشود، افزایش تعداد آلات نقلیه ریلی اعم از واگن و لکوموتیو، افزایش و توسعه خطوط و یا پروژه های توسعه ای از این جنس، اثرگذاری مثبت چندانی بود. البته کل حاکمیت باید برای تحقق

راه آهن در بخش های مختلف به تعداد کافی وجود دارد؟ آیا نیاز به آموزش این نیروها مناسب با دانش روز و استانداردهای جهانی هست؟

راه آهن مشکل چندانی در

نیروی متخصص ندارد، بلکه مشکل اساسی در فرآیندها و فناوری های استخدام شده در راه آهن است. البته بدیهی است که سرمایه های انسانی در راه آهن هم مانند هر سازمان دیگری نیاز به آموزش دانش روز و استانداردهای جهانی در خصوص حمل و نقل ریلی دارند، اما اصل باید بر تحول ساختاری و بتویزه فناورانه با هدف افزایش بهره وری دارایی ها باشد.

**آیا توازن بین زیرساخت ها،
ناوگان و تجهیزات ناوبری و
تفاضا در حمل و نقل ریلی وجود
دارد؟**

خیر توازن وجود ندارد و در بخش زیرساخت و ناوگان ریلی کمبود چشمگیری دیده می شود. دولت در نظر دارد تا سال ۱۴۰۴ طول شبکه ریلی را به ۲۵ هزار کیلومتر و سهم خود را در بازار حمل بار به 30° درصد و در بازار حمل مسافر به حدود 20° درصد از کل تقاضای بازار حمل برون شهری برساند.

**آیا از نظر جنابالی محقق
خواهد شد؟**

در صورت مدیریت درست زمان و استفاده از ظرفیت ها می توان امیدوار بود. البته کل حاکمیت باید برای تحقق

سرعت بازرگانی و نظمات عالمی و ارتباطات است، این گلوگاه چه مشکلاتی را برای شرکت ها ایجاد می کند و چه راه کارهایی برای رفع آن وجود دارد؟

به صورت کلی می توان گفت باعث بروز مشکلاتی بین شرکت ها و مشتریان ریلی می گردد و تنها راهکار آن اصلاح فرآیندها در راه آهن می باشد.

**آیا تمامی چشممه های بار به
ریل متصل است؟ اگر جواب خیر
است بفرمایید دلیل عدم اتصال
چیست؟**

خیر متصل نیست. دلیل مهم آن، ارزانی نسبی کرایه های جاده ای در قیاس با ریل است، اما در رده دوم دلیل می توان به کافی نبودن اطلاع رسانی و معرفی ریل به تولید کنندگان و شناخت ندادن آنها از برآورد هزینه و زمان بازگشت سرمایه اشاره کرد.

**دلایل اصلی کاهش سهم
حمل و نقل ریلی نسبت به
حمل و نقل جاده ای چیست؟**

اولین دلیل آن است که دولت به رغم شعارها، در عمل اولویت را به حمل جاده ای داده است و حمایت جدی از ریل انجام نداده است. در عین حال، نقص خطوط آنتنی، بالا بودن زمان سیر و دقیق نبودن تعریفهای حق دسترسی نیز از دلایل ناچیز بودن سهم حمل و نقل ریلی نسبت به حمل و نقل جاده ای است.

آیا نیروی متخصص انسانی در



گفتگو با مهندس رجبی مدیرعامل شرکت احیاء ریل ایرانیان

دلیل عدم رشد فورواردرها؛ اقتصاد نیمه دولتی حاکم بر آن است

برای دستیابی به این مهم اولین قدم را با خرید ۲۰۰ دستگاه واگن باری برداشته ایم، همچنانی هم اکنون در آستانه انعقاد قرارداد خرید ۳۰۰ دستگاه واگن دیگر از محل تولید داخل هستیم و در کنار این طرح ها با قرارداد اجره ۳۵۰ دستگاه واگن بخشی از نیاز ناوگان خود را تامین نمودیم. با توجه به اینکه احیاء ریل ایرانیان شرکت نوپایی سنت از رشد قابل توجهی برخوردار بوده و حتی فراتر از برنامه ریزی های انجام شده پیش رفته است. تلاش امروز این شرکت آن است که به سمت واگن های لبه کوتاه و حمل محصولات فلزی حرکت نماید و برای دستیابی به این مهم در سیکل کاری شرکت بهره برداری از حدود ۷۰ دستگاه واگن لبه کوتاه برای حمل آماده به کار است تا این طریق فعالیت های شرکت در حمل محصولات مناسب با واگن های لبه کوتاه گسترش یابد.

نحوه ورود شرکت به عرصه فورواردری و فعالیت ها در این زمینه به چه صورت بوده است؟

همانطور که اشاره شد شرکت احیاء ریل ایرانیان با هدف حمل بارهای مجموعه احیاء سپاهان تاسیس شده بود. لذا در قدم اول با رصد وضعیت حمل و نقل مجموعه بی به یک اشکال در حمل ریلی بردهیم. این اشکال تعدد شرکت های حمل و نقلی و نیز عدم هماهنگی مابین این شرکت ها در مناطق مشترک عملیاتی و بعضاً در یک قرارداد مشترک بود به نحوی که واگن های ملکی یک شرکت می باشست به یک تعداد مشخص می رسید تا مانور در مبادی یا مقاصد انجام شود این بدین معنی بود که هر شرکت مستقل از وضعیت بار و



فورواردری و مدیریت بهره برداری مشارکتی در صنعت ریلی از جدیدترین روش های تامین ناوگان و افزایش حمل بار می باشد. روش فورواردری ریلی در عین سابقه اندک استفاده، با رشد مناسب و ایجاد بهره وری بالاتر از میانگین عملکردی در صنعت، جایگاه خود را استحکام بخشیده و شاهد قبول این عنوان در میان فعالان بازار هستیم. در این میان شرکت احیاء ریل ایرانیان به عنوان شرکتی پیشرو در استفاده از این روش و با تمرکز بر حمل عمدۀ محصولات معدنی از شرق کشور، تاثیر انکار ناپذیری بر گسترش و تحکیم فورواردری ریلی در سالیان اخیر دارد. برای آشنایی با فعالیت های این شرکت و نیز تحلیل فراز و نشیب های مدیریت بهره برداری مشارکتی به گفتگو با آقای مهندس رجبی مدیرعامل شرکت احیاء ریل ایرانیان نشسته ایم.

حمل محصولات معدنی به شرکت آهن، کنسانتره، گندله و آهن اسفنجی می باشد. از سوی دیگر شرکت با بهره مندی از ۵ خط ریلی انحصاری در منطقه معدنی سنگان و ۲ خط در منطقه بندرعباس از ظرفیت مناسبی در عملیات بارگیری و تخلیه بهره می برد.

استراتژی شرکت احیاء ریل ایرانیان تامین و تشکیل قطار کامل باری با زیر بخش های تامین بار، واگن و نیرو کشش در بلند مدت است در نظر دارد برای تامین ناوگان مورد نیاز، نسبت به خرید ۱۲۰۰ دستگاه واگن باری اقدام نماید و

با توجه به اهمیت نقش صاحبان بار در فورواردری ریلی در ابتدا به پیشینه ای از شرکت احیاء ریل ایرانیان اشاره بفرمایید؟

شرکت احیاء ریل ایرانیان در سال ۱۳۹۶ به عنوان پنجه‌های شرکت زیر مجموعه هلدینگ صنایع و معادن احیاء سپاهان تاسیس شده است و مقرر گردید با فعالیت در بخش تخصصی هلدینگ بازرگانی و حمل و نقل به عنوان بازوی ریل و نقل ریلی شرکت احیاء سپاهان در وهله اول به ارائه خدمات

صدور پروانه فعالیت برای شرکت‌های فورواردری بر عهده چه سازمانی است و چرا این کار انجام نمی‌شود؟

صدور پروانه فعالیت بر عهده راه‌آهن است اما در تعاریف بین‌المللی و بر اساس بحث‌های حاکمیتی و رگولاتوری در راه‌آهن کشورهای پیشرفت‌های این امر بر عهده انجمن صنفی می‌باشد. توانایی بخش خصوصی باید توسط ارکان حاکمیتی باور شود و مستویات صدور پروانه فعالیت به انجمن صنفی سپرده شود. راه‌آهن در خصوص خصوصی‌سازی بخش‌نامه‌ها و آین نامه‌هایی را دارد. همچنین برای صدور مصوبات هیئت مدیره راه‌آهن است نیز دارد. بر اساس آن، برای فورواردرها، میزان سرمایه‌گذاری ۶۰۰ و اگن که حداقل و اگن برای سرمایه‌گذاری شرکت‌های فورواردری فراهم کنیم. زیرا تمام استناد و اطلاعات مشتریان است و ورود به این صنعت را محدود می‌کند. حوزه معاونت بازرگانی راه‌آهن باید به فورواردرها رسماً دهد و این امر را به مرحله اجرا برسانند.

از نظر جنابعالی چه تفاوتی میان نقش فورواردری در کشور نسبت به کشورهای مشابه از نظر ترانزیتی وجود دارد؟

در کشورهای مشابه فورواردرها کاملاً اختیار بازرگانی بار را بر عهده دارند و بیشتر شرکت‌ها مالک و اگن هستند و فقط تجهیز و تدارک و اگن را انجام می‌دهند که روش قابل اجرا در کشور ما است. نام صنعت اما مatasفane است که شرکت‌های فعالیت‌های شرکت‌ها بیشتر حجم فعالیت‌های شرکت‌ها مرتبط با شرکت‌های نیمه خصوصی است که نگاهی انحصاری داشته و نگاه اقتصادی ندارند، در شرکت‌های فورواردری ورود می‌کند و نمی‌توانند با این شرکت‌ها همکاری داشته باشند. عدم رشد فورواردرها به دلیل اقتصاد نیمه دولتی است که بر آن حاکم است.

میانگین دو ساله اخیر حدود ۱۲٪ از کل عملکرد حملی شبکه ریلی کشور را بر عهده داشته که در حال برنامه ریزی برای نیل به حداقل ۲۰٪ الی ۲۵٪ از سهم کل بازار در ۵ سال آتی می‌باشیم.

در نقش فورواردری با چه چالش‌هایی روپرتو هستید؟

از مشکلات بزرگی که در صنعت ریلی وجود دارد جای خالی تعریف دقیق و قانونی از فورواردری است. ما در صنعت ریلی تعريف دقیقی در سندهای بالادستی و پایین‌دستی در مورد این نقش نداشته‌ایم. البته اقداماتی در این خصوص در سال‌های گذشته انجام شده اما هیچ مصوبه‌ای برای رسماًت و جایگاه بخشیدن به این امور وجود ندارد. به نظر می‌رسد تنهای راه حل این است که بتوانیم امکان صدور بارنامه را برای شرکت‌های فورواردری فراهم کنیم. زیرا تمام استناد و اطلاعات مشتریان برای آن شرکت محفوظ می‌ماند و در افق بلند مدت با افزایش بار و رعایت نفع تمامی طرفین موجب اقبال بیش از پیش صاحبان بزرگ باشند. به نظر من وجود شرکت‌های فورواردر برای این صنعت یک الزام است و می‌توانند با تکیه بر بارهای با ارزش اصلی در این صنعت در مسیرهای کم ترافیک، بهره‌وری و درآمدزایی را افزایش دهند.

در انتخابات اخیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقلی و صنایع وابسته، شرکت‌های فورواردری نقش ویژه‌ای داشته و با رسماًت یافتن امکان کاندیداتوری و داشتن حق رای، موجب شد تا نگاه ویژه به شرکت‌های فعال فورواردری به وجود آید. جالب توجه است که اکنون بالغ بر ۸۰ درصد بار ترانزیت خارجی جاده‌ای را فورواردها به انجام مهمن با همکاری سایر شرکت‌های ریلی همکار صورت می‌پذیرد. البته ناگفته نماند که سهم و اگن‌های شرکت و حمل بار توسط شرکت احیاریل ایرانیان در حال افزایش است. بر مبنای آمار شرکت در بین‌المللی می‌باشد.

از پیش عیان گردیده است به نحوی که در ۵ ماه اخیر با کاهش شدید عملیات حمل و نقل ریلی ناشی از تعطیلی و یا کاهش فعالیت معادن و کارخانه‌های داخلی روبه رو بودیم. مطابق بررسی های ما اکثر قربت به اتفاق شرکت‌های حمل و نقلی با کاهش و عدم تحقق بیش از ۵۰٪ درصد از درآمدهای خود روپرتو شده اند. در این شرایط با توجه به نیاز ضروری کشور به تامین غلات شرکت احیاء ریل ایرانیان در راستای مسئولیت اجتماعی خود و نیز همراهی در مبارزه با این ویروس نسبت به اختصاص بیش از نیمی از و اگن‌های تحت مدیریت خود به حمل گندم از بندرباس اختصاص داد که در ۲۰ سال اخیر بی سابقه بوده است.

اما مatasfane با همه همکاری‌ها و با وجود زیان‌های اشاره شده به علت اولویت و نگاه ویژه به امور مسافری در افق بلند مدت با افزایش بار و رعایت نفع تمامی طرفین موجب اقبال بیش از پیش صاحبان بزرگ باشند. زیرا از تمهیلات به این شرکت‌ها نیز بیش از پیش انجام شود که در غیر این صورت با بحران بزرگی در صنعت ریلی روپرتو خواهیم شد.

جنابعالی بفرمایید چه سهمی از حمل بار مواد معدنی بر عهده شرکت است؟

بر اساس آمار موجود، ما طرف قرارداد مستقیم برای امور حمل، سالیانه ۲۰میلیون تن بار با شرکت‌های معدنی و فولادی کشور هستیم. اما با توجه به عدم دستیابی به حداکثر ناوگان مورد نیاز شرکت این مهم با سایه‌های ریلی همکاری نماند که سهم و اگن‌های ریلی همکار صورت می‌پذیرد. البته ناگفته نماند که سهم و اگن‌های شرکت و حمل بار توسط شرکت احیاریل ایرانیان در حال افزایش است. بر مبنای آمار شرکت در بین‌المللی می‌باشد.

ترافیک نسبت به تامین و اگن اقدام می‌نمود که تبعات آن کاهش حمل ریلی، رسوب و اگن در مبادی و مقاصد و حتی مatasfane سیر طولانی و اگن‌های بدون بار تا مبدا باری جدید بود. به همین دلیل شرکت با بهره مندی از تجربیات گذشته و استفاده از توان و ابتکار مدیران و کارشناسان نسبت به مدیریت و مذاکره با سایر شرکت‌های حمل و نقلی در منطقه معدنی سنگان اقدام نمود که به رشد خیره کننده حمل ریلی از بزرگترین منطقه معدنی کشور انجام می‌د. این تلاش بدانجا رسید که در سال ۱۳۹۷ شرکت احیاء ریل ایرانیان توانست در نقش فورواردر، حدود ۵ میلیون تن بار در سال جایه جا کند و به همین دلیل از سوی راه آهن ج.ا.ا به عنوان برترین و بزرگترین فورواردر ریلی کشور انتخاب گردید.

باید توجه نمود که فورواردر ریلی در نقش تسهیل کننده ارتباط و عملیات دو طرف حمل (صاحب بار و صاحب ناوگان)، به حفظ منافع هر دو طرف کمک می‌کند. زیرا از طرفی با حمل به موقع و مناسب بار تهییل رشد سود و کاهش هزینه های حمل صاحب بار شده و از طرف دیگر با برنامه ریزی مناسب ناوگان باعث جلوگیری از رسوب و اگن و سیر بدون بار ناوگان می‌شود.

مختصری در خصوص نحوه فعالیت شرکت در دوران ویروس کرونا و همچنین چالش‌هایی که برای این بخش ایجاد کرده بفرمایید؟

رکود اقتصادی ناشی از شیوع کرونا با توجه به شیوع ویروس کرونا در سطح جهانی شاهد رکود بی‌سابقه در تمامی عرصه‌های اقتصادی می‌باشد. پیش‌بینی می‌گردد شیوع کرونا موجب افت ۳ تا ۱۰ درصدی در اقتصاد جهانی گردد. این مهم با توجه به تحریم‌های گسترده اقتصادی در کشور ما بیش

گفتگو با مهندس مجتبی لطفی، مدیر عامل شرکت البرز نیرو:

شاهد مرگ آرام لکوموتیوها هستیم



نظر بندۀ این است که در حال حاضر مانع بزرگی برای انجام آن وجود ندارد. می‌توان با برگزاری مناقصه و رقابت، این واگذاری را انجام دهنده در برهمه از زمان، حتی پیشنهاداتی در رابطه با واگذاری لکوموتیوهای سرد هم عنوان شد که در نهایت به شرکت مپنا واگذار شد که متأسفانه این روند ادامه پیدا نکرد. در حالی که واگذاری بهینش خصوصی می‌توانست از هزینه‌های دولتی هم بکاهد. با وجود اینکه لکوموتیوها در حال حاضر منبع درآمد را آهن هستند اما از سوی دیگر بزرگترین منابع ایجاد هزینه برای این نهاد نیز محسوب می‌شوند. درواقع اگر هدف کوچک کردن بندۀ دولت باشد باید از این گونه طرح‌ها حمایت شود تا هم هزینه‌های دولتی کاهش یابد و هم این نهاد دولتی بتواند وظایف مستادی و مدیریتی خود در کشور را اجرا کند.

برای افزایش بهره‌وری نیروی کشنش چه باید کرد؟

بهره‌وری در نیروی کشنش مسئله نیست، زیرا تعداد لکوموتیوهای موجود کم است و در کنار آن تحریم‌ها هم سبب شده توقف لکوموتیوها بیشتر از گذشته شود. اما اگر بخواهیم آن را گسترش دهیم موضوع بهره‌وری هم مطرح می‌شود. هرچند که بهترین عامل افزایش بهره‌وری، بهره‌برداری به واسطه حمل و کارکرد لکوموتیو است، البته این مبحث قدیمی است و بارها در مورد ورود بخش خصوصی صحبت شده که این امر نیازمند نوعی آزمایش است برای مثال میزان توانایی یک شرکت خصوصی در حمل بار نسبت به را آهن سنجیده شود. این موضوع می‌تواند با پرداخت حق دسترسی به را آهن برای این نهاد نیز سودآور باشد.

آیا بین زیرساخت‌ها و تعداد ناوگان و لکوموتیو و همچنین مقدار بار، توازن وجود دارد؟

بر اساس اطلاعات عمومی کمبود ناوگان ما بیش از کمبود شبکه‌هایمان است. بهویژه در برخی از واگن‌های مسافری که حساسیت‌ها در مورد طول عمر ناوگان بیشتر است. هرچند در همه جای دنیا از شبکه‌ها به مقدار مساوی بهره‌برداری صورت نمی‌گیرد. البته به

کمالاً ضدغوفونی می‌کنیم.
این اقدامات چه بار مالی اضافه‌ای برای این شرکت دربرداشته است؟
در حال حاضر نمی‌توانم عدد دقیق را برای آن عنوان کنم زیرا محاسبات دقیقی در این خصوص انجام نداده‌ایم اما قاعده‌تا مشمول هزینه‌هایی بوده است. البته این هزینه‌ها زمانی که وضعیت اقتصادی را به هم نزنند ارقام قابل توجهی نیستند. برای نمونه ما شاهد تعطیلی کامل در بخش مسافری بودیم ولی هنوز باعث از بین رفتن شرایط کارحمل باری نشده است.

آیا کاهش ساعت کار همچنان در شرکت البرز نیرو ادامه دارد؟
بله، و این اتفاق در ساعات کار واحدهای تولیدی و کارخانه‌ها تاثیرات منفی داشته است.

درباره با سریزی لکوموتیوهای راه آهن، همچنان شاهد عدم واگذاری این بخش به شرکت‌های خصوصی هستیم، علت عدم واگذاری چیست تا چه اندازه می‌تواند مشکل ساز باشد؟

باید در نظر داشت که در قانون در مورد این موضوع پیش‌بینی هایی انجام شده است، هرچند علت عدم واگذاری را خود پاسخ‌گو باشد اما

قیمت لکوموتیو نسبت به سال‌های گذشته چندین برابر شده و بازگشت سرمایه در این صنعت طولانی مدت است، سرمایه‌گذار تمایلی به مشارکت در این صنعت ندارد و لکوموتیوهای موجود نیاز به بازسازی دارند. تحریم‌ها نیز در رازمود تاثیرات منفی بر تعداد لکوموتیوهای موجود خواهد داشت. هزینه‌گرایی بار دریافتی نیز صرف هزینه‌های جاری شرکت‌های مالک می‌شود. به دلیل نیاز به تعمیر و نگهداری اساسی، تعداد لکوموتیوها کاهش یافته و سرمایه‌گذاری برای خرید لکوموتیو نو پیش قدم نمی‌شود و این مشکل آنقدر حیاتی است که صاحبان شرکت‌های مالک لکوموتیو را شدیداً نگران کرده است. در همین خصوص گفتگویی با مهندس مجتبی لطفی مدیر عامل شرکت البرز نیرو داشته ایم که به آن می‌پردازم:

آیا در این مدت تعديل نیرویی هم صورت گرفته است؟
خیر خوشبختانه تعديل نیرو در این شرکت صورت نگرفته است اما همانگونه که مطلع هستید بخش مسافری نسبت به بخش‌های باری و لکوموتیو دچار لطمہ بسیاری شده است.

خسارتی که کرونا به حوزه لکوموتیو وارد کرده بیشتر در چه مواردی بوده است؟
این امر بیشتر روی بالابردن هزینه‌ها موثر بوده، البته با تعطیلی بخش مسافری مواجه بودیم که مزایایی به همراه داشت و در کنار این مزایا با مشکلات تازه‌ای

بار، راه آهن و بخش خصوصی صورت می‌گیرد. در مورد لکوموتیو، مینا بر اساس الگوی شورای رقابت است که خوشبختانه سال‌هاست اعمال می‌شود و در آن نرخ براساس هزینه تنظیم می‌شود.

پیش‌بینی شما از آینده این
صنعت چیست؟

تصور می کنم اوضاع کار برای بخش لکوموتیو در سال جاری نسبت به سال گذشته سخت تر شود. نایابیاری بازار، تغییر نرخ ارز و عدم ثبات سبب می شود در تهیه و تدارک تجهیزات با مشکلات فراوانی مواجه شویم. یک لکوموتیو حدود ۱۱ هزار قطعه دارد و به همین واسطه تدارک این حجم از قطعات هم دشوار است که بخشی از این موارد به ناچار از خارج و بخشی دیگر از داخل تهیه می شود. محدودیت های موجود، هزینه های اضافی و از سوی دیگر کمبود تقدیمیگی چرخ صنعت، تامین قطعات را کند می کند. وقتی شرکت ها پول کافی برای پرداخت به پیمانکار را نداشته باشند پیمانکار هم بی شک تعداد زیادی کارمند و کارگر را بکار خواهد کرد و این امور شرایط را ناپایدار خواهد نمود. من احساب می کنم در این شرایط خاص، میان مدیران ارشد سیستم حمل و نقل ریلی، موضوع مهم لکوموتیو چندان مطرح نیست. همه سعی ما این است که یک لکوموتیو متوقف نشود. اگر این شرایط تغییر نکند وضع این صنعت با اتفاقاتی نظیر توقف تعداد بالای لکوموتیو رو و رو خواهیم بود. با وجود اینکه ما در کشور با ابستکی تکنولوژی چندانی مواجه نیستیم ولی همه این موارد مستلزم افزایش تقدیمیگی است.

آیا پروژہ سیستان پیش رفت داشتہ است؟

پیشرفت فیزیکی چندانی نداشته است زیرا در آن بخش مشکل نقدينگی وجود دارد. بهته پیش از این مایک دعوت به سرمایه‌گذاری را مطرح کردیم که از آن استقبال شد و در حال حاضر مشغول به مذاکره با چند گروه در این خصوص هستیم. درواقع اگر ساختار بهبود یابد می‌توان این مجموعه را به طور مستقل درآورد.

نعمیر و نگهداری به پیمانکاران، راه آهن در
برداخت هزینه آن ناتوان بوده و ماهها
نهاده کاری به بازار آورده است. از سوی دیگر
پیمانکاران هم نمی توانند وظایف خود
را انجام دهند. در حال حاضر شیوه کار
دینی صورت است که این بخش ابتدا

هزینه تعییرات جاری را تامین کرده
و لی اجزای دیگر لکوموتیوها که نیاز به
تعییرات اساسی دارد از این روند غافل
گشته باشد. ضمن اینکه لکوموتیو مستلزم
بازسازی است.

آیا راه آهن حق دسترسی را از
کوهمه تبوده بافت م. کند؟

خبر راه آهن حق دسترسی را از مارکت را برای فروشگاهها می کند. در مقابل برای مثال شرکت های لکوموتووی در هر ماه حدود ۴۰ میلیارد تومان باید دریافت کنند و لی مبلغی که راه آهن به این شرکت ها پرداخت می کند چیزی حدود ۱۷ میلیارد تومان است، متناسبانه شواهدی وجود دارد که این نهاد دولتی مبالغ را دریافت می کند ولی به شرکت های خصوصی پرداخت نمی کند که این امر ... باعث احتجاجات شد.

سبب ایجاد میراث سیی سه است.

مما پروردۀ ۱۰ دستگاه لکوموتیو را در
بیش داریم که متأسفانه مسئله کرونا
روی روند پیشرفت آن تاثیر گذاشت.
بیش از این قرار بود در نمایشگاه
المملّی تهران در خرد سال جاری
به بهره‌برداری برسانیم که تا کنون ۳
ماه تاخیر در پیش داریم. البته امیدواریم
نه‌زودی اولین لکوموتیو پارس ۳۳ را
نه تولید برسانیم. تدارکات این پروردۀ

مربوط به سال ۹۶ است و حدود ۱۱ ماه زمان خواهد برد تا این پروژه تکمیل شود. باید اضافه کرد که حدود ۹۵ درصد ز تارکات خارجی آن انجام شده و تا مجموع ۲۵ شرکت داخلی در تولید این کوموتیو مشارکت داشته‌اند.

آیا نهادی برای تنظیم مقررات در راه آهن وجود دارد که بتواند مشکلات بخش خصوصی و دولتی را مورد رسیدگی قرار دهد؟

خیر، پیش از این قرار بود نهادی در قالب تنظیم بازار تشکیل شود که آن هم متوقف شد و این امر توسط صاحب

برداخت مالیات‌ها یا پرداخت‌های اامین اجتماعی چه تخفیفاتی انجام شنند؟

هیچگونه حذفی صورت نگرفت بلکه مهلت ویژه‌ای برای پرداخت ها در نظر گرفته شد.

در رابطه با نزخ ارز و نقدینگی در
خش لکوموتیو با چه مشکلاتی رو
نه رو هستید؟

لکوموتیووهای در ایران به آهستگی
حال مرگ هستند و از چرخه بهرهبرداری
خارج می‌شوند و این موضوع تنها مربوط
نه لکوموتیووهای بخش خصوصی نیست.
ملت اصلی این امر افزایش بیش از حد
مزینههای این بخش است. افزایش نرخ
هز در سالهای اخیر با توجه به اینکه پایه
سیاری از زمینههادر لکوموتیو مربوط به
هز است و از طرفی، پارچه بودن تحریمها
از این امر ایجاد نموده از نظر

نمایمین این موارد را به مریم‌های مصطفی نمراه کرده است. هزینه انتقال پول و بادل ارز، هزینه واسطه معامله... سبب فزایش هزینه‌ها شده هر چند به نظر ای رسید نخ تا حدودی اصلاح شده ولی مچنان پولی وارد شیکه لکوموتیو نشده است. کما اینکه عمدۀ پروژه‌های بازسازی حتی تعمیرات اساسی لکوموتیو رو به کاهش و توقف است. پول موجود تنها ۴ میزان تعمیرات جاری و هزینه‌های هر برداری تامین می‌شود. این امر سبب نشده تا وجود گردش محدود لکوموتیو، ناحد خروج لکوموتیوها از چرخه باشیم. بر همین راستا و به صدا درآمدن زنگ خطر جدی، از راه آهن خواهش کرده‌ایم به برنامه‌ریزی دقیقی در این زمینه سورت دهد.

آیا شرکت با توجه به وضعیت
موجود مطالبات خود را اهان

برایت کرده است؟
شرکت در سال گذشته تنها ۵۰ رصد از پول خود را برایت کرده است.
حال حاضر با این میزان پرداختی که آهن انجام می‌دهد هرمه به طلب شرکت افزوده می‌شود زیرا ناخ شرکت پیشتر شده اماز آن سومجبور به پرداخت نزینه‌ها هستیم. این مشکل تنها بر بروط به بخش خصوصی نیست بلکه کوکمیتویوهای دولتی هم با چنین مشکلی مواجه هستند. با توجه به و اگذاری بخش

صورت مقطعی گلوگاههایی در شبکه وجود دارد که در صورت افزایش بار یا مسافر پیش از یک حد مشخص، تدبیری صورت می‌گیرد.

آیا در دوران رکود ناشی از شرایط
کرونا، موضوع تعمیر و نگهداری هم
دستخوش تغییراتی شد؟

بله این امر مشکلات عدیده‌ای ایجاد کرده. پیش از این، تحریم‌ها یکی از مشکلات اساسی تامین قطعات یدکی برای مالکین لکوموتیو بود و حالا این شرایط هم به آن اضافه شده است. برای مثال قطعه‌ای را که پیش از این خریداری کرده و قصد داشتیم آن را به کشور وارد نکیم به دلیل شرایط به وجود ماده حدود دو ماه است که بلا تکلیف مانده و هیچ راهی هم برای دریافت آن وجود ندارد.

آیا در رابطه با قطعات در این
مدت افزاش، قیمت، صورت گرفت؟

خیر چنین اتفاقی در مورد محصولات خارجی رخ نداد. اما در مورد محصولات داخلی به دلیل تورم موجود و نه به واسطه کرونا، تغییراتی صورت گرفت. ولی به طور کلی در سال جاری بسیاری از هزینه‌ها رشد چشمگیری داشته است که این مراثنث از دو عامل است. یکی تغییرات مرخ ارز و ناپایداری بازار و دیگری افزایش هزینه‌های داخلی همچون دستمزدها و حمل و نقل و ...

در رابطه با موضوع بازرگانی
خطور؟ اگر این بخش از سوی

اگر این موضوع در حوزه بار مورد بررسی قرار گیرد می‌توان گفت که این واگذاری هم انجام شده و هم نشده است. به این معنی که روی کاغذ و در مورد بارهای خرد، این شرکت‌های باری هستند که قراردادهای ارampa می‌کنند ولی در مسائل کلان‌تر این امتیاز همچنان در دست راه‌آهن است. در بحث لکوموتیوها صولاً چنین واگذاری وجود ندارد به این دلیل که ما شرکت‌ها قرارداد خود را با راه‌آهن می‌بندیم که در آن موضوع از ارایی چندان مطرح نیست.

دروگستار خصوصی



گفتگو با مهندس ابراهیم پاشنا مدیرعامل شرکت الوند نیرو:

کرونا اگرچه اتفاق ناخوشایندی برای آحاد جامعه بود ولی اثرات مثبت در عملکرد بخش کوموتیو داشت

بودیم.

با این حال تامین اجتماعی به رسانه‌ها اعلام کرده بود که دریافت حق بیمه‌ها از شرکت‌ها را به تعویق انداخته است اما در مورد ما چنین اتفاقی رخ نداد. درباره لیست بیمه‌کارکنان که موظف به ارائه آن یک ماه پس از هر ماه هستیم برخی احکام را به اشتباہ قرار داده برای ما صادر کرده بودند و در نهایت اصلاح شد.

در خصوص تعمیر و نگهداری لکوموتیوها وضعیت به چه صورت بود؟ آیا در این بازه زمانی خوب لکوموتیوها بیشتر شدند؟

در روزهای اول بحث روانی فرد مبتلا سیار مطرح بود. مسئول تعمیرات شرکت در همان اوایل دچار نوعی سرماخوردگی سخت شده بود که این امر هم منجر به تعییف روحیه وی و هم سبب ایجاد ترس بیش از حد در برخی از اعضای شرکت شده بود. با این احوال به واسطه کرونا هیچ تأخیری در روند کاری ما ایجاد نشد گرچه در این ایام تعداد خرابی‌های بالای داشتیم.

دلیل افزایش این خرابی‌ها چه بود؟

یکی از دلایل مهم این موضوع، یک دستور مدیریتی درست بوده است. درواقع کرونا نه تنها برای ما اتفاق بده نباید بلکه می‌توان آن را مثبت تلقی کرد. با توجه به اینکه علت اصلی کاهش تن کیلومتری ما شرکت‌های مسافری ریلی است. برای مثال اگر دیزلی در حال انتقال یک قطار باشد، در طول سیم و با اولین تلاقي، اولویت با قطار مسافری است و ما باید در اولین ایستگاه توقف کنیم تا راه عبور قطار مسافری باز شود. لذا با توجه به تعطیلی کامل بخش مسافری در این مدت، فرصت تازه‌ای برای ما ایجاد شد که باید از آن استفاده می‌کردیم به این صورت نبود بلکه اداره حداکثری از فرصت دستور ایستگاههای تامین اجتماعی به اشتباہ احکامی را ابلاغ می‌کرد که ما به دنبال رفع آن مشکلات

برای ما هزینه‌ای بالغ بر ۱۰۰ میلیون تومان دربرداشت که البته در مقایسه با وظیفه ما در قبال سلامت و بهداشت پرسنل امری بدیهی بود. همچنین پیش از اعلام رسیمی دولت درخصوص تعطیلی عمومی کشور، ما دفتر اصلی شرکت را نیمه تعطیل کردیم ولی ستاد قرم را به دلیل عدم امکان تعطیلی و انجام سرویس و تعمیر لکوموتیوها موظف به ادامه کار با رعایت اصول و فاصله‌گذاری اجتماعی کردیم. به همین دلیل است که تا امروز حتی یک مورد ابتلاء کرونا در سایت قم گزارش نشده است.

آیا این وسایل بهداشتی را با نرخ دولتی تهیه کردید؟

خیر، بسیاری از این مواد را در بازار و به قیمت آزاد تهیه کردیم و همین مسئله باعث افزایش هزینه‌ها شد. در قم مسئول بخش HSE موظف بهرسیدگی به موارد بهداشتی در کابین‌ها شد بهنحوی که هر لکوموتیو به محض ورود ضد عفنونی کامل می‌شد. تهیه بخشانه‌های اجرایی پرسنل در این شرایط هم جز وظایف این مسئول HSE بود.

آیا به پرسنل شرکت آموزش‌های لازم در این خصوص داده شد؟

آموزش‌های لازم طبق همان دستوراتی که وزارت بهداشت وضع کرده بود داده شد و ما همکاری لازم را با وزارت بهداشت داشتیم ولی فراتر از آن ما مسئول را موظف به تهیه دستورالعمل و اجرای آنها کردیم.

با توجه به شرایط تازه در کشور، آیا اداره تامین اجتماعی با اداره مالیات تعویق در دریافت ها از شرکت‌ها در نظر گرفتند؟

نه تنها به این صورت نبود بلکه اداره

چرخه اقتصادی شرکت‌های مالک لکوموتیو با مشکلات بسیاری مواجه است. افزایش نرخ ارز، دست اندازهای حاصل از تحریم‌ها، گران شدن تولیدات داخلی و طولانی شدن پروسه تعمیر و نگهداری لکوموتیوها و افزایش نرخ دستمزدها و از همه مهمتر اجرای ناقص خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی و مالک لکوموتیو بودن شرکت راه آهن مشکلاتی را در این بخش ایجاد کرده است. ورود ویروس کرونا به کشور نیز تأثیرات منفی در بخش قطارهای مسافری و در مقابل تأثیرات مثبتی برای بخش باری داشته است. برای واکاوی بیشتر وضعیت اقتصادی شرکت‌ها و نحوه فعالیت آنها در دوران مبارزه با ویروس کویید ۱۹ گفتگویی با مهندس ابراهیم پاشنا، مدیرعامل شرکت الوند نیرو داشتمایم که به آن می‌پردازیم:

با توجه به عدم اجرای برنامه‌های بسیاری از شرکت‌های ریلی در دوران شیوع ویروس کویید ۱۹، آیا از سوی دولت تسهیلاتی برای رفع این مشکلات در نظر گرفته شده است؟

خیر ما هیچگونه تسهیلاتی دریافت نکردیم. به دلیل به وجود آمدن شرایط تازه در کشور، با مشکلات تازه‌ای رویه رو بودند که به دلیل بازنشستگی و یا سیاست‌هایی که پیش از این اتخاذ شده بود مشموق قطع همکاری شدند.

مسئلی که در خصوص مقابله با کرونا به آن اشاره کردید چه میزان هزینه دربرداشت؟

ما در مواجهه با این مسئله به قول معروف ناخن خشکی نکرده و با سخاوت با آن برخورد کردیم. برای مثال در روزهای اول مواد ضد عفنونی و بهداشتی کمیاب و گران شده بود. ولی ما مواد ضد عفنونی کننده، انواع ماسک‌ها و اسپری‌های رادر جم بالا تهیه و به صورت رایگان در اختیار پرسنل ستاد مستقر در قم قرار دادیم. همچنین مقررات بهداشتی بخصوصی را وضع کرده و برای انجام آن از تبسنج الکترونیک استفاده کردیم. تهیه و اجرای این موارد به کرونا داشتند را ایزوله کردیم. طبیعی

حتماً اینگونه است. بالاخره من مصرف کننده و ایرانی هستم پس با این نظرکار از تولید کننده داخلی حمایت می‌کنم ولی در صورت افزایش واردات، قیمت هم دستخوش تغییرات می‌شود البته نباید بهنحوی باشد که به تولید صنایع داخلی لطمی‌ای وارد شود.

با توجه به نام‌گذاری سال جهش تولید در سال جاری، آیا سیاست‌های اعمال شده با این نام همخوانی دارد؟

نام‌گذاری‌ها و سیاست‌ها با توجه به وجود تحریم‌ها چندان موثر نیستند. مگر تا پیش از بحرانی شدن وضعیت تحریم موضوع حمایت از صنایع داخلی مطرح نبود. اما می‌توان با توجه به حضور ما در جامعه جهانی وجود تحریم‌ها به جوانب مشبت آن هم نگاهی داشت. دقیقاً همین حال وقت آن است که تولید کننده داخلی از فرصت استفاده کند و با رضایت مشتری و صداقت و بالا بردن کیفیت تولید فعالیت کند. و گرنه نام‌گذاری طی سال‌ها قابلیت تحقق اجرا ندارد.

در رابطه با نوسازی لکوموتیوها چه اقداماتی انجام شده است؟

در این رابطه صرفاً بحث تعییرات اساسی مطرح است. متأسفانه در زمینه خرید و نوسازی، آینده روشی ناقص برای شرکت خدمدان نمی‌بینم.

با توجه به چشم‌انداز بلند مدت افزایش حمل بار تا سال ۱۴۰۰ و عدم امکان افزایش حمل بار دلیل این مشکلات بخش خصوصی و دولتی را مورد رسیدگی قرار دهد؟

تعامل خوبی میان دیزل داران، لکوموتیو داران و اگن داران و راه‌آهن وجود دارد. ولی ارگان مشخصی برای نظارت و تعیین حوزه وظائف وجود ندارد به نظرم وجود چنین نهادی لازم است.

در پایان امیدوارم سیاست‌هایی در راه‌آهن اتخاذ شود که در آن شاهد جذب سرمایه‌گذاران خارجی باشم زیرا صنعت ریلی به جذب این سرمایه‌ها وابسته است و اگر سیاست‌ها به این سو سوق پیدا کند می‌تواند بسیار موثر باشد.

و اگذار شود می‌توان با اتخاذ مقرراتی که چگونگی جلوگیری از تداخل وظایف بخش خصوصی و دولتی را مشخص کرده باشد، شاهد فرایش بهره‌وری بود.

مالکیت لکوموتیو جز بخش‌هایی است که پیش از این باید به بخش خصوصی واگذار می‌شود ولی راه‌آهن همچنان لکوموتیوهای خود رانگه داشته و آن‌ها را به بخش خصوصی واگذار نکرده است. دلیل این امر چیست؟

به نظرم این تغییر صورت نمی‌گیرد زیرا به نظرم می‌کنم منافعی در این بین مطرح است.

این امر چه چالش‌هایی را برای بخش خصوصی ایجاد می‌کند؟

اوین چالش این است که راه‌آهن به وظیفه اصلی خود نمی‌رسد. اگر راه‌آهن ناوگان کشش خود را به شرکت‌ها واگذار کند، بخش خصوصی می‌تواند بهره‌برداری از کشش را مدیریت کند و بخشی از بار مدیریتی راه‌آهن را بدوش بگیرد ولی هم‌اکنون این تصمیم‌گیری در اختیار راه‌آهن است. راه‌آهن یک نهاد بزرگ است و مدیریت آن امری مشکل است که باعث می‌شود نتایج مطلوب به دست نیاید.

در دوران بیماری کرونا و تعطیلی‌های بعد از آن، آیا در بحث تهیه قطعه و تعمیر و نگهداری با مشکل خاصی رو به رو بودید؟

بله و جالب است بدانید که موضوع کرونا به دلیل گستردگی جهانی گریبان سپاری از شرکت‌های ارگرفت. برای مثال حدود ۲ ماه از سفارش قطعه‌ای بهیک شرکت در هند می‌گذرد که به دلیل تعطیلی آن شرکت، تولید سفارش ما هم متوقف شده است و یا قطعاتی آمده است ولی حمل و نقل تعطیل است. بهمین دلیل چه از ناحیه تولیدات داخل و چه خارج با کمبود قطعات در بازار موجود بوده‌ایم.

درباره افزایش قیمت قطعات چطور؟

من نمی‌دانم که علت اصلی این افزایش بی رویه چیست. برخی از قطعات تا ۳ برابر افزایش نرخ داشته‌اند.

ایا این افزایش قیمت با افزایش نرخ ارز برابر بوده است؟

افزایش قیمت‌ها در بسیاری از قطعات بیش از نرخ ارز بوده است.

آیا تولیدات داخلی می‌تواند در حل این بحران موثر باشد؟

انتخاباب می‌کند می‌توان از همه امکانات و عوامل موثر در این راه بهره برد. در مقابل از مسواری همچون ضعفهای سازمانی، فرسودگی ناوگان و محدودیت‌های خطوط و ... به عنوان نمونه‌هایی از موانع بهره‌وری می‌توان نام برد.

بهره‌وری ناوگان شرکت ما تا حدودی دست خود ماست. بطور کلی صرف نظر از جزئیات دو عنصر عمده در بالا بردن تن کیلومتر موثر است. در ابتدا بالا بردن آمده به کاری است که این امر به صورت صددردی ناممکن است زیرا بالآخر یک لکوموتیو برای تعمیر و نگهداری مستلزم خواهد بود. ولی استفاده از ناوگان بالای ۹۰ درصد ممکن است که به شرکت مابستگی داشته باشد. اگر فرض بگیریم که لکوموتیو را با آماده بکاری بالای ۹۰ درصد در اختیار راه‌آهن قرار دهیم از این مرحله به بعد است که راه‌آهن موظف به استفاده بهینه از آن است. یعنی بهره‌برداری نیست کما پس از درسال گذشته ما شاهد لکوموتیوگر姆 بیکار هم بودیم که از عل آن می‌توان به مسواری نظری عدم وجود بار، مسائل بازرگانی و سیر و حرکت اشاره کرد. درواقع سیر و حرکت خارج از اراده ما لکوموتیوی هاست.

در واقع می‌توان گفت که ما با کمبود ناوگان مواجه نیستیم بلکه با مشکل کمبود زیرساخت رو به رو هستیم؟

اینکه از مجموع امکانات ریلی به طور بهره‌ورانه استفاده شود بعد چه میزان به ناوگان و سایر امکانات نیاز است خود نیازمند بررسی و تحقیق است.

خطوط ریلی در برخی از مناطق به صورت فیوز عمل می‌کنند بدین معنی که در برخی نقاط حجم تراکم به قدری پایین است که به جای عبور قطارها در هر ۳۰ دقیقه، در ساعت‌های زیاد ترها یک بار قطار عبور می‌کند. اما در نقطه‌ای دیگر، به طور مشخص در یزد ترافیک فوق العاده زیادی در خطوط حاکم است. این منطقه چهارراهی است که به نقاط مهم و حیاتی دیگر متصل است و سبب ایجاد تلاقي‌های فراوان در میان قطارهای باری و مسافری می‌شود. در مجموع باید گفت که چه خط و چه ناوگان نیازمند به بهره‌وری برای سرعت سیر تعیین شده است.

پس شما معتقد هستید که سیر و حرکت باید در اختیار راه‌آهن باشد؟

خیر، ولی به مدیریت مبحث اینمنی توسط راه‌آهن معتقدم.

در باره بخش بازرگانی چطور؟

به نظر من این بخش باید توسعه بخش خصوصی مدیریت شود.

در این صورت احتمال افزایش بهره‌وری وجود دارد؟

بله ممکن است. در واقع گمان می‌کنم سه گزینه انسانی، فنی و تکنیکی موثر است. اما اگر هم آیی تی، هم سیر و حرکت و همچنین بازرگانی به بخش خصوصی

۱۸۴ میلیون تن کیلومتر است رفت. ما توانستیم در فروردین به ۱۸۰ میلیون تن کیلومتر برسیم. دلیل دیگر کمبود نقدینگی در تامین قطعات و نیز طولانی شدن مسیر خرد خارجی جهت تامین قطعات می‌باشد.

با توجه به توضیحات جنابعالی می‌توان نتیجه گرفت که اگر خط مسافری از خط باری جدا شود می‌تواند تأثیر چشمگیری در افزایش سرعت انتقال ایجاد کند. آیا از ناوگان بهره‌وری کامل صورت می‌گیرد؟

بهره‌وری از لکوموتیوهای باری بعید می‌دانم حتی به ۵۰ درصد هم برسد. این موضوع نیاز به یک ارزیابی دقیق دارد. این یک ثروت عظیم است که در حال حاضر خواهید است.

در واقع می‌توان گفت که ما با کمبود ناوگان مواجه نیستیم بلکه با مشکل کمبود زیرساخت رو به رو هستیم؟

اینکه از مجموع امکانات ریلی به طور بهره‌ورانه استفاده شود بعد چه میزان به ناوگان و سایر امکانات نیاز است خود نیازمند بررسی و تحقیق است.

خطوط ریلی در برخی از مناطق به صورت فیوز عمل می‌کنند بدین معنی که در برخی نقاط حجم تراکم به قدری پایین است که به جای عبور قطارها در هر ۳۰ دقیقه، در ساعت‌های زیاد ترها یک بار قطار عبور می‌کند. اما در نقطه‌ای دیگر، به طور مشخص در یزد ترافیک فوق العاده زیادی در خطوط حاکم است. این منطقه چهارراهی است که به نقاط مهم و حیاتی دیگر متصل است و سبب ایجاد تلاقي‌های فراوان در میان قطارهای باری و مسافری می‌شود. در مجموع باید گفت که چه خط و چه ناوگان نیازمند به بهره‌وری برای سرعت سیر تعیین شده است.

پس شما معتقد هستید که سیر و حرکت باید در اختیار راه‌آهن باشد؟

خیر، ولی به مدیریت مبحث اینمنی توسط راه‌آهن معتقدم.

از نظر جنابعالی عواملی که باعث کاهش این بهره‌وری شده است و یا مواردی که به افزایش این بهره‌وری کمک می‌کند کدام‌اند؟

مسائل بسیار زیادی کمک می‌کنند از جمله افزایش سرعت تغییر طول بلاک‌ها در ایستگاه‌ها و در خطوط، سلامت ناوگان، سازماندهی، ورود سیستم‌های جدید سیر و حرکت و... می‌تواند به افزایش بهره‌وری کمک کند. با یک پژوهش علمی از سوی راه‌آهن که عوامل اجرایی آن را هم خودش

سایه شیوع ویروس کرونا بر پیکره حمل و نقل ریلی کشور: راه حل چیست؟



عرفان قربانی‌علی
دانشجو ارشد دانشگاه صنایع دانشگاه علم و صنعت
و کارشناس حمل و نقل ریلی

هزار یورو بودجه از دولت بریتانیا نموده است. همچنین ارتش این کشور با کمک حمل و نقل ریلی، تجهیزات مربوط به بیمارستان‌ها را در سراسر کشور حمل می‌نماید.

- در کشور هند با کاهش حداقل ۶۳ درصدی مسافر تا ۱۸ مارس و در نتیجه سفرهای ریلی، راه آهن این کشور تصمیم گرفت تا با استفاده از واگن‌های مسافری و تغییراتی که در آنها بوجود می‌آورد اقدام به ساخت قطارهای بیمارستانی و اتاق‌های ایزوله مجهز در کوبه‌ها نمایند. با کاهش چگالی مسافری شبکه در این کشور، شرکت‌های باری فعالتر از قبل در حال فعالیت می‌باشند.

- در کشور اسپانیا با استفاده از قطارهای سریع السیر AVE اقدام به انتقال بیماران از شهرهای که از لحاظ بیمارستان دچار مشکلاتی هستند یا ظرفیت خالی ندارند، می‌کند. در بخش باری ریلی نیز، راه آهن اسپانیا مسئولیت حمل و نقل اینبار مواد ضدغونه و کالاهای محافظتی را دارد.

- در کشور هلند نیز با با کنسل شدن قطارهای مسافری، ظرفیت اضافه در حمل و نقل ریلی در این کشور به باری اختصاص داده شده و در صورت نیاز این ظرفیت بیشتر می‌شود تا نیازهای اساسی و حمل و نقل کالا به درستی انجام شود. همچنین شیفت بار از جاده به ریل در این کشور نیز به دلیل شیوع ویروس کرونا مشهود است. همچنین بندر رتردام، که یکی از بزرگترین بنادر تجاری اروپا می‌باشد با وجود شیوع این ویروس با اقدامات بهداشتی بسیار دقیق در حال فعالیت است.

- در کشور ایتالیا با شیوع کرونا

از طرف دولت صورت نگیرد، زیاد می‌باشد.

در بخش باری نیز اگرچه وضعیت کمی بهتر از بخش مسافری بود اما مشکلاتی از جمله تعطیل شدن برخی کارخانه‌ها، معادن کشور، کاهش سطح تقاضای داخلی در کشور، بسته شدن برخی مرزهای ریلی و کمبود نیروی انسانی (در بخش‌هایی که عملیات نیروی انسانی بیشتر دخیل بود) منجر به این شد تا شرکت‌های باری نیز از خسارات شیوع ویروس کرونا بسی نصیب نمانند. البته ناگفته نماند با کاهش شدید مسافر و خلوت شدن شبکه ریلی و همچنین کمبود کامیون جهت جابجایی بار بین شهری، چه بسا راه برای برخی شرکت‌های باری ریلی که تقاضای داخلی بار داشتند، هموارتر گردید و برخی از شرکت‌ها از این فرصت استفاده و سهم حمل و نقل ریلی را تا حدودی بالا برdenد. حال در کار این به بررسی ابتکارات کشورهای دیگر در بخش ریلی در مواجهه با شیوع این ویروس می‌پردازیم:

- در کشور انگلستان و در شهر لندن در برخی از شلوغ‌ترین ایستگاه‌های راه آهن این شهر بیش از ۹۰ درصد کاهش مسافر را تجربه نموده است. همچنین با پیش‌بینی TFL (Transport for London) برای پوشش ضرر سنگین شرکت‌های حمل و نقل مسافر بیش از ۱۰۲ میلیارد یورو نقدینگی و تا انتهای سال ۲۰۲۰ نیز بیش از ۲ میلیارد یورو برای کلیه شرکت‌های حمل و نقل اعم از ریلی و غیر ریلی مورد نیاز است. یکی از شرکت‌های مسافری ریلی در این کشور به تنها یکی از درخواست ۲۵۰

و رفاه اجتماعی که در اسفند ۹۸ منتشر گردید، در بخش مسافر ریلی ۱۰۴۴۸ نفر و در بخش باری ریلی ۱۵۳۰ نفر به صورت مستقیم مشغول به فعالیت می‌باشند. لزوم توجه به بخش ریلی مسافری در این برره سخت اقتصادی با توجه به اینکه اثرات شیوع ویروس کرونا در پیک مسافت‌های سوروزی و بیش از همه روی حمل و نقل ریلی مسافر رخ داد بسیار حائز اهمیت می‌باشد. براساس گفته‌های وزیر محترم راه و شهرسازی بیش از ۹۴ درصد سفرهای نوروزی کنسل شد. هزینه بلیت‌های کنسل شده توسط شرکت‌ها استرداد گردید که این هزینه سنگین در زمانی به شرکت‌های مسافری ریلی تحمیل گردید که این شرکت‌ها پیش از فرا رسیدن پیک نوروزی با برنامه‌ریزی پیشین خود اینبارهای تجهیزاتی، مواد غذایی و ... را بر کرده بودند و با توجه به کاهش چشمگیر مسافر در این شرایط علاوه بر امکان سر رسید انقضای مواد غذایی، هزینه‌های اینبارهای زیادی به شرکت‌ها تحمیل نموده است. علاوه بر موارد بالا هزینه‌های ضد عفنونی سالن‌های قطارها نیز، هزینه بالایی بود به شرکت‌های مسافری ریلی تحمیل گردید. ضمن اینکه کاهش مسافر و در نتیجه کاهش درآمد منجر به این گردیده که شرکت‌های مسافری در خطرو روشکستگی قرار بگیرند و امکان تعديل پرسنل شرکت‌های مسافری ریلی، در صورتیکه حمایتی اولین مورد ویروس کرونا در دی ماه سال گذشته در ووهان چین رؤیت شد. شاید در ایندا کسی تصویر نمی‌کرد شیوع این ویروس این چنین بتواند اقتصاد جهان را تحت تأثیر خود قرار دهد و فشار سنتیکی را به کسب و کارهای بزرگ و خرد وارد کند. با گسترش شیوع این ویروس و تبدیل آن به اپیدمی، کارشناسان بهداشت با کمک مراجع ذیربط در کشورهای مختلف جهان تلاش در جهت محدود نمودن استفاده از حمل و نقل عمومی درون شهری و برون شهری نموده‌اند. این سیاست اگرچه به نفع بهداشت جامعه و کاهش شیوع ویروس کرونا می‌باشد اما منجر به وارد آمدن خسارت شدیدی به بخش حمل و نقل کشور و شرکت‌های خصوصی فعال در این حوزه گردیده است. حمل و نقل یکی از شریان‌های حیاتی در هر کشور می‌باشد که زنجیره تأمین صنایع دیگر به آن وابسته است در نتیجه مشکلات در این بخش می‌تواند به اقتصاد کشور ضربه وارد نماید. بر اساس گزارش روابط عمومی بانک مرکزی بیشترین آسیب ناشی از شیوع ویروس کرونا در ۹ گروه از فعالیت‌ها به ترتیب گروه‌بندی شده‌اند که مراکز گردشگری و هتل‌ها در گروه دوم و حمل و نقل درون‌شهری و برون‌شهری در گروه سوم قرار گرفته که نشان دهنده آسیب شدید به کل حمل و نقل می‌باشد. همچنین بر اساس گزارش معاونت اقتصادی وزارت تعاون، کار



فاصله‌گذاری اجتماعی و الزامات سلامت محیط و کار در پایانه‌های مسافربری (هوایپیما، اتوبوس و قطار) تدوین گردیده است. نکته دیگری که بسیار حائز اهمیت است این است که در بخش مسافری ریلی، با وجود کویه‌ها در سالن‌های مسافری نسبت به سایر مدهای حمل و نقل عمومی بین شهری از لحظه توان کنترل شیع بیماری وضعیت بهتری دارد، با این تفسیر که در سالن‌های کویه‌ای می‌توان خانواده‌ها را در کنار هم قرار داد و با استفاده از فاصله‌گذاری اجتماعی در کویه‌هایی که افراد غیر آشنا قرار دارند این بیماری را کنترل نمود، موردي که پیاده نمودن آن در سایر مدها به دلیل یکدست بودن سالن سخت است. از دیگر راهکارهایی که می‌توان برای بخش مسافربری ریلی تجویز نمود تدوین محرکه‌های پساکرونا برای ایجاد سفر می‌باشد که با هماهنگی دولت، بخش خصوصی ریلی و هتل‌ها امکان پذیر است بدین صورت که دولت پس از کرونا با ایجاد چند مقطع تعطیلی کوتاه‌مدت تقاضای سفر را تحریک و با عدم تخصیص بنزین پارهای و ایجاد مشوق‌های دیگر تلاش در افزایش مسافرهای ریلی نماید. البته مهم‌تر از این موضوع بحث افزایش قیمت بلیت مسافری می‌باشد که با توجه به شرایط فاصله‌گیری اجتماعی و کاهش ضریب اشغال وگن‌ها ایجاب می‌کند افزایشی برای پوشش هزینه‌های آنها انجام شود.

راهکار بروون رفت از این بحران در بخش ریلی چیست؟

در میان مدت و بلندمدت، با وجود اینکه برخی کارشناسان بهداشت مدت زمان ماندگاری این ویروس را تا ۲ سال پیش بینی کرده‌اند بهترین راهکار، از سرگیری حمل و نقل ریلی مسافری می‌باشد که لزوماً باید با عنایت به پروتکل‌های بهداشتی در بخش باری و به ویژه در بخش مسافری انجام پذیرد. این پروتکل‌های بهداشتی که مبتنی بر فاصله‌گیری اجتماعی است، توسط انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی با همکری شرکت‌های مسافری خصوصی تکمیل شده است. نسخه اولیه و عمومی این پروتکل توسط وزارت بهداشت با عنوان هزینه‌های آنها انجام شود.

Term Path Cancellation (Charges)
 (۱) حفظ سطح ظرفیت موجود (باز نگه داشتن ظرفیت حتی در شرایط بحرانی)
 (۲) کمک‌های مالی بلاعوض مستقیم برای تأمین درآمد از دست رفته شرکت‌ها با اولویت شرکت‌های سرمایه بر با سرمایه بالاتر از ۸۰۰ هزار یورو در چارچوب موقت کمیسیون اروپا
 (۳) دولت به صورت مستقیم تمامی اقساط وام‌ها و لیزینگ‌ها را تضمین کند.
 (۴) محافظت از کارگرها در برابر کاهش درآمد
 (۵) تعویق مالیات‌ها و هزینه‌های تأمین اجتماعی
 (۶) امکان استرداد مشتری برای بليط‌های لغو شده با کوپن به جای پول نقد، قابل بازپرداخت در همان نقطه فروش (همان جایی که بليط اصلی خریداری شده است).
 همانطور که از نامه‌های ارسالی برای اتحادیه اروپا مشخص است در این برهه زمانی حتی در اقتصادهای باز، دولت‌ها می‌توانند با تدبیر خود بسیاری از مشکلات کسب و کارهای بخش خصوصی به ویژه حمل و نقل ریلی را که در این شرایط زیان زیادی دیده‌اند برطرف نمایند. در کوتاه‌مدت
برخی کارخانه‌ها که اقلام اساسی تولید نمی‌کنند در حالت تعطیل به سر می‌برند. با وجود اینکه تعطیلی کارخانه‌ها حجم تولید را پایین آورده است و روی صادرات ایتالیا با استفاده از ریل اثر گذاشته است اما کریدور ریلی که از ایتالیا می‌گذرد شاهد رشد ناچیزی در جابجایی بار بوده است. همچنین با توجه به مشکلاتی که در بخش جاده‌ای از جمله کم شدن راننده‌ها اتفاق افتاده صاحبان کالا برای استفاده از ریل برای جابجایی کالا تمایل بیشتری نشان می‌دهند.
 در سایر کشورها نیز در بخش ریلی، کم و بیش اتفاقاتی مشابه رخداده است. در همین راستا در اروپا، انجمن‌های حمل و نقل ریلی باری و مسافری جداگانه برای حمایت از شرکت‌های باری و مسافری نامه‌های را ترتیب نموده‌اند و مواردی را از اتحادیه اروپا خواستار شده‌اند که به بررسی آنها می‌پردازیم:
 (۱) صرف نظر کردن از هزینه پارکینگ برای لکوموتیو و واگن
 (۲) صرف نظر کردن از هزینه‌های اسری و حق دسترسی در سال ۲۰۲۰
 (۳) بخشودگی جرایم مربوط به لغو مسیرها (Abolish Short-)



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

۰۳۱-۳۵۷۲۰۵۰۱،۲

۰۳۱-۳۵۷۲۲۶۰۵،۶

www.SahandRail.com

info@SahandRail.com

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



شرکت سهند ریل سپاهان

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



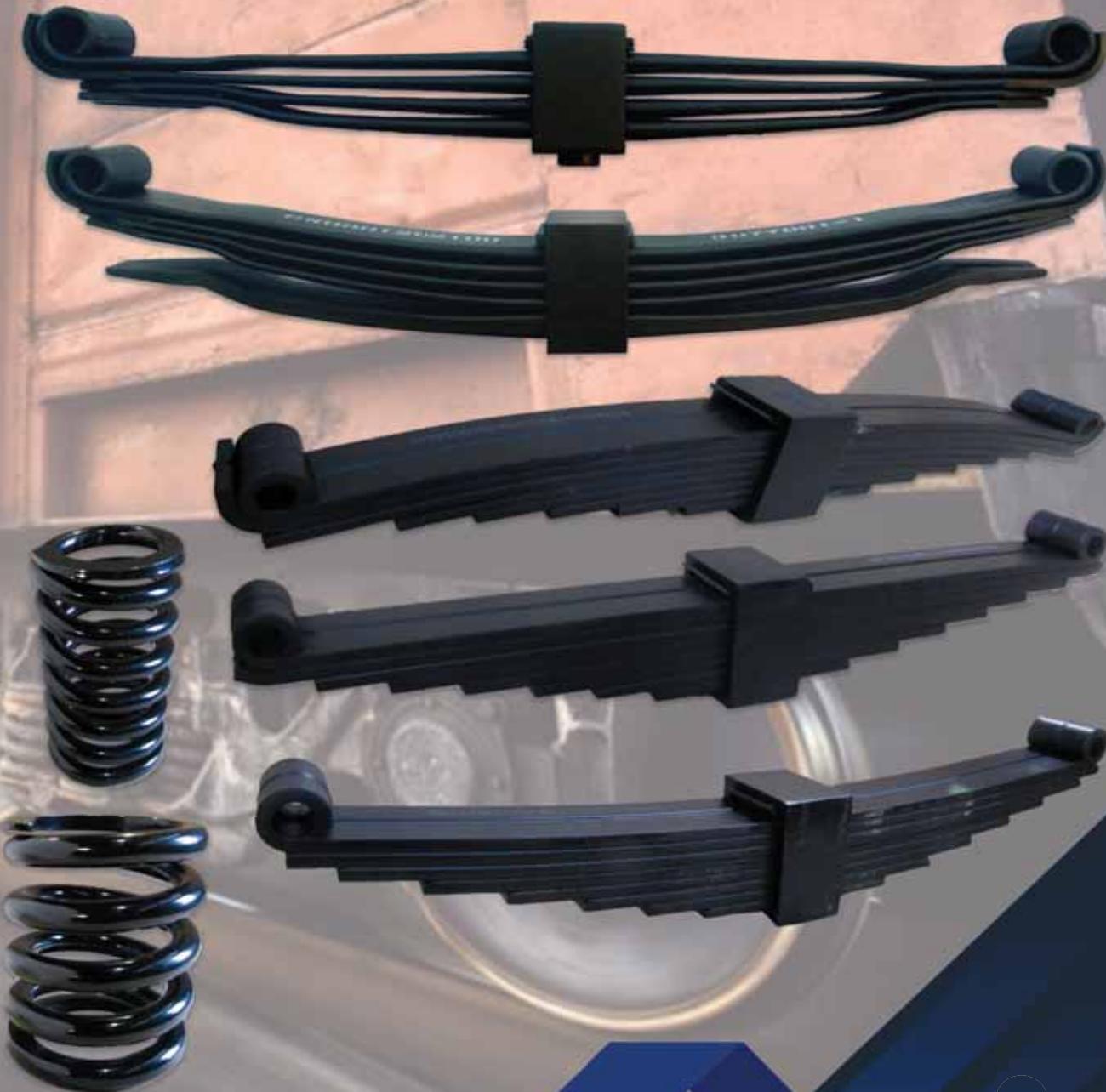
شرکت سهند ریل سپاهان

نمایندگی رسمی شرکت‌های پارس فنر، فنرسازی خاور و فنرسازی زر

تامین و عرضه انواع:

- ❖ فنرهای تیغه‌ای شیاردار (قوس مثبت / صفر / منفی)
- ❖ فنرهای پارابولیک ۴ لایه و ۵ لایه ❖ فنرهای لول بوزی

مورد استفاده در ناوگان ریلی کشور



Railteco

ریل

شرکت سهند ریل سپاهان

نمایندگی رسمی شرکت ریلتکو چین در ایران



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

◆ انواع بوژی ◆ چرخ ◆ چرخ و محور ◆ قلاب

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



بی‌نیاز کنیم.

گفت‌وگو با مهندس علی ابدالی، مدیرعامل شرکت اصفهان کفریز:

حمایت مصرف کنندگان شرط بقای تولید کنندگان داخلی است

در زمینه تولیدات ریلی با
چه شرکت‌هایی قرارداد دارید و
این شرکت چند درصد از سهم
تولیدات تجهیزات ریلی را به
خود اختصاص داده است؟

شرکت اصفهان کفریز کار خود را با رائه محصول به شرکت‌های حمل و نقل باری شروع کرد. به‌دلیل استقبال خوب این شرکت‌ها شروع به افزایش تولید این محصول نمودیم و هم‌اکنون به اکثر شرکت‌های حمل و ساختهای رسانی می‌کنیم پس از مدتی شرکت‌های مسافربری نیز شروع به ارسال درخواست‌های خرید نمودند و هم‌اکنون کلیه شرکت‌های باری و مسافری از مشتریان خوب این شرکت می‌باشند. در مردم اینکه چند درصد از تولیدات تجهیزات ریلی توسط ما انجام می‌گردد اطلاعی ندارم ولی در حوزه بانداز از سهم بازار نسبتاً مناسبی برخورداریم.

آیا در خصوص کسب دانش در تولید تجهیزات ریلی از همکاری مهندسان داخلی بهره‌برده‌اید یا از دانش متخصصان خارجی استفاده می‌کنید؟

به جرات می‌توان گفت تولید چرخ قطار (بانداز) از صفت‌اصد آن اعم از تعیین متریال و فورج و عملیات نهائی

حمایت از تولیدات داخلی کشور با خرید محصولات بومی و داخلی کاری است که مردم هو کشور می‌توانند برای رونق بخشیدن به اقتصاد داخلی خود انجام دهند. بررسی تاریخ اقتصادی کشورهای مختلف به خصوص کشورهای توسعه یافته، گویای آن است که هر کدام از آن کشورها در مقطعی از زمان حیات اقتصادی خود، با مدیریت صحیح واردات، به حمایت و مصرف کالای داخلی پرداخته‌اند. به عبارتی دیگر مردم و دولت‌های این کشورها، در برخی مقاطع زمانی، با روی آوردن به مصرف کالاهای داخلی، فرست نفسم کشیدن را برای رقابت تولید کنندگان داخلی با کالاهای مشابه خارجی مهیا کرده‌اند. این امر موجب پیشرفت و بهبود کیفیت کالاهای داخلی آنها نیز شده است تا جایی که اکنون از صادرکنندگان کالاهای داخلی خود هستند. ما نیز در کشورمان در بخش حمل و نقل ریلی، تولید کنندگان پر تلاشی را داریم که در ساخت تجهیزات ریلی در راه پر پیچ و خم خودکفایی با توجه به تمامی مشکلات پیش رو و قدم گذاشته‌اند و به نتایج مطلوبی رسیده‌اند. یکی از آن شرکت‌ها، شرکت اصفهان کفریز است. گفتگویی با مهندس علی ابدالی، مدیرعامل شرکت داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

شرکت اصفهان کفریز از چه سالی فعالیت خود را آغاز کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۶۳ در حوزه قطعات فولادی آبرسانی شروع کرده و در این سال‌ها چه تولیداتی را در چه زمینه‌های داشته است؟

شرکت اصفهان کفریز فعالیت خود را از سال ۱۳۹۳ با توجه به کیفیت بالای قطعات تولیدی و پیشینه قوی و ساختار قدرتمند شرکت، ورود به حوزه ریلی با تولید قطعه استریل و فلنچ‌های با اقطار بالا در زمرة برترین شرکت‌های تولیدکننده این مدرن و پیشرفت‌های توسعه اتصالات و فلنچ‌های با اقطار بالا در حوزه مخصوص کسر کنندگان اذعان گرفت. در این چند سال که از تولید این محصول می‌گذرد همه شرکت‌های مصرف‌کننده این محصولات با کیفیت بالا قرار گرفتند. در اوایل دهه نود به تولید فلنچ‌های نفت، گاز و پتروشیمی روی آورد. شرکت بهجهت کیفیت بالا و مرغوبیت کالا دارند و خرسندهای که توانسته‌ایم کشور عزیزمان را از واردات این محصول با استقبال خوبی مواجه شد. از

و تراشکاری و انواع تست‌های مخرب و غیر مخرب کاملاً در داخل کشور و با تکیه به دانش روز افزون مهندسین و پرسنل مجرب انجام می‌گیرد. البته ناگفته نماند که تیم فنی و مهندسی و تیم تحقیق و توسعه شرکت همیشه از مقالات خارجی بهره‌های فراوان برد و هر روز دانش خود و شرکت را درجهٔ افزایش کیفیت و بهره‌وری ارتقاء می‌دهند.

باتوجه به اینکه شعار امسال سال جهش تولید نام‌گرفته شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران برای حمایت از تولیدات این شرکت چه اقداماتی را انجام داده است؟

خوب‌بختانه در سال جهش تولید با توفیقات روزافزونی موواجهیم که البته اگر همراهی مدیران دلسوز و با تجربه راه آهن جمهوری اسلامی ایران نبود این امر میسر نمی‌شد. به جرات می‌توان گفت که همه مدیرانی که ما با آن‌ها در ارتباطیم همیشه حامی تولید و تولید کننده بوده‌اند و تاجرانی که مقدور بوده است با این شرکت همراهی نموده‌اند.

آیا محصولات این شرکت از سوی شرکت‌های حمل و نقل ریلی داخلی اعم از باری و مسافری پشتیبانی می‌شود؟

شرکت‌های باری و مسافری از مشتریان ما هستند و ما با تولید محصول خوب و با کیفیت از دغدغه‌های آن‌ها کاسته‌ایم و خدا را شکر این شرکت‌ها هم با ما همیشه همکاری نموده‌اند و در این زمینی مشکلی وجود ندارد.

در خصوص مقایسه‌ای میان تولیدات محصول شرکت اصفهان کفریز و واردات همان کالا از خارج کشور کدامیک با توجه به کیفیت کالا و قیمت، صرفه اقتصادی بیشتری دارد؟ آیا صرفه اقتصادی در استفاده از محصولات داخلی است یا خارجی؟

محصول چرخ قطار دارای قیمت



روز با افزایش قیمت فولاد مواجهیم. متاسفانه در چند ماه اخیر تجهیزات برقی و مکانیکی مورد استفاده در خط تولید نیز با کمبود شدید و افزایش قیمت چند برابری مواجه گردیده است. کلیه این اتفاقات باعث فشار به تولید کننده می‌شود. ما در شرکت اصفهان کفریز همیشه تا جایی که توانسته‌ایم این نوسانات را خود متحمل شده‌ایم و نگذاشته‌ایم که فشار آن به مشتریان وارد شود ولی ناچارا شرکت هم نمی‌تواند وارد فاز ضررده شود و گاهًا با فرازیش قیمت‌هایی مواجه بودایم. انتظار ما از دولت ثبات قیمتی و آرامش اقتصادی می‌باشد و از مشتریان نیز می‌خواهیم با ما همکاری لازم جهت گذر از این تنگی‌ای اقتصادی را داشته باشند.

امیدوار به‌آنده نگه داشته است. در مسود مقایسه کیفیت باندaz همچنین مدت زمان سفارش کالا تا تخلیه بار در داخل ایران قیمت باندaz که قبل از واردات باندaz از کشورهای مختلف داشته‌اند همیشه گفته‌اند که سپرده موجودیت کالا در داخل ایران و محصول این شرکت از نظر کیفیت بانمونه خارجی مشابه است و کم و کاستی ندارد.

باتوجه به تحریم‌های موجود، افزایش نرخ ارز و همچنین ویروس کرونا با چه مشکلاتی در تولید محصولات خود مواجه هستید و چه انتظاری از دولت و مشتریان خود دارید؟

متاسفانه تحریم‌های ظالمانه باعث عدم ثبات اقتصادی کشور گردیده است. ما به عنوان تولید کننده هر

جهانی مشخص می‌باشد. در همین لحظه با توجه به قیمت ارز و همچنانی مدت زمان سفارش کالا تا تخلیه بار در خارجی همین سکه شرکت‌هایی که داخلی مقرن به صرفه می‌باشد. نکته مهم که نباید به دست فراموشی سپرده موجودیت کالا در خارجی محتاج نبودن به شرکت‌های خارجی در این تحریم‌های ظالمانه می‌باشد، یکی از دغدغه‌های مدیران شرکت اصفهان کفریز همیشه چرخه تولید کاملاً ایرانی می‌باشد، یعنی محصولی که از صفر تا حد آن در داخل کشور تهیه و تولید شود و باعث اشتغال جوانان بسیاری در کلیه سطوح کارگری، مهندسی و دانشگاهی می‌شود در این سال‌هایی که امر تولید با مشکلات فراوانی رو به روست فقط این دغدغه‌ها، مدیران شرکت را

طبق سیاستهای اجرایی اصل ۴۴ قانون اساسی از راه آهن منفک شده و به بخش خصوصی واگذار شوند. هدف از این واگذاری‌ها این بود که فعالیت‌های تصدی‌گری بروون‌سپاری شود، زیرا راه آهن سازمانی است که هم وظایف حاکمیتی دارد و هم وظایف تصدی‌گری. بخشی از وظایف راه آهن حاکمیتی است که صرف دولت به موجب قانون اساسی وظیفه دارد آن‌ها را انجام دهد مثل سرمایه‌گذاری و ایجاد زیربنایها و خطوط راه آهن که تامین منابع مالی این کار بر عهده دولت است. اما عملیات اجرایی آنها همانند تولید تراورس و ساخت و نگهداری پلها و خطوط از جمله کارهایی بود که قبلاً از واگذاری‌ها نیز شرکت‌هایی وجود داشتند که انجام می‌دادند و صرافدار اختیار دولت نبود و هیچ منع قانونی هم برای فعالیت شرکت‌های خصوصی در این مورد وجود نداشت.

اگر به گذشته برگردیم و به روزهای ابتدایی شکل‌گیری راه آهن نگاهی کنیم برخی فعالیت‌ها مثل کلیدساز و قفل‌ساز و نانوایی و مقنی و... توسط راه آهن انجام می‌شد که امروز باور آنها برای ما سخت است و به طنز شباهت دارد اما بر حسب ضرورت در زمان خودش ایجاد شده بودند و به مرور زمان آنها واگذار شدند. واگذاری‌هایی هم که در سال‌های اخیر صورت گرفته را در همان راستا ارزیابی می‌کنم . یعنی اگر فعالیتی توسط بخش خصوصی ارائه نمی‌شود دولت بالضروره باید خودش آنها را انجام دهد و در صورتیکه بخش خصوصی رغبت و آمادگی انجام آنها را داشت بویژه در شرایط رقابتی نهادهای دولتی دیگر نباید به انجام آنها بپردازد و تنها مسئولیت اعمال حاکمیت را بر عهده دارند.

با این دیدگاه بخشی از وظایف راه آهن را که ماهیت حاکمیتی نداشتند و جنبه تصدی‌گری و اجرایی داشتند مثل تعمیر و نگهداری خطوط راه آهن یا تعمیر و نگهداری ساختمان‌ها و... به دو



کفتگو با مهندس محمد سعیدیزاد،
عضو هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی:

بازگشت تراورس به آغوش راه آهن؛ یک استثناست؟

شرکت تراورس از شرکت‌های زیرمجموعه راه آهن بود که در مقطعی به بخش خصوصی واگذار شد و به علت مشکلاتی که برای مدیریت مجموعه خریدار این شرکت رخ داد این مجموعه را با چالش‌هایی مواجه کرد. با توجه به تخصصی بودن و اهمیت داشتن این شرکت در حوزه تعمیر و نگهداری خطوط راه آهن و ابنيه و ساختمان‌ها و همچنین داشتن نیروهای متخصص در این شرکت مسئولان سازمان خصوصی سازی تصمیم گرفته‌اند با لغو قرارداد واگذاری و برای حل مشکلات این شرکت آن را دوباره در اختیار راه آهن قرار دهند و سوالی در اینجا مطرح است که آیا بازگشت به عقب، صحیح بود؟ برای بررسی مشکلات این شرکت و با توجه به سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی و همچنین تصمیمات دولت برای بروون‌سپاری کارها به بخش خصوصی، وضعیت امروز این شرکت را با مهندس محمد سعیدیزاد موردنداشت و بررسی قرار داده‌ایم که در ادامه می‌خوانید

در ابتداء تاریخچه‌ای از شکل‌گیری شرکت تراورس و نحوه واگذاری آن بفرمایید.

شرکت تراورس به موجب قانونی تاسیس شد که در راستای اصلاح ساختار راه آهن تهیه و تصویب شده بود این شرکت در سال ۱۳۷۱ تاسیس شد. بر اساس قانون مزبور قرار بود تراورس در حوزه حفظ و نگهداری خطوط و روسازی و پل‌ها و... و شرکت بالاست در حوزه تولید بالاست و نگهداری ایستگاه‌ها که جنبه تصدی‌گری داشتند و ساختمان‌ها فعالیت‌شان را آغاز کردند. برخی از فعالیت‌های راه آهن به شرکت‌های مستقل واگذار شود و برای تحقق این منظور سه شرکت راه آهن بهمنظور شفاف کردن در راه آهن تاسیس شد که شامل



این بازگشت به راه آهن قطعاً راه آهن را با مشکلاتی مواجه خواهد کرد و امیدوارم در کوتاه‌ترین زمان راه حلی برای این مشکل پیدا شود و راه آهن را دچار چالش نکند.

پیشنهاد شما به عنوان کارشناس این حوزه و کسی که سال‌ها در راه آهن مسئولیت داشته برای حل مشکل چیست؟

مسئلای که وجود دارد این است که چه این شرکت واگذار شود و چه واگذار نشود مسیویلیتی بر دوش راه آهن است. زیرا راه آهن است که با این شرکت قرارداد دارد و درآمد این شرکت‌ها از راه آهن است و هزینه‌ها را راه آهن باید پرداخت کند تا بتوانند حقوق پرسنل را پردازنند لکن اگر در شرایط بازار و رقابت فعالیت کند هم کارهای بیشتری خواهد گرفت و هم در یک رقبت منطقی به اصلاح ساختار و فرایندها خواهد پرداخت. با این شرایطی که پیش آمده راه آهن باید مدیریتی برای این شرکت تعیین کند تا تکلیف شرکت تراورس مشخص شود. شرکت بالاست هم با راه آهن قرارداد و کار می‌کند و مشکلی هم ندارد ولی به بخش خصوصی واگذار شده است ولی اتفاقی که برای مالک خصوصی و مدیریت تراورس رخ داد موجب شد به این مسایل دچار شوند و امیدوارم با تدبیرهایی که مسئولان می‌اندیشند هر چه زودتر شاهد حل آن‌ها باشیم.

این شرکت‌ها را به نحوی حل کند تا بتوانند به کارشان ادامه دهند و وقفهای در سیر روی ندهد.

آخرًا اخباری منتشر شده که ظاهراً سازمان خصوصی سازی قرارداد واگذاری تراورس را لغو کرده است و قرار است این شرکت دوباره زیر نظر راه آهن فعالیت کند. علت‌های این تصمیم هر چه باشد باعث می‌شود به سال‌های ۸۶-۸۷ برگردیم و به نوعی بازگشت به آن دوره تلقی می‌شود ولی این را ناشی از سیاست‌های راه آهن نمی‌دانم بلکه گمان می‌کنم این اقدام ناشی از شرایط اجرایی و ویژه‌ای است که برای این شرکت پیش آمده است. شاید راه آهن در وضع فعلی چاره دیگری ندارد و راه حل دیگری پیدا نکرده‌اند و با توجه به سیاست‌های عمومی دولت بعید می‌دانم به همین وضعیت هم ادامه داشته باشد و حتماً مدیریتی برای این شرکت تعیین خواهد کرد که برای این شرکت پیش آمد ناشی از افزایش نیرو نبود بلکه ناشی از مشکلاتی بود که برای مدیریت مجموعه از هم پاشید وقتی مدیریت مجموعه از هم کدام و کسانی که آن جا را اداره می‌کردند چارچوب مشکل شدنند موجب شد کل مجموعه با مشکل مواجه شود. با توجه به این که فعالیت اصلی شرکت تراورس مرتبط با راه آهن محسوب واگذار شود.

راه آهن کارهای حساس‌تر همانند تعمیر لکوموتیو یا اهرباری قطارها را به بخش خصوصی واگذار کرده است و بعید است شرکتی که کارش نگهداری و روسازی خطوط را پل‌ها است را خودش انجام دهد. بخشی از مشاغلی که در تراورس وجود دارد از مشاغل تخصصی راه آهن نیست و بصورت عمومی در بخش خصوصی قابل دسترسی است. البته

از ارزیابی‌هایی که انجام شده بود دو بار سازمان خصوصی‌سازی با قیمت پایه حدوداً ۰۰۰ میلیارد تومان اقدام به برگزاری مزایده کرد که کسی در آن شرکت نکرد. بار سوم با این که قیمت پایه را بالا برده بودند این‌بار شرکت آهن و فولاد لوشان که وابسته به مجموعه آقای امیرمنصور آریا بود برنده مزایده شده و شرکت تراورس را در اختیار گرفت.

یعنی راه آهن قبل و هنگام واگذاری هیچ نیرویی را به شرکت تراورس منتقل نکرده بود؟

۳-۴ سال قبل از واگذاری و طبق مصوبه سورای عالی اداری، بخشی از نیروهای خطوط که فعالیت‌شان در حوزه کار شرکت تراورس بود را به شرکت تراورس منتقل کردند که حدود ۷-۸ هزار نفر بودند، بخشی از نیروها هم تا زمان واگذاری به طور طبیعی بازنیسته شدند و نیروهای باقی مانده تعداد کمتری بودند و در هنگام واگذاری منتقل شدند و در زمان انتقال به بخش خصوصی هیچ نیرویی را به تراورس اضافه نکردند و با این شرایط هم فروخته شد.

اداره چنین سازمانی با بالای ۱۰ هزار نفر بصورت موثر و کارا سخت و شاید غیر ممکن باشد. وقتی شرکت‌های بالاست و تراورس واگذار شدند برنامه مدونی داشتند که باید طبق آن عمل می‌کردند. از جمله این که نیروهایی که در حوزه فعالیت این شرکت‌ها در داخل راه آهن فعال بودند به این دو شرکت منتقل شدند با این شرط که وضعیت هیچ‌کدام از این نیروها نباید از لحاظ حقوق و مزایا بدتر از شرایطی باشد که در راه آهن کار می‌کردند و برای این که شرکت‌ها هم در ادامه کار به مشکل نخورند مصوبه‌ای را گرفتیم که طبق آن توانستیم با این دو شرکت قرارداد بلندمدت بیندیم و قرار شدتاً زمانی که این افراد در این شرکت‌ها کار می‌کنند و بازنیسته نشده‌اند به اندازه کافی و با قیمت مناسب با هزینه انتقالی به آن‌ها کار واگذار شود.

این روند ادامه داشت تا طبق تصمیمات دولت وقت قرار شد این درون تراورس به نوعی راه آهن را هم درگیر می‌کرد. به این دلایل راه آهن دنبال این بوده و هست که مشکلات

گزارش اولین نشست بررسی اهداف
افزایش سرعت قطارهای مسافری در
سال ۹۹ :

نقش افزایش سرعت قطارهای مسافری در اقتصادی کردن این بخش



با خودکفایی در تولید واگن های مسافری چرخه اقتصادی را در این بخش در کشور رونق دهیم.

میانگین سرعت قطارها به شاخص های مختلفی چون نوع واگن ها، تناژ قطار، وضعیت شب و فراز خطوط و وجود قوس ها بستگی دارد، از این رو علاوه بر نوسازی ناوگان ریلی جهت کاهش زمان سیر قطارها، خطوط نیز بهسازی شده است که با تلاش های صورت گرفته در حال حاضر حداقل سرعت سیر قطارها به ۱۶۰ کیلومتر در ساعت رسیده است.

از نظر فعالان و کارشناسان بخش مسافری ریلی، حوزه مسافری اقتصادی نیست در حالی که بخش مسافری ریلی در حال حاضر خصوصی شده است و برای این که این رویکرد دوام داشته باشد و این بخش توسعه یابد لازمه اش این است که این بخش را اقتصادی کنیم. استفاده از تجربیات سایر راه آهن ها که با خصوصی سازی شایسته و منطقی توانتست راه آهن زیان ده با عملکرد غالب مسافری را به سودده تبدیل کند، قابل توجه است.

رونق تولید و اشتغال و ارتقای خدمات ریلی به رضایتمندی پیشتر مردم منجر خواهد شد و این می تواند در توسعه صنعت حمل و نقل ریلی کشور و به خصوص در حوزه مسافر بسیار تاثیرگذار باشد. در خصوص تحقیق و به اشتراک قراردادن تجربیات و اطلاعات شرکت های مسافری برای افزایش سرعت قطارها، کارگروهی با عنوان کارگروه افزایش سرعت قطارهای مسافری ایجاد شده است و ماهیانه نشستی با کارشناسان و مدیران بخش خصوصی دولتی برگزار می شود. در اولین نشست این کارگروه در آغاز سال ۹۹ آقایان دکتر محمد کریمی و مهندس رضا باریکانی از شرکت قطارهای مسافری و باری جوپار، مهندس امین باقری پژوهشگر ریلی، مهندس میرمحمد رضا شفیعی نژاد نماینده شرکت ریل تراپر سبا، مهندس عباس سلطان احمدی نماینده شرکت ریل سیر کوترا، مهندس شهرام بیاضی نماینده شرکت ریل پرداز سیستم فدک، جاوید تقیزاده عضو هیئت مدیره شرکت بن ریل، مهندس امیرحسین زارعی نماینده شرکت نورالرضاء، مهندس امیر فضیح از دانشگاه علم و صنعت و همچنین خانم دکتر رویا السادات آشفته، دکتر قربانعلی بیگ، مهندس محسن شعبانی، مهندس کریم شادی، مهندس داود ناصری، مهندس حسن گل آبادی از شرکت حمل و نقل ریلی رجا حضور داشتند، این نشست در دفتر انجمن صنایع برگزار شد که به مباحث مطرح شده در آن می پردازیم:

طی سال های گذشته نقش شبکه ریلی در توسعه اقتصادی کشورها به شدت افزایش یافته، این در حالی است که این روند در ایران تا حدودی کند پیش می رود. سرعت قطارهای مسافری در برخی کشورهای جهان از ۳۰۰ کیلومتر در ساعت فراتر رفته و حتی شاهد رسیدن سرعت آنها به حدود ۵۰۰ کیلومتر در ساعت هستیم. سرعت قطارها در ایران تنها در چند نمونه به حدود ۱۶۰ کیلومتر در ساعت رسیده است. به طور کلی سرعت سیر خطوط ریلی در ایران کمتر از ۱۰۰ کیلومتر در ساعت است.

زیر ساخت فعلی راه آهن امکان حرکت قطارها با سرعت های تا ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت را فراهم می کند. اما میانگین سرعت حرکت قطارها فاصله زیادی با این حد نصیب دارد و حدود ۷۰ کیلومتر بر ساعت است.

وجود فاصله قابل توجه بین عملکرد راه آهن و دیگر شیوه های حمل و نقل ریلی نشان می دهد برای تحقق چنین هدفی باید گلوبگاه ها و موانع اصلی افزایش سرعت قطارها و بهبود ارائه خدمات شناسایی شود در غیر این صورت اهداف مد نظر مسئولین برآورده نخواهد شد. شکی نیست که افزایش سرعت قطارها به میزان قابل توجهی طرفیت ترانزیت ایران را افزایش می دهد. بر اساس چشم انداز اقتصادی ایران بخش ریلی باید ۳۰ درصد از حمل و نقل بار و ۲۰ درصد از حمل و نقل مسافر را بر عهده داشته باشد. بر اساس برنامه توسعه ۵ ساله ایران که به دنبال رساندن رشد اقتصادی کشور به ۸ درصد است، ۲۵٪ درصد از سرمایه مورد نیاز برای توسعه کشور باید از منابع خارجی تأمین شود. با این حال پر واضح است که اگر قصد تغییر شرایط حمل و نقل ایرانیان با توجه به وضعیت الودگی های زیست محیطی، مصرف سوخت و ترافیک وجود دارد، سرمایه گذاری و توجه به نسل تازه قطارهای سریع بسیار ضروری به نظر می رسد. در واقع در بسیاری از کشورهای جهان، سرعت بالا و قیمت مناسب قطار، مهمترین عامل برای ترغیب مشتریان به سمت حمل و نقل ریلی در عوض حمل و نقل جاده ایست اما این مهم در کشورمان به دست فراموشی سپرده شده است. باید سرعت قطار باری و مسافری در خطوط ریلی افزایش باید تا بتوانیم با افزایش سرعت بازرگانی و متناسب سازی قیمت ها را اندمان را در بخش حمل و نقل ریلی کشور برای کاربران جذاب کنیم.

از نظر تعداد واگن های باری در شرایط مناسبی قرار داریم، اما باید در زمینه تولید واگن های مسافری و نوسازی آنها تلاش بیشتری را انجام دهیم تا بتوانیم

قابلیت افزایش سرعت را ندارند عمالاً از دور خارج شوند، ثانیاً قانون بازار می‌گوید که با افزایش سرعت و کاهش زمان سیر نیاز به مسافر بیشتری می‌باشد که در صورت عدم تحقق آن و در صورتی که راه‌آهن هزینه‌ها را مانند نیروی کشش کم نکند به علت افزایش سیر هزینه‌ها و استهلاک بیشتر خواهد شد و با توجه به کمبود مسافر ضرر و زیان به شرکت‌ها تحمیل می‌گردد.

مهندسان باریکانی با تأکید بر این نکته که اکنون نیز به علت مشکلات خط، ناخواسته با کاهش سرعت قطارها مواجه هستیم گفت: مشکلات خط و کاهش سرعت قطارها باعث نارضایتی و گله مندی مسافران و درنتیجه کاهش استقبال ایشان از قطار شده است.

مهندسان کریمی در ادامه بیان کردند: بوزی‌های واگن‌های شرکت جوپار از نوع MD^{۳۶}-۶ می‌باشد و به جهت نوع بوزی تمايلی به افزایش سرعت برای واگن‌های شرکت جوپار نداریم، برای افزایش سرعت ترنست‌ها هم باید بررسی فنی انجام شود و با توجه به اطلاعاتی که از گذشته دارم مشکلات زیادی در این راستا برای افزایش سرعت قطارهای ترنست وجود دارد، ابتدا باید مسئله اینمی را بررسی نمود بعد بحث تحریم‌ها و مشکلات تامین قطعات سورد نیاز آن‌ها وجود دارد، در مجموع افزایش سرعت در واگن‌های دو طبقه و ترنست مفید می‌باشد، در دنیا معمول نیست که از قطارهای دارای صندلی برای جابجای مسافر در مسیرهای طولانی ۱۰ تا ۱۲ ساعت استفاده نمود.

مهندسان شادی پیشنهاد در خصوص تغییر نام کمیته افزایش سرعت به کمیته افزایش سرعت و کاهش زمان سیر را دادند و در ادامه گفتند: تعریف ما از سرعت تعريف واحدی نیست، بحث سرعت در خودرو با سرعت در وسائل نقلیه ریلی متفاوت می‌باشد، در مورد الزاماتی که راه‌آهن باید در مسئله

می‌باشد، ایشان بحث مطالبه‌گری از راه‌آهن را مطرح نمودند تا بتوانیم زمان سیر قطارها را کاهش داده و این کاهش باید به اندازه‌ای باشد که بازده اقتصادی برای شرکت‌ها داشته باشد به عبارتی این کاهش زمان سیر در حدی نباشد که تاثیر آنچنانی بر وضعیت اقتصادی نداشته باشد، مثلاً کاهش زمان سیر از ۱۰ ساعت به ۸ ساعت تاثیر به سایی نخواهد داشت، همچنین ایشان اعلام نمودند که اکثر ناوگان موجود در ایران قابلیت استفاده با سرعت ۱۴۰ کیلومتر در سرعت را دارا می‌باشند و هم‌اکنون واگن‌های جدید دو طبقه رجا و نورالضا قابلیت ۱۶۰ کیلومتر را دارا می‌باشند.

مهندسان سلطان احمدی با بیان این نکته که اگر در آینده راه‌آهن برای افزایش سرعت پارامترهای مربوط به چرخ مثل تیزی چرخ را تغییر دهد چه هزینه‌هایی خواهد داشت گفت: این تغییرات هزینه‌های شرکت‌های مالک را افزایش خواهد داد، همچنین ایشان مطرح نمودند که کاهش میانگین سرعت را در مسئله فرستی ایجاد می‌کند تا در ۲۴ ساعت یک رفت و برگشت در مسیر تهران به مشهد فراهم گردد و این موضوع مبنای شد برای اینکه در این جلسات در خدمت دولستان باشیم.

در مرحله اول به دنبال افزایش سرعت متوسط هستیم و در مرحله بعد پیگیر افزایش سرعت می‌باشیم، مهندس جاوید تقی زاده ضمن نورالضا در مسیر مشهد به بندرعباس ۶۷ کیلومتر بوده که پیشنهاد ما اینست که با کم کردن توقف‌ها زمان سیر را کاهش داده تا علاوه براینکه تا حدودی باعث کم شدن مشکلات گردد باعث نزدیک شدن به اهداف نیز می‌شود. هم‌اکنون و در حالت عادی به علت تنفس گرما، خرابی دیسک زیاد بوجود می‌آید که با افزایش سرعت، احتمال افزایش صدمات برای این گونه قطعات بیشتر خواهد شد.

مهندسان بیاضی ضمن تائید بیان این نکته که افزایش سرعت باید با افزایش درآمد همراه باشد زیرا که اولاً درآمد همراه بیان نمودند که افزایش سرعت باعث می‌شود به علت اینکه یک کار در افزایش سرعت

صورتیکه سالانه ۶۲۱ هزار کیلومتر این قطارها می‌باشد سیر می‌نمود. بوژی‌های استفاده شده در واگن‌های دو طبقه صبا با مالکیت شرکت رجا از نوع SF^{۴۰۰} ZYمنس می‌باشد که قابلیت سیر با سرعت بالا داشته و هم‌اکنون مجوز سیر با سرعت ۱۶۰ کیلومتر را دارا می‌باشد و این واگن‌ها در مسیر تهران-مشهد با حدود ۳۰ توقف و سرعت ۱۵۰ با برنامه قطار عادی سیر می‌نماید که در صورت حذف این توقف‌ها حداقل امکان کاهش ۴ ساعت از زمان سیر کیلومتر وجود داشته و زمان سیر را به حدود ۸ ساعت می‌رساند. در حال حاضر اکثر واگن‌های موجود در ناوگان حمل و نقل کشور توانایی سیر با سرعت ۱۶۰ کیلومتر را دارا می‌باشند که این مسئله فرستی ایجاد می‌کند تا در ۲۴ ساعت یک رفت و برگشت در مسیر فرانسوی در مدت زمان ۴ ماه مشکل روسازی خطوط را تا حدودی برطرف نموده و سرعت قطار مذکور در مسیر تهران به مشهد را علی رغم وجود ریل‌های بو ۳۳ و تراورس‌های چوبی و نبود جوشکاری درز ریل به ۱۶۰ کیلومتر رسانیدند که متأسفانه به جهت بروز سانحه این پروژه متوقف گردید. همچنین در زمان مدیر کل ناحیه خراسان با همکاری شرکت فرانسوی در خدمت زمان ۴ ماه مشکل روسازی خطوط را تا حدودی برطرف نموده و سرعت قطار مذکور در مسیر تهران به مشهد را علی رغم وجود ریل‌های بو ۳۳ و تراورس‌های چوبی و نبود جوشکاری درز ریل به ۱۶۰ کیلومتر رسانیدند که متأسفانه به جهت بروز سانحه این پروژه متوقف گردید. اما در بعد از انقلاب اسلامی زمان سیر قطار تهران - زنجان با استفاده از توربوتن به ۲ ساعت و ۵۰ دقیقه رسید در حالیکه متأسفانه الان این مسیر در مدت زمان بیش از ۴ ساعت سیر طی می‌گردد.

با توجه به قیمت و هزینه سیار بالای قطارهای توربوتن به جهت داشتن توربین هیچگاه نگاه اقتصادی در مقابله با این جلسه نداشت، در این راستا مشکلاتی را برای ایشان بوجود بیاورد، به عبارتی دستگاه حاکمیت می‌باشد که در این دستگاه حاکمیت به جد به عنوان دستگاه حاکمیت به جد به موضوع وارد شود، اینطور نباشد که شرکت‌های مالک واگن رحماتی کشیده و اقداماتی را انجام بدند اما در مقابل راه‌آهن همراهی نموده و در این راستا مشکلاتی را برای ایشان بوجود بیاورد، به علی رغم سیر ۸ ساعتی این قطار بین تهران به مشهد برای رفت و برگشتی شدن این قطار در راه‌آهن برنامه‌ریزی انجام نشد، این موضوع عاملی بود که مسئله سرعت نتواند آثار مشبّث اقتصادی خود را در راه‌آهن نشان دهد. یکی از شروط خرید قطارهای ترنست در زمان خرید رفت و برگشتی شدن این قطار در یک روز از تهران به مشهد و بالعکس بود به



ناوگان مسافری کشور تعداد زیادی واگن وجود داشته که قابلیت سیر با سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت را دارا می‌باشد.

قربانی نماینده انجمن صنفی گفت: در خصوص این کارگروه به نظر می‌رسد علاوه بر موارد گفته شده تعداد سوزن‌ها هم از اهمیت خاصی برخوردار است چون منجر به محدودیت در سیر می‌شوند. همچنین در آنالیزهای آتی در این کارگروه باید مشخص شود چه میزان از محدودیت‌ها مربوط به خط، چه مقدار مربوط به بهره‌برداری و ... است و می‌بایست این موضوعات را دسته‌بندی کرد تا بتوان بر اساس اهمیت روی هر موضوع کارکارشناسی انجام داد.

ضمن اینکه انجمن تمام تلاش خود را در راستای افزایش خروجی‌های این کارگروه و مکاتبات با نهادها و سازمان‌های مربوطه بکار می‌گیرد.

خانم دکتر آشفته در انتهای جلسه گزارشی به صورت پاورپوینت از مشکلات چرخ‌ها ارائه نمودند که پاورپوینت آن در دفتر انجمن موجود است.

مشهد از ۱۲ ساعت به ۹ ساعت رسید لیکن به مرور زمان مجدداً به ۱۰ و ۱۱ ساعت رسید که باعث نارضایتی مسافران گردید و حتی به

جهت نامناسب بودن زمان حرکت و رسیدن به مقصد قطار و علی رغم کاهش زمان سیر باعث کاهش مسافر بعضی از قطارها گردید مانند کاهش شدید مسافر قطار نور، شاید بشود مسیرهای دیگری به جز مسیر تهران به مشهد مانند مسیر تهران به بندرعباس نیز مورد بررسی قرار گیرد، هم‌اکنون قطارها این مسیر را در حدود ۲۳ ساعت

سیر می‌نمایند در حالی‌که قبل از قطاراتی مسافری با تعداد ۱۸ واگن این مسیر را در مدت ۱۷ ساعت طی می‌نمودند، الان این مسیر روزانه نیاز به قطار جایگزین دارد چون امکان آماده‌سازی و اعزام همان قطار وارد وجود ندارد به جهت کمبود زمان در مقاصد. مسئله افزایش سرعت برای راه‌آهن خیلی مهم نیست و حدود یکسال است که اقدامی از طرف راه‌آهن در این راستا انجام نپذیرفته است. لازمست که از تیم اجرایی راه‌آهن هم نماینده‌ای در این کمیته حضور داشته باشد، هم‌اکنون در

درمسیر و سوزن‌ها انجام گردد که این نقاط تأثیرگذارترین مسئله در سرعت می‌باشند. باید توجه خاصی به سوزن‌ها، جانمایی آنها و شعاع قوس آن‌ها داشته باشیم، فکر نکنم مشکل سینگالینگ در مسیر داشته باشیم، اگر در جلسه آینده فرصتی داده شود پاورپوینتی در

موردنمود مراحل سرعت و شبیه‌سازی مسیر تهران - مشهد ارائه خواهم داد.

ایشان درخواست دارند که اطلاعاتی درمورد پروفیل مسیر تهران - مشهد به ایشان جهت شبیه‌سازی مناسب‌تر مسیر بر حسب دینامیک ارائه گردد.

آقای مهندس شعبانی بیان نمودند که قطعاً کاهش زمان سفر برای مسافران مطلوب می‌باشد ولی

باید از نظر اقتصادی و بازارگانی هم این مسئله مورد بررسی قرار گیرد، افزایش سرعت موجب بالا رفتن هزینه‌ها خواهد شد، بعضی مواقع بر عکس کاهش سرعت باعث افزایش هزینه‌ها می‌گردد مثل کاهش سرعت ترنست‌ها، در بحث بازارگانی باید بررسی شود که افزایش سرعت چه مقدار به نفع مسافر می‌باشد، قبل این کار توسط راه‌آهن انجام گردید ابتدا زمان سیر تهران به

سرعت مشخص کند صحبت نمودند که این الزامات مشخص شده و شرایط سنجیده شده این الزامات بررسی شود، هر شرکت مالکی که مدعی است واگن‌های ایشان قابلیت افزایش سرعت را دارا می‌باشد می‌بایست بر اساس آن الزامات سنجیده گردد.

باید برای کمیته افزایش سرعت نقشه راه تعریف گردد باید بررسی شود ایزارهای درسترس کمیته چه بوده و دارای چه امکاناتی می‌باشد، کمیته باید دارای زیرگروه بوده تا بتواند درباره موضوعات بررسی و تحقیق نماید.

مهندسان باقری در ادامه بحث گفت: ما درباره قطارهایی صحبت می‌کنیم که با ۴ توقف، مسیر تهران به مشهد را طی نماید، توجه کنید که قطارها وقتی از ایستگاه‌ها بدون توقف عبور می‌کنند باید حداقل سرعت ۸۰ کیلومتر داشته باشند ولی به علت طراحی مسیر، خطوط و سکوها قطار الزاما باید وارد ایستگاه شده و از روی سوزن‌ها با حداکثر سرعت ۵۰ کیلومتر عبور نماید، باید بررسی شود که کدام ایستگاه قابل اصلاح می‌باشد، نیاز است تغییراتی



گزارش دومین نشست کارگروه افزایش سرعت قطارها
در سال ۹۹:

هدف گذاری در راستای استفاده بیشتر از قطارهای مسافری

- ما یکسان‌سازی شود مثل سر محور.
- فاصله پشت تا پشت چرخ در استاندارد UIC ۱۳۶۰ میلیمتر است ولی در بوئی‌هایی که در چین استفاده می‌شود ۱۳۵۷ میلی‌متر می‌باشد یعنی ۷ میلی‌متر کمتر است و به همین علت امکان انجام تست دینامیکی در چین ممکن نیست.
- سه دیسکی شدن بوئی به جهت درجه حرارت و توقف قطارها در مسیر مشهد می‌باشد.
- در صد ترمز بوئی بالاست و به همین جهت راه آهن مجوز ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت را داده است.
- یکی از ویژگی‌های اصلی آن سیستم تعلیق ثانویه آن می‌باشد.
- سعی شده بیشتر قطعات این بوئی اروپایی باشد.
- در اتصالات پیچ و مهره واشر مهره ای حذف شده و از پیچ و مهره مخروطی استفاده شده است و نیاز به واشر قفلی نمی‌باشد.
- نوع اتصال بوئی به شاسی واگن به صورتی است که نافی و کاسه وجود ندارد.
- بوئی‌های CW۲۰۰ مجهز به سیستم سنسرور جعبه یاتاقان برای تشخیص گرمی سر محور هستند و در خیلی موارد به تشخیص زود هنگام آسیب کمک نموده‌اند.
- برخی اشکالات در طراحی بوئی CW۲۲۰ در کنار محاسن بسیار زیاد طراحی این بوئی وجود داشته از جمله ایجاد طراحی کپه پایینی جعبه یاتاقان بوده که مورد تایید شرکت سازنده جعبه یاتاقان نیز واقع شد. خانم دکتر آشفته به این موضوع اشاره نمودند که ایجاد طراحی در بوئی‌های MD ۱-۵۲۳ در بوئی‌های ۱-۵۲۴ وجود داشت که با انجام مدلسازی و تحلیل تنش ها اشکال طراحی اثبات شد و شرکت SKF نیز آن را تایید کرد.
- برای یکی از واگن‌های نورالرضا سانحه‌ای بوجود آمد و به همین سبب واگن سانحه دیده را برای انجام آزمون‌های تست مقاومت به شرکت ایریکو اعزام نمودند، جالب توجه این بود که در فریم بوئی ترک یا تغییر شکلی مشاهده نشده بود.

الف - کوبیدگی لایه‌های خاکریز
ب- تثبیت بستر
ج- ساب گرید منتخب وسایی بالاست
د- استفاده از مصالح زئوسنتیکی
ه- ایجاد محدودیت در حداقل شعاع قوس و دور
۳- روسازی شامل:
الف- استفاده از ریل طویل
ب- سوزن با شعاع قوس بزرگ و تکه مرکزی متحرک
ج- CWR یا استفاده از جوش درز ریل
۴- پل‌ها شامل: مقاوم سازی با در نظر گرفتن ضربه ضربه
۵- تونل‌ها شامل:
۱- گاباری مناسب با توجه به اثر پیستونی
۲- ایجاد گالری ورودی و خروجی تونل‌ها
۶- علائم شامل: سیگنالینگ داخل کلین
۷- سایر الزامات
امیدواریم زمان سیر در مسیر تهران زنجان به حدود ۲ ساعت خواهد رسید.

مهندس شادی و مهندس طهماسبی پاورپوینتی در مورد بوئی CW۲۰۰ که بر روی واگن‌های خریداری شده توسط شرکت نورالرضا از یک شرکت چینی ارائه کردند که به شرح ذیل می‌باشد:

- این بوئی در واقع کمی است از بوئی‌های زیمنس، کمی بوئی‌های تولید چین در گذشته در کشورهای دیگر دیده می‌شود.

- بوئی طراحی خوبی داشته و همچنین به لحاظ تعمیراتی هم وضعیت خوبی دارد.

- بار محوری آن ها ۱۶ و نیم تن می‌باشد، از بوئی‌های مایبیشنراست.

- سرعت طراحی ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت می‌باشد. طراحی سرعت برای ۲۰۰ می‌باشد.

- وزن بوئی آن از بوئی‌های دیگر بیشتر است و به همین علت بار محوری آن هم نسبت به سایر بوئی‌ها بیشتر است.

- سایر شرایط آن شبیه بوئی‌های اروپایی است و سعی کردیم با بوئی‌های زیرسازی شامل:

افشار گذرگاه‌ها تبدیل به غیر همسطح شده است.

مهندس علی قارداشی پاورپوینتی آماده و ضمن ارائه موارد ذیل را بیان نمودند:

افزایش سرعت را به دو دسته تقسیم نمودیم اول افزایش سرعت متوسط و دوم افزایش سرعت بهینه یا بیشینه:

الف - برای افزایش سرعت متوسط چند راه حل در نظر گرفتیم شامل:

- ۱- و خطه کردن محورها
- ۲- تراک بندی

۳- برقی سازی

۴- حذف ایستگاه‌های اضافه از مسیر (در مسیر تهران به زنجان پیشنهاد شده بعضی از ایستگاه‌ها بسته شود و همچنینی باید در مسیر تهران به مشهد بعضی از ایستگاه‌ها بسته شود)

۵- چیدمان آرایش قطارها

۶- یکسان‌سازی سرعت قطارها

۷- حذف گنرگاه‌های همسطح

ب - برای افزایش سرعت بیشینه یا بهینه مسیر این اقدامات نیاز است انجام گردد:

۱- بازنگری طراحی مسیر- توجه به پروفیل‌های مسیر و ویژگی‌های هندسی

۲- زیرسازی شامل:



گفتگو با دکتر عباس قربانعلی بیگ، رئیس کارگروه سرعت قطارهای مسافری:

آثار افزایش سرعت قطارهای مسافری در تحقق روند اقتصادی شدن بخش

بازمی‌گردد: اولین مسئله نگاه به سرعت قطار است، بهاین معنا که برخی تصور دارند سرعت در قطار مانند سرعت خودرو است و بیشتر یک هوس و علاقه به سرعت است و در تصادف با اینمی، در نتیجه آن را شایسته ندانسته بلکه آن را عامل افزایش هزینه می‌دانند. این در حالی است که موضوع سرعت قطار مسافری در راه آهن یک ابعاد دیگری هم دارد که وقتی در کنار موارد گفته شده قرار بگیرند کاملاً نتیجه معکوس و مطلوبیت سرعت بیشتر افزایش پیدا می‌کند؛ یکی از ابعاد مهم مورد نظر این است که با افزایش سرعت قطارهای مسافری در مسیرهای ریلی می‌توان برنامه قطار را فشرده‌تر کرد به این معنا که مسیر روزانه قطار مسافری با افزایش سرعت متوسط قابل افزایش خواهد بود. برای درک بهتر این مسئله به نمونه قطارهای مسافری تهران-مشهد اشاره می‌کنیم که در حال حاضر قطارها روزانه در این مسیر فقط یک بار سیر می‌کنند و متوسط

حدود ۴۵ سال از ورود اولین توربوترن به کشور می‌گذرد که برای سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت وارد کشور شد و توانست زمان سیر تهران مشهد را به حدود نصف کاهش دهد. در حال حاضر پس از ۴۵ سال سرعت قطارهای مسافری کشور ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت است. سال‌هاست گفته می‌شود حوزه مسافری اقتصادی نیست در حالی که بخش مسافری ریلی در حال حاضر خصوصی شده و نیازمند توسعه است که لازمه آن بهبود وضعیت اقتصادی این حوزه است. در بخش مسافری با محدودیت‌هایی از قبیل تغییر بهای بلیت و عدم برگشت سرمایه مواجه هستیم. یکی از راه‌هایی که می‌توان تا حدودی بخش مسافری را اقتصادی کرد این است که بتوانیم ناوگان با بهره‌وری بیشتری داشته باشیم. افزایش سرعت قطارهای مسافری موجود تا حدی که بتوانند به جای یک بار سیر در روز دو بار سیر درآمد را افزایش می‌دهدالته ناگفته نماند که باید مسائل اینمی سفر مسافران را با دقت ارزیابی کرد تا در این افزایش سرعت خطری مسافران را تهدید نکند. برای واکاوی بیشتر در خصوص افزایش سرعت قطارهای مسافری گفتگویی با دکتر عباس قربانعلی بیگ، رئیس کارگروه سرعت قطارهای مسافری داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

است که متوفانه سرعت حداکثر قطارهای مرکب از لکوموتیو- واگن در قطارهای خودکشش تفاوتی نکرده اما در لکوموتیو- واگن سرعت حداکثر از ۸۰ ، در پیش از انقلاب به ۱۵۰ رسیده است.

چه عواملی مسبب کاهش زیاد سرعت قطار در ایران شده است؟

علت پایین‌بودن سرعت قطارهای مسافری در ایران به چند عامل

در حال حاضر سرعت قطار در ایران چقدر است؟

است که متوفانه سرعت حداکثر فعلاً حداکثر سرعت ۱۵۰ کیلومتر بر ساعت است اما اگر بخواهیم از زاویه دیگر بینیم، متوسط سرعت قطارهای مسافری در ایران در حال حاضر حدود ۸۰ کیلومتر بر ساعت است که نسبت به پیش از انقلاب که سرعت متوسط حدود ۶۰ کیلومتر بر ساعت بوده، رشد حدود ۳۳ درصدی داشتیم، این در حالی خودکشش محقق شده و در

زمان سیر قطارهای مسافری در این مسیر بین ۱۰ تا ۱۲ ساعت است که البته این زمان برای قطارهای خودکشش به ۸ ساعت هم رسیده است. در واقع قطارهای مسافری ماین ۱۴ تا ۱۶ ساعت در روز در ایستگاه مقصد متوقف هستند و این یعنی توقف یک سرمايه هنگفت که برای هر قطار مسافری بدون لکوموتیو در ایستگاههای مبدأ و مقصد بیش از ۱۰۰ میلیارد تومان می‌شود. با افزایش سرعت متوسط قطارهای مسافری حتی بدون افزایش سرعت حداکثر، می‌توانیم این سیر را به ۲ بار در روز افزایش دهیم. لذا سرمايه گذاری در این بخش برای سرمايه گذار بخش خصوصی بسیار اقتصادی‌تر و جذاب‌تر خواهد شد. به علاوه وقتی زمان سیر کاهش پیدا کند، گلوی واگن‌ها می‌تواند از نوع کوپه‌ای به نوع صندلی دار با ظرفیت بسیار بیشتر تغییر یابد و این نیز مزید بر علت در اقتصادی شدن قطارهای مسافری خواهد شد.

آیا زیرساخت راه آهن کشور در حال حاضر برای افزایش سرعت تجهیز شده است؟

اینها به عنوان الزامات تحقق رفت و برگشت روزانه به ما در این راستا کمک می‌کند. البته ناگفته نماند زیرساخت موجود امکان افزایش سرعت را تا ۲۰۰ کیلومتر برای لکوموتیو- واگن دارا بوده که این امر چنانچه با حمایت مسئولان محقق شود، زمان سیر می‌تواند به مقدار قابل ملاحظه‌ای کاهش یابد. در زمینه علامت و ارتباط نیز تجهیزات موجود، سرعت ۲۰۰ کیلومتر را کاملاً پوشش داده و با تغییراتی می‌توانند تا ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت رسیده که هر ۳۸۰ کیلومتر بر ساعت رسیده که هر دوی این‌ها روی خطوط معمولی با ۲ ریل فولادی است و چنانچه سرعت قطارهای مغناطیسی مدنظر قرار بگیرد، این شاخص به حدود ۶۰۰ کیلومتر در ساعت نزدیک می‌شود که این فناوری هنوز در مرحله توسعه تکنولوژی است، فناوری قطارهای سریع‌السیر بیش از ۵۰ سال بوده که از سرعت ۲۱۰ شروع و اکنون به چهارصد نزدیک می‌شود و قطارهای معمولی در حال حاضر حدود ۲۰۰ سال سابقه دارد و از حدود ۳۰ به طی ۲۰ سال گذشته اغلب واگن‌های خریداری شده (واگن‌های نو) در راه آهن می‌توانند برای سرعت ۱۶۰ به کار گرفته شوند و بسیاری از آن‌ها نیز برای رسیدن به سرعت ۲۰۰ کیلومتر، قابلیت مناسب را دارا هستند و با تغییرات اندکی در سیستم ترمز می‌توانند به این سرعت برسند. همچنانی قطارهای خودکشش که در حال حاضر سرعت آن‌ها ۱۶۰ کیلومتر است مجهز به بوژی و آلات ناقله مناسب برای سرعت ۲۰۰ کیلومتر هستند، لکوموتیوهای خریداری شده از شرکت آستوم فرانسه که سال ۸۱ وارد ناوگان شدند نیز قابلیت سرعت ۱۵۰ کیلومتر و لکوموتیوهای خریداری شده از شرکت زیمنس هم ظرفیت سرعت ۱۶۰ کیلومتر را دارا هستند. به این ترتیب ملاحظه می‌فرمایید تمام واگن‌های نو، کاملاً برای سرعت ۱۶۰ کیلومتر و بالاتر مهیا می‌باشند. قابل ذکر است با تصمیمات خوب اتخاذ شده طی یک دهه گذشته، ناوگانی

را در کشور داریم که در کشورهای آلمان و اتریش با سرعت ۲۵۰ تا ۲۸۰ کیلومتر حرکت می‌کنند.

سرعت قطارهای مسافری طبق استانداردهای جهانی چه سرعتی باید باشد؟

سرعت قطارهای مسافری در حال حاضر در خطوط غیر سریع‌السیر حاضر است و راه آهن فرانسه در سال ۲۰۰۷ توسط TGV دو طبقه به سرعت ۵۷۵ کیلومتر بر ساعت دست یافت (رکورد قبلي TGV ۵۱۵ در سال ۱۹۹۰ بود).

راهکارهای افزایش سرعت قطارهای مسافری چیست؟

راهکارهای افزایش سرعت قطارهای مسافری را به نحوی که در توضیحات بالا اشاره شد می‌توان در چند جمله خلاصه کرد که عبارتند از: بررسی، مطالعه و تبیین آثار اقتصادی افزایش سرعت قطارهای مسافری برای مسئولان به ویژه در مسیرهایی که قطارهای باری سهم زیادی ندارند و هندسه مسیر برای سرعت متوسط بالاتر مناسب است، مانند تهران-مشهد، تهران-شیraz، تهران-زنگان، تهران-همدان.

نکته دوم راهنمایی قطارهای رفت‌وبرگشت روزانه در مسیرهای بلند مانند تهران-مشهد و تهران-شیraz با سرعت حداکثر فعلی است و نکته سوم بهبود مستمر شبکه و قطار برای کیفیت و ایمنی بیشتر، هزینه کمتر با سرعت موجود و درنهایت افزایش سرعت جداکثر قطارها.





گزارش نشست خانه معدن با حضور فعالین معدنی و اعضای فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران به صورت آنلاین:

ضرورت شتاب در اتصال ریل به معادن

آمارهای منابع خبری بین المللی گویای آن است که فعالیت معادن در سطح جهان تحت تاثیر گسترش قلمرو ویروس مخرب کرونا قرار دارد و در این میان افت فعالیت معدنی کشورها سبب شده تا به کمترین سطح خود در دوره ۳۰ ساله اخیر نزدیک شود. بررسی اخبار معادن در سطح جهان گویای آن است که فعالیت‌های معدنی در دنیا همچنان تحت تاثیر تحولات مرتبط با ویروس کرونا قرار دارد و یکی از شاخص‌ها در این ارتباط محدودیت حمل و نقل جاده‌ای است. آمارهای ایران نشان می‌دهد که در افق ۱۴۰۴ در صنایع معدنی در بخش حمل و نقل ریلی و جاده‌ای به رشد سالانه ۷.۳ درصدی نیاز است و در توسعه خطوط ریلی با افزایش ۱۸ درصدی به صورت سالانه در حمل بار توسط خطوط ریلی اعلام نیاز شده است. افق استخراج مواد معدنی در سال ۱۴۰۴ حدود ۷۰۰ میلیون تن است که در سال‌های اخیر حدود ۴۰۰ میلیون تن استخراج شده که هفت درصد این رقم با ریل و ۹۳ درصد بیش از ۳۰۰ میلیون تن بوسیله جاده جابه جا شده است. انتظار بخش معدن کشور این است که سهم هفت درصدی حمل مواد معدنی از طریق حمل و نقل ریلی در افق ۱۴۰۴ باید به ۲۰۰ درصد معادل ۲۰۰ میلیون تن برسد. امروزه کرونا فعالیت نیروی انسانی در همه بخش‌ها را دستخوش تغییر قرار داده بگونه‌ای که «دور کاری» به عنوان فرهنگ رایج درآمده و این امر در کاهش راندمان عملکرد بخش‌های مختلف نقش داشته و در بخش معدن نیز ملحوظ است، ضمناً اینکه نزدیک به چهارصد معادن در سطح جهان تحت تاثیر این بیماری تعطیل شده‌اند. موضوعی که در بخش معدن مورد توجه قرار دارد، اینکه کرونا دامنه فعالیت خاصی ندارد، از معادن طلا گرفته، تا مس، نقره و اورانیوم نیز تحت تاثیر آن قرار دارند و از آفریقای جنوبی خبر رسیده که معادن این کشور بعد از دوره قرنطینه با ظرفیت ۵۰ درصدی فعالیت دارند. کارشناسان اقتصادی در حوزه معدن بایران باورند که تعطیلی نزدیک به ۴۰۰ معدن در سطح جهان براثر کرونا، می‌تواند عاملی برای افت تقاضا و پیامد تعادل عرضه و تقاضا شود. همچنین تعطیلی معادن موجب تراز قیمت مواد اولیه می‌شود و کمک مناسبی در بازارهای مربوطه خواهد داشت. متخصصان گمانه زنی کردند که تداوم شرایط بهره‌برداری از معادن، موجب افت تولید طلا به میزان یک درصد، مس ۲.۲ درصد، روی یک درصد و سنگ آهن ۰.۳ درصد در سال ۲۰۲۰ شود. واقعیت اینکه افت استخراج مواد معدنی تاکنون به شکل محدود ظهر و بروز پیاده کرده در سطح جهان، اما تداوم بحران کرونا می‌تواند روند افت تولید را تداوم بخشد. با توجه به شیوع ویروس کرونا حمل و نقل جاده‌ای نیز دستخوش مشکلات بسیار و محدودیت‌هایی شده است که می‌توان این مشکل را با افزایش حمل مواد معدنی از طریق ریلی جبران نمود اما متناسبانه زیرساخت‌های ریلی اعم از ناوگان و ریل به میزان کافی وجود ندارد و ریل به صورت مویرگی به معادن متصل نیستند و از مشکلات بسیار بزرگ این صنعت است که باید برای رسیدن به چشم انداز سال ۱۴۰۴ فعالیت در توسعه این صنعت را چند برابر کرد. نشستی از سوی خانه معدن و فدراسیون لجستیک در دوران شیوع ویروس کرونا در اردیبهشت ماه برگزار شد که به مختصری از آن می‌پردازم:

انجام شود. اصولاً یکی از مسائلی که در نظر داریم بحث حمل و نقل جاده‌ای است. این کار برای توسعه ضروری است و قطعاً به عنوان خروجی امروز کمیته، موضوع تشکیل کنسرسیوم را در نظر داریم. اما برای کوتاه مدت امروز چه باید کرد؟ آیا راه حل بهتری نداریم؟ اکنون که مسکن در وضع رکود قرار دارد حمل و نقل نیز راکد است اما در دوره رونق، همه بارها روی حمل و نقل جاده‌ای سوار می‌شود.

مهندس محمدی از شرکت عمران
مومنان چابهار گفت: دیدگاه من این
است که حمل و نقل جاده‌ای نیز تابع
شرایط خاصی است و اکنون دوره
برون سپاری است. پیشنهاد می‌کنم
این موضوع در جلسه‌ای با صاحب‌نظران
حمل و نقل جاده‌ای و ریلی مطرح شود
و پیشنهادهای آن‌ها را هم بررسی
کنیم.

در ادامه جلسه نیز با پیشنهاد حضار
مبنی بر مشاوره با معاونت معدنی،
مهندسان بهرامن گفت: حتماً این کار
را خواهیم کرد و ما گزارش خود را
ارائه خواهیم داد امروز اگر بخواهیم
تصمیم بزرگ در صنعت معدن کاری
بگیریم این مهم باید نگاه به آینده و
آینده‌نگری باشد.

در انتهای جلسه مقرر شد پیشنهاد
مبنی بر لزوم تشکیل کنسرسیویوم
حمل و نقل معدنی به عنوان خروجی
کمیته مطرح گردد.

بهیم، همه ماشین‌ها را خواهاند.
آقای پیروی نسب از هلدینگ امداد
گفت: متابسفانه افزایش قیمتی بین
۳۰ تا ۳۵ درصد برای حمل داخلی رخ داده
است و این مشکلات با شیوع ویروس
کووید ۱۹ بیشتر هم شده است.

مهندس عیغلو در ادامه بحث
بیان کرد: خانه معدن ایران در حوزه
حمل و نقل حرفی برای گفتن ندارد.
ما در بنادر ممان در مزرعه هزاران
کامیون موقوف داریم که اگر خانه
معدن ایران ناوگان حمل و نقلی داشت
افزایش قیمتی اتفاق نمی‌افتد. باید
روی توسعه حمل و نقل ریلی و توسعه
ناوگان و زیرساختها برنامه ریزی کرد.
حمل و نقل ریلی حتماً باید گسترش
یابد، خانه معدن ایران دو سال پیش
در خصوص گسترش حمل و نقل ریلی
تاکید بسیار داشت و جلساتی در این
خصوص برگزار شد. جاده‌های کشور
گنجایش حمل بار زیاد و اضافی را
ندارند. اکنون واردات ماشین آلات
دست دوم از ازد شده است و البته این
محدود به ماشین‌های با عمر تا سه
سال است. شرط آن هم این است که
به ازای هر کامیون یک کامیون قدیمی
اسقاط نمایند. شرکت‌ها این قدرت را
دارند که تا ۱۰۰۰ دستگاه وارد کنند.
این فرست خوبی برای خانه معدن
ایران است.

کنسرسیوم حمل و نقلی ایجاد بکند.
کاری که فولاد مبارکه اصفهان انجام
ناده است.

در حوزه حمل و نقل ریلی نیز ونقی حاصل شده اما مشکلات مربوط به تعداد و نوع واگن‌ها مدت زمان سیر و رسوب بار و کالا را زیاد کرده است. محمدنی جوانمردی، عضو کمیته پارکینگ اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران در ادامه بیان کرد: متأسفانه با شیوع کرونا یک معضل جهانی رخ داده است و بسیاری از کشورها مرزهای خود را بسته‌اند. اکنون درخصوص حمل و نقل ریلی نیز مشکلاتی درین خصوص وجود دارد اما با رعایت هرچندکه بهداشتی می‌تواند بار را از طریق ریلی جایجا کنند، درخصوص حمل و نقل ریلی مشکلات دیگری از جمله محدودیت خط، تعداد واگن، نوع واگن و ظرفیت واگن و همچنین کمبود کاموتویو وجود دارد. منطقی این است که شرایط موجود را برای مدت کوتاهی نحمل کنیم. شرکت‌های ریلی باید برای خرید واگن سرمایه‌گذاری کنند که ایجاد بستر مناسب برای حمل کار معدنی زمان بسیاری را به خود اختصاص می‌دهد.

در ابتدای نشست مهندس بهرامن
نهمن سپاسگزاری از حضور مدعيین،
له اهمیت حمل و نقل و مشکلات
بریوط به مبادی ورودی و خروجی
کالاهای معدنی پرداخت و گفت:
بر خصوص مشکلات بوجود آمده
مکاتباتی انجام شده و از طریق ریاست
احترم سازمان توسعه تجارت در حال
بیگیری است. به دلیل شیوع بیماری
نممه گیر کرونا، تولید کاهش یافته در
نتیجه امدوشدگاری کالایی نیز کم شده
اما متناسبانه بخاطر افزایش عمومی
بیمه ها در کشور کرایه حمل افزایش
چشمگیری داشته است.

در ادامه نشست مهندس عیرلو به
عنوان دبیر کمیته و دبیر کل فدراسیون
حمل و نقل و لجستیک گفت: متناسبه
حتی در زمان جنگ هم با چنین
حرانی مواجه نبوده‌ایم. بسیاری از
کامپیون‌های ما در مزد با ترکیه متوقف
شدند و ترکیه هیچ گونه مجوزی مبنی
بر حمل بار نمی‌دهد. از ترکیه خواسته
شده که مشکلات تردیدی بین ایران و
ترکیه را برای رعایت پروتکل‌های بهداشتی
طرف‌گرد. اکنون بحران عجیبی در
بیش داریم. یک دستگاه تریلی مناسب
حدائق ۲ تا ۲.۵ میلیارد تومان قیمت
دارد. متناسبه با این قیمت‌ها توجیه
قتصادی برای حمل و نقل جاده‌ای
جود ندارد. ما توانانی که یک شرکت
حمل و نقلی نداشته باشیم، نمی‌توانیم
مدیریت کنیم. خانه معدن باید یک



تحلیل قوانین بهره‌برداری از سیستم‌های توزین ریلی در راه‌آهن کشور کاستی‌های اندازه‌گیری وزن بار در روی ریل

شیرین حسینی
علیرضا میردلاطانی



در برخی مبادی ابزاری برای سنجش میزان بار وجود ندارد و نمی‌توان انتظار داشت که وزن محموله دقیقاً مطابق با وزن ثبت شده در بارنامه باشد و عمدتاً ظرفیت واگن به عنوان وزن محموله در بارنامه ثبت می‌شود. نظر به این که صحت سنجی لازم برای مطابقت وزن واگن‌ها صورت نمی‌گیرد، شرکت‌های مالک واگن نیز در این رابطه ممکن است خود را ملزم به رعایت ظرفیت واگن نکنند. از سوی دیگر همان‌گونه که از تحلیل ذی‌نفعان برımı آید در رابطه با اجرای سیستم توزین در شبکه ریلی کشور پاید به این نکته توجه کرد که منافع و درآمد راه‌آهن با حمل و جابه‌جایی بار رابطه مستقیم دارد و قوانین و مقرراتی که حمل بار را محدودیت مواجه کند، بر درآمد و منافع راه‌آهن تأثیر مستقیم خواهد گذاشت. به عبارت دیگر راه‌آهن موظف به تدوین، ابلاغ و نظارت بر اجرای قوانین و ضوابطی شده است

که بخشی از منافع کوتاه‌مدت خودش ایجاد می‌کند که آن ضوابط اجرایی نشود؛ زیرا راه‌آهن در حال حاضر جز توقف واگن‌ها و جریمه کردن ابزار دیگر برای مقابله ندارد که اختلال در سیر و حرکت و بالاتر رفتن هزینه حمل بار در راه‌آهن نسبت به جاده از تبعات این تصمیمات است.

۳- تعریف بهره‌برداری از شبکه ریلی به منظور عبور یک یا چند واگن یا یک قطار کامل (باری یا مسافری) به صورت خالی یا باردار از روی شبکه ریلی بر حسب وزن، ظرفیت و طول واگن، طول و ابعاد کالای بارگیری شده در واگن‌های ویژه، مسیر حرکت، شرایط مسیر، سرویس‌های ارتباطی و دیگر عوامل مؤثر، بر اساس آین‌نامه‌ای که توسعه هیئت مدیره راه‌آهن تهیه و به تصویب وزیر راه‌وشهرسازی رسیده، لازم‌الاجرا است. (ماده ۶ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی).

تحلیل و بررسی: در حال حاضر مبنای محاسبه تعرفه بهره‌برداری از شبکه تن-کیلومتر است و وزن کالای

در هر سیستم حمل و نقل ریلی بین بار جابه‌جاشده در شبکه و استهلاک زیرساخت، موازنی‌ای وجود دارد، افزایش بار جابه‌جاشده باعث استهلاک بیش از اندازه زیرساخت‌ها و کاهش عمر آنها می‌شود و بر عکس عدم استفاده از این ظرفیت بازدهی تجهیزات نصب شده را کاهش می‌دهد. با توجه به این مسائل، شرکت‌های راه‌آهن جهت افزایش این‌نمی حمل و نقل ریلی، کاهش هزینه‌های تعمیر و نگهداری و جلوگیری از صدمه به زیرساخت، خرید، نصب و راه‌اندازی سیستم توزین جهت برداشت وزن واگن‌ها را مورد توجه قرار می‌دهند.

برای اجرای مطلوب فرآیندهای بهره‌برداری و نگهداری از این سیستم، نیاز است قوانین و مقررات نیز به صورت شفاف تدوین و ابلاغ شوند. مقصود از قوانین در اینجا تمامی اسناد الزام‌آور اعم از قوانین مصوب مجلس، آین‌نامه‌های مصوب هیئت وزیران، مصوبات هیئت مدیره راه‌آهن، مفاد قراردادهای الزام‌آور بین ذی‌نفعان و مواردی از این دست است. در این مقاله، وضعیت فعلی سیستم‌های توزین در شبکه ریلی کشور بررسی و در ادامه قوانین موجود مرتبط با سیستم‌های توزین و اضافه‌بار آورده شده و تأثیرات و اجرا و عدم اجرای آن‌ها در حال حاضر تحلیل شده است.

تعیین انواع تخلفات و جرائم مربوط به سیر و حرکت ناوگان در شبکه حمل و نقل ریلی و نحوه رسیدگی به آن‌ها توسعه هیئت مدیره راه‌آهن تهیه و به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید. (ماده ۲ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی).

۲- شرکت‌های حمل و نقل ریلی مکلف به رعایت تمام مقررات، ضوابط و دستورالعمل‌هایی هستند که در چارچوب قوانین کشور توسعه هیئت مدیره راه‌آهن تهیه و ابلاغ می‌شود (ماده ۱۰ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی).

تحلیل و بررسی: طبق بند اول و دوم، شرکت‌ها موظف هستند آین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های صادره را اجرا کنند. در رابطه با رعایت حداقل بار مجاز، مقررات شفافی از طرف سیاست‌گذار تدوین و ابلاغ شده است، اما این قوانین، مقررات و تکالیف، در مرحله اجرا با مشکل رویه‌رو شده و نتوانسته مسئله اضافه بار را حل کند. در تحلیل علل این ناکامی به دو نکته می‌توان اشاره کرد.

شرکت‌های حمل و نقل ریلی، در عمل این اتفاق رخ نمی‌دهند. در صورت مشاهده اضافه بار در واگن‌ها، شرکت مربوطه باید بار اضافه موجود را در کامپیون یا واگن خالی دیگری تخلیه کند. در صورت تخلیه در واگن خالی، هزینه کل واگن از شرکت دریافت می‌شود. هزینه مربوط به اضافه بار نیز توسط اداره کل بازرگانی و بازاریابی از اداره کل بازرگانی و بازاریابی، برای جلوگیری از حمل بار اضافه، نیاز به توزین واگن‌ها خواهد داشت. طبق بند ب ۴ شرح خدمات شرکت‌های حمل و نقل ریلی و همچنین بند ۸ ماده پنج قرارداد دسترسی آزاد به شبکه ریلی، شرکت حمل و نقل ریلی موظف است در صورت وجود قیان ۸ در ایستگاه مبدأ بازگیری، نسبت به توزین را ضمیمه بارنامه کند. در صورت فقدان قیان در مبدأ، شرکت متعهد است با هماهنگی‌های قلی در اولین قیان طول مسیر واگن را توزین کرده و برگه توزین را ضمیمه بارنامه کند. باوجود تأکید بر ضمیمه کردن برگه توزین در قرارداد دسترسی آزاد به شبکه و همچنین در شرح خدمات

وضعیت فعلی سیستم توزین و نگاهی به قوانین مرتبط

بانگاه کسب‌وکار به سیستم توزین، توزین واگن‌ها برای اداره کل بازرگانی و بازاریابی دارای اهمیت است، به این دلیل که درآمد راه‌آهن بر مبنای تنازع حمل شده محاسبه می‌شود. بنابراین اداره کل بازرگانی و بازاریابی، برای جلوگیری از حمل بار اضافه، نیاز به توزین واگن‌ها خواهد داشت. طبق بند ب ۴ شرح خدمات شرکت‌های حمل و نقل ریلی و همچنین بند ۸ ماده پنج قرارداد دسترسی آزاد به شبکه ریلی، شرکت حمل و نقل ریلی در زمینه سیستم‌های توزین و موارد مربوط به آن، قوانین فعلی به شرح زیر است:

۱- شرایط و دستورالعمل‌های فنی و این‌نمی مرتبط با سیر و حرکت وسایل نقلیه ریلی توسعه هیئت مدیره راه‌آهن تهیه و ابلاغ می‌شود و شرکت‌های بهره‌بردار خطوط مکلف به رعایت آن‌ها هستند. راه‌آهن موظف به نظارت بر اجرای کامل ضوابط و مقررات و دستورالعمل‌های قلی در کرده و برگه توزین را ضمیمه بارنامه کند. باوجود تأکید بر ضمیمه کردن این‌نمی توزین را می‌توان اشاره کرد. به شرکه و همچنین در شرح خدمات

بر عهده شرکت است (بند ۶ وظایف اختصاصی شرکت حمل و نقل ریلی). تحلیل و بررسی: در حال حاضر، در صورت تشخیص اضافه بار، موارد مطرح شده در این بند اجرایی می‌شود.

۹- طبق مقررات عمومی شرح خدمات شرکت‌های حمل و نقل ریلی، جبران هرگونه خسارت جانی و مالی به تجهیزات و تأسیسات راه‌آهن وجود نداشته باشد. در صورت وجود سیستم توزین در مبادی، واگن‌ها نزدیکی شرکت یا کارکنان بر عهده شرکت است. راه‌آهن در مورد خسارت ناشی از تقصیر یا قصور شرکت در قبال اشخاص ثالث مسئولیتی ندارد.

تحلیل و بررسی: این بند به توجه به امکانات و ابزار موجود سعی بر این است که بار به صورت صحیح در طول واگن تقسیم شود و بار اضافه وجود نداشته باشد. در ضمن شرکت مکلف است محموله مازاد را تخلیه و توسط کامیون یا واگن دیگری به مقصد ارسال کند، همچنین شرکت باید نسبت به تأمین تجهیزات و امکانات اولیه عملیاتی و اداری مورد نیاز در قسمت‌های مختلف تخلیه، توزین، این بند قانونی رعایت می‌شود.

۷- در صورت معطلی واگن‌های ملکی شرکت در هر یک از ایستگاه‌های مبدأ و مقصد بیش از مهلت مقرر یا اشغال خطوط راه‌آهن بدون انجام حمل و نقل بر اساس ماده ۱۵۱ تعریفه و مصوبه شماره ۳۰۶۶-۷۶/۲/۳۱ هیئت مدیره راه‌آهن یا مصوبات بعدی، شرکت مشمول پرداخت حق پارکینگ و جرائم در نظر گرفته شده خواهد شد (بند ۳-۶) تیپ قرارداد دسترسی آزاد به شبکه ریلی).

تحلیل و بررسی: در مورد واگن‌هایی که منفصل می‌شود و شرکت موظف است اقدامات لازم را برای تعیین جریمه‌های لازم برای شرکت‌ها لاحظ می‌شود و شرکت مورد نظر باید هزینه‌های مربوطه را طبق بند فوق پرداخت کند و در صورتی که عملیات مذکور نبودن امکانات و شرایط لازم، عدالت بار اضافه واگن‌ها تخلیه نمی‌شود و فقط به دریافت جریمه اکتفا می‌شود.

۸- هزینه‌های جانبی از زمان ورود بار به محوطه ابزار یا باراندازهای راه‌آهن در مبدأ تا خروج و تحویل بار در مقصود کلا بر عهده شرکت است و همچنین شرکت باید بر بارگیری و تخلیه صحیح محموله‌ها به واگن‌ها مربوطه را طبق روال معمول به راه‌آهن ارائه کند. همچنین تهیه و اعلام وضعیت و شماره واگن‌هایی که بیش از حد مجاز بارگیری یا توقف داشته باشند به دفتر ترافیک،

عملیات مربوط به بارگیری و تخلیه بر عهده صاحب بار یا مالک واگن است و مسئولیتی متوجه راه‌آهن نیست. در مبادی و معادن مهم بارگیری ناظران راه‌آهن، مالک واگن و صاحب بار بر نحوه بارگیری نظارت می‌کنند و با

توجه به امکانات و ابزار موجود سعی بر این است که بار به صورت صحیح در طول واگن تقسیم شود و بار اضافه وجود نداشته باشد. در صورت وجود سیستم توزین در مبادی، واگن‌ها نزدیکی یا اضافه بار، اقدامات لازم برای اصلاح آن‌ها صورت می‌گیرد. در حال حاضر در صورت وجود سیستم توزین، این بند قانونی رعایت می‌شود.

تحلیل و بررسی: در حال حاضر با توجه به این که سیستم توزین در تمامی مسیرها موجود نیست، این قانون به‌طور کامل اجرا نمی‌شود ولی در صورتی که اضافه بار بیش از حد شناسایی شود، واگن مربوطه منفصل می‌شود و شرکت موظف است اقدامات لازم را برای تعیین تکلیف واگن انجام دهد. تجهیزات موجود برای اعلام شرکت مربوطه در راه‌آهن در اختیار مالک واگن قرار می‌شود و شرکت مورد نظر باید هزینه‌های مربوطه را طبق بند فوق پرداخت کند و در صورتی که عملیات مذکور نبودن امکانات و شرایط لازم، عدالت بار اضافه واگن‌ها تخلیه نمی‌شود و فقط به دریافت جریمه اکتفا می‌شود.

۶- هزینه‌های اضافه می‌شود.

۸- شرکت باید صورجلسه کسری یا مازاد بار موجود در واگن‌های دارای نقص یا تجدید پلامپ و دارای صورجلسات بین راهی را با حضور و تأیید نماینده، تنظیم و گزارش مربوطه را طبق روال معمول به راه‌آهن ارائه کند. همچنین تهیه و اعلام وضعیت و شماره واگن‌هایی که بیش از حد مجاز بارگیری یا توقف داشته باشند به نظارت کامل کند.

تحلیل و اگن‌های خود اقدام کند. لازم به ذکر است که طبق ماده پنج قرارداد دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی، مالکان واگن باید طرفیت وزنی مجاز واگن‌ها را رعایت کنند، در غیراین صورت واگن‌ها در اولین ایستگاه متوقف شده و کرایه حمل مازاد بر ظرفیت برای واگن‌ها طبق فرمول ذیل محاسبه و از شرکت وصول خواهد شد. در ضمن شرکت مکلف است محموله مازاد را تخلیه و توسط کامیون یا واگن دیگری به مقصد ارسال کند، همچنین شرکت باید نسبت به تأمین تجهیزات و امکانات اولیه عملیاتی و اداری مورد نیاز در قسمت‌های مختلف تخلیه، وجود نداشته باشد.

۴- در صورتی که در مبدأ بارگیری، سیستم توزین موجود باشد، شرکت نرخ محور کیلومتر در مسیر باردار \times مسافت طی شده \times مقدار محموله مازاد بر ظرفیت واگن $= \frac{۳۳}{۳} \text{ کرایه}$ حمل مازاد بر ظرفیت تخلیل و بررسی: در حال حاضر با توجه به این که سیستم توزین در تمامی مسیرها موجود نیست، این قانون به‌طور کامل اجرا نمی‌شود ولی در صورتی که اضافه بار بیش از حد شناسایی شود، واگن مربوطه

منفصل می‌شود و شرکت موظف است اقدامات لازم را برای تعیین تکلیف واگن انجام دهد. تجهیزات موجود برای اعلام شرکت مربوطه در راه‌آهن در اختیار مالک واگن قرار می‌گیرد، اما در اکثر موارد به علت فراهم نبودن امکانات و شرایط ندارد. الزام توزین در مسیر هم ممکن است مستلزم ایجاد اختلالاتی در برنامه سیر و حرکت باشد. در صورتی می‌توان شرکت‌ها را ملزم به ارائه برگه توزین کرد که تجهیزات لازم برای توزین وجود داشته باشد و واگن‌ها بتوانند در زمان مناسب توزین شوند. در صورتی که همه مبادی سیستم توزین نداشته باشند و برای ارائه برگه توزین الزام وجود داشته باشد و واگن‌ها باید تمہیدات لازم در برنامه سیر و حرکت قطارها لاحظ شود.

۵- در مورد واگن‌های موظف شده، شرکت مالک واگن موضعی است در اسرع وقت نسبت به تعیین

بارگیری شده اهمیتی ندارد. در فرمول محاسبه تعرفه، فشار محوری، باردار یا خالی بودن واگن، نوع واگن و در برخی موارد نوع مسیر مورد توجه قرار گرفته است و وزن میزان کالای بارگیری شده اهمیتی ندارد و راه‌آهن بر اساس ظرفیت هر واگن و بر اساس کیلومتری که واگن‌ها سیر کرده‌اند، حق دسترسی را از شرکت‌ها و مالکان واگن‌ها دریافت می‌کند. در این بستر حقوقی شرایط به‌گونه‌ای است که در بعضی حالت‌ها، برخی ذی‌نفعان از اضافه بار منتفع می‌شوند. فقدان زیرساخت‌های فنی نیز باعث شده عملاً امکان اجرای قوانین کنترلی وجود نداشته باشد.

۴- در صورتی که در مبدأ بارگیری، سیستم توزین موجود باشد، شرکت باید با هزینه خود واگن‌ها را توزین کرده و برگه توزین را به بارنامه ضمیمه کند و در ایستگاه‌هایی که سیستم توزین وجود ندارد، شرکت باید در اولین ایستگاه در طول مسیر که دارای سیستم توزین است، واگن‌ها را توزین و برگه توزین را ضمیمه بارنامه کند.

تحلیل و بررسی: در حال حاضر به دلیل نبود دستگاه توزین در همه مبادی بارگیری، برگه توزین، ضمیمه بارنامه نمی‌شود، فقط تناژ بارگیری شده طبق اعلام شرکت مربوطه در برگه بارنامه نوشته می‌شود و در عمل الزامی به ارائه برگه توزین وجود ندارد. الزام توزین در مسیر هم ممکن است مستلزم ایجاد اختلالاتی در برنامه سیر و حرکت باشد. در صورتی می‌توان شرکت‌ها را ملزم به ارائه برگه توزین کرد که تجهیزات لازم برای توزین وجود داشته باشد و واگن‌ها بتوانند در زمان مناسب توزین شوند.

در صورتی که همه مبادی سیستم توزین نداشته باشند و برای ارائه برگه توزین الزام وجود داشته باشد باید تمہیدات لازم در برنامه سیر و حرکت قطارها لاحظ شود.

مرجع:

- ۱- پروژه مطالعاتی تدوین طرح جامع تامین، اجرا و بهره‌برداری سیستم‌های هوشمند پایش ریلی، ۱۳۹۶، شرکت مهندسی توسعه آفتاب الیز (متسا)، اداره کل ارتباطات و عالیم الکترونیک راه‌آهن جا!!.

آیین نامه اجرایی سهم بهینه بخش های دولتی و غیردولتی در فعالیت های راه و راه آهن

عرفان قربانی



کارشناس انجمن

آیین نامه سهم بهینه بخش های دولتی و غیردولتی در فعالیت های راه آهن را تصویب نمود. در جدول زیر با بررسی صورت گرفته، میزان سهم واگذار شده این فعالیت ها به بخش غیردولتی تا کنون به این بخش استخراج شده و در سنتون سمت چپ جدول اضافه گردیده است. ملاحظه می فرمایید علی رغم گذشت حدود ۱۰ سال از آن، زمان در ۶ مورد هیچ اقدامی صورت نگرفته و بند ۳ در حد ۸۳۰٪ اجرا شده است:

شورای عالی اجرای سیاست های کلی اصل چهل و چهارم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در جلسه مورخ ۱۳۸۸/۷/۱۸، بنا به پیشنهاد مشترک وزارت راه و ترابری و وزارت امور اقتصادی و دارایی و به استناد تبصره (۲) بند (ب) ماده (۳) قانون اصلاح مسادی از قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و اجرای سیاست های کلی اصل چهل و چهارم قانون اساسی،

فهرست فعالیت های قابل واگذاری راه آهن به بخش غیردولتی و سهم واگذار شده

ردیف	نام فعالیت	سهم بخش غیردولتی (درصد)	سهم واگذار شده به بخش غیر دولتی (درصد)
۱	أنواع و اگن های مسافری و خدماتی مربوط و راهبری قطارهای مسافری	۱۰۰	مالکیت کلیه و اگن ها (تزوییک به ۱۰۰٪) راهبری قطارها (۱۰۰٪)
۲	أنواع و اگن های باری و راهبری قطارهای باری	۱۰۰	مالکیت کلیه و اگن ها (تزوییک به ۱۰۰٪) راهبری به مفهوم مدیریت قطار کامل به همراه لکوموتیو (+۰٪)
۳	أنواع لکوموتیو و خودکشندگان و بهره برداری از آنها	۱۰۰	در حدود ۴۰ درصد لکوموتیوهای خصوصی هستند (خریداری شده) و الباقی در اختیار راه آهن می باشد.
۴	نگهداری و تعمیرات ناوگان و تأمین نفعات مورد نیاز	۱۰۰	تعمیرات ویژه و اساسی (۱۰۰٪) تعمیرات جاری و تأمین قطعات آن (۰٪)
۵	مدیریت ترافیک و بهره برداری از شبکه خطوط ریلی	۱۰۰	در اینجا منظور، مدیریت ترافیک و بهره برداری مربوط به ایستگاهها و منطقه است که باز هم کاملاً در اختیار راه آهن بوده و واگذار نشده است. (۰٪)
۶	کارگاه و دپوهای نگهداری و تعمیرات ناوگان	۱۰۰	دبوها اجاره داده می شوند و اجازه ساخت دبو نیز داده شده است

با فرض واگذاری مجدد تراورس به بخش دولتی این مورد ۱۰۰ درصد نمی‌باشد.	۱۰۰	کارخانه‌ها، کارگاه‌های تأمین و تولید مواد، قطعات، ماشین‌الات و تجهیزات مربوط به بخش ریلی	۷
با فرض واگذاری مجدد تراورس به بخش دولتی این مورد ۱۰۰ درصد نمی‌باشد.	۱۰۰	کارگاه‌های نگهداری و بازسازی خطوط، اینیه فنی و علایم و ارتباطات	۸
با فرض واگذاری مجدد تراورس* به بخش دولتی مالکیت ماشین‌الات و تجهیزات واگذار نشده است. (سفر)	۱۰۰	ماشین‌الات مکانیزه احداث، نگهداری و بازسازی خطوط و بهره‌برداری و نگهداری از آنها	۹
صفر	۲۰	ایستگاه‌های مسافری و باری	۱۰
از طرق پیمانکاری کاملاً بروون‌سپاری شده است.	۱۰۰	نگهداری و تعمیرات ارتباط و علایم الکتریکی	۱۱
۸۰	۸۰	خدمات مهندسی و مشاوره تحقیقاتی و پژوهشی	۱۲
در قسمت خدمات نگهداری سخت افزاری بروون‌سپاری شده است. قسمت کوچکی از بهره‌برداری سخت افزارها و خدمات نرم افزاری به بخش خصوصی واگذار شده است.	۸۰	تکنولوژی اطلاعات (IT)	۱۳
با فرض واگذاری مجدد تراورس* به بخش دولتی این مورد ۱۰۰ درصد نمی‌باشد.	۱۰۰	تعمیرات و نگهداری خط و اینیه فنی	۱۴
نزدیک به ۱۰۰	۱۰۰	تعمیرات و نگهداری ساختمان و تأسیسات (جاری و اساسی)	۱۵
صفر	۱۰۰	بهره‌برداری از گارهای مانوری	۱۶
گاهی تعدادی از آنها اجاره داده می‌شود.	۳۰	پایانه‌ها، باراندازها، ابزارها، زمین، ساختمان و تأسیسات	۱۷
مالکیت خطوط فرعی (صنعتی-تجاری) بر اساس قرارداد به بخش خصوصی واگذار و پس از اتمام دوره به مالکیت شرکت راه‌آهن درمی‌آید. (سفر)	۱۰۰	مالکیت خطوط فرعی (صنعتی-تجاری)	۱۸

* منظور از تراورس در جدول «شرکت خدمات مهندسی خط و اینیه فنی راه آهن» می‌باشد.

اجرای طرح فاصله‌گذاری به روش جدید در قطارهای رجا

خانواده) حضور خواهد داشت. رضا عصاری گفت: این فاصله‌گذاری به صورت خودکار هنگام خرید بلیت از طریق درگاههای مختلف اعمال شده و هیچ هزینه اضافه‌ای بابت صندلی‌های خالی از مسافران دریافت نمی‌شود.

وی اظهار داشت: مقاضیان سفر با قطارهای رجا می‌توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر با سازمانهای ارتباط با مشتریان این شرکت از طریق تلفن ۱۵۳۹ (به صورت شبانه روزی و از سراسر کشور) تماس حاصل کنند.

به منظور حفظ سلامت و آسایش مسافران و جلوگیری از گسترش بیماری کرونا، طرح فاصله‌گذاری به شیوه جدید در قطارهای رجا اجرایی و اعمال می‌شود.

معاون اجرایی شرکت حمل و نقل ریلی رجا با اعلام این خبر افزود: در این طرح علاوه بر انجام کلیه تمهیدات بهداشتی لازم در خصوص ضدعفونی کردن قطارها و استفاده از ملزومات با رعایت تمام پروتکلهای بهداشتی؛ در هر کوپه حداقل دو نفر (و یا اعضای یک



در مراسم تودیع و معارفه عضو جدید هیأت مدیره رجا اعلام شد؛

افزایش سرمایه ۲۷۰۰ میلیارد تومانی رجا در راه است

کردن فعالیتها در مجموعه هگتا اشاره کرد و افزود: جلساتی را با مسؤولان وزارت رفاه، سازمان تأمین اجتماعی و شرکت‌های شستا برای بازگرداندن این شرکتها و هتل‌ها به هگتا داشتیم که این موضوع به تصویب رسید و از این طریق به دنبال سهامی کردن هگتا و به مرور ورود به بازار بورس هستیم.

وی پیگیری‌های صورت گرفته برای پیوستن گروه هتل‌های لاله به مجموعه هگتا را از دیگر اقدامات صورت گرفته در مجموعه هگتا بر شمرد و گفت: باید به دنبال ایجاد ارزش افزوده و هم افزایی در بین شرکت‌های زیرمجموعه هگتا و سازمان تأمین اجتماعی برای اقتصادی کردن فعالیتها باشیم.

در پایان این مراسم ضمن تقدیر از خدمات دکتر علی صداقت برای همکاری شایسته در طول دوران عضویت در هیأت مدیره رجا، به دلیل الزام عدم به کارگیری بازنشستگان، ایشان تودیع شده و دکتر حسن اسماعیلی به عنوان عضو جدید هیأت مدیره رجا منصب و معارفه شد.

هگتا به سرانجام رسید و همچنان این تعمیرات ادامه دارد.

مدیرعامل رجا گفت: خوشبختانه با حمایت‌های مدیران محترم در سازمان تأمین اجتماعی و هگتا که به رجا به عنوان یک مجموعه ملی نگاه می‌کنند، سرمایه اسمی رجا از ۱۳۵ میلیارد تومان در سال ۱۳۹۵ به ۲۷۰۰ میلیارد تومان در شرایط حاضر افزایش پیدا کرده که کار تشریفاتی آن برای ثبت در دست پیگیری است.

مدیرعامل هلدینگ گردشگری تأمین اجتماعی (هگتا) نیز در این مراسم ضمن تقدیر از خدمات مدیران و مجموعه رجا اظهار داشت: تمام تلاش‌ها باید به این سمت سوق پیدا کند که یک خاطره خوش از کارهایی که انجام می‌دهیم به جای بگذاریم و عاقبت به خیر شویم.

علی رحیمپور به رایزنی‌ها و تلاش‌های صورت گرفته برای بازگرداندن شرکت‌هایی که از هگتا جدا شده بودند (به غیر از هما و رجا) به منظور اقتصادی



با اقدامات صورت گرفته برای بازسازی واگن‌ها از محل تسهیلات تبصره ۱۸، افق خوبی برای آینده شرکت حمل و نقل ریلی رجا در پیش ۶۰ تا ۷۰ دستگاه از این واگن‌ها آمده بهره‌برداری خواهد شد.

وی به چالش‌هایی که رجا در سنتوات گذشته با آن مواجه بود اشاره کرد و اظهار داشت: برای پروره تعمیر گیربکس قطارهای تندروری پر迪س که در داخل امکان تعمیرات آنها نیست، فقط ۲۸ ماه مذاکره با طرف آلمانی برای انعقاد قرارداد جهت ارسال گیربکس‌ها و انجام تعمیرات و برگشت آنها صورت گرفت که خوشبختانه محمد رجی تبدیل واگن‌ها به سیستم برق ۶۶۰ ولت جهت حذف همایه‌های سازمان تأمین اجتماعی و

کار خانجات

نگهداری، تعمیر و بازسازی لکوموتیو سیستان - اصفهان

شرکت البرز نیرو آمادگی خود را برای مشارکت
با سرمایه‌گذاران جدید برای اجرای طرح اعلام می‌دارد



تجهیزات ناوگان ریلی (سهامی خاص)

بزرگترین مرکز خصوصی
نگهداری و تعمیرات اساسی لکوموتیو

شهر سیستان یا سجزی



شهر سیستان یا سجزی شهری در بخش مرکزی استان اصفهان است. مساحت این شهر بالغ بر ۱۳۴ هکتار می‌باشد. شهر سیستان در فاصله ۳۵ کیلومتری شرق اصفهان بزرگ و در کنار جاده ترازیتی اصفهان- نایین و در حاشیه کویر مرکزی ایران (کویر لوت) قرار گرفته است. عمده فعالیت ساکنین شهر سیستان پس از دامداری و کشاورزی، کار در استکاه راه آهن سیستان و کارگاه‌ها و کارخانجات واقع در قطب صنعتی سیستان است. شهر سیستان درین خطوط ریلی سراسری احاطه شده است، مردم این شهر ۴۰ سال است که صدای سوت قطار را در منازل خود می‌شنوند و زمان عبور قطار از شهر خود را می‌دانند.

مهندس مجتبی لطفی مدیر عامل شرکت البرز نیرو

پروژه کارخانجات تکه‌داری و تعمیرات لکوموتیو سیستان ظرفیتی قابل ملاحظه در آینده منطقه باشد. با پیشره برداری از این پروژه امکان سروس دهی به پیش از یکصد دستگاه لکوموتیو سنتی مهیا خواهد شد. این کارخانجات مجهز به کارگاه‌های تعمیرات اساسی/جاری و بازدید و اعزامی باشد و همچنین تعداد زیادی کارگاه‌های پشتیبانی تجهیزات لکوموتیو در آن پیش‌بینی شده است. این مرکز تعمیرات مجهز به امکانات سوختگیری و شارژ لکوموتیوها بوده و پیش‌بینی اتبارهای مناسب برای قطعات یدکی نیز در طراحی آن شده است.



مهندس مجتبی لطفی

مهندس بهرام پرورش سرپرست و مشاور پروژه سیستان:

شهر اصلی بار راه آهن کشور، منطقه فولاد ایران در استان اصفهان است. در واقع انتخاب این محل بامطالعات کارشناسی صورت گرفته که پیش از احداث انجام شده است.

تکه‌داری و تعمیر صحیح و اصولی لکوموتیو از موضوعات مهم در صنعت حمل و نقل ریلی می‌باشد. همچنین وجود یک مرکز مجهز تعمیر و نگهداری لکوموتیوها جزو ملزمات اولیه است. استان اصفهان با وجود صنایع فولاد و ذوب آهن از مراکز اصلی فعالیت ریلی کشور می‌باشد لیکن فاقد امکانات لازم برای تکه‌داری و تعمیر لکوموتیوها است. با ورود بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری برای تأمین لکوموتیو، ضرورت ایجاد کارخانجات تعمیر و نگهداری لکوموتیو پیش از گذشته محسوس می‌باشد. شرکت البرز نیرو پس از انجام مطالعات مکان یابی، ضمن خرید زمین، طرح کامل کارخانجات تکه‌داری و تعمیر لکوموتیو شامل تابیسات ساختمان، خطوط ریلی و... را توسط شرکت مشاور تهیه نموده است.

همچنین البرز نیرو به موازات اقدامات فوق در حال جذب نیروهای فنی و تخصصی و آموزش برسنل مربوطه می‌باشد.



مهندس بهرام پرورش

شرکت البرز نیرو آمادگی خود را برای اجرای طرح اعلام می‌کند
با سرمایه گذاران جدید روابط اجرایی طرح اعلام می‌کند

مشخصات پروژه سیستان:

این پروژه از نظر موقعیت جغرافیایی، از شمال به بزرگراه اصفهان-نائین و از جنوب به خط راه آهن در جوار ایستگاه راه آهن سیستان قرار دارد. مساحت آن حدود ۱۸ هکتار است.



پروژه سیستان شامل بخش های مختلف تعمیراتی از جمله:

- کارخانه تعمیرات اساسی به مساحت ۱۵۰۰ متر مربع مجهز به دو خط تعمیراتی با پوشش جرثقیل سقفی ۳۵ تنی و جک های بالابر با ظرفیت ۱۳۵ تن و تجهیزات تعویض بوژی
- کارخانه تعمیرات جاری با ظرفیت ۱۵۰۰ متر مربع - مجهز به چهار خط با پوشش جرثقیل سقفی ۵ تنی و سکو و چاله سرویس نگهداری



- دبوی اعزام لکوموتیو شامل دو خط مجهز به امکانات لودتست، تاسیسات شستشو سوخت، آب، روغن و شارژ لکوموتیو
- کارگاه های تعمیر و بازسازی تجهیزات
- انبار برق - مکانیک به مساحت تقریبی ...
- تاسیسات سوخت گیری، شارژ باتگ لکوموتیوها (آب، روغن / شن و ...)
- اتاق راهبران (۶۵ متر مربع) برای لکوموتیور انان و مانور چی ها
- ساختمان تأسیسات شامل: اتاق ژنراتور، موتور خانه مرکزی، آب هیدرانت و تابلو برق ابعاد ۹۰ متر مربع
- دوسپتیک به ظرفیت ۶۰,۰۰۰ لیتر یکی در مجاورت ساختمان تأسیسات و دیگر در مجاورت خط شستشو



با معاونت جدیون جدید بوای اجرای طرح اسلام خ دارد
شرکت البرز نیرو آذوقی طود رایوی میزگفت



کارخانجات سیستان پس از بهره برداری توانایی انجام سرویس های ذیل را دارا خواهد بود:

- نگهداری و انجام سرویس های مقرره انواع لکوموتیوهای دیزل الکتریک
- تاسف ۱۰۰ دستگاه و تاسطح تعمیرات سالیانه
- تعمیرات اساسی انواع لکوموتیوهای دیزل الکتریک تاسف ۱۰۰ دستگاه در سال
- تعمیرات اساسی انواع مجموعه های مکانیکی، برقی، الکترونیکی، میکروروسوری وغیره
- تعييب و نصب تجهيزات اصلی لکوموتیو شامل موتور، زنراتور، تراکشن موتور، بوژی وغیره



تجهیزات ناوکان ریلی (سهامی خاص)

دفتر مرکزی: تهران - خیابان مطهری - خیابان میرزا شیرازی شمالی

کوچه شهدآ - پلاک - ۹ واحد ۲۷

تلفن: ۰۵۲۹۵-۸۸۲۰۵۲۰۷

پست الکترونیک: info@alborzniroo.ir

با سرمایه چشمگیر جدید روایی اجرایی طرح احلام می گردید

اعضای انجمن

شرکت‌های عضو انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل
ریلی و خدمات وابسته

آهن ریل کاران
مدیر عامل:
حسن منجزی پور
تلفن: ۰۶۱-۳۲۲۷۴۵۱۵
نامبر: ۰۶۱-۳۲۲۷۴۵۱۵

تorkib-e-khalq
تزریق حمل و نقل
مدیر عامل:
سبحان نظری
تلفن: ۶۶۹۱۵۱۸۳-۵
نامبر: ۶۶۹۱۵۱۸۷

J.P.F.T co
ریل سیر کوثر
مدیر عامل:
ابوالقاسم سعیدی
تلفن: ۵۷۸۵۱
نامبر: ۵۷۸۵۱

**قطارهای مسافری و
باری جوپار**
مدیر عامل:
محمد کریمی
تلفن: ۴۴۲۸۱۶۱۰-۲
نامبر: ۴۴۲۸۱۶۱۳

رااه آهن حمل و نقل
مدیر عامل:
عبدالله فروزش
تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰-۱۲
نامبر: ۶۶۴۲۱۲۱۶

TKC
توکا کشیش
مدیر عامل:
مهرداد روشن
تلفن: ۰۳۱-۳۶۷۳۴۴۰-۱-۲
فکس: ۰۳۱-۳۶۷۳۴۴۰-۰۳

R.N.A
راهوار نیرو آرایا
مسعود استاد عظیم
تلفن: ۴۴۸۸۱۷۷۰
نامبر: ۸۸۱۹۸۶۹۰

ASA
آسیا سیر اراس
مدیر عامل:
مهران برومند
تلفن: ۰۳۱-۳۶۵۰۵۰۲۶
نامبر: ۰۳۱-۳۶۵۰۴۷۹۸

توكا ريل
مدیر عامل:
محسن سعیدبخش
تلفن: ۰۳۱-۳۶۶۹۰۲۸۲-۵
نامبر: ۰۳۱-۳۶۶۸۴۷۵۴

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

QESHM ULTIMATE
Container & Logistics Services Co. (L.L.C)
بیکران قشم
مدیر عامل:
بهمن یحیایی
تلفن: ۸۸۸۷۱۷۳۷
نامبر: ۸۸۸۵۰۸۷۰

**حمل و نقل چندوجهی
سایپاچستیک**
مدیر عامل:
صمدالله شکری
تلفن: ۵۵۲۵۰۹۳۱-۷
نامبر: ۵۵۲۴۸۷۸۲

توسعه حمل و نقل
ریلی پارسیان
مدیر عامل: سیدعلیرضا
حسینی طباطبایی
تلفن: ۷۵۴۶۲۰۰۰
نامبر: ۲۶۲۹۴۱۳

**حمل و نقل ترکیبی
کشتیرانی ج.ا.ا.**
مدیر عامل:
قاسم غیور زحمتکش
تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶
نامبر: ۸۸۳۰۳۹۵۳

**حمل و نقل بین المللی کشتیرانی
برادران مجید پور**
مدیر عامل:
مجید مجید پور
تلفن: ۸۸۳۴۷۴۴۷
نامبر: ۸۸۳۰۳۳۴۱

سمند ریل
مدیر عامل:
امیررضا طاهریان
تلفن: ۴۴۷۸۰۱۹۵
نامبر: ۴۸۲۷۹۳۲۹

**جهت سفارش
تبليغات در ماهنامه
لاده مل و نقل ریلی**
با ما تماس بگیرید
۲۲۶۶۸۶۵۶

ریل کاران ورسک
مدیر عامل:
ابراهیم نصیری دهقان
تلفن: ۷۷۶۲۴۷۷۰
نامبر: ۷۷۶۴۵۶۸۹

ریل پرداز سیر
مدیر عامل:
فرهنگ طلووعی
تلفن: ۸۸۷۲۷۷۲۵۳-۸
نامبر: ۸۸۷۲۷۰۳۳

ریل ترابر فجر
مدیر عامل:
احمد هراتی
تلفن: ۸۸۷۹۷۸۹۹
نامبر: ۸۸۷۷۰۴۵۹

حمل و نقل ریلی رجا
مدیر عامل:
محمد رجبی
تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰
نامبر: ۸۸۹۶۳۸۶۸

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

فوولاد ریل تووس
مدیر عامل:
غلامرضا میلانلو
تلفن: ۰۵۱-۳۸۱۱۲۲۶-۸
نامبر: ۰۵۱-۳۸۱۱۲۲۹

**چند و جهی فولاد
لjestیک**
مدیر عامل:
جواد صادقی مجید
تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۱-۳
نامبر: ۸۸۰۴۳۲۲۶

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

تجهیزات ناوگان
ریلی البرز نیرو
مدیر عامل:
مجتبی لطفی
تلفن: ۸۸۷۰۵۷۰۷
نمبر: ۸۸۵۵۲۸۹۸

نورالرضا
مدیر عامل:
سید رسول میراحمدی
تلفن: ۸۸۸۰۰۹۳۵
نمبر: ۸۸۹۰۹۷۷۵

مهتاب سیر جم
مدیر عامل:
ناصر غفاری
تلفن: ۸۸۸۱۳۹۷۸-۸۰
نمبر: ۸۸۳۲۲۲۶

ریل تراپر سبا
مدیر عامل:
محمد مرتضایی
تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴
نمبر: ۸۸۷۲۴۹۸۹

راه آهن شرقی بنیاد
مدیر عامل:
ناصر کرمی
تلفن: ۴۱۴۶۸۰۰۰
نمبر: ۸۸۵۳۱۵۶۹

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

رهپویان ساینتیک
ابریشم (Rosta)
مدیر عامل: سید جلیل
سید حسنی
تلفن: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱
نمبر: ۰۳۵-۳۸۲۶۷۴۰۱

پارسیان ریل شرق
مدیر عامل:
محمد رضابی
تلفن: ۲۲۷۸۴۰۲۶
نمبر: ۲۲۷۸۴۰۶۲

ناوگان ریل
الوند نیرو
مدیر عامل:
ابراهیم پاشنا
تلفن: ۸۸۷۶۰۸۷۷
نمبر: ۸۸۷۶۹۵۷۳

پرسی ایران گاز
مدیر عامل:
حمدیرضا حدادی
تلفن: ۸۸۹۰۰۱۴۱-۷
نمبر: ۸۸۹۰۵۹۵۱

سیمیرغ آهنین
مدیر عامل:
محمد قیام
تلفن: ۵۵۴۶۴۶۰۱
نمبر: ۵۵۶۸۵۴۱

راهبر سیر سمنگان
مدیر عامل:
محمد اسلامی
تلفن: ۰۵۱-۳۲۲۵۳۰۰۶
نمبر: ۰۵۱-۳۲۲۵۳۰۰۶

چرخ ریل راهبر
مدیر عامل:
حمید محمد ظاهری
تلفن: ۵۵۳۹۹۳۵۰
نمبر: ۵۵۳۹۹۳۵۰

پیشگامان رسانه
پارس
مدیر عامل:
مهندی جعفری ندوشن
تلفن: ۰۳۵-۳۸۲۶۲۵۵۲
نمبر: ۰۳۵-۳۸۲۶۲۵۵۴

تجارت کوشش
سپاهان
مدیر عامل:
شکرالله شفیع زاده
تلفن: ۰۳۱-۳۶۷۰۱۱۶۰
نمبر: ۰۳۱-۳۶۶۹۴۹۹۴

لکوموتیو ریل ارونده
مدیر عامل:
کامران بهمنی
تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۱-۲
نمبر: ۸۸۰۴۳۲۲۶

سفیر ریل آسیا
مدیر عامل:
محمد خان احمدی
تلفن: ۴۳۴۵۷
نمبر: ۸۶۰۷۱۷۲۳۱

مهندسی و بازرگانی
راهیان عصر دایا
مدیر عامل:
مرجان عالیوند
تلفن: ۶۶۱۲۱۱۷۴
نمبر: ۶۶۱۲۱۱۸۲

ماربین (QatarSiz)
مدیر عامل:
محمد محمود امامی
تلفن: ۸۸۸۴۰۰۵۲۰
نمبر: ۸۸۸۲۹۴۲۴

صدر کارکیا
مدیر عامل:
داود فولادی
تلفن: ۰۸۶-۳۳۶۲۴۵۹۵
نمبر: ۰۸۶-۳۴۱۲۰۳۰۱

تارک دیزل پارسی
مدیر عامل:
محمد رضا راستکار
تلفکس: ۲۲۹۲۱۲۲۲

گهر تراپر سیر جان
مدیر عامل:
محمد انجم شعاع
تلفن: ۸۸۹۸۴۱۸۲
نمبر: ۸۸۹۸۴۱۸۲

راه آهن کشش
مدیر عامل:
مجتبی تقاضی
تلفن: ۶۶۹۳۹۴۴۰
نمبر: ۶۶۹۱۶۱۸۸

راهبران مشتاق یزد
مدیر عامل:
محمد میرجلیلی
تلفن: ۰۳۵-۳۶۲۹۶۵۰۰
نمبر: ۰۳۵-۳۶۲۴۴۴۴۲

تعمیرات و توسعه بهره
برداری ریلی مینا
مدیر عامل:
سینا عباسی
تلفن: ۲۳۱۵۲۲۳۹
نمبر: ۵۵۶۵۰۶۵۲

اعضای انجمن



آلتن ریل گلستان
مدیر عامل:
رجب قراق

تلفن: ۰۱۷ - ۳۳۳۷۶۴۰
۰۱۷ - ۳۲۲۴۲۱۵۵
نمبر: نمابر:



کالا و خدمات
پاسار گاد
مدیر عامل:
افشین آرین

تلفن: ۰۱۳-۴۴۴۲۵۹۶
۰۱۳-۴۳۴۲۵۳۷۳
نمبر: نمابر:



سفیر ترابر ماهان
مدیر عامل:
حسین مولایی

تلفن: ۵۵۱۲۵۷۳۷
۵۵۱۲۵۷۳۸
نمابر: نمابر:



ریبل پرداز نوآفرین
مدیر عامل:
محمد ذوالقدری

تلفن: ۹۱۰۰۶۸۸۶
۴۳۸۵۳۷۵۵
نمابر: نمابر:



فنی و مهندسی کیان
صنعت شهباز
مدیر عامل:
مهند شرفی

تلفن: ۵۵۱۲۵۸۲۳
۵۵۱۲۶۰۲۴
نمابر: نمابر:



احیاء ریل ایرانیان
 مدیر عامل:
مرتضی رجبی

تلفن: ۸۸۴۷۱۹۵۸
۸۸۴۰۳۹۶۸
نمابر: نمابر:



پرتو بار فرابر
خلیج فارس
مدیر عامل:
مهرداد نجاتی محرومی

تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶
۸۸۸۷۹۱۷۸
نمابر: نمابر:



ستاره ریل زر
مدیر عامل:
احمد نوری طهرامند

تلفن: ۸۸۷۳۰۹۰۱
۸۸۷۳۲۰۰۹
نمابر: نمابر:



نیروی کشش
ریلی پرس
مدیر عامل:
بهیار صنوبری

تلفن: ۸۶۰۸۳۷۸۳
۸۸۸۵۰۶۲۹
نمابر: نمابر:



سپهی زاوہ طوس
مدیر عامل:
محی الدین صبوحی

تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۳۸۳
۰۵۱-۳۷۱۲۷۴۵۰
نمابر: نمابر:



مشاور گستران
صنعت آدونیس
مدیر عامل:
امیر رضا زارع زاده

تلفن: ۲۶۱۴۹۶۸۵
۲۶۱۴۹۶۵۴
نمابر: نمابر:



صبا دریا
مدیر عامل:
اسماعیل حسینی

تلفن: ۴۴۹۴۲۷۴۹
۴۴۹۴۲۶۴۲
نمابر: نمابر:



مبنا نیرو محرکه
مدیر عامل:
شهرام پور اسد مهرابانی

تلفن: ۲۲۸۸۶۸۵۳
۲۲۸۸۶۸۵۲
نمابر: نمابر:



آلتن کاروان توان
مدیر عامل:
فرشید خوارزمی

تلفن: ۰۷۶-۳۳۶۸۶۷۶۳
۰۷۶-۳۳۶۸۶۵۷۸
نمابر: نمابر:



خاور زمین طوس
مدیر عامل:
معین صباحی

تلفن: ۰۵۱-۳۳۴۴۶۹۰۰
۰۵۱-۳۳۴۴۶۹۰۰
نمابر: نمابر:

جهت سفارش

تبليغات در ماهنامه

نایابی و نقل ریلی

با ما تماس بگیرید
۲۲۶۶۸۶۵۶



راسان ریل پارس
مدیر عامل:
امین پور برخورداری

تلفن: ۸۸۷۵۷۸۰۴
۸۸۵۰۰۶۳۴
نمابر: نمابر:



ریل ترابر توس
مدیر عامل:
حمیدرضا رستگار مقدم

تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۸۷۹۸۹
۰۵۱-۳۷۶۸۷۹۸۹
نمابر: نمابر:



بهینه ترابر آذور
مدیر عامل:
سمانه علیپور خوبده

تلفن: ۸۸۷۵۷۸۰۵
۸۸۵۰۰۶۳۴
نمابر: نمابر:



پیام ترانس
مدیر عامل:
روح... محمودی

تلفن: ۸۶۰۳۶۷۴۱
۸۶۰۳۶۷۵۲
نمابر: نمابر:



بهینه لجستیک ایرانیان
مدیر عامل:
ایوب خزانی

تلفن: ۲۲۹۱۲۲۹۵
۲۲۹۱۲۳۵۷
نمابر: نمابر:



میتل ولوزی ایند کیمیستری
پرودکت پارس
مدیر عامل:
کابلاندی اینیک تووف

تلفن: ۸۸۶۶۰۳۴۹
۸۸۶۶۷۹۵۳
نمابر: نمابر:

تعرفه مصوب تبلیغات در نشریه ندای حمل و نقل ریلی

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

۳۱,۲۰۰,۰۰۰ ریال

۲۶,۰۰۰,۰۰۰ ریال

۲۲,۱۰۰,۰۰۰ ریال

۱۸,۲۰۰,۰۰۰ ریال

۹,۱۰۰,۰۰۰ ریال

۵,۲۰۰,۰۰۰ ریال

۵,۸۵۰,۰۰۰ ریال

۳,۹۰۰,۰۰۰ ریال

۲,۶۰۰,۰۰۰ ریال

۱- چاپ آگهی پشت جلد

۲- چاپ آگهی دوم جلد

۳- چاپ آگهی ماقبل آخر

۴- چاپ آگهی صفحات داخلی

۵- چاپ آگهی ۱/۲ صفحه

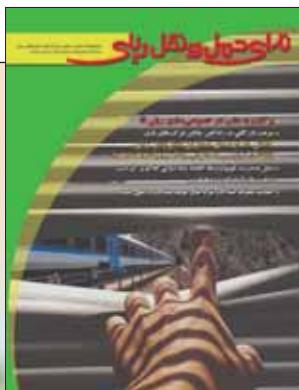
۶- چاپ آگهی ۱/۴ صفحه

۷- هزینه طراحی ۱ صفحه

۸- هزینه طراحی ۱/۲ صفحه

۹- هزینه طراحی ۱/۴ صفحه

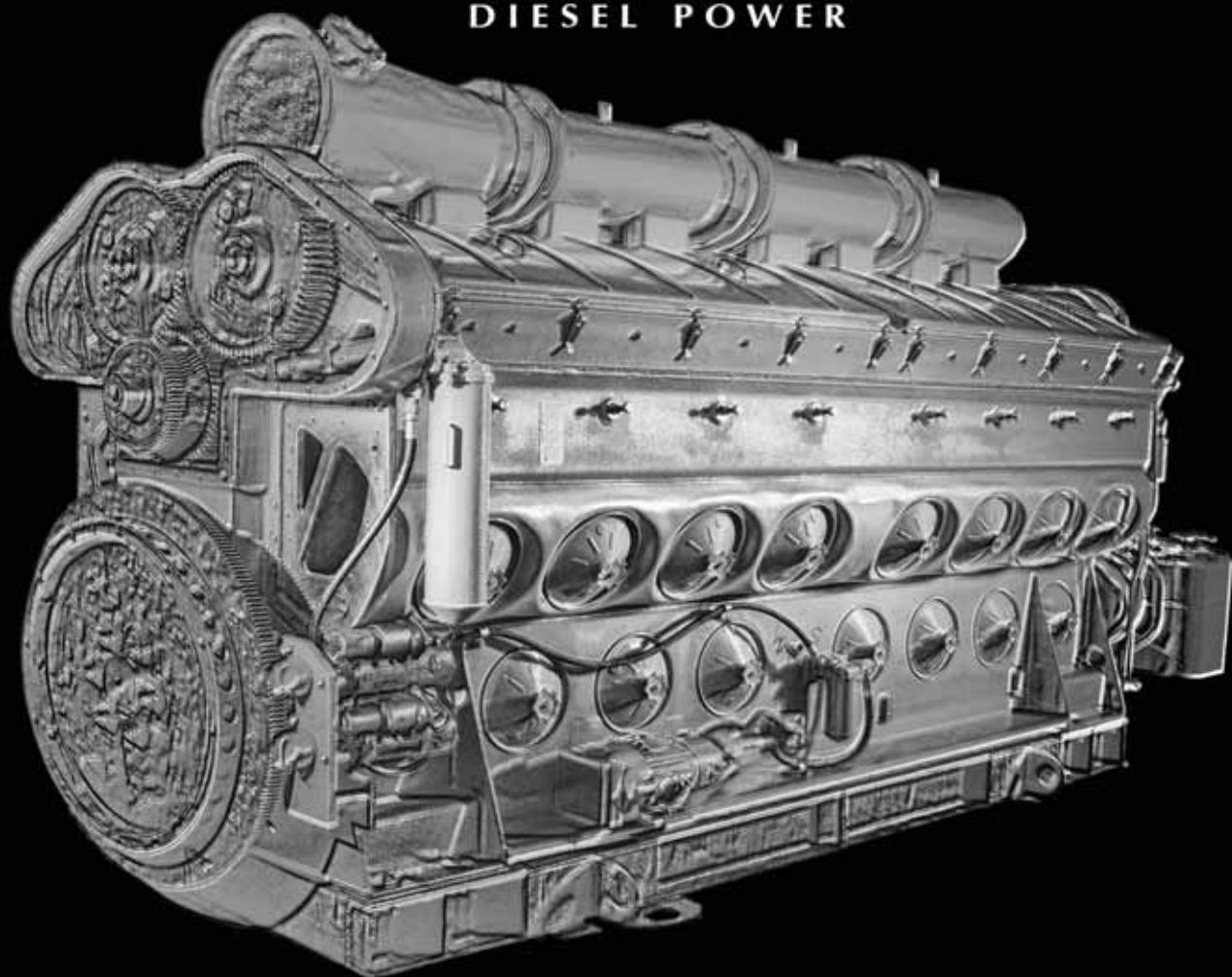
توضیح: تعرفه تبلیغات ردیفهای ۱ تا ۹ برای متقاضیان غیرعضو انجمن به میزان ۶۰٪ افزایش می‌یابد.



TIME

is priority

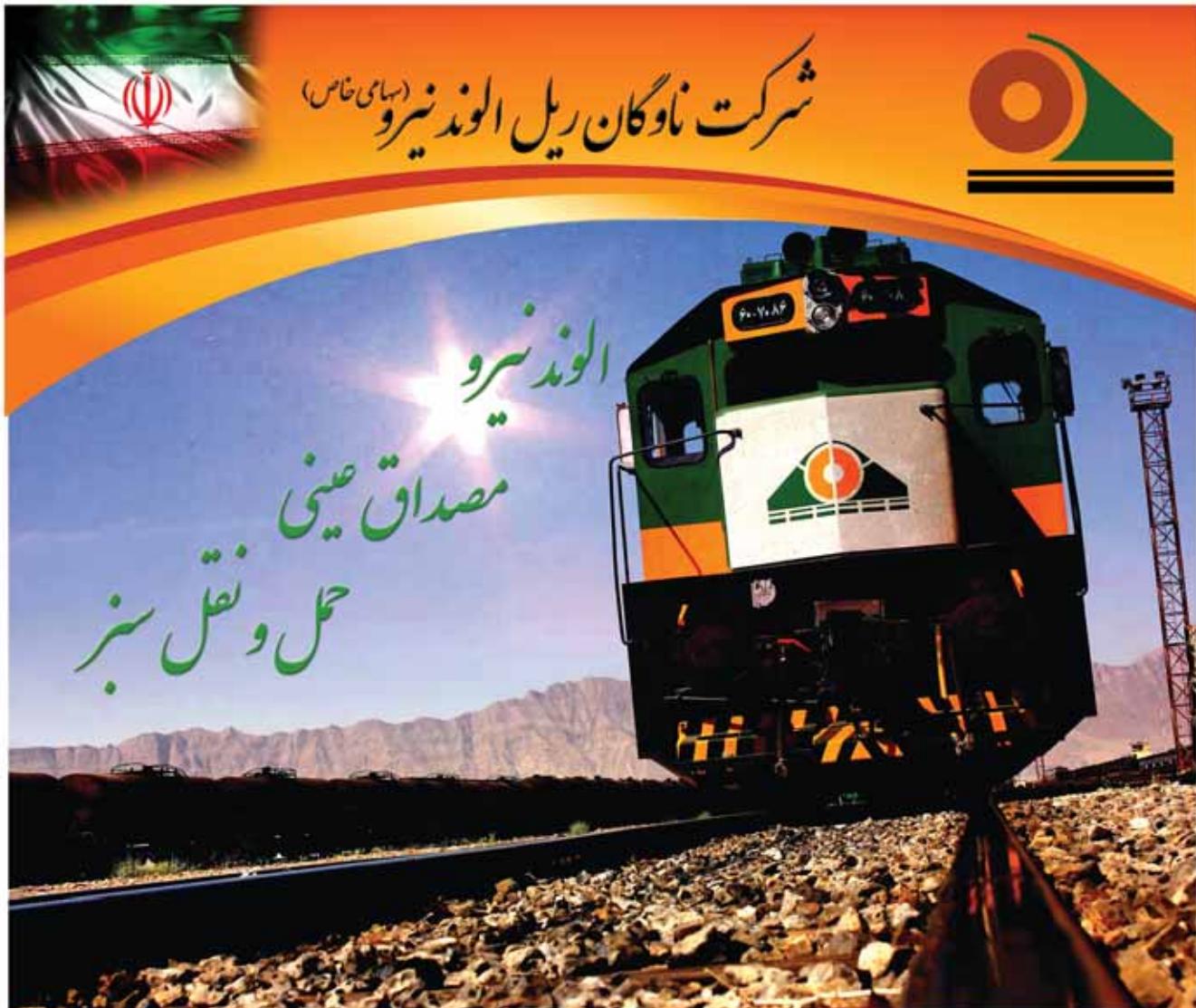
MABNA
DIESEL POWER



‘King
in overhaul of
EMD & GE engines’

مابنا موتورز

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



الوند نیرو
مصدق عینی
حمل و نقل سبز

Alvand Niroo Railway Fleet

Locomotive Effort & maintenance

الوند نیرو، شرکت حمل و نقل ریلی و دوستار محاط زیست
الوند نیرو، مصدق تحقیق خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی
الوند نیرو، هیکام با دولت در توسعه حمل و نقل ریلی

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۶۲۰-۵-۸۸۵۱۶۲۰-۶-۸۸۷۵۴۲۳۶
۰۲۱-۸۸۷۶-۸۷۷-۸۸۷۶۹۵۷۳-۸۸۷۶۲-۱۳

تلفن:

آدرس:

تهران خیابان شهروردي شمالی بالاتر از بهشتی کوچه نیکوقدم پلاک ۱۲
کد پستی: ۱۵۸۶۷-۵۷۵۳۳

www.alvandniroo.ir
Email: info@alvandniroo.ir