

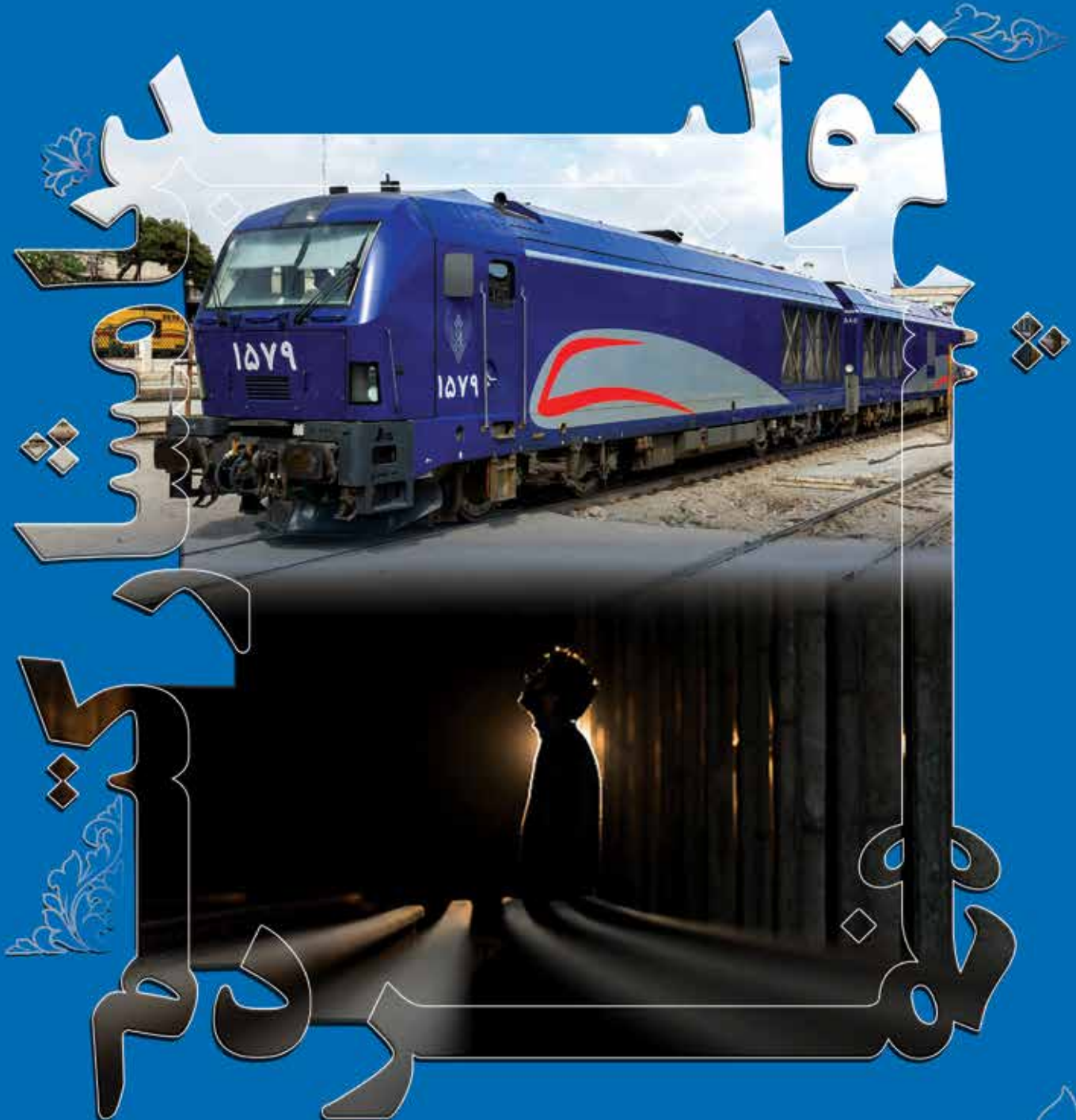
فصلنامه‌ی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی
و خدمات وابسته
شماره‌ی ۶۱ | بهار ۱۴۰۳



نمای حمل و نقل ریلی

◀ ماده‌ی (۱۲)، ماده‌ی وعده
◀ دل‌سردی صاحبان بار

◀ نمایشگاه کم‌فروغ
◀ تنظیم‌گری بدون عدالت
◀ شاهیت بدون قافیه





شرکت واگن آسایدک (سهامی خاص)
WAGON ASA YADAK (Private Held Co.)

ساخت انواع رینگ‌های صنعتی
انواع بانداژ چرخ واگن‌های باری و مسافری
طرح و توسعه:
ساخت چرخ منوبلوک
ساخت انواع محورهای واگن‌های باری و مسافری



www.wagon-asa.com

info@wagon-asa.ir

تلفن : ۰۶۰-۹۳۵۸۰۴۴۹

فکس : ۰۵۷۱۸۰۴۴۹

تهران، کیلومتر ۱۳ جاده مخصوص کرج، نرسیده به

چهارراه ایران خودرو، ضلع غربی گروه بهمن، پلاک ۲۴

INTERNATIONAL TRANSPORT AND LOGISTIC JAHESH TEJARAT FARZIN COMPANY

- Has more than 15 years of experience in transportation and logistics
- Export-import-clearance
- Consultant for customs services and railway affairs
- Provider of all kinds of logistics and transportation services inside and outside of Iran (cis countries)
- Licensed for international rail transportation and related services
- Has branches in Central Asian countries (Uzbekistan-Tajikistan-Turkmenistan)
- Supplying all kinds of freight wagons (refrigerator-platform-roof-high-edge-flat)



Jahesh Tejarat Farzin

شرکت حمل و نقل بین المللی جهش تجارت فرزین

- دارای بیش از ۱۵ سال سابقه فعالیت حمل و نقل و لجستیک
- صادرات- واردات - ترخیص
- مشاور خدمات گمرکی و امور ریلی
- ارائه دهنده انواع خدمات لجستیک و حمل و نقل در داخل و خارج از ایران (کشورهای CIS)
- دارای شعب در کشورهای آسیای میانه (ازبکستان - تاجیکستان - ترکمنستان)
- دارای مجوز حمل و نقل بین المللی ریلی و خدمات وابسته
- تأمین انواع واگن های باری (مسقف-لبه بلند-مسطح-یخچالی-پلتفرم)

Instagram: Jaheshtejarat_com
Website: www.Jaheshtejarat.com
Email: info@Jaheshtejarat.com

Phone: +98 5132281705
Phone: +98 9155234642
Phone: +98 9352603160



شرکت گسترش صنایع ریلی ایران



اولین و تنها تولید کننده سوزن ریلی در ایران

دانش بنیان

www.iridco.ir

- برترین تولید کننده سوزن و کراس اور در خاورمیانه
- تنها تولید کننده سوزن در ایران
- ظرفیت تولید ۱۰۰۰ دستگاه سوزن در سال
- دارای توان طراحی انواع سوزن ریلی با شعاعهای مختلف
- دارای کادر مهندسی مجرب و متخصص
- دارای ماشین آلات و تجهیزات پیشرفته
- اولین تولید کننده سیستم درز انبساطی ریل در کشور

فابریک حرکت جهت مردم

IRID

دفتر تهران: خیابان وصال شیرازی،
 خیابان ایتالیا، پلاک ۶۶
 کارخانه: تبریز، منطقه صنعتی قرا ملک،
 روبروی پمپ ایران
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۹۵۱۷۶
 فکس: ۰۲۱-۸۸۹۹۵۱۷۹
 تلفن: ۰۴۱-۳۲۹۰۰۷۰۰
 فکس: ۰۴۱-۳۲۸۶۳۴۵۴،۵۷



TOOS RESAN TEJARAT Railroad Transportation

- ▶ ارائه دهنده انواع خدمات لجستیک و حمل و نقل در داخل و خارج از ایران (کشورهای CIS و حوزه خلیج فارس)
- ▶ صادرات ، واردات و ترخیص کالا
- ▶ مشاور خدمات گمرکی و امور ریلی
- ▶ دارای بیش از 25 سال سابقه فعالیت حمل و نقل و لجستیک
- ▶ دارای مجوز حمل و نقل بین المللی ریلی
- ▶ دارای شعب در کشورهای آسیای میانه (تاجیکستان و ترکمنستان)
- ▶ حمل کالاهای ترانزیتی از مسیر آسیای شرقی و ترکیه به کشور های آسیای میانه
- ▶ تامین انواع واگن های باری (مسقف، لبه بلند، پلتفرم، تانکری و یخچالی) از حوزه CIS

مشهد - بلوار کامیاب - نبش کامیاب 46 - شماره 66 - واحد 4

www.trtrail.com

irantrt@yahoo.com

051_32243155-6

051_32220920

انا لله وانا اليه راجعون

قافله شهیدان، این شاهدان سربلند تاریخ، یکشنبه سی ام اردیبهشت ماه ۱۴۰۲ میهمانان پرافتخار دیگری را در میان خود پذیرفتند؛ مسافرانی که کالبد تن بر روح متعالی آنها تنگی می کرد.

آموزه های دین مبین اسلام بر این نکته تأکید دارد که خدمت به خلق بهترین عبادت است و جان نثار کردن در این مسیر همردیف و همشان شهادت است و کیست که نداند رئیس جمهور ایران و هیات همراه ایشان، در مسیر خدمت به مردم جان فدا کردند.

درگذشت شهادت گونه ای خادم محترم جمهور، جناب حجت الاسلام والمسلمین سید ابراهیم رئیسی و همراهان ایشان در سانحه سقوط هلیکوپتر را تسلیت عرض می کنیم و به خود یادآور می شویم پس از همدی تلخی ها و شیرینی های این جهان گذرگاه آخر کار، همدی زیبایی های گوناگون می گذرند و می میرند و فقط یک زیبایی ماندگار و دل بستنی است و آن، یقین است به این که «و یبقی وجهه ربك ذوالجلال والاکرام؛ و خدای باجلال و عظمت باقی می ماند».

پروردگار! روشن ترین امید ما این است که، «انا الیک راجعون».



سید ابراهیم رئیسی

انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته



rtcguild.ir

رایج حمل و نقل ریلی

فصلنامه‌ی خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

صاحب امتیاز:

انجمن صنعتی شرکت‌های حمل و نقل ریلی
و خدمات وابسته

مدیرمسئول: حمید صدیق پور

مدیر اجرایی: فرهاد خوانساری

دبیر تحریریه: محسنی کاوه
همکاران تحریریه: فرهاد خوانساری / محسنی کاوه / اعظم
سرمی / عاطفه بزذانی

طراح و گرافیک: هما پورمحمد
طراح آگهی‌ها: امیرا بهشتی
ناظر چاپ: خشایار جعفری

ارتباطات و بازرگانی: لیلا نیکفام

عکاسی: آرش شکورزاده

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: چاپ و لیتوگرافی سرمدی

نشانی انجمن: تهران، خیابان توحید
خیابان گلارها طوسی، پلاک ۶۳ واحد ۱۹

کد پستی: ۱۴۱۹۷۹۳۳۱۱

سندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

ارتباط با انجمن: ۰۲۱-۶۶۵۶۵۶۱۵

شماره: ۰۲۱-۶۶۵۹۴۷۴۷

سایت: rtcguild.ir

کانال تلگرام: RTCGuild

اینستاگرام: RTCGuild

ایمیل: rtcguild@info

فصلنامه‌ی «ندای حمل و نقل ریلی» «آماده‌ی انعکاس نظرهای
دیدگاه‌ها و مقالات صاحب نظران، کارشناسان، مسئولان
و سایر علاقه‌مندان حوزه‌ی ریلی است.

فصلنامه‌ی «ندای حمل و نقل ریلی» در کوتاه‌کردن و
ویرایش مقالات آزاد است.

استفاده از مقالات، مصاحبه‌ها و تصاویر نشریه، با ذکر منبع
آزاد است.

مقالات منتشرشده دیدگاه نویسندگان است و شخصاً
بانحکومی مالکیت خود بر مقالات هستند.



امور فنی، تولید محتوا و تبلیغات: تین نیوز.

سفارش آگهی:

۰۲۱-۴۴۶۲۳۱۲۱-۳

فهرست ۶۱

شماره‌ی ۶۱ | بهار ۱۴۰۳

۶	سرمقاله
۸	چرا ماده‌ی (۱۲) به اهداف خود نرسید؟
۱۰	ماده‌ی (۱۲) در چاه ترک فعل افتاد!
۱۲	تنظیم‌گری ریلی منهای عدالت!
۱۷	ماده‌ی (۱۲) یادآور وعده و بدهکاری!
۱۸	تصمیم‌های ساده‌ای که سخت می‌گیریم!
۲۱	قطار قلب منه!
۲۲	افطاری باشکوه سه تشکل بخش خصوصی
۲۴	راهی جز واگذاری لکوموتیوها نداریم
۲۷	توسعه‌ی حمل و نقل ریلی یک الگوی بی‌نظیر برای توسعه‌ی شهر و منطقه
۲۸	هشدار درباره‌ی تکرار تجربه‌ی خودروسازی در لکوموتیوسازی!
۳۲	دل‌سردی صاحبان بار از مدیریت راه آهن
۳۴	ضرورت بازنگری در ساخت نوع لکوموتیو مورد نیاز صنعت ریلی کشور
۳۶	روسیه به دنبال قطار سریع‌السیر ملی
۳۸	شاه بیت حوزه‌ی مسافری قافیه ندارد!
۴۰	اولین‌ها چه زمانی وارد ایران شدند؟
۴۲	سایه‌ی سنگین بلاتکلیفی بر نمایشگاه یازدهم
۴۶	فهرست اعضای انجمن

توسعه‌ی پایدار راه آهن با مشارکت بخش خصوصی



سبحان نظری

رئیس هیأت مدیره‌ی انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته



در راستای تحقق شعار سال، می‌بایست با رفع موانع ورود سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به بخش‌های مختلف اقتصادی، باعث رونق هر چه بیشتر تولید و اقتصاد کشور شویم. در بخش حمل‌ونقل ریلی متأسفانه تصمیم‌سازان خلاف این روند عمل می‌کنند. به طوری که تعدادی از سرمایه‌گذاران این بخش در حال عقب‌نشینی از فعالیت در این زمینه هستند. قطعاً بازگشت سرمایه در بازه‌ی زمانی معقول، می‌تواند اصلی‌ترین محرک برای تشویق سرمایه‌گذاران برای ورود به بخش‌های مختلف اقتصادی باشد. در حالی که مدت زمان بازگشت سرمایه در بخش ریلی با شرایط کنونی بالای ۳۰ سال است.

نگاهی کلان به عملکرد بخش حمل‌ونقل ریلی کشور، ما را متوجه افت بی‌سابقه‌ی عملکرد حمل بار ریلی در سال‌های اخیر می‌سازد. برای نخستین بار، طی سه سال متوالی (از سال ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۲)، کاهش تناژ و تن-کیلومتر بار حمل شده‌ی ریلی را شاهد بوده‌ایم. در حمل‌ونقل ریلی، شاخص‌های سرعت بازرگانی و بهره‌وری واگن‌های باری که چابکی سیستم حمل‌ونقل را نشان می‌دهند، برای سرمایه‌گذاران بسیار حائز اهمیت است. سرعت بازرگانی واگن‌های باری در سال‌های اخیر کاهش یافته و به ۲.۹ کیلومتر بر ساعت رسیده است. روند این شاخص طی سال ۱۴۰۲ نیز کاهشی بوده است و نشان می‌دهد که در بهار سال ۱۴۰۳ نیز این روند منفی با احتمال فراوان ادامه می‌یابد. علاوه بر این، بهره‌وری ماهیانه‌ی واگن‌های باری از سال ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۲، حدود ۳۲ درصد کاهش یافته است و به صورت فصلی نیز در طول سال ۱۴۰۲ شاهد افت این شاخص

سال ۱۴۰۳ با تدبیر و درایت رهبر حکیم انقلاب به شعار «جهش تولید با مشارکت مردم» مزین شده است. ایشان در سخنان خود تأکید کرده‌اند که در این سال، تمامی ارکان کشور از جمله دولت، مجلس شورای اسلامی، قوه‌ی قضائیه و همه‌ی مردم باید خود را نسبت به تحقق این شعار مسؤول بدانند و وظایف مقرر خود را با جدیت دنبال کنند. برای نیل به این هدف والا، نه تنها باید مسؤولین همواره در جهت رفع موانع و ایجاد تسهیلات تلاش کنند، بلکه مشارکت فعالانه‌ی مردم نیز ضروری است. چرا که تنها با چنین سطحی از همبستگی و همدلی است که می‌توان به توسعه‌ی پایدار و رونق اقتصادی دست یافت. این شعار بیانگر یک تعهد ملی و وظیفه‌ای همگانی است که می‌بایست به بهترین نحو ممکن برای تحقق آن تلاش کرد.

متأسفانه در پایان اردیبهشت‌ماه، کشور ما شاهد ضایعه‌ی دردناک شهادت سید ابراهیم رئیسی، رئیس‌جمهور پرتلاش و مردمی و چند تن از مسؤولین محترم کشور بود. این واقعه‌ی ناگوار، ملت ایران را در غم و اندوهی عمیق فرو برد. شهادت این عزیزان که با جان‌فشانی و تلاش‌های بی‌وقفه‌ی خود همواره در راه خدمت به مردم و کشور بودند، ضایعه‌ای بزرگ برای ایران عزیز است. اینجانب نیز به نمایندگی از همکاران شاغل در شرکت‌های خصوصی حمل‌ونقل ریلی کشور، این ضایعه را به ملت شریف ایران تسلیت عرض می‌کنم و امیدوارم راه پرافتخار آنان ادامه یابد و دستاوردهای آنان الهام‌بخش مسؤولین و مردم در مسیر پیشرفت و عدالت باشد.

و ... از جمله مواردی است که به شدت بخش خصوصی را آزرد و از سرمایه‌گذاری در این بخش گریزان و پشیمان می‌سازد. استقبال اندک شرکت‌های خصوصی ریلی از یازدهمین دوره نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی، صنایع، تجهیزات و خدمات وابسته، که در اواخر اردیبهشت ماه سال جاری برگزار شد، نشانه‌ای جدی از نارضایتی این شرکت‌ها از فعالیت در این بخش اقتصادی است. عجیب است که در حاشیه‌ی این نمایشگاه، مدیرعامل راه‌آهن ج.ا.ا. با برگزاری جلسه‌ای طولانی اعلام کرد که دیگر نیازی به ورود واگن باری به شبکه‌ی ریلی کشور نیست که این موضوع با اوامر و منویات مقام معظم رهبری مبنی بر مشارکت بخش خصوصی در تولید و همچنین با قوانین و اسناد بالادستی کشور در تضاد است.

امیدواریم با رفع مشکلات فوق‌الذکر، بخش حمل‌ونقل ریلی کشور با مشارکت هر چه بیشتر بخش خصوصی در سال ۱۴۰۳ که انتظار می‌رود سرمایه‌ی مردمی در بخش‌های مختلف اقتصادی کشور تزریق شود، مجدداً رونق گیرد. تحقق این هدف مستلزم همکاری و همراهی نزدیک دولت و بخش خصوصی است. با برداشتن موانع قانونی و ایجاد تسهیلات لازم برای سرمایه‌گذاران و البته پذیرش شایسته‌سالاری در شرکت‌های مهم دولتی، می‌توان بستر مناسبی برای جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی فراهم کرد. همچنین؛ حمایت از نوآوری و تکنولوژی‌های جدید در صنعت ریلی می‌تواند نقش به‌سزایی در بهبود عملکرد و افزایش بهره‌وری این بخش داشته باشد. امید است که با توجه ویژه به این مسائل و برنامه‌ریزی‌های دقیق و مدون، بخش حمل‌ونقل ریلی بتواند به جایگاه شایسته‌ی خود دست یابد و به‌عنوان یکی از ارکان مهم توسعه‌ی پایدار کشور شناخته شود. تنها در سایه‌ی تعامل سازنده و همدلی میان تمامی بخش‌ها است که می‌توان به آینده‌ای روشن و پر رونق برای حمل‌ونقل ریلی کشور امیدوار بود. این امر نه تنها موجب اشتغال‌زایی و رونق اقتصادی می‌شود، بلکه نقش مهمی در کاهش ترافیک جاده‌ای، رشد ایمنی و بهبود محیط زیست نیز ایفا خواهد کرد. بنابراین؛ از همه‌ی مسؤولین و دست‌اندرکاران انتظار می‌رود که با دیدی بلندمدت و جامع‌نگر، برای تحقق این اهداف ارزشمند تلاش کنند و زمینه‌ساز رشد و توسعه‌ی هر چه بیشتر صنعت ریلی کشور شوند.

کلیدی بوده‌ایم. حاصل این روند افت بهره‌وری، تنزل سودآوری و جذابیت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در خرید واگن باری است.

با مقایسه‌ی عملکرد بخش حمل‌ونقل ریلی ایران با سایر نمونه‌های موفق جهانی، می‌توان گفت بهره‌وری هر واگن باری در ایران نسبت به نمونه‌های موفق جهانی، حدود یک‌پنجم تا یک‌چهارم و بهره‌وری هر کیلومتر از خطوط شبکه‌ی ریلی نیز نسبت به نمونه‌های موفق جهانی، حدود یک‌پانزدهم است. یکی از دلایل اصلی این عملکرد ضعیف، کاهش تعداد لکوموتیوهای آماده به‌کار است. با وجود افزایش تعداد کل لکوموتیوهای کشور در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۴۰۱، تعداد لکوموتیو آماده به‌کار کاهش یافته است. آماده به‌کار لکوموتیوها در سال ۱۴۰۲ به ۵۳ درصد رسیده که کم‌ترین مقدار این شاخص در ۴ سال گذشته را نشان می‌دهد. هر چند که در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۴۰۱ تعداد ۲۳ دستگاه لکوموتیو به آمار میانگین ماهیانه‌ی تعداد کل لکوموتیوهای کشور اضافه شده، اما در مقابل، تعداد ۳ دستگاه لکوموتیو از آمار میانگین ماهیانه‌ی تعداد لکوموتیوهای آماده به‌کار در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۴۰۱ کم شده است. این بدان معناست که هرچند ۲۳ دستگاه لکوموتیو جدید به شبکه‌ی ریلی کشور اضافه شده، اما ۲۶ دستگاه لکوموتیو طی سال ۱۴۰۲ از مدار خدمت خارج شده است. از طرف دیگر، تعداد سوانج ریلی طی ماه‌های اخیر افزایش یافته است. به‌طوری که در فروردین ماه سال ۱۴۰۳، ۱۰ دستگاه لکوموتیو در اثر سوانج از مدار خدمت خارج شده که حدوداً معادل ۲ درصد از کل لکوموتیوهای آماده به‌کار در شبکه است.

یکی از راهکارهای برون‌رفت از بحران، کمبود لکوموتیو آماده به‌کار، دست کشیدن راه‌آهن از مالکیت لکوموتیوهای دولتی و واگذاری آن‌ها به بخش خصوصی، طبق قوانین و مقررات بر زمین مانده است. باید توجه داشت که در اسناد بالادستی، از جمله آیین‌نامه‌ی اجرایی سهم بهینه‌ی بخش‌های دولتی و غیردولتی در فعالیت‌های راه و راه‌آهن، به این واگذاری تأکید شده است.

علاوه‌بر بحث‌های آماری و فنی عملکرد بخش حمل‌ونقل ریلی، تصمیمات خصمانه، غیرقانونی و خلاف شرع مدیریت کنونی راه‌آهن ج.ا.ا. از قبیل توقیف طولی‌مدت تعداد زیادی

از واگن‌های باری، مسدودسازی سیستم صدور برنامه‌ی شرکت‌های بخش خصوصی به بهانه‌های غیرموجه و خلاف قانون دسترسی آزاد به شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی، افزایش چهار باره‌ی تعرفه‌ی دسترسی به شبکه‌ی ریلی طی سال ۱۴۰۲، بی‌توجهی به دستور صریح معاون اول محترم رئیس‌جمهور، مبنی بر لغو بخش‌نامه‌ی شرکت راه‌آهن مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۱۸، تداوم ترک فعل و نقض عهد راه‌آهن در آزادسازی قیمت بلیت قطارهای مسافری ۵ ستاره، اعمال جرایم غیرشرعی روی بدهی بخش خصوصی، مقصر دانستن ظالمانه‌ی شرکت‌های مالک واگن در سوانج ریلی در شرایطی که هیچ دخالتی در سیر و حرکت ندارند





چرا ماده‌ی (۱۲) به اهداف خود نرسید؟



عباس قربانعلی بیک
کارشناس حمل و نقل



تصویب ماده‌ی (۱۲) قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر در مقطعی مایه‌ی امیدواری بسیاری از فعالان و سرمایه‌گذاران صنعت ریلی بود. اما اکنون اگر نگوییم این امید به کلی رنگ باخته، بسیار کم‌رنگ شده است. قانون‌گذاران و تعیین‌کنندگان سیاست‌های اقتصادی از این ماده‌ی قانونی اهداف ارزشمندی را دنبال می‌کردند. سوال اینجاست که چرا کشتی این اهداف، در صحنه‌ی اجرا به گل نشست و جامه عمل نپوشید؟

«عباس قربانعلی بیک» کارشناس حمل و نقل که در کارنامه‌ی عملکرد خود، سوابق اجرایی و مشاوره‌ای قابل قبولی در صنعت حمل و نقل ریلی دارد، در این نوشتار علل و ریشه‌های تصویب ماده‌ی (۱۲) را زیر ذره بین نقد برده و نکات قابل توجهی را در مورد محقق نشدن آن به نگارش درآورده است که شما را به خواندن آن دعوت می‌کنیم.

بهبود کیفیت محیط زیست و یا کاهش تلفات جانی و مالی می‌انجامد، برای نفت و گاز و میعانات گازی و فراورده‌های نفتی و ... دولت مکلف است:

۱) کالا یا خدمت تولید شده یا صرفه‌جویی شده و منافع یا ارزش حاصله را حسب مورد و از محل درآمد، صرفه‌جویی، منافع یا ارزش حاصله خریداری کند.

۲) اصل و سود سرمایه‌گذاری و حقوق دولتی و عوارض قانونی و سایر هزینه‌های متعلقه یا منافع اقدام موضوع این ماده را به آنان پرداخت کند ... بندهای مشمول این قانون نیز شامل:

الف) طرح‌های نفت و گاز، از جمله افزایش ظرفیت تولید و ...

ب) طرح‌های بهینه‌سازی مصرف انرژی، از جمله صنعت با اولویت صنایع انرژی بر و حمل و نقل عمومی و ریلی درون و برون شهری بوده است.



ماده‌ی (۱۲) چیست و چه هدفی را دنبال می‌کند؟

ماده‌ی (۱۲) قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور، مصوب ۹۴۰۲۰۱ مجلس شورای اسلامی (برگرفته از بند ق تبصره‌ی ۲ بودجه‌ی سال ۱۳۹۳، با حذف مواردی مانند: BOT و ...)، به کلیه‌ی وزارتخانه‌ها به‌ویژه نفت، نیرو و شرکت‌های تابعه و وابسته به آن‌ها و سازمان‌ها و مؤسسات دولتی و کلیه‌ی دارندگان عنوان و ردیف در قوانین بودجه‌ی کل کشور، اجازه داده می‌شود سالانه تا سقف ۱۰۰ میلیارد دلار، مربوط به بندهای ذیل این ماده که سرمایه‌گذاری یا اقدام اشخاص حقیقی یا حقوقی خارجی یا داخلی با اولویت بخش‌های خصوصی یا تعاونی به تولید، صادرات، ارتقای کیفیت، صرفه‌جویی یا کاهش هزینه در تولید کالا یا خدمت و زمان و



آسیب‌شناسی ماده‌ی (۱۲) قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر

با بررسی عوامل تحقق بسیار اندک منابع ماده‌ی (۱۲) برای ارتقاء بهره‌وری زیرساخت و ناوگان ریلی می‌توان به ریشه‌های مشترک این نتایج با نتایج معکوس قانون مدیریت سوخت که هم‌راستا با این قانون است، پی برد.

آسیب‌شناسی این ناکامی‌ها در کتاب نقشه‌ی راه بلوغ در کنار تحلیل توفیقات بزرگ در صنایع نیروگاهی (توربین‌های گازی، بخار)، سدسازی و توربین‌های آبی، فناوری نانو، صنایع نظامی و ... مبین سه نقطه ضعف اصلی است که با رفع آن‌ها علاوه بر دستیابی به اهداف قانون‌گذار، می‌توان الگوی موفق‌تری را در مشارکت مردم در تحقق چشم‌تولید و بهبود معیشت مردم ارائه کرد.



اخبار دلگرم کننده‌ای که به واقعیت بدل نشد!

سال گذشته، پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، در تاریخ ۹ خرداد ۱۴۰۲ خبری را به این شرح منتشر کرد: موافقت‌نامه‌ی طرح توسعه‌ی حمل‌ونقل بار و مسافر به‌وسیله‌ی راه‌آهن، با حضور مدیران عامل راه‌آهن و شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت، در راستای اجرای ماده‌ی (۱۲) قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر به امضا رسید که با اجرای این موافقت‌نامه، جهش بی‌سابقه در حمل‌ونقل ریلی کشور رخ خواهد داد.

همچنین؛ اندکی بعد خبر دیگری با این مضمون به نقل از روابط عمومی شرکت راه‌آهن منتشر شد که با اجرای این موافقت‌نامه تا سال ۱۴۰۵ تا سقف ۷ و نیم میلیارد دلار تسهیلات به سرمایه‌گذاران صنعت حمل‌ونقل ریلی در حوزه‌های مختلف ناوگان و زیرساخت تخصیص داده خواهد شد.

تامین ناوگان ریلی در حوزه‌های لکوموتیو، واگن باری و واگن مسافری، تقویت حمل‌ونقل باری در حوزه‌های توسعه‌ی ترمینال‌ها و پایانه‌های باری، تامین تجهیزات تخلیه و بارگیری و احداث مراکز لجستیک ریلی، تامین، تدارک و تعمیرات در حوزه‌های بازسازی واگن مسافری و بازسازی لکوموتیو، توسعه‌ی زیربنا در حوزه‌های احداث خطوط دوم و گلوگاهی، احداث خطوط فرعی و آنتنی و توسعه‌ی سیستم‌های علائم و ارتباطات و بازگشایی ایستگاه، از جمله موارد مشمول این تفاهم‌نامه عنوان شده است.

همچنین؛ بر اساس این اخبار و گزارش‌ها، مدرن‌سازی راه‌آهن در حوزه‌های برقی‌سازی خطوط و احداث خطوط پرسرعت، توسعه‌ی خدمات مسافری در حوزه‌های توسعه‌ی قطارهای گردشگری و توسعه‌ی خدمات به مسافران، توسعه‌ی فناوری و کسب‌وکارهای نوین در حوزه‌های هوشمندسازی راه‌آهن، تامین تجهیزات پایش ناوگان، طراحی، ساخت و اجرای سیستم یکپارچه‌ی کنترل سرپرستی و جمع‌آوری داده، جذابیت‌ها و مشوق‌های سرمایه‌گذاری با کاهش ریسک سرمایه‌گذاری در حوزه‌ی ریل در دستور کار قرار خواهند گرفت.



تحلیل مقدار صرفه‌جویی ایجاد شده به ازای احیای لکوموتیوهای متوقف

با بررسی آمار حمل‌ونقل، به‌ویژه با تمرکز بر دو سال ۱۳۹۷ و ۱۳۹۹ که بیشترین مقدار جابه‌جایی بار و مسافر و بیشترین جابه‌جایی بار در ده سال اخیر محقق شد (۳۵ میلیارد تن کیلومتر و ۱۵ میلیارد نفر کیلومتر در سال ۱۳۹۷ و ۳۶ میلیارد تن کیلومتر و ۵ میلیارد نفر کیلومتر در سال ۱۳۹۹ با مصرف

سوخت ۴۸۶ و ۴۳۵ میلیون لیتر) می‌توان به این نتیجه دست یافت که مصرف ویژه‌ی سوخت برای هر تن کیلومتر ۱۱ سی‌سی و برای هر نفر کیلومتر کمی بیش از ۶ سی‌سی است. در این دو سال (۹۷ و ۹۹) تعداد متوسط لکوموتیو گرم ۵۸۳ و ۵۳۷ دستگاه بوده که با ملاحظه‌ی دو نمونه بر اساس آمار فرم ۱۰۱ در ۱۹ اردیبهشت ۹۷، با تعداد لکوموتیو معادل باری، مسافری و مانوری، ۶۴، ۲۲ و ۱۴ درصد و آمار فرم ۱۰۱ در ۵ بهمن ۹۹، با لکوموتیو باری، مسافری و مانوری ۱۳، ۷۶ و ۹ درصد، متوسط لکوموتیو باری ۹۷ و ۹۹ برابر ۳۷۳ و ۴۰۸ دستگاه برآورد می‌شود.

به عبارت دیگر؛ جابه‌جایی بار هر لکوموتیو گرم معادل در سال‌های ۹۷ و ۹۹ به ترتیب برابر ۹۴ و ۸۸ میلیون تن کیلومتر بوده است.

از سوی دیگر؛ طبق نامه‌ی شماره‌ی ۱۴۰۰۱۲۱۶ سازمان برنامه و بودجه به وزارت نفت، صرفه‌جویی سوخت لکوموتیو دیزلی نسبت به جاده‌ای با جابه‌جایی هر تن کیلومتر ۳۵ CC است که با منظور کردن سیر سالانه ۱۵۰ هزار کیلومتر و ۹۰ میلیون تن کیلومتر برای هر لکوموتیو گرم معادل مصرف ۱ میلیون لیتر، برابر ۳ میلیون و ۱۵۰ هزار لیتر و با قیمت ۶۰ سنت، حدود دو میلیون دلار در سال بالغ می‌شود. به این ترتیب صرفه‌جویی هر لکوموتیو GT۲۶، به بیش از ۴ میلیون لیتر و هر لکوموتیو C۳۰-۷ حدود ۶ میلیون لیتر بالغ می‌شود. در ادامه باید گفت؛ بر اساس نامه‌ی شماره‌ی ۱۴۰۰۱۲۱۶ سازمان برنامه به وزارت نفت، اعتبار دلاری سالانه از محل ماده‌ی (۱۲) برای توسعه‌ی راه‌آهن، سالانه ۳۰۰ میلیون دلار برای خرید واگن و ۲۰۰ میلیون دلار برای خرید لکوموتیو و متوسط ۸۷۵ میلیون دلار از ۱۴۰۲ خواهد بود که به‌نظر می‌رسد با وضعیت گلوگاهی لکوموتیو، تخصیص کل مبلغ برای لکوموتیو یا معکوس نمودن نسبت اعتبار، مناسب‌تر باشد.



منابع بهینه‌سازی سوخت به گلوگاه صنعت ریلی تزریق نشد

توافق سال ۱۴۰۲ راه‌آهن و شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت، اگر به افزایش سقف ابلغی معاون رئیس‌جمهور منتج و به‌صورت شایسته در گلوگاه بازسازی و ارتقاء لکوموتیوها هزینه می‌شد، فرصت مناسبی برای جهش

ریلی و تامین نظر رهبر انقلاب بود. اما وعده‌ی آغاز نهضت بازسازی لکوموتیوهای متوقف طولانی مدت در سال ۱۴۰۳ از سوی مدیرعامل راه‌آهن، نشان‌دهنده‌ی ناموفق بودن توافق ۹ خرداد ۱۴۰۲ است که قرار شده بود تا سال ۱۴۰۵، تا سقف ۷ و نیم میلیارد دلار به سرمایه‌گذاران صنعت حمل‌ونقل ریلی در حوزه‌های مختلف ناوگان و زیرساخت تخصیص داده شود.

رویکرد پیشنهادی برای کاهش آثار نقاط ضعف و تقویت نقاط قوت مشترک (دو قانون خوب ولی ناکارآمد مدیریت سوخت مصوب ۱۳۸۶ و ماده‌ی (۱۲) قانون حمایت از تولید رقابت‌پذیر مصوب ۱۳۹۴) مورد اشاره در کتاب نقشه‌ی راه بلوغ، عبارت از تصمیم شایسته، اقدام بایسته و بهبود پیوسته و به این شرح است:



ضرورت تغییر الگوی اقتصاد حمل و نقل

قانون مدیریت سوخت و قانون حمایت از تولید رقابت‌پذیر (ماده‌ی ۱۲)، هر دو یک هدف مهم را دنبال می‌کنند و آن، افزایش تولید نفت و گاز و کاهش مصرف سوخت و شدت انرژی است که منطقه و رویکردی ضروری و الزامی است و سال‌هاست که از مطالبات اصلی رهبر معظم انقلاب از دولت‌ها و نمایندگان مجلس به شمار می‌رود. اما روش اجرا و نقشه‌ی راه برای این هدف صحیح نبوده است.

تصمیم شایسته بر بررسی همه‌ی گزینه‌های ممکن تاکید دارد و تغییر الگوی اقتصاد حمل‌ونقل و ایجاد گزینه‌ی تملک ارزان و بهره‌برداری گران، یکی از مهم‌ترین راهکارهای این ابرچالش، اسراف در مصرف انرژی است. مفهوم این گزینه این است که در مقابل روش قیمت خودروی زیاد که چند برابر کشورهای همسایه است و سوخت ارزان، گزینه‌ی خودروی ارزان و سوخت گران را در راستای ایجاد حق انتخاب برای مردم فراهم کنیم که با این ترتیب، بسیار از مشکلات اصلی اقتصاد کشور در بخش حمل‌ونقل برطرف خواهد شد.

در بخش اقدام بایسته که مبتنی بر امکانات و توانایی‌ها در هر دو بعد مالی، امکانات و مدیریت است، می‌توان به بزرگ شدن بیش از حد هر دو قانون و عدم انطباق با ساختار مدیریتی و برنامه‌ریزی را متذکر شد که سبب ناتوانی مدیریت اجرایی در برنامه‌ریزی و هدایت آن می‌شود. ضمناً؛ صحبت از سالانه ۱۰۰ میلیارد دلار بسیار فریبنده و سبب پایین آمدن دقت و تمرکز مدیران می‌شود.

بهبود پیوسته نیز بر ضرورت پیش‌بینی شرایط، روش و زمان اصلاح قوانین مذکور و اجرای مرحله‌ی پایلوت تاکید دارد که مورد توجه نبوده است و نه ماده‌ی (۱۲) قانون رفع موانع تولید و نه قانون مدیریت سوخت، پایلوت نداشته و آسیب‌شناسی هم نشدند.

ماده‌ی (۱۲) در چاه ترک فعل افتاد!



سعید قصابیان
کارشناس حمل و نقل



هزینه‌ای که تصویب یک قانون به کشور تحمیل می‌کند، فقط دستمزدی نیست که نمایندگان مجلس دریافت می‌کنند. بلکه در پس هر قانون هزاران تجربه‌ی خسارت‌بار یا هزاران تفکر سودآور نهفته است که قرار است آن قانون، مانعی در برابر آن خسارت‌ها ایجاد کند، یا سودها را به صاحبان حق برساند. حال تصور کنید قانونی با این هزینه‌های سنگین به تصویب برسد و هزاران امید در دل فعالان حمل و نقل ریلی برانگیزد. اما در عمل اتفاق مثبتی روی ندهد و قانون، مورد بی‌توجهی قرار گیرد. این اتفاقی است که در مورد ماده‌ی (۱۲) افتاده است.

سعید قصابیان، کارشناس حمل و نقل معتقد است علت اصلی ناکامی ماده‌ی (۱۲) ترک فعل به‌وسیله‌ی دو سازمان دولتی بوده است. می‌دانیم ترک فعل از سوی مدیران دولتی می‌تواند جرم باشد و اگر قصابیان درست بگوید، می‌توان تخلف این دو سازمان را مورد پیگرد قانونی قرار داد. مصاحبه ندای حمل و نقل ریلی با این کارشناس شناخته شده را در ادامه بخوانید.

آلودگی، کاهش ترافیک جاده‌ای، کاهش تصادفات جاده‌ای به‌صورت ریل به آن بر نمی‌گردد. در بحث صرفه‌جویی انرژی، با توجه به قیمت پایین سوخت، ریل توان رقابت با جاده را از دست می‌دهد. لذا؛ باید مکانیزم‌هایی طراحی و اجرا کرد تا این عدم موازنه در مصرف انرژی را به نفع ریل جبران کند. یکی از این مکانیزم‌ها می‌توانست قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور و ماده‌ی (۱۲) آن باشد.

در این تبصره از حمل و نقل ریلی، انتظار می‌رود که هر سال ۳ درصد نسبت به سال مینا (۱۳۹۳) افزایش حمل بار و مسافر داشته باشد. هر چه بیش از حد ۳ درصد حمل شود، برای استفاده از مزایای این ماده اعتبار است. طبق مصوبه‌ی

مدیرعامل راه آهن طی سال گذشته چند بار اعلام کرد منابعی از محل ماده‌ی (۱۲) به بخش ریلی تخصیص یافته است. اما شرکت‌ها اظهار می‌کنند تاکنون از این منابع مبلغی به آن‌ها پرداخت نشده است. به نظر شما اگر منابعی تخصیص یافته است، چرا شرکت‌هایی که مدعی هستند که تمام مراحل و فرایندهای دریافت را طی کرده‌اند، هنوز تسهیلات موردنظر را دریافت نکرده‌اند؟

واقعیت آن است که مزایای غیر مستقیم حمل و نقل ریلی (Externality) از جمله ایمنی سیر، صرفه‌جویی انرژی، کاهش

بررسی و تحقیق در مورد ماده‌ی (۱۲) قانون رفع موانع تولید نشان می‌دهد این قانون نتوانست به اهداف خود در بخش ریلی دست پیدا کند و کمکی به این بخش نکند. تحلیل شما در این باره چیست؟

این ماده‌ی قانونی نتوانست به اهداف خود برسد، چون اجرای بسیار ضعیفی داشت و ضمناً از سوی مسئولانی که موظف به اجرای آن بودند، ترک فعل اتفاق افتاد. هر قانونی حتی اگر با بهترین رویکرد و هدف و با کار کارشناسی به تصویب برسد، اما در عمل، اجرای آن به شکل اصولی انجام نشود، به مشکلاتی که ماده‌ی (۱۲) به آن برخورد کرد، دچار خواهد شد.

عنوان یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های فعال در صنایع ریلی کشور در بهمن ماه ۱۴۰۲ رجوع کرد.

ایشان اعلام کردند؛ برخی فعالان حمل‌ونقل ریلی سفارش ساخت واگن خود را از این شرکت پس گرفته و رکود، کسب‌وکار این شرکت را تهدید می‌کند. این مشتریان محرومیت از مزایای ماده‌ی (۱۲) را علت انصراف خود از سفارش واگن عنوان کرده‌اند.

به نظر من این ترک فعل، علت اصلی است که اجرای این ماده نتوانست به اهداف خود در بخش ریلی دست پیدا کند و در واقع ماده‌ی (۱۲) در چاه ترک فعل افتاد.

معتقدم قبل از این‌که دنبال جلب همراهی و حمایت ارکان دیگر دولت، از جمله سازمان برنامه و بودجه باشیم، ابتدا و به عنوان اولویت اصلی، باید به ترک فعل این دو سازمان که مستقیماً در اجرای این ماده مسؤو هستند، رسیدگی شود. تجربه‌ی ما از این ترک فعل این است که نهادهای دولتی با من بمیرم و تو بمیری به تعهدات خود در مقابل بخش غیر دولتی و سرمایه‌گذار عمل نخواهند کرد! در این مورد مطمئن نیستیم، اما شاید اگر یک نهاد رگولاتور بی‌طرف در این عرصه حضور داشت، پی‌گیری این مطالبات آسان‌تر بود.

شده، انگیزه برای فعالان بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری شرکت‌های فعال فعلی در این صنعت و دیگر کسانی که از این پس قصد ورود به این بازار را دارند، از بین رفته است. برای لمس بهتر تاثیر مخربی که این ترک فعل دولتی‌ها به کسب‌وکار حمل‌ونقل ریلی زده، می‌توان به اظهارات مدیرعامل شرکت واگن پارس مپنا به



مطابق محاسباتی که بنده انجام داده ام و در صورت ضرورت ارائه خواهم کرد، شرکت‌های حمل و نقل ریلی از ابتدای اجرای قانون ماده‌ی ۱۲، تا پایان سال ۱۴۰۱ مبلغی حدود ۵۲۳ میلیون دلار از دولت طلبکار است. نتیجه عملکرد عناصر دولتی، یعنی شرکت راه آهن و زیرمجموعه وزارت نفت یعنی سازمان بهینه‌سازی سوخت در این فرآیند تخصیص درصد ناچیزی از این اعتبار به بخش خصوصی بوده است. اعدادی که ادعا شده به سرمایه‌گذاران پرداخت شده، در مقابل این طلب بسیار ناچیز هستند.

شورای اقتصاد، به ازای جابه‌جایی هر نفر- کیلومتر مسافر مازاد بر کف ۳ درصد، معادل قیمت ۲۰ سی‌سی گازوئیل (به قیمت فوب خلیج فارس، معادل ۰٫۷۳ سنت دلار) و به‌ازای حمل هر تن- کیلومتر بار مازاد بر کف ۳ درصد، معادل قیمت ۳۵ سی‌سی گازوئیل (معادل ۱٫۳ سنت دلار) به سرمایه‌گذار پرداخت می‌شود.

بدیهی است که سرمایه‌گذاران بخش خصوصی بر اساس این وعده‌ی دولت اقدام به سرمایه‌گذاری می‌کنند و دریافت این مبلغ جبرانی در محاسبات، توجیه اقتصادی و طرح تجاری (Business Plan) آن‌ها نقش اساسی دارد.

مطابق محاسباتی که بنده انجام داده‌ام و در صورت ضرورت ارائه خواهم کرد، حمل‌ونقل ریلی از ابتدای اجرای این قانون، تا پایان ۱۴۰۱، مبلغی حدود ۵۲۳ میلیون دلار طلبکار است. نتیجه‌ی عملکرد عناصر دولتی، یعنی راه‌آهن و سازمان بهینه‌سازی سوخت در این فرآیند تخصیص درصد ناچیزی از این اعتبار به بخش خصوصی بوده است. اعدادی که ادعا شده به سرمایه‌گذاران پرداخت شده، در مقابل این طلب بسیار ناچیز هستند.



به اعتقاد شما اصولاً تقویت انگیزه‌های بخش خصوصی برای فعالیت و سرمایه‌گذاری در بخش ریلی، با تسهیلاتی مثل ماده‌ی (۱۲) که نیازمند همراهی و حمایت ارکان دیگر دولت، از جمله سازمان برنامه و بودجه است، می‌تواند راهگشا باشد؟

بله می‌تواند راهگشا باشد. اما شرط آن این است که مجموعه ارگان‌های ذی‌ربط به‌صورت یکپارچه عمل کنند و اگر قانونی مثل ماده‌ی (۱۲) مصوب می‌شود، در نظر سایر ارگان‌های ذی‌ربط هم اهمیت و اولویت آن درک شود.



به اعتقاد شما چه تجربه‌ای می‌توان از معطل ماندن طولانی تسهیلات ماده‌ی (۱۲) به‌دست آورد و چراغ راه آینده کرد؟

تجربه‌ای که اکنون به دست آمده، این است که ترک فعل این دو مجموعه‌ی دولتی، باعث ضرر و زیان سرمایه‌گذاران





تنظیم‌گری ریلی منهای عدالت!

در پیش نشست «تنظیم‌گری و توسعه رقابت در صنعت حمل و نقل ریلی» مطرح شد:



سالن جلسات انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، چهارشنبه ۲۹ فروردین ماه ۱۴۰۳، میزبان نخستین پیش نشست «همایش سالانه بین‌المللی تنظیم‌گری و سیاست‌گذاری رقابت در ایران» با موضوع «تنظیم‌گری و توسعه رقابت در صنعت حمل و نقل ریلی» بود. این نشست از نظر صراحت لهجه‌ای که شرکت‌کنندگان در انتقاد از تنظیم‌گری ناکارآمد شرکت راه آهن در صنعت ریلی داشتند، در نوع خود بسیار قابل توجه و حتی بی‌نظیر بود. سخنان مطرح شده در این نشست - چه از سوی دانشگاهیان صاحب‌نظر و مولف در صنعت ریلی و مسؤولان انجمن و فعالان این صنعت و چه از سوی اصحاب رسانه و رئیس شورای رقابت - نشان می‌دهد، مطرح کردن موارد ناکارآمدی نهاد تنظیم‌گر ریلی، دیگر منحصر به متولیان انجمن نیست و مطالبه‌ی تاسیس نهاد تنظیم‌گر ریلی عادل و مطابق با منافع ملی، به مخرج مشترک مطالبات تمام کارشناسان و فعالان صنعت ریلی تبدیل شده است.

سوالات مهم درباره‌ی تنظیم‌گری ریلی

دکتر علی نصیری اقدم، عضو هیات علمی دانشکده‌ی اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی و یکی از موسسان اندیشکده‌ی ریل و پیشرفت در این نشست بیان کرد: بعد از ۱۵ سال که از اجرای قانون اصل ۴۴ می‌گذرد و شورای رقابت نیز ذیل این اصل شکل گرفته است، نیاز بود که هم‌اندیشی درباره‌ی رقابت و تنظیم‌گری بین متخصصان، فعالان اقتصادی، دانشگاهیان و مسؤولان شورای رقابت برگزار شود. یافتن پاسخ‌هایی به چند پرسش در این هم‌اندیشی، کانون توجهات خواهد بود؛ پرسش کلیدی این است که رقابت در صنایعی همچون صنعت ریلی با چه موانعی مواجه است و برای رفع این موانع باید از چه رویکردی به حل مشکل ورود کنیم؟ سوال دیگر این است که دولت باید برای تقویت رقابت چه نقشی ایفا کند؟ همچنین؛ سوال مهم دیگر این که آیا در صنعت ریلی نیاز به تنظیم‌گری وجود دارد و اگر این نیاز وجود دارد، در چه مواردی نیاز به تنظیم‌گر داریم؟ همچنین چه نهادی می‌تواند این تنظیم‌گری را به عهده بگیرد؟ آیا دولت و زیرمجموعه‌های آن در وزارت صمت یا راه و شهرسازی باید تنظیم‌گری را عهده‌دار شوند؟ آیا شرکت راه آهن باید تنظیم‌گر باشد؟ و آیا شورای رقابت می‌تواند این وظیفه را به سرانجام برساند؟

شرایط دشوار بخش خصوصی در فقدان تنظیم‌گر مستقل

دکتر سبحان نظری، رئیس هیات مدیره‌ی انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی، نخستین سخنران این نشست بود. وی اظهار کرد: اسم راه آهن که به میان می‌آید، ناخودآگاه یاد انحصار می‌افتیم! راه آهن طبق شرایطی که دارد، یکی از مثال‌های همیشگی انحصار است. توسعه‌ی صنعت ریلی در گرو اقدام جدی در راستای رفع انحصار و ایجاد نهاد تنظیم‌گر است. کشورهای مختلف دنیا در این زمینه اقدامات متفاوتی داشتند و به‌طور کلی این صنعت را به دو بخش رقابت‌پذیر و رقابت‌ناپذیر تقسیم و راهکارهای گوناگونی برای توسعه‌ی این دو بخش ارائه کرده‌اند. صنعت حمل و نقل ریلی در ایران تا ۲۰ سال پیش، کاملاً دولتی بود. از ۲۰ سال قبل بخش‌هایی از صنعت ریلی به بخش خصوصی واگذار شد و بخش‌هایی همچنان دولتی باقی ماند. این وضعیت ساختاری ناقص و سردرگم را برای صنعت ریلی پدید آورده است. این ساختار به زعم ما فعالان بخش خصوصی، به شدت تحت تاثیر و کنترل دولت است و یک نهاد انحصارگر به نام شرکت راه آهن در فقدان نهاد تنظیم‌گر مستقل، شرایط را برای فعالیت بخش خصوصی گاه کم‌وبیش دشوار و گاه - همچون دوره‌ی مدیریت اخیر شرکت راه آهن - به شدت دشوار کرده است.



شکست استراتژی خصوصی سازی ریلی به دلیل ساختارهای قدیمی

دکتر محسن پورسید آقایی - مدیرعامل اسبق شرکت راه آهن - دیگر سخنران این نشست نیز با اشاره به مباحث آکادمیک مدیریت، بیان کرد: به طور کلی در بحث تحول آفرینی در استراتژی این نکته مورد تاکید قرار می گیرد که ساختارها باید با استراتژیها هماهنگ باشند. بنابراین؛ اگر ما خواهیم در مدیریت سازمان، استراتژی جدید تعریف کنیم، اما آن را با ساختارهای قدیمی پیش ببریم، شکست خواهیم خورد. در بحث صنعت ریلی ما هم زمانی استراتژی این صنعت، مدیریت یکپارچه‌ی شرکت دولتی راه آهن بوده است که این شرکت هم قطار باری و مسافری داشته باشد و هم خط و زیرساخت را بسازد و نگهداری کند. این استراتژی تا سال ۱۳۷۲ بر این صنعت غالب بوده است. از این سال به تدریج استراتژی دولت تغییر کرد و بحث خصوصی سازی در راه آهن شکل گرفت و ابتدا بخش مسافری و بعد بخش باری و نهایتاً لکوموتیوها وارد روند خصوصی سازی شدند. با این وجود ساختارهای راه آهن تغییری نکرد و سیستمها و قوانین و مقررات و کارکنان و مدیران و سبک اداره‌ی قبلی همچنان ادامه پیدا کرد.

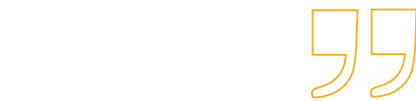
تجربه‌ی جهانی می گوید؛ حتما این استراتژی شکست می خورد و در عمل هم ما شاهد هستیم که خصوصی سازی در راه آهن ایران تجربه موفقی نبوده است. انتظار می رفت خصوصی سازی در راه آهن کشور ما منجر به تحول فناوری و جذب سرمایه گذاری و بهبود بهره‌وری شود که این اهداف محقق نشده است. بد نیست بدانیم گردانندگان و مدیران صنعت ریلی آلمان برای اجرای خصوصی سازی ریلی در این کشور، مدت‌ها مطالعه و تحقیق کردند که لازم است چه ساختارها و قوانینی را تغییر دهند تا خصوصی سازی به نتیجه برسد و یکی از تغییراتی که لازم بود و انجام شد، این بود که دو اصل قانون اساسی آلمان باید تغییر می کرد و این کار انجام شد.

وی در ادامه افزود: برخی از عدم موفقیت خصوصی سازی در راه آهن می‌خواهند نتیجه بگیرند که اصل خصوصی سازی در این صنعت در کشور ما اشتباه است. من با این که معتقدم خصوصی سازی ریلی در ایران موفق نبوده، اما بر این باور نیستم که اصل خصوصی سازی اشتباه بوده است. بلکه معتقدم ما الزامات لازم برای خصوصی سازی را درک نکرده بودیم. ما درک نکرده بودیم که وقتی قرار است خصوصی سازی کنیم، باید قانون اساسنامه راه آهن تغییر کند و باید ساختار راه آهن اصلاح شود و برخی اختیارات از حوزه‌ی راه آهن خارج شود.

پورسید آقایی تصریح کرد: ما نباید از انحصار راه آهن در برخی حوزه‌ها واهمه داشته باشیم. به عنوان مثال شبکه و زیرساخت راه آهن در تمام دنیا - به جز آمریکا که از ابتدا راه آهن در این کشور به صورت خصوصی شکل گرفته - در اختیار دولت است.

انگلستان این تجربه را امتحان کرد و خیلی سریع به این نتیجه رسیدند که این استراتژی اشتباه است و زیرساخت را به دولت بازگرداند. اگر ما بتوانیم سازمان تنظیم مقررات ریلی داشته باشیم که شرکت‌های خصوصی اصولاً با راه آهن طرف نباشند، استراکچر با استراتژی هماهنگ می‌شود. شرکت‌های خصوصی همه مجوزهای خود را از این سازمان بگیرند و نرخ گذاری و مقررات و حتی ساعت حرکت قطارهای خود را با این سازمان تنظیم کنند و شرکت راه آهن هم فقط متولی زیرساخت و مدیریت سیر و حرکت باشد و پول خدمات خود را بر اساس تعرفه‌ای که آن سازمان تنظیم گر مستقل ریلی تعریف می‌کند، دریافت کند و نه این که تعرفه‌ی خدمات را خودش تعریف کند و مثلاً سه بار در سال این تعرفه را افزایش دهد!

مدیرعامل اسبق راه آهن یادآور شد: فراموش نکنیم بخش اعظم خصوصی سازی که ما در راه آهن کشور انجام دادیم، از واگذاری ناوگان شرکت راه آهن صورت پذیرفته و اگر موفق نشویم خصوصی سازی را عمیق و مستمر بدهیم و سرمایه‌ی جدیدی از بخش خصوصی وارد صنعت ریلی کنیم، با فرسوده شدن و کنار رفتن این ناوگانی که از راه آهن به بخش خصوصی آمده، در حقیقت خصوصی سازی در عمق می‌کشد و بحث آن به بوتله‌ی فراموشی سپرده می‌شود.



پورسید آقایی مدیرعامل اسبق راه آهن: فراموش نکنیم بخش اعظم خصوصی سازی که ما در صنعت ریلی کشور انجام دادیم، از واگذاری ناوگان شرکت راه آهن صورت پذیرفته و اگر موفق نشویم خصوصی سازی را عمیق و مستمر بدهیم و سرمایه‌ی جدیدی از بخش خصوصی وارد صنعت ریلی کنیم، با فرسوده شدن و کنار رفتن این ناوگانی که از راه آهن به بخش خصوصی آمده، در حقیقت خصوصی سازی در عمق می‌کشد و بحث آن به بوتله‌ی فراموشی سپرده می‌شود.



ناقص الخلقه بودن و منحصر به فرد بودن راه آهن ایران در جهان!

دکتر مسعود یقینی، عضو هیات علمی دانشکده‌ی مهندسی راه آهن دانشگاه علم و صنعت نیز در این نشست با اشاره به پروژه‌های متعدد تحقیقاتی داخلی و خارجی انجام شده درباره‌ی تنظیم گری ریلی در ایران بیان کرد: پروژه‌ای نیز توسط ما در دانشکده‌ی مهندسی راه آهن دانشگاه علم و صنعت به سفارش مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی تهران در این زمینه برگزار شد که در این پروژه با مدیران عامل سابق راه آهن و بسیاری از کارشناسان این حوزه و مدیران شرکت‌های حمل و نقل ریلی مصاحبه و تمام قوانین این بخش را بررسی کردیم.

بر اساس این پژوهش، پاسخی که می‌توان به پرسش آیا ما در صنعت ریلی نیاز به تنظیم گر داریم، این است که بله؛ ما به چنین نهادی نیاز داریم. چرا که در حال حاضر ما شرکت دولتی راه آهن را در کسوت تنظیم گر می‌بینیم که هم سیاست‌گذار و متصدی است و هم تنظیم گر و این کاملاً اشتباه است. مشکل دیگری که ما به آن رسیدیم این است که مدیرعامل شرکت راه آهن، معاون وزیر است. نتیجتاً موقعیت و قدرت سیاسی این فرد به او کمک می‌کند که در برابر مطالبات شرکت‌های ریلی و اقتضائات خصوصی سازی و رقابت، مقاومت کند.

نبود نهاد تنظیم گر مستقل همچنین به فقدان مرجع منصف و عادل برای رسیدگی به اختلافات بین شرکت راه آهن و شرکت‌های ریلی انجامیده است. در واقع اگر یک شرکت



واقع شکست خورده بود. بعدها که اصلاحات در قانون اساسی تصویب شد، ما اصل ۴۴ را اجرا کردیم که بر اساس تفسیرهایی که از این اصل داشتیم، دولتی بودن راه‌آهن با تغییراتی روبه‌رو شد. بنابراین؛ اگر آلمانی‌ها برای خصوصی‌سازی راه‌آهن، قانون اساسی خود را تغییر دادند، ما هم به نوعی این کار را شروع کردیم. ولی به خوبی ادامه ندادیم و به مشکلاتی که امروز داریم، برخورد کردیم. رگولاتوری در حوزه‌ی حمل‌ونقل ریلی از جایی آغاز می‌شود که تعدادی عناصر اقتصادی غیردولتی بخواهند در حوزه‌ی بار یا مسافر با هم رقابت کنند. مشکل یا چالشی که ما اکنون داریم این است که نهاد راه‌آهن تا حدود زیادی در رقابت بین شرکت‌های ریلی قانون‌گذار است و ضمناً داور مسابقه است و علاوه بر این تعدادی از دوستانش هم در مسابقه شرکت دارند!

وی بیان کرد: مشکل در واقع این است که راه‌آهن در کسب و کار ریلی فعال است و شرکت‌هایی دارد که خیلی قوی در این بازار حضور دارند. روشن است که راه‌آهن صلاحیت این که نقش رگولاتور را در این بازار ایفا کند، ندارد مگر آن که راه‌آهن از کسب و کار حمل‌ونقل ریلی به‌طور کامل کنار بکشد. به نظر من راه‌آهن در صنعت ریلی می‌تواند فقط نقش نرم‌افزاری داشته باشد؛ یعنی قوانین و مقررات را تنظیم و تعرفه‌ها را مشخص کند. شرکت راه‌آهن قبلاً امتحان خود را پس داده است و نمی‌تواند حمل‌کننده‌ی بار یا مسافر خوبی برای کشور باشد. قصابیان افزود: چالش بعدی در بحث رقابت‌پذیری صنعت ریلی، انحصار راه‌آهن در حوزه‌ی مدیریت سیر و حرکت است. شرکت حمل‌ونقلی در حال حاضر بار را از مشتری می‌گیرد و روی واگن می‌آورد. اما این که بار چقدر روی واگن بماند و چه زمانی مانور بدهد و چه زمانی راه بیفتد و چه زمانی لکوموتیو به واگن بسته شود و اولویت حرکت و توقف در ایستگاه‌ها با کدام قطار است و به‌طور خلاصه همه چیز در اختیار راه‌آهن است. بنابراین؛ شرکت حمل‌ونقل ریلی در چنین سیستمی هیچ‌کاره است و در بهترین حالت می‌توان گفت این شرکت بازاریابی بار و مسافر را انجام می‌دهد. روشن است که به چنین وضعیتی نمی‌توان خصوصی‌سازی اطلاق کرد. خصوصی‌سازی زمانی اتفاق می‌افتد که شرکت حمل‌ونقل ریلی بتواند قطار کامل تشکیل دهد و واگن و لکوموتیو و آیتم‌های مختلف دیگر آن در اختیار داشته باشد و بتواند به مشتری پاسخگو باشد. در این صورت است که رقابت بین شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی معنا پیدا می‌کند.

حمل‌ونقلی از راه‌آهن شکایتی داشته باشد، نمی‌تواند به مرجع مستقلی مراجعه کند و این وضعیت را مدیران راه‌آهن بسیار بدیهی می‌پندارند که شکایت علیه خود شرکت راه‌آهن را هم خود آن‌ها باید رسیدگی کنند. در صورتی که ایداً چنین چیزی را نمی‌توان در قواعد تنظیم‌گری و رقابت گنجانید. مطالبات انباشته‌ی مالکان واگن و لکوموتیو، بی‌طرف نبودن راه‌آهن در کمیسیون سوانح نیز مسائل دیگری بود که در این تحقیق به آن اشاره کردیم. در بحث تاسیس نهاد تنظیم‌گر نیز ما به این نتیجه رسیدیم که این نهاد باید شامل دو بخش حکمرانی و پشتیبانی باشد.

تدوین و بازنگری در مقررات، صدور مجوز، تایید صلاحیت، تعیین قیمت خدمات، نظارت بر اجرای قوانین و مقررات و بخشنامه‌ها از جمله وظایف تنظیم‌گر خواهد بود. در پاسخ به این پرسش که ما به چند نوع تنظیم‌گر در صنعت ریلی نیاز داریم، تحقیقات ما نشان داد که چهار نوع تنظیم‌گر در این صنعت مورد نیاز است؛

۱. تنظیم‌گر اقتصادی (برای رفع انحصار و تبعیض و ارتقاء رقابت در راستای مدیریت اقتصادی کسب و کار ریلی)
 ۲. تنظیم‌گر ایمنی (برای ارتقاء ایمنی و پیشگیری و کاهش سوانح)
 ۳. تنظیم‌گر فنی (برای بهبود کیفیت سیستم‌ها و سیر و حرکت)
 ۴. تنظیم‌گر محیط زیست (برای هماهنگی بین سیستم‌ها و فرآیندهای ریلی و محیط زیست).
- در مورد صنعت ریلی ایران ما با وضعیت منحصر به فرد و ناقص الخلقه‌ای مواجهیم که در آن زیرساخت‌ها و لکوموتیو در اختیار دولت است و ما در هیچ کجای دنیا چنین چیزی را نمی‌بینیم.



دو چالش اصلی صنعت ریلی ایران برای رقابت‌پذیری

مهندس سعید قصابیان - کارشناس حمل و نقل ریلی - دیگر سخنران این نشست در سخنان خود با بیان این که قانون اساسی کشور ما قبل از اصلاحاتی که در آن انجام شد، بر این نکته تاکید کرده بود که راه‌آهن ایران دولتی است، اظهار کرد: در آن شرایط راه‌آهن در حمل بار و مسافر دچار مشکل بود و در



استفاده از ظرفیت ماده‌ی ۵۹ برای تاسیس نهاد رگولاتور

دکتر امیراحمد ذوالفقاری - معاون شورای رقابت - سخنران دیگر این نشست با اشاره به اقدامات شورا برای رقابت‌پذیر کردن صنعت ریلی بیان کرد: در این دوره از شورای رقابت تلاش کردیم مصوبات قبلی در دو حوزه‌ی لکوموتیو و ریل را پی‌گیری کنیم. ما در قوانین اصل ۴۴ ماده‌ی (۵۹) را داریم که ناظر بر رگولاتور بخشی است و این رگولاتوری بر رقابت متمرکز است. به صورت کلی رگولاتوری در صنعت ریلی، با رگولاتوری اقتصادی و رگولاتوری فنی مطرح می‌شود که باید در تعامل با هم باشند. در نظام حکمرانی کنونی ما رگولاتوری فنی در اختیار دولت قرار گرفته است و رگولاتوری رقابت، انحصارا در شورای رقابت قرار گرفته و این شورا مسؤول انحصاری رسیدگی به رویه‌های ضد رقابتی است. این شورا با ابزار تنظیم دستورات عمل به وظیفه‌ی خود عمل می‌کند و ابزار دیگر این شورا ماده‌ی (۵۹) است که بر اساس این ماده می‌توان نهاد رگولاتور هم تاسیس کرد. وی تصریح کرد: اگر بر اساس ماده‌ی (۵۹) یک رگولاتور بخشی برای صنعت ریلی تاسیس شود، در واقع شورای رقابت تخصصی صنعت ریل تشکیل شده است که به جای اعضای از وزارت اقتصاد و وزارت صمت که متخصص حوزه‌ی ریلی نیستند، اعضای متخصص صنعت ریلی در آن حاضر خواهند بود. ذوالفقاری با بیان این که استفاده از مکانیزم ماده‌ی (۵۹) با چالش‌هایی مواجه است که شورا در دوره‌ی سوم خود به دلیل همین چالش‌ها به ماده‌ی (۵۹) ورود نکرده است، توضیح داد: تجربه‌ی رگولاتوری صنعت برق بسیار درس‌آموز بود. چرا که در شورای رقابت رگولاتوری بخشی برای صنعت برق تعریف شد. اما تاسیس این نهاد به موافقت دولت بستگی داشت که دولت با آن موافق نبود و مدت‌ها آن را متوقف کرد. نهایتا با موافقت مجلس ماده‌ی (۵۹) اصلاح شد و دولت ملزم به اجرای رگولاتوری بخشی شد اما باز هم دولت به نحوی آن را تصویب کرد که بتواند به نحو دلخواه خود این نهاد رگولاتور را اجرا کند که باز هم استقلال خاصی به نهاد مورد نظر نمی‌داد. با این تجربه ما تصمیم گرفتیم ماده‌ی (۵۹) را به کار نگیریم. اما اکنون شرایط تغییراتی داشته و بر اساس برنامه‌ی هفتم توسعه، شورای رقابت ملزم به تعریف نهاد رگولاتور بخشی برای سه حوزه شده که تصور ما این است که یکی از این حوزه‌ها

برای تغییر ساختار راه‌آهن نباید چرخ را دوباره اختراع کنیم

مهندس علی اصغر شفیع نادری نیز در این نشست با تأکید بر این که تصویب اصل ۴۴ در زمان خود کار جسورانه‌ای بود، بیان کرد: با این وجود در ادامه و به‌ویژه در صنعت ریلی وقتی کار به اجرای این اصل رسید، تصویب قانون به صورت ناقص به اجرای آن به صورت ناقص‌تر انجامید و آنچه مربوط به تعامل بخش خصوصی و بخش دولتی بود، مورد غفلت قرار گرفت. در قوانین ریلی نیز این نکته قابل مشاهده است که به جزئیات توجه نشده و ما اگر ۳ صفحه قانون ریلی داریم، کشورهای اروپایی چند صد صفحه قانون ریلی دارند.

وی با بیان این که ما در توسعه‌ی صنعت ریلی خود بیشتر از قوانین و الگوهای اروپایی استفاده می‌کنیم، افزود: اگر به این الگوها توجه کافی را داشته باشیم، تمام بازیگران تعریف شده و الزامات رقابت سالم بین شرکت‌های ریلی در آن‌ها لحاظ شده و لازم نیست ما دوباره الگو بسازیم و چرخ را از نو اختراع کنیم. در این الگوها، چهار بازیگر برای صنعت ریلی تعریف شده که یکی مدیر شبکه است و صد درصد دولتی است. مدیر شبکه، نصف درآمدهای خود را از بخش خصوصی استحصال می‌کند و نصف دیگر را از دولت می‌گیرد. بازیگر دوم؛ مسؤول قطارها یعنی مسؤول واگن، و لکوموتیو هستند. بازیگر سوم، سازمان حمل‌ونقل ریلی است که سیاست‌گذار است و مقررات و دستورات عملی را تدوین می‌کند. این ساختار بازیگر چهارمی دارد که همان نهاد رگولاتور است. شفیع نادری با اشاره به ناکارآمدی‌های سیستم کنونی حمل‌ونقل ریلی کشور، یادآور شد: برای اولین بار در تاریخ حمل و نقل ریلی، ما سه سال پی‌درپی رشد منفی در حمل بار ریلی داشتیم. برای تغییر این وضعیت لازم است ما ساختار بخش ریلی خود را متحول کنیم. به اعتقاد من برای ایجاد تحول در ساختار صنعت ریلی، ما در موضع طراحی ساختار نیستیم. بلکه باید ساختار مناسب را با شرایط کشور خود انتخاب کنیم. جذابیت سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی، خصوصا در حوزه‌ی بار، با افزایش بهره‌وری حاصل خواهد شد و نظم حمل‌ونقل ریلی و سرعت بازرگانی در این زمینه حرف اول را می‌زند.





صنعت ریلی باشد. معاون شورای رقابت خاطرنشان کرد: برداشت ما این است که حتی اگر نهاد مورد نظر در صنعت ریلی از استقلال مطلوب برخوردار نباشد، همین که رگولاتوری از انحصار راه‌آهن خارج شود، یک قدم به جلو در راستای رقابت پذیری این صنعت برداشته‌ایم.



گیر افتادن بخش خصوصی در تله انحصار راه‌آهن

سید محمدرضا سیدنورانی- رئیس شورای رقابت- نیز در دقایق آخر به جمع سخنرانان این نشست پیوست. وی در سخنان خود که با صراحت لهجه‌ی خاصی بیان شد، با تأکید بر این که چهره‌ی رسانه‌ی ای نیست، تصریح کرد: مرگ برای همه است و همه‌ی ما باید نهایتاً در یک متر جا بخواهیم! چرا باید پا روی حق بگذاریم؟! شرایط در صنعت ریلی ما خوب نیست و چون انحصار در اختیار راه‌آهن است، بخش خصوصی مجبور است جلوی راه‌آهن کوتاه بیاید! این چه عدالتی است که در این صنعت حاکم است؟ تعجبم از مدیرعامل شرکت است که گویا حافظ قرآن هم هست!

به گفته‌ی وی شرکت‌های حمل و نقل ریلی یک سری سرمایه‌گذاری انجام داده و گیر افتاده‌اند. کالا و خدمت این شرکت‌ها با انحصار خرید مواجه است و خرید محصول آنان فقط با راه‌آهن اتفاق می‌افتد. چون ریل در انحصار راه‌آهن است و بر طبق قرار داد مجبور هستند کوتاه بیایند. این انحصار خلاف صریح عدالت است؛ حال می‌خواهد مسؤولان خوششان بیاید یا نیاید.

رئیس شورای رقابت در پایان از فعالان بخش خصوصی در حوزه‌ی حمل و نقل ریلی خواست که به فعالیت خود ادامه داده و صحنه‌ی فعالیت را ترک نکنند چرا که دولت بودجه ندارد و قادر به ایفای نقش شما نیست.



انجمن باید برای تاسیس تنظیم‌گر مستقل ریلی با مجلس لابی کند

در پایان این نشست فرصتی نیز به پرسش‌های خبرنگاران اختصاص یافت. دکتر محسن پورسید آقایی در پاسخ به این پرسش خبرنگار مجله‌ی ندای حمل و نقل ریلی که آیا راه میانبری به تاسیس نهاد تنظیم‌گر مستقل ریلی می‌توان متصور شد؟ چون به نظر می‌رسد دولت در این زمینه همراهی نخواهد کرد، بیان داشت: هیچ وقت از دولت نمی‌توانیم انتظار داشته باشیم که برای تاسیس نهاد تنظیم‌گر مستقل در صنعت ریلی، پیش قدم شود. علت این امر هم روشن است. چرا که ساختار دولت به این شکل است که اگر قرار است چنین تحولی رخ دهد، وزیر ذی‌ربط - وزیر راه و شهرسازی - باید از این امر دفاع کند و سایر وزرا خاموش می‌مانند. وزیر راه و شهرسازی هم اگر بخواهد از این امر دفاع کند، باید معاون ذی‌ربط وی - مدیرعامل شرکت راه‌آهن - از این امر پشتیبانی کند. بنابراین؛ ابتدا مدیرعامل راه‌آهن باید لزوم تاسیس نهاد تنظیم‌گر مستقل را بپذیرد و با فرض مخالفت مدیرعامل راه‌آهن، هیچ دولتی مبادرت به این کار نخواهد کرد.

وی افزود: به عبارت دیگر کوتاه‌ترین مسیر برای به نتیجه رسیدن تاسیس یک نهاد تنظیم‌گر مستقل در صنعت ریلی، از طریق دولت نخواهد بود. پس نباید از دولت چنین انتظاری داشت و این وظیفه‌ی شرکت‌های بخش خصوصی و به‌ویژه انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی است که این هدف را پی‌گیری کنند.

پورسید آقایی تصریح کرد: پیشنهاد مشخص من این است که اگر انجمن می‌خواهد کاری برای بخش خصوصی انجام دهد، طرح تشکیل نهاد تنظیم‌گر ریلی را تدوین و آماده کند و آن را به نمایندگان مجلس ارائه دهد. به اعتقاد من نمایندگان مجلس دوره‌ی قبل در کمیسیون عمران کاملاً آمادگی داشتند این طرح را تصویب کنند. تجربه‌ی قانون حق دسترسی هم به همین شکل پیش رفت و از طریق نمایندگان تصویب شد و هیچ وقت دولت حاضر نشد حق دسترسی را به شکل لایحه به مجلس بدهد.

وی با اشاره به راهکار ارائه شده از سوی رئیس شورای رقابت - ماده‌ی (۵۲) - برای پی‌گیری تاسیس تنظیم‌گر مستقل ریلی، یادآور شد؛ به اعتقاد من این پیشنهاد نهایتاً دچار این مشکل خواهد شد که دولت اختیارات لازم را به نهاد مورد نظر نخواهد داد.

مدیرعامل اسبق راه‌آهن در پایان خاطرنشان کرد: انجمن‌های بخش خصوصی در دنیا همین وظیفه را به عهده می‌گیرند که برای احقاق حقوق اعضای خود با مراکز تصمیم‌گیری و قانون‌گذاری کشور لابی کنند.



به صورت کلی رگولاتوری در صنعت ریلی، با رگولاتوری اقتصادی و رگولاتوری فنی مطرح می‌شود که باید در تعامل با هم باشند. در نظام حکمرانی کنونی ما رگولاتوری فنی در اختیار دولت قرار گرفته است و رگولاتوری رقابت، انحصاراً در شورای رقابت قرار گرفته و این شورا مسؤول انحصاری رسیدگی به رویه‌های ضد رقابتی است. این شورا با ابزار تنظیم دستورالعمل به وظیفه‌ی خود عمل می‌کند و ابزار دیگر این شورا ماده‌ی (۵۹) است که بر اساس این ماده می‌توان نهاد رگولاتور هم تاسیس کرد. اگر بر اساس این ماده یک رگولاتور بخشی برای صنعت ریلی تاسیس شود، در واقع شورای رقابت تخصصی صنعت ریل تشکیل شده است که اعضای متخصص صنعت ریلی در آن حاضر خواهند بود.



ماده‌ی (۱۲) یادآور وعده و بدهکاری!



مرتضی ملانژاد
مدیرعامل واگن پارس مینا



برای شرکت‌ها باقی می‌ماند، هیچ نوع گشایشی در صنعت ریلی اتفاق نخواهد افتاد. از طرفی همه ما می‌دانیم که معضل اساسی صنعت ریلی این است که اقتصاد این صنعت ضعیف شده و به عبارتی کیک این صنعت بسیار کوچک شده است.

قطعاً ما باید به دنبال راهکارهایی برای بزرگ کردن این کیک باشیم. به‌عنوان مثال؛ اگر به قانون ماده‌ی (۱۲) رجوع کنیم، می‌بینیم که منابع در این قانون به صورت ارزی و اعتبار آن حدود ۶ و نیم میلیارد دلار پیش‌بینی شده است. یعنی عدد و رقمی که در این قانون وجود دارد، ارزی است و نحوه‌ی محاسبه‌ی آن هم بر اساس سی‌سی و کیلومتر پیمایش و قیمت هم بر اساس فوب خلیج فارس است. سوال اینجاست که چرا این قانون وقتی به مرحله‌ی پرداخت می‌رسد، به صورت ریالی پرداخت می‌شود؛ آن هم ریالی که چند سال تورم به آن برخورد کرده و تضعیف شده ولی همان ریالی، مینا قرار می‌گیرد.

نکته‌ی دیگر ماده‌ی (۶۷) است که می‌توان از ظرفیت آن بهتر استفاده کرد. بر اساس این ماده، به منظور جلب مشارکت سرمایه‌گذاران و حمایت از سرمایه‌گذاری در امر توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی، به شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و شهرداری‌ها اجازه داده می‌شود تا در مقابل اخذ تضمین‌های لازم از محل منابع داخلی خود بدون ایجاد هرگونه تعهد برای بودجه‌ی عمومی دولت نسبت به تضمین اصل و سود تسهیلات مربوط به سرمایه‌گذاری بخش‌های غیردولتی در این بخش و استفاده از ابزار کمک‌های فنی و اعتباری برای اقتصادی کردن طرح‌های مورد نظر و تضمین اثر نوسانات نرخ ارز در سرمایه‌گذاری‌های مزبور اقدام کنند.

اگر راه‌آهن بتواند ماده‌ی (۶۷) را برای شرکت‌ها بازبایی کند و آن‌ها از این محل از نظر مالی تقویت شوند، حتی تضمینی که از محل این ماده ایجاد می‌شود به عنوان تضمین قابل ارائه به بانک‌ها است.

در سال ۱۴۰۱ مجموع واگن‌های باری و مسافری تولید و عرضه شده به صنعت ریلی، بالغ بر ۱,۸۰۰ واگن بود. این عدد در سال ۱۴۰۲ نزدیک به ۳۵ درصد کاهش پیدا کرد. امسال با شرایطی که شرکت‌های ریلی دارند، دور از ذهن نیست که کاهش مذکور دو برابر شود.

شرکت‌های ریلی وعده‌های محقق نشده را دیده‌اند و اعتقاد خود به سرمایه‌گذاری در این صنعت را از دست داده‌اند. از وعده‌ی تسهیلات ماده‌ی (۱۲) برای شرکت‌ها فقط بدهکاری و قسط‌های بانک حاصل شده است. پولی که قرار است از محل منابع ماده‌ی (۱۲) به شرکت‌ها تزریق شود، از سوی وزارت امور اقتصادی و دارایی (سازمان امور مالیاتی)، با این توجیه که پول مورد اشاره - به شرط پرداخت - خارج از سال مالی به شرکت‌ها وارد خواهد شد و تعدیل هم نیست، بنابراین؛ به عنوان سود تلقی می‌شود. با شناسایی این پول به عنوان سود، ۲۵ درصد آن از سوی سازمان امور مالیاتی تحت عنوان مالیات کسر می‌شود. ۱۰ درصد از این پول هم از سوی راه‌آهن به عنوان ارزش افزوده کسر می‌شود و چیزی در حدود ۵ تا ۱۰ درصد هم از این پول صرف هزینه‌ی بیمه و غیره می‌شود.

به این ترتیب از منابع اندکی که انشالله قرار است از مسیر ماده‌ی (۱۲) به صنعت ریلی وارد شود، ۴۰ تا ۴۳ درصد آن، کسور قانونی است! از طرفی اگر همین امروز پول ماده‌ی (۱۲)، انشالله به حساب شرکت‌ها واریز شود، پول واگنی پرداخت می‌شود که شرکت سال ۱۳۹۸ به قیمت حدود ۴۰۰ میلیون تومان خریداری کرده است و تدوین‌کنندگان این طرح قیمت واگن را به روز نمی‌کنند و همان ۴۰۰ میلیون را می‌پردازند.

از همین مبلغ نیز همان‌طور که پیشتر ذکر آن رفت، ۴۳ درصد کسر می‌شود. واقعیتی که همه‌ی ما از تولیدکنندگان واگن گرفته تا شرکت‌های مالک واگن و حتی خود شرکت راه‌آهن می‌دانیم و می‌دانند این است که با مبلغی که از ماده‌ی (۱۲)

تصمیم‌های ساده‌ای که سخت می‌گیریم!

تحلیلی بر گزاره‌های تعطیلات پایان هفته



رحمت‌اله پوربابایی
دبیر و عضو هیأت مدیره انجمن صنایع ریلی ایران



در خبرها خواندیم دولت پیشنهاد تعطیلی دو روزه‌ی پایان هفته را (با تأیید روزهای پنج‌شنبه و جمعه) برای تبدیل شدن به قانون به مجلس ارائه و مجلس نیز در خلال بررسی، کارشناسی و تصویب این لایحه، با واکنش‌های متفاوت افکار عمومی مواجه شده است تا بدان‌جا که خبرهای غیر رسمی، گزاره‌ی تعطیلی روزهای پنج‌شنبه و جمعه را به تصویب این قانون نزدیک‌تر می‌دانند. این دگردیسی در پروتکل‌های پیشین کار و اقتصاد که از قضا و لابد موجب دمیدن نفسی در بطن خسته آن نیز خواهد شد، به قدری کش‌دار و پرحاشیه پیش می‌رود که تعجب صاحبان اصلی اقتصاد یعنی فعالان زحمت‌کش بخش خصوصی واقعی را برانگیخته است.

در این نوشتار سعی شده است برای کمک به روشن شدن زوایای این تغییر رویکرد لازم، در قانون کار و حمایت از تصمیم‌گیران نیک‌اندیش، مصلح، خیرخواه و شجاع به سه پرسش زیر پاسخ داده شود:

- چرا یک تصمیم به این بدیهی و ساده در کشور ما، این همه انرژی، وقت و هزینه می‌برد و پیچیده است؟!
- دلیل این همه کندی در فرایند تصمیمات کوچک و اثرگذار در حوزه اقتصادی چیست؟!
- به‌عنوان یک فعال اقتصادی و نماینده‌ی گروهی از همکاران در یک نهاد صنفی خصوصی، با کدام گزاره موافقم و چرا؟!

■ علی‌رغم این که برخی کشورهای مسلمان که در گذشته ۲روز پنج‌شنبه و جمعه را به‌عنوان تعطیلات هفتگی خود انتخاب کرده بودند، بنا به مصالح ارتباطی و اقتصادی، تعطیلی پنج‌شنبه را به شنبه منتقل کرده‌اند، از جمله کشورهای عربی حوزه‌ی خلیج فارس که در نشست سران، با تصمیم به تغییر تعطیلات پایان هفته و طرح این ایده در یک دوره پنج‌ساله، روز یک‌شنبه را نیز جایگزین تعطیلی جمعه کردند. با تثبیت این روند، اکنون در کشورهای عربی حوزه‌ی خلیج فارس، شنبه و یک‌شنبه دو روز تعطیلی آخر هفته‌اند. البته افغانستان نیز آخرین این گروه از کشورهای مسلمان در سال ۱۳۸۹، طرح «دو روز تعطیلی» در هفته را به تصویب رسانده و روز شنبه را جایگزین تعطیلی پنجشنبه کرده است.



پایان هفته‌ها در دنیا چه خبر است؟!

برای تعیین روزهای کاری هفته و تعطیلات پایان هفته، با توجه به فرهنگ عمومی، علاوه بر تفاوت‌های میان کشورهای مختلف از نظر موقعیت جغرافیایی و اقتضائات اشتغال در آن‌ها، شرایط اقتصادی و سیاسی حاکم بر هر کشوری نیز می‌تواند بر سیاست‌های اتخاذ شده در این زمینه تأثیرگذار باشد و در نتیجه متفاوت است.

■ بیشتر کشورهای اروپایی و آمریکایی، روزهای کاری هفته از دوشنبه آغاز و تا جمعه یا شنبه ادامه دارد و روز پایانی هفته (یک‌شنبه‌ها) یا دو روز پایانی هفته (شنبه و یک‌شنبه‌ها) به اوقات فراغت و انجام کارهای شخصی اختصاص دارد.

تصمیم‌های ساده‌ی بسیار سخت!

از هر چه بگذریم سخن دوست خوشتر است، از تحلیل تصمیم‌های کشورهای دیگر دنیا به بررسی کلی تصمیمات مدیران کشورمان

بر می‌گردیم. در آسیب‌شناسی تصمیمات دولتمردان در نظام تصمیم‌گیری، قلم‌فرسایی‌ها شده، سخنرانی‌گفته و مطلب‌ها نوشته‌اند و داستان مثنوی ۷۰ من کاغذ است. اما این نوشته به دنبال یک پاسخ سر راست به یک پرسش ساده است که چرا فرایند تصمیم‌گیری‌های ساده و کوچک در نظام تصمیم‌گیری تا این حد کند و پیچیده و دشوار می‌نماید؟! بخشی از پاسخ در سطور بالا آورده شد. ولی قسمت مهم پاسخ، در مظلومیت «کار و اقتصاد» در این سرزمین نهفته است. معنای مظلوم مگر جز این است که هزینه می‌دهد و بهره‌مند نمی‌شود، تلاش می‌کند و نادیده گرفته می‌شود، همه درباره‌اش تصمیم می‌گیرند بدون این‌که با او مشورتی بشود و... سال‌هاست که در نظام تصمیم‌گیری برای اقتصاد، سیاسیون حرف اول را می‌زنند و در سیاست، مذهب‌پویش‌ها و... سال‌هاست اقتصاد ما بیمار است. نه کسی باور می‌کند و نه طبابتی در کار است، با ورد دعا و تعویذ هم که درمانی در کار نخواهد بود و اصرار بر این شیوه‌ی طبابت، پروژه‌ی ناهلان اقتصاد است که بر آتش ناآگاهی قشربون می‌دمند و فرصت‌طلبانه، فرصت

سوزی می‌کنند. سال‌هاست سرمایه از سر می‌رود. کار به ناکارآمدان است و تن رنجور اقتصاد نحیف و نحیف‌تر می‌شود. اما برایش فرمان بنشین و پاشو می‌دهند. سال‌هاست هیچ نسخه‌ی اقتصادی به کار اقتصاد گرفته نشده و از هر مروج ناکارآمدی در اقتصاد و کار و صنعت حمایت شده و می‌شود تا این نیمه‌جان را نیز از اقتصاد بستانند و غمگانه، این همه نه از نادانی که از نااهلی است. توگویی عمدی در کار است تا کارها به سامان نشود و گرنه کجای قانون، دین، فرهنگ، تمدن و اخلاق آمده که با منابع، ثروت‌های خداداد، نیروی خلاق و با انگیزه، سرمایه‌های گوناگون، وقت و عمر گران‌مایه و... این‌گونه رفتار شود.

باری اقتصاد و کار، کارگر و کارآفرین، سرمایه و ثروت و هرآن‌چه در مفهوم اقتصاد می‌گنجد، مظلوم است و پرچمدار قدرتمندی ندارد. هرکه بوده و هرکه باشد، لشکرش را نمی‌شناسد. برای همین باورش ندارد. برای همین است که تصمیم نمی‌گیرد و نمی‌تواند بگیرد و از این روست که هر تصمیمش به کژراهه می‌رود و دردی را دوا نمی‌کند. از سویی اقتصاد اگر چه در این مملکت مظلوم است، ولی سخت بی‌رحم است. چون جدی است، چون بی‌خطاست، چون درست تشخیص می‌دهد و کارش را بلد است. خوب می‌فهمد که او را نمی‌خواهند. پس بازی نمی‌خورد و جا خالی می‌دهد. پس بر ماست که با او مدارا کنیم و در مسیرش سنگ نیندازیم و با احترام از سر راهش کنار برویم و بگذاریم کارش را بکند. او ذاتاً کاربلد است.

جهت‌گیری فراملی در تصمیم‌های ملی!

با یک نگاه و یک بررسی کوتاه از آخرین تغییرات برنامه هفتگی کشورهای جهان، به سادگی درمی‌یابیم که همه‌ی این تغییرات با یک نگرش همکاری و همگرایی بین‌المللی در هر کشور سنجیده شده و به اجرا درآمده است و کم‌ترین زاویه را با روند پیش‌برد اقتصاد جهانی دارند. تمرکز تعطیلی همه‌ی کشورها در سه روز (جمعه، شنبه و یکشنبه) بیش از ۴ روز ارتباط کاری و مراودات اقتصادی را تضمین می‌کند و کیست که نداند این سوگیری فراملی در تصمیم‌های ملی نظام، بخش فعالیت‌های اقتصادی است و از دغدغه‌های سرمایه‌گذاری و سرمایه‌پذیری در رشد اقتصادی کشورها کم می‌کند. بی‌تردید هر تصمیم خارج از این معادله‌ی ساده در این زمان خاص و (این بار به‌طور کاملاً جدی) برهه‌ی حساس! برای ایران عزیز ما، هزینه‌زاست و ارتباط کاری و مراودات اقتصادی ما با دنیا را یک روز در هفته فرو می‌کاهد و به عقب می‌راند.

کندی فرایند تصمیم‌گیری‌های کوچک

در یک نظام مدیریتی اصولی با ساختار کارآمد سازمانی، بررسی کارشناسی و تحلیل داده‌ها منجر به خروجی پیشنهادهایی می‌شود که در

تطبيق با مدل‌های ارائه شده و جمع‌بندی منجر به یک تصمیم مدبرانه می‌شود. تغییر در هریک از ارکانی که نام برده شد نتیجه را معوج و تصمیم نهایی را از دایره تدبیر خارج می‌سازد و مراعات این چرخه در نظام تصمیم‌گیری، سوای از این‌که چه کسی و در کجای سلسله مراتب سازمان! چرخه را مدیریت می‌کند، تصمیم را با تدبیر همراه خواهد کرد. از این رو و بر این مبناست که در رهبری سازمان‌ها و مدیریت کلان، بسیاری از تصمیمات و وظایف در سلسله مراتب تفویض می‌شوند. چراکه «ایده تا تصمیم» فرایندی است که در یک سیستم طراحی شده، پردازش می‌شود و بر اساس شرح وظایف هر جزء از سیستم (که آن هم از پیش طراحی شده و مدون است)، صیقل می‌خورد و بر تارک قوانین نقش می‌بندد. در بروکراسی اداری حاکم بر دولت (به معنای سازمان) به لحاظ ساختاری هر یک از اجزای سیستم، هرآن در معرض تهدید و ناکارآمدی است تا نظام تصمیم‌گیری را دچار نقص یا مرگ کند. هرگاه هر بخشی از سیستم کارآمد، نابه‌جا حذف یا تغییر کند یا شرح وظایف در قَد و قواره‌ی ارکان، تنظیم نشده باشد، یا اساساً در سیستم اختلالی به‌وجود آید (حتی یک نفر به هردلیلی به تصمیم سیستمی و کارشناسی معتقد و مقید نباشد)، تصمیم‌های ساده و آنی هم دشوار و زمان‌بر می‌شوند.

سال‌هاست که در نظام تصمیم‌گیری برای اقتصاد، سیاسیون حرف اول را می‌زنند و در سیاست، مذهب‌پویش‌ها پیش‌تازند و... .

سال‌هاست اقتصاد ما بیمار است. نه کسی باور می‌کند و نه طبابتی در کار است، با ورد دعا و تعویذ هم که درمانی در کار نخواهد بود و اصرار بر این شیوه‌ی طبابت، پروژه‌ی ناهلان اقتصاد است که بر آتش ناآگاهی قشربون می‌دمند و فرصت‌طلبانه، فرصت‌سوزی می‌کنند. سال‌هاست سرمایه از سر می‌رود. کار به ناکارآمدان است و تن رنجور اقتصاد نحیف و نحیف‌تر می‌شود. اما برایش فرمان بنشین و پاشو می‌دهند!

سال‌هاست هیچ نسخه‌ی اقتصادی به کار اقتصاد گرفته نشده و از هر مروج ناکارآمدی در اقتصاد و کار و صنعت حمایت شده و می‌شود.

با کدام گزاره موافقم

عمر کار و فعالیت اقتصادی به مفهوم امروزی با انقلاب صنعتی آغاز و قوانین حمایتی از نیروی کار و تشکیل سندیکاها، سازمان‌های مختلف تا سازمان جهانی کار، برای احقاق حقوق اعضا نیز در ادامه‌ی آن پدید آمد. در این رهگذار قوانین تغییرات بنیادینی داشته‌اند و روابط کار تحولات زیادی را پشت سر گذاشته‌اند. ساعات کار در هفته از ابتدا مورد بحث‌ها و مطالعات گسترده در مسیر تحولات روابط کار قرار داشته است. کشورهای دنیا هم‌زمان به سوی افزایش لذت از کار کردن و کاهش ساعت کار به منظور لذت بردن از زندگی پیش می‌روند. در برخی موارد بررسی‌ها نشان داده است که میزان بهره‌وری کشورها با ساعت کار نسبت معکوس دارد. مثلاً برآورد شده است که تعطیلی یک روز می‌تواند از برخی هزینه‌های غیرمستقیم مثل آلودگی در کلان شهرها نیز بکاهد و این بدان معنی است که افزایش تعطیلات می‌تواند از هزینه‌های اضافی بکاهد و در بسیاری از موارد نیز، با افزایش بهره‌وری نیروی کار در سایر روزهای هفته، میزان کارایی روزهای دیگر را بالا ببرد. با مثال‌های متعدد می‌توان دلایل بیشتری برای تأثیر مثبت کاهش روزهای کار بر بهره‌وری کار و روابط کار برشمرد که مهم‌ترین آن‌ها به شرح زیر، در گزارش سازمان جهانی کار در سال ۲۰۱۴ مبنای حرکت کشورها در این مسیر شده است.

- کاهش هزینه‌های ایمنی و بهداشت حرفه‌ای
- انجام مشاغل با کیفیت‌تر و بهتر
- حضور جدی و سازنده‌تر نیروی کار
- کاهش استرس افراد و شادی بیشتر
- حفظ محیط زیست

از این بحث بگذریم. به هر دلیل کشور ما در انتهای فهرست کشورهای دنیا، بالاخره به جمع کشورهای پیوسته که تعطیلی دو روزه در پایان هفته را در دستور کار قرار داده است تا با تصویب لایحه‌ی دولت در مجلس به قانون تبدیل شود. هدف این نوشتار درست بر همین نقطه تمرکز دارد که در لایحه‌ی پیشنهادی دولت روزهایی به‌عنوان تعطیلات (دو روزه) پایان هفته منظور شده است که هیچ دلیل و مبنای اقتصادی و توجیه ارتباطی در بعد کلان و بین‌المللی ندارد. و با تأسف در این باره حرف‌ها و اظهارنظرهایی از برخی از ناهلان اقتصادی و ناآشنا به فضای کسب و کار در مقیاس بین‌المللی، در حمایت از این لایحه به گوش می‌رسد که از شدت یاوه، دلیلی برای اندیشیدن و تجزیه و تحلیل باقی نمی‌گذارد.

■ دولت در لایحه‌ی پیشنهادی روزهای پنج شنبه و جمعه

را پیشنهاد داده است و حال آن‌که در بیشتر کشورها شنبه و یک‌شنبه یا جمعه و شنبه تعطیل است. به خاطر بیاورید که در دنیا هیچ کشوری پنج‌شنبه تعطیل نیست. از این رو در قیاس با آن‌چه در دنیا می‌گذرد، فقط یک رکورد «یونیک» برای دولت به‌جا می‌ماند (به ازای هر هفته یک روز ارتباط اقتصادی کم‌تر). به عبارتی با یک تصمیم محیرالعقول و بی‌مبنا، هزینه‌ی ۴روز تعطیلی بدون استفاده از آن را در هر ماه، اکوسیستم کار و اقتصاد (میلیون‌ها نفر ساعت کار، منابع و ...) با نرخ‌های بین‌المللی (ارزی) پرداخت می‌کنند.

■ غافل نباشیم که ممکن است توبه‌ی هر غفلی پذیرفته نشود! در دنیای امروز، ارتباط، شریان حیات اقتصاد و اقتصاد، شریان حیات زندگی مردم است و این رابطه‌ی ارگانیک و مستقیم است. بدون تردید هر کدام را کاهش بدهیم تأثیر کاستن آن بر دیگری به سرعت نمایان می‌شود. وانگهی این که با یک قانون، شریان اقتصادی ملتی را در تنگنای تعطیلات قانونی و خودکرده قرار دهیم، چه تدبیری است و چه معنایی جز خود تحریمی دارد!؟

■ در طرح نظرات برخی کسان که شغل‌شان نظر دادن است! تعطیلی شنبه‌ها هم‌سویی با صهیونیسم عنوان می‌شود که پاسخ به این اظهارات و تحلیل‌های اقتصادی! را به عملکردشان در رنگین‌کمانی از پست‌های گوناگون در ادوار مختلف وا می‌نهمیم. ■ با این که تعطیلی روزهای پایانی هفته برای انجام امور شخصی و فراغت افراد است، با مناسک دینی دینداران نیز گره خورده است. برای مثال نماز جمعه برای مسلمانان، عبادات جمعی مسیحیان در روز یک‌شنبه و همچنین؛ روز شنبه برای آیین‌های یهودیان، از اهمیت برخوردارند. ذکر یک نکته از نص شریعت محمدی(ص) در کلام خدا را لازم می‌دانم که اتفاقاً در باب تعطیلی کار و اتفاقاً در روز جمعه است.

«ای کسانی که ایمان آوردید، هنگامی که در روز جمعه برای نماز جمعه اذان داده می‌شود به سوی ذکر خدا بشتابید و دادوستد را رها کنید، اگر بفهمید این برای شما بهتر است» (سوره جمعه آیه ۹)

این آیه از قرآن روشن می‌کند که روز جمعه هم کار و فعالیت اقتصادی در جریان است و مومنان در زمان اذان باید کار را تعطیل و برای نماز آماده شوند. در تحلیل عام‌تر شارع مقدس، هیچ‌گاه معنی برای کار و کسب روزی حلال مومنین ایجاد نمی‌کند. بلکه همه‌ی دستورات دینی بر مسیر صحیح و راه راست کار و فعالیت اقتصادی استوار است.

■ اساساً برنامه‌ریزی برای فعالان اقتصادی (کار و تعطیلی) بر عهده‌ی فعالان این صنوف نهاده شده است و این برنامه‌ریزی در دنیای امروز، قراردادی است که ماهیتاً اهداف رفاهی و اقتصادی را در ابعاد بین‌المللی دنبال می‌کند و لاغیر.





قطار قلب منه!

نگاهی به ترانه‌ها و
شاعرانه‌های ریلی

حسن علیشیری
ترانه سرا و منتقد ترانه



«انگار از جنس حریر و ساتنه
قطره اشکی وسط راه‌آهنه»
و می‌تواند یادآور همه‌ی خداحافظی‌هایی باشد که
ایستگاه‌های راه‌آهن به خود دیده‌اند.
در آثار تازه‌تر هم ارجاعاتی این‌چنینی کم نیستند. یکی
از زیباترین آثار محسن چاوشی، با ترانه‌ای از حسین صفا،
«قطار» نام دارد که تمام ساختارش بر استعاره‌ای گسترده و
پیچیده از قطار و عناصر پیرامونش بنا شده است:
«قطار رد شد و رفت مسافرا موندن
مسافرا که برن قطار می‌مونه
تو برف بارونی، قطار قلب منه
قلب شکسته‌ی من تو برف مدفونه
دونه‌دونه غمی، ریل به ریل شیم
غم توی خونه‌ی من هر شبو مهمونه».

شاید اگر بنا باشد در این یادداشت به دنبال ترانه‌ای با
بیشترین ارجاعات متنی و فرامتنی به قطار بگردیم، باید به
همین ترانه‌ی حسین صفا اشاره کنیم.
هم‌چنین یکی از شنیده‌شده‌ترین ترانه‌های چند سال
اخیر، ترانه‌ای زیبا از حیدو هدایتی است به نام «قطار
خالی» که با این سطر آغاز می‌شود:

«یه قطار خالی می‌ره بندر

یه لنجی روی دریا راشو گم کرد!»

و در ادامه با لهجه‌ی بوشهری خود از غربت و یاد ماندگار
خانه می‌گوید. گروه پرمخاطب چارتار نیز در نخستین
آلبومشان «باران تویی» قطعه‌ای داشتند به نام «قطار» با
کلامی از احسان حائری:

«کاش جا نماند از قطارش آرزویت

ای کاش پا بگیرد راه رفتن روبه‌رویت»

البته که نمونه‌هایی که در این یادداشت مختصر به آن
اشاره شد، گوشه‌ی کوچکی از علاقه‌ی ترانه‌سرایان به
قطار، این استعاره‌ی همیشه‌ی دوری و رفتن است. استعاره‌ای
جهان‌شمول، که انگار همه‌گیری وسایل حمل‌ونقل دیگر
در جهان، چیزی از شاعرانگی و زیبایی‌ش کم نمی‌کند.

گمان نمی‌کنم در طول تاریخ ادبیات، هیچ وسیله‌ی
حمل‌ونقلی به اندازه‌ی قطار مورد ارجاع شاعران و
ترانه‌سرایان قرار گرفته باشد. تا حدی که جمع‌آوری و
دسته‌بندی این ارجاعات به یک کار پژوهشی گسترده نیاز
دارد و زمانی مبسوط. شاید از همان زمانی که این اسب
سرکش آهنی با صدای عبور آهنگینش رد پای خود را در
این سرزمین به جا گذاشت، شاعران مبهوت وجوه استعاری
و شاعرانه‌اش شدند تا قطار در آثارشان به نمادی از رفتن و
انتظار تبدیل شود. نمادی تا آن حد شناخته‌شده در میان
مردم که گاه می‌شد بی‌هیچ ارجاع مستقیمی و تنها با
استفاده از صدایش، تمام حس و حال مورد نظر را در ذهن
مخاطب تداعی کرد.

به‌خاطر بیابوریم ترانه‌ی «یاور همیشه‌مومن» با کلام ایرج
جنتی‌عطایی، آهنگسازی فرید زلاند و تنظیم واروژان را ...
درحالی که در متن ترانه، اثری از ارجاع به قطار نیست،
صدای حرکت یک قطار در انتهای قطعه، تمام بار احساسی
سفر و خداحافظی و جدا شدن را به دوش می‌کشد تا سطر؛
«به سلامت! سرفت خوش! ای یگانه یاور من!»

بیشتر به جان مخاطب بنشیند.

اما تاریخ ترانه‌ی ما ارجاعات مستقیم فراوانی را نیز به قطار
و آن‌چه به آن مربوط است به‌یاد دارد. دست‌کم در حافظه‌ی
من، این شهیار قنبری است که بیش از هر ترانه‌سرای
دیگری، با نگاهی شاعرانه به قطار، لحظاتی به‌یادمانندی
در ترانه‌هایش خلق کرده. او در ترانه‌ی «انتظار» که آن‌را با
صدای منصور شنیده‌ایم، سروده‌ی:

«سهم ما از بهار، ابر گریه‌دار، انتظار

جاده‌ی بی‌سوار، ایستگاه قطار، انتظار».

یا آن تصویر ساده و مختصر اما ماندگار «بوسه در راه‌آهن»
در ترانه‌ی کم‌نظیر «سفرنامه» با صدای خودش و سطری از
ترانه‌ی «عکس فوری» که می‌گوید:



افطاری باشکوه سه تشکل بخش خصوصی



مراسم افطاری مشترک سه تشکل غیردولتی صنعت ریل شامل: «انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی»، «انجمن تولیدکنندگان واگن، لکوموتیو، تجهیزات و خدمات ریلی» و «کانون دانش آموختگان و اساتید دانشکده مهندسی راه آهن» یکشنبه ۱۹ فروردین ماه در مجتمع رفاهی - پذیرایی ملاصدرا در تهران برگزار شد.

که می‌توانست مهر و محبت و تعامل را جایگزین تقابل کند، با روی گشاده‌تری استقبال کنند.



جای خالی مدیرعامل راه آهن در افطاری بخش خصوصی

مراسم معنوی امسال، با همکاری این سه تشکل و به صورتی شایسته‌تر و باشکوه‌تر از سال‌های قبل برگزار شد. اما متأسفانه باز هم مدیرعامل راه آهن به‌رغم دعوت رسمی، از حضور در این افطاری خودداری کرد. این در حالی است که انتظار می‌رفت مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران که کسوت زعامت و پدری صنعت ریلی را برآورده قامت خود می‌بیند، حضور پررنگی در این مراسم معنوی داشته باشد. اما نه تنها این اتفاق رخ نداد، بلکه مدیرعامل راه آهن درحالی که از مدتی قبل از برگزاری این مراسم مطلع و به آن دعوت شده بود، ترجیح داد به جای حضور در جمع بخش خصوصی، در همین روز میزبان اصحاب رسانه باشد!

به هر شکل سال ۱۴۰۳ در حالی آغاز شد که امید می‌رفت تقابل‌هایی که در سال‌های اخیر بین شرکت راه آهن و شرکت‌های خصوصی و تشکل‌های صنفی ریلی شاهد آن بودیم، در این سال و به برکت بهار قرآن، رنگ دوستی به خود بگیرد. گرچه برای تحقق این امید لازم است مدیران ارشد راه آهن از فرصت‌هایی همچون مراسم افطاری یکشنبه ۱۹ فروردین ۱۴۰۳

راه‌اندازی رشته‌ی مدیریت MBA لجستیک، با همکاری سازمان مدیریت صنعتی



دکتر سبحان نظری - رئیس هیات مدیره انجمن صنفی شرکت‌های ریلی - در سخنان خود ضمن خوش‌آمدگویی به مدعوین، اظهار کرد: ضیافت افطاری امسال قدری متفاوت‌تر و بزرگ‌تر از سال‌های گذشته است. چرا که تلاش کردیم با همت جوانان دانشجو و دانش‌آموخته و اساتید دانشکده مهندسی راه آهن و با حضور صنعت‌گران عرصه‌ی ریل و فعالان حمل‌ونقل ریلی، پیوندی باشکوه‌تر از قبل، بین نسل‌های مختلف صنعت ریلی ایجاد کنیم.

وی افزود: هماهنگی‌هایی با سازمان مدیریت صنعتی در دست اقدام است که انشاءالله به زودی رشته‌ی مدیریت MBA لجستیک یا حمل‌ونقل ریلی را راه‌اندازی کنیم. در این دوره‌ها اساتیدی از سازمان مدیریت صنعتی و همچنین اساتیدی از بخش خصوصی و شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی محتواهای بسیار ارزنده‌ای را آموزش خواهند داد.

سهام قابل توجهی از این صنعت را به عهده گرفته‌اند، مرهون تلاش‌های ایشان هستیم. مهندس عالیوند طی سخنان کوتاهی از برگزار کنندگان مراسم تشکر و روزهای روشن و پرامید را برای صنعت ریلی کشور آرزو کرد.

امضای تفاهم همکاری بین سه تشکل بخش خصوصی

مراسم افطاری با امضای تفاهم‌نامه‌ی همکاری و تعامل مشترک بین ۳ نهاد خصوصی ریلی ادامه یافت. این تفاهم‌نامه توسط دکتر سبحان نظری، دبیر و عضو هیأت‌مدیره‌ی انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته؛ سعید محمد یزدی، دبیر کانون دانش‌آموختگان و اساتید دانشکده‌ی مهندسی راه‌آهن و مهندس رحمت‌الله پوربابایی، دبیر انجمن صنفی - کارفرمایی تولیدکنندگان واگن، لکوموتیو، تجهیزات و خدمات ریلی در چهارچوب قوانین و مقررات کشور به امضا رسید. محورهای این تفاهم‌نامه عبارت است از ارتقای مهارت و دانش، تغییر و تعمیق نگرش مدیران در زمینه‌ی آموزش‌های عمومی و تخصصی؛ ارتقای فناوری و توسعه‌ی دانش‌بنیان در زمینه‌ی صنعت ریلی و در آخر، رشد و اعتلای مهندسان ریل از طریق توسعه‌ی فرصت‌های شغلی و کارآموزی در شرکت‌های ریلی است. تفاهم‌نامه‌ی مورد اشاره از تاریخ امضا تا ۳ سال معتبر خواهد بود و در صورت توافق قابل تمدید و تجدیدنظر است. همچنین جزئیات تفاهم‌نامه در جلسات فی‌مابین تعیین و لازم‌الاجرا خواهد شد.

تقدیر از مهندس عالیوند؛ موسس انجمن شرکت‌های ریلی

در ادامه، طی مراسمی از مهندس پرویز عالیوند، پیشکسوت خوشنام راه‌آهن کشور تقدیر به عمل آمد. محمد سعید نژاد - مدیرعامل اسبق شرکت راه‌آهن - در این مراسم با اشاره به اهمیت نقش دانشکده‌ی مهندسی راه‌آهن در توسعه‌ی صنعت ریلی ایران، بیان کرد: دانشکده‌ی مهندسی راه‌آهن به خوبی از عهده‌ی مسؤوولیتی که برای آن تعریف شده بود، برآمد و نگاه علمی به صنعت ریلی را جایگزین نگاه سنتی و غیرعلمی به این صنعت کرد.

سعید نژاد در ادامه با اشاره به نقش پیشکسوتان صنعت ریلی در توسعه‌ی این صنعت، افزود: اساتید و بزرگان فراوانی در این راه تلاش کردند و با توجه به این که امشب فرار است از مهندس عالیوند تقدیر به عمل آوریم، من از میان کارهای مهم ایشان به نقشی که در ورود بخش خصوصی به صنعت ریلی داشتند، اشاره می‌کنم.

وی با تحسین اخلاق پسندیده و منش فروتنانه‌ی این پیشکسوت ریلی تاکید کرد: مهندس عالیوند بنیان‌گذار انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بودند و خود ایشان ریاست این انجمن را در سال‌های اول تاسیس به عهده گرفتند. ذکر این نکته ضروری است که ایجاد و راه‌اندازی یک تشکل بخش خصوصی در کشور ما، به مراتب دشوارتر از مدیریت آن بعد از تاسیس و گذر از بحران‌ها و مسائل سال‌های اولیه است. اگر ما امروز شاهد تولد و رشد بخش خصوصی ریلی هستیم و شرکت‌های ریلی





مدیر عامل مپنا لکوموتیو در مصاحبه با ندای حمل و نقل ریلی: راهی جز واگذاری لکوموتیوها نداریم



محمد مهدی اسلامی
مدیر عامل مپنالکوموتیو



«محمد مهدی اسلامی» مدیر عامل بزرگترین شرکت تولیدکننده لکوموتیو کشور است و طبیعتاً هیچ علاقه‌ای به واردات لکوموتیو ندارد. او برای دفاع از تولید داخل و جلوگیری از واردات، به آمارهایی اشاره می‌کند که مدیر عامل راه آهن آن‌ها را اعلام کرده است. طبق این آمارها، سال گذشته در حمل بار و مسافر ریلی رکوردشکنی شده است. پس واقعاً چرا باید نگران کمبود ناوگان باشیم و بخواهیم تعداد زیادی لکوموتیو وارد کنیم؟ در تمام طول مصاحبه و تنظیم آن در این تردید بودیم که استناد او به این آمارها از روی کنایه بود یا خیر! مدیر عامل مپنا لکوموتیو نیاز واقعی کشور به لکوموتیو را سالانه ۲۵ دستگاه می‌داند که آن هم در صنایع داخلی به خوبی قابل تامین است. شما را به خواندن این مصاحبه‌ی جذاب دعوت می‌کنیم.

تعداد لکوموتیوی که ما امسال و سال آینده تولید و به صنعت ریلی کشور وارد می‌کنیم، کفاف این صنعت را می‌دهد. البته این امر به شرطی است که سیستم تعمیر و نگهداری راه آهن جوایگوی نیازها باشد. آمارهایی که آقای دکتر صالحی - مدیرعامل محترم شرکت راه آهن - اعلام کرده‌اند، نشان می‌دهد با وجودی که تعداد لکوموتیو فعال کشور تا حدی افت داشته، اما با همین ناوگان فعلی شاهد افزایش جابه‌جایی بار و مسافر و ترانزیت و بهره‌وری هستیم و شاید بتوان گفت وضعیت ناوگان ما آن‌چنان هم نامطلوب نیست. امیدواریم با لکوموتیوهایی که به ناوگان افزوده می‌شود، آمارها هم طی دو سال پیش رو بهبود بیشتری نشان دهد.

هم از ۵۰ دستگاهی که با راه آهن قرارداد ROO (قرارداد بازسازی به شرط تملیک بعد از ۱۵ سال) داشتیم، طی این مدت در این مجموعه بازسازی شد. برنامه‌ریزی‌های ما بر این مبنا است که طی امسال و سال آینده، تعداد ۷۰ تا ۸۰ لکوموتیو معادل دیگر نیز به مشتریان و متقاضیان تحویل دهیم که لکوموتیوهایی که تحویل می‌دهیم، لکوموتیو جدیدتر (مپ ۳۰) است. چند شرکت در حال مذاکره و بستن قرارداد خرید لکوموتیو از ما هستند که قرارداد یکی از آن‌ها تکمیل و پیش‌پرداخت واریز شده است. الباقی لکوموتیوهایی که طبق قرارداد باید به فولاد مبارکه تحویل دهیم هم - یعنی ۱۳ دستگاه مپ ۲۴ - امسال تحویل می‌دهیم. به اعتقاد من این

ندای
مپنا لکوموتیو چه افقی را برای تولید محصولات خود ترسیم کرده و این چشم‌انداز تا چه حد محقق شده است؟

شعار و چشم‌اندازی که ما در این شرکت هدف‌گذاری کرده‌ایم، دست‌یابی به جایگاه نخستین تولیدکننده لکوموتیو در ایران، تا سال ۱۴۰۴ است و با جدیت تحقق آن را دنبال می‌کنیم. طی دو سال گذشته با وجود زمزمه‌های دل‌سرد کننده‌ای که درباره‌ی واردات ۱ هزار دستگاه لکوموتیو شنیده می‌شد - که البته بحمدالله هیچ وارداتی هم انجام نشد و در حد حرف باقی ماند - ما حدود ۷۰ دستگاه لکوموتیو تولید کردیم. ضمن این‌که ۲۰ دستگاه لکوموتیو

لکوموتیوهای مپ ۳۰ به این قطعات است و با شرایط گرانی که اکنون در قطعه اتفاق افتاده، طبیعتاً برای شرکت‌ها بسیار سخت است که خرابی لکوموتیوها را برطرف کنند.



لکوموتیو مپ ۳۰ چند درصد داخلی سازی شده است؟ این لکوموتیو در آینده به مشکل تامین قطعه برخورد نمی‌کند؟

مپ ۳۰ حدود ۸۵ درصد داخلی سازی شده است. بعضی قطعات آن هم که داخلی سازی نشده، نیازی نبوده که داخلی سازی شود. چون قطعاتی بوده که ۱۰ تا ۱۵ سال عمر مصرف آن است. قطعات مهم و مصرفی را با تیراژ انبوه تولید کرده و قیمت آن را به شدت کاهش داده‌ایم. مثلاً سرسیلندر به قیمت ۶ یا ۷ هزار پوند خریداری می‌شده است. اما در مپنا لکوموتیو آن را با یک چهارم این قیمت تولید کرده‌ایم. برنامه‌های ما به شکلی در حال اجراست که قیمت این قطعات باز هم کاهش خواهد داشت. قطعاتی مثل شاتون و میل بادامک و یاتاقان هم همین‌طور با تولید داخل، کاهش قیمت داشته‌اند.



جدیدترین محصول شما (مپ ۳۰) تا چند سال جوابگوی نیازهای صنعت ریلی کشور خواهد بود؟

تا زمانی که صنعت ریلی ما به سمت برقی سازی نرفته باشد، این لکوموتیو جوابگوی نیاز کشور است. اگر خطوط ریلی کشور برقی شد، بحث جداگانه‌ای پیش می‌آید. اما اگر این اتفاق نیفتاد، حتی تا ۲۰ سال دیگر مپ ۳۰ برای ما به خوبی کار خواهد کرد.



تولید لکوموتیو مسافری را در دستور کار ندارید؟

تاکنون برنامه‌ای در این زمینه نداشته‌ایم و نیازی هم از سوی شرکت‌ها یا راه‌آهن احساس نمی‌شود. باز هم بد نیست به این اشاره کنم که با همین ناوگان زیمنس فعلی، بر اساس آمارها ما رکورد حمل مسافر را شکسته‌ایم. بنابراین؛ می‌توان این‌گونه برداشت کرد که نیاز شدیدی به لکوموتیو مسافری نیست و عملاً هم تقاضایی برای تولید این نوع لکوموتیو دیده نمی‌شود.

بیشتر لکوموتیو نداریم. در هیچ کجای دنیا هم دیده نشده که کشوری ۵۰۰ دستگاه لکوموتیو خریداری کند. ما نیازی به این تعداد لکوموتیو نداریم و آن تعدادی که نیاز است را می‌توانیم خودمان بسازیم.



با توجه به فرسودگی ناوگان، آیا از نظر سوانح و خرابی لکوموتیوها نسبت به سنوات قبل تغییری وجود داشته است؟

خیر؛ نمی‌توان مدعی شد که سوانح



افرادی که بحث واردات لکوموتیو را به هر دستاویزی مطرح می‌کنند، شناخت کافی از تولید لکوموتیو در کشور و نیازهای صنعت ریلی ما ندارند. کسانی که معتقدند لکوموتیو داخلی از لکوموتیو وارداتی گران‌تر است، شاید نمی‌دانند تعمیر و نگهداری لکوموتیو چه هزینه‌ها و چالش‌هایی دارد. ما در حال حاضر در کشور جایی برای تعمیر و نگهداری لکوموتیو چه هزینه‌ها و چالش‌هایی دارد. ما در حال حاضر در کشور جایی برای تعمیر و نگهداری لکوموتیو نداریم. ابزار مناسب برای این کار را هم نداریم. برخی شرکت‌ها ۶ دستگاه لکوموتیو وارداتی خریداری کرده‌اند. ولی الان ۲ شرکتها ۲ دستگاه آن کار می‌کنند. بعضی شرکتها ۲ دستگاه لکوموتیو وارداتی خریداری کرده‌اند و الان هیچ کدام از آنها کار نمی‌کنند!

لکوموتیو یا آسیب وارده به لکوموتیوها در سوانح نسبت به گذشته تغییر معناداری داشته است. تحلیل من است که به طور کلی سوانح در صنعت ریلی وقتی افزایش پیدا می‌کنند که نیروی انسانی ناراضی باشد و این امر کم‌تر از مشکلات سخت‌افزاری تاثیر می‌پذیرد. افزایش خرابی لکوموتیوها در کشور ما در حال حاضر بیشتر به مشکلاتی بازمی‌گردد که ما در تعمیر و نگهداری داریم. به این معنی که هزینه‌های تعمیر و نگهداری به شدت افزایش پیدا کرده است و ما هم روی تولید انبوه قطعات کار نکرده‌ایم. به عنوان مثال وابستگی لکوموتیوهای جی‌ام به قطعات وارداتی بسیار بیشتر از وابستگی



بحث واردات لکوموتیو طی سال‌های اخیر از سوی مدیرعامل راه‌آهن و گروهی از فعالان صنعت ریلی مطرح شده است و مدافعان این بحث معتقدند نباید نیاز کشور به لکوموتیو را کاملاً به تولید داخل گره زد و صرفه‌پذیری تولید داخل را برای بخش خصوصی زیر سوال می‌برند. حتی خطر تبدیل شدن صنعت لکوموتیو به صنعت خودرو نیز از سوی آن‌ها مطرح می‌شود. نظر شما در این زمینه چیست؟

من با تاکید فراوان معتقدم تولید لکوموتیو در داخل کشور کفاف نیازهای صنعت ریلی ما را می‌دهد و نیازی به واردات نداریم. به اعتقاد من افرادی که بحث واردات لکوموتیو را به هر دستاویزی مطرح می‌کنند، شناخت کافی از تولید لکوموتیو در کشور و نیازهای صنعت ریلی ما ندارند. کسانی که معتقدند لکوموتیو داخلی از لکوموتیو وارداتی گران‌تر است، شاید نمی‌دانند تعمیر و نگهداری لکوموتیو چه هزینه‌ها و چالش‌هایی دارد. ما الان در کشور جایی برای تعمیر و نگهداری لکوموتیو نداریم. ابزار مناسب برای این کار را هم نداریم. برخی شرکت‌ها ۶ دستگاه لکوموتیو وارداتی خریداری کرده‌اند. ولی الان ۲ دستگاه آن کار می‌کنند. بعضی شرکتها ۲ دستگاه لکوموتیو وارداتی خریداری کرده‌اند و الان هیچ کدام از آن‌ها کار نمی‌کنند! هزینه‌ی تعمیر و نگهداری لکوموتیو می‌تواند از هزینه‌ی خرید آن بیشتر شود. اگر نتوانید قطعه‌ی لکوموتیو وارداتی را تامین کنید، لکوموتیو متوقف می‌شود و فقط ریل و فضای شما را اشغال می‌کند. اگر راه‌آهن اعلام کند هر لکوموتیوی که سرد شود و روی ریل بماند، مشمول جریمه می‌شود، شرکت‌هایی که لکوموتیو آن‌ها غیرفعال شده، مجبور می‌شوند لکوموتیو خود را از روی ریل بردارند و روی خاک بگذارند یا آن را ذوب کنند!

واقعیت این است که ما در سال به بیشتر از ۲۵ دستگاه لکوموتیو نیاز نداریم. چون نه جای مناسب برای تعداد بیشتر لکوموتیو داریم، نه زیرساخت کافی داریم، نه لکوموتیوران برای آن داریم، نه امکان تعمیر آن را و نه پول خرید و واردات تعداد بیشتر را داریم. در ضمن وقتی راه‌آهن اعلام می‌کند با همین لکوموتیوهای موجود آمار جابه‌جایی بار و مسافر و ترانزیت افزایش داشته، معنای آن این است که نیاز به تعداد



شما وضعیت و شرایط صنعت ریلی را در سال پیش رو چگونه ارزیابی می‌کنید؟

من نگرانی‌های جدی درباره‌ی وضعیت پیش رو دارم و معتقدم اگر شرایط مالی راه‌آهن بهبود پیدا نکند، افت شدیدی مخصوصاً در تعمیر و نگهداری خواهیم داشت. علت هم این است که قیمت قطعات به شدت افزایش داشته و اگر راه‌آهن نتواند شرکت‌های تعمیرکار را حمایت کند، لکوموتیوهای بیشتری در تامین قطعه و تعمیرات به مشکل می‌خورند و تعداد بیشتری لکوموتیو سرد خواهد شد. به این نکته هم توجه کنید که صنعت ریلی، صنعتی نیست که بتوان به صورت فوری در آن تحولی ایجاد کرد و مثلاً اگر ما بخواهیم قطعه‌ی کلیدی یک لکوموتیو را تامین کنیم، باید از ماه‌ها قبل فرایند تامین قطعه را آغاز کرده باشیم. اگر پول فراهم باشد و همه‌ی عوامل و زنجیره‌ای که باید کار کند بدون مشکل باشد، شاید ۹ ماه طول بکشد که بتوانیم قطعات لازم را تامین کنیم. طبیعتاً وقتی دیر اقدام کنیم، این فرایند با تاخیر انجام می‌شود و لکوموتیوی که نیاز به قطعه دارد، متوقف می‌شود. این اتفاقی است که در مورد لکوموتیوهای زیمنس افتاده است، پول نبوده و قطعه‌ی تامین نشده و تعداد زیادی از این لکوموتیوها سرد شده‌اند. در مورد لکوموتیوهای باری، یعنی لکوموتیوهای جی‌ام و لکوموتیوهای آلستوم هم همین اتفاق کم و بیش افتاد.



شما راهکاری سراغ دارید که بتواند لکوموتیوهای سرد شده را به سرعت به چرخه‌ی فعالیت برگرداند؟

واقعیت این است که اگر بخواهیم در کوتاه‌ترین زمان لکوموتیوهای متوقف را فعال کنیم، راهی جز واگذاری آن‌ها به بخش خصوصی نداریم. البته فقط واگذاری مطرح نیست و باید سلسله‌ای از تغییرات را هم در سیاست‌گذاری‌ها انجام دهیم که بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری انگیزه داشته باشد. ما برای فعال‌سازی لکوموتیوها مشکل فنی به آن شکل نداریم. در لکوموتیوهای جی‌ام که هیچ مشکلی نداریم و تمام قطعات آن موجود است. اما در آلستوم تا حدی مشکل داریم. چون قطعات آن‌ها در جهان موجود نیست و باید خودمان قطعات لازم را بسازیم. با این حال مشکلات فنی از این دست قابل حل است و مشکل اصلی در حوزه‌ی لکوموتیو این است که به نحوی سیاست‌گذاری‌ها را تغییر دهیم که بخش خصوصی از بازگشت سرمایه و سود خود اطمینان پیدا کند. در حال حاضر چنین اطمینانی در بخش خصوصی وجود ندارد.



افزایش قیمت ارز چه تاثیری روی قیمت لکوموتیو خواهد داشت؟

افزایش نرخ ارز قطعاً افزایش قیمت تمام شده‌ی لکوموتیو را هم به دنبال خواهد داشت و سفارش‌های جدید با قیمت بالاتری ثبت خواهد شد. اما قراردادهای قبلی ما به نحوی تنظیم شده که نوسان نرخ ارز در آن تاثیری ندارد و لکوموتیو به همان قیمتی که در قرارداد ذکر شده است تحویل می‌شود.



به عنوان سوال پایانی نمایشگاه ریلی امسال چه تفاوت قابل ذکری با سال‌های قبل داشت؟

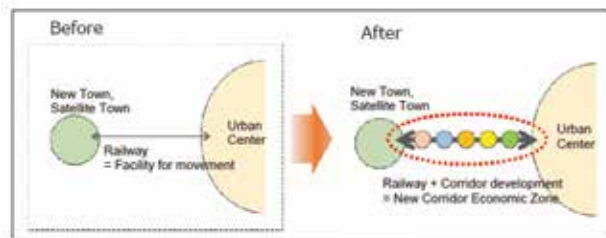
نمایشگاه بزرگ‌ترین رویداد صنعت ریلی است و همه‌ی ما برای بهتر برگزار شدن آن باید تلاش کنیم. اما اجازه بدهید به‌جای صحبت‌های همیشگی درباره‌ی نمایشگاه، به نکته‌ی مهم

و ناگفته‌ای در این زمینه اشاره کنم. مشارکت کنندگان در نمایشگاه، امسال با افزایش قابل توجه هزینه‌ها مواجه شدند و رشد شدید هزینه‌ی اجاره‌ی غرفه برای شرکت‌ها سنگین و تعجب‌آور بود. ما می‌توانیم این‌جا بنشینیم و از مزیت‌های نمایشگاه صحبت کنیم. اما درد دل شرکت‌ها و صاحبان صنایع ریلی را هم باید بگوییم. سوال این است که چرا باید هزینه‌های نمایشگاه به یک‌باره جهش پیدا کند؟ مگر در سال‌ها و تاسیسات نمایشگاه تغییر عمده‌ای ایجاد شده است؟! تا جایی که ما می‌بینیم، هیچ تغییر ملموسی در سخت‌افزار و نرم‌افزار نمایشگاه ایجاد نشده است. پس چرا باید به یک‌باره هزینه‌ها چند برابر شود! این سوالی است که من با وزیر محترم صمت هم آن را در میان گذاشتم. چون نهایتاً متولی تعیین هزینه‌های نمایشگاه ریلی، این وزارتخانه و زیرمجموعه‌های آن مثل؛ سازمان توسعه‌ی تجارت و شرکت نمایشگاه‌های بین‌المللی هستند. ما اگر به کشورهای همسایه نگاه کنیم، می‌بینیم این کشورها چگونه در نمایشگاه‌هایی که برگزار می‌کنند، هزینه‌ها را کاهش می‌دهند که از مشارکت کنندگان در نمایشگاه‌ها، تا حد امکان حمایت کنند. همین حالا می‌توانید دعوتنامه‌ی نمایشگاه اربیل عراق را ببینید که هزینه‌ی شرکت در آن برای شرکت‌های دانش بنیان - مشخصاً هزینه‌ی اجاره‌ی غرفه، غرفه‌سازی، پرواز و ... در پایوبن چهاردهمین نمایشگاه بین‌المللی ساختمان عراق - ۳۰۰ میلیون تومان است که ۲۰۰ میلیون تومان آن را هم صندوق نوآوری و شکوفایی مساعدت می‌کند. بنابراین؛ هزینه‌ی حضور در این نمایشگاه برای شرکت‌ها ۱۰۰ میلیون تومان تمام می‌شود. حالا ما در نمایشگاه ریلی خودمان، برای یک غرفه‌ی کوچک، باید دو تا سه برابر این مبلغ را هزینه کنیم. جالب این که امسال بنا به فرموده‌ی مقام معظم رهبری، سال جهش تولید با مشارکت مردم است. اما گویا این موضوع توسط متولیان نمایشگاه ریلی به‌صورت برعکس درک شده و تصور شده باید از مردم یا همان بخش خصوصی بیشتر پول بگیرند!



توسعه حمل و نقل ریلی یک الگوی بی نظیر برای توسعه شهر و منطقه

- بهبود خدمات حمل و نقل درون و برون شهری
- افزایش تعداد مسافر
- جذابیت سرمایه گذاری



چرا جذابیت سرمایه گذاری؟ زیرا توسعه ای اطراف کریدور و ایستگاهها منجر به ایجاد ارزش افزوده برای زمینهای اطراف می شود.

اما در کشور ما یکی از موانع اصلی توسعه ای هر دو بخش (مسکن و حمل و نقل) کمبود بودجه عنوان می شود! حال آن که باید بدانیم توسعه ای حمل و نقل همگانی و مسکن به صورت یکپارچه، منجر به تأمین منابع مالی برای هر حوزه می شود.

باید قبول کرد که یکی دیگر از دغدغه های اصلی ما به روز نبودن اسناد بالادستی شهرسازی ماست که عمده ای توسعه ها را با نوع اتصال حمل و نقل خودرویی در نظر گرفته است. البته اقدامات سالیان گذشته در خصوص تصویب سند و راهنمای توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی و رویکرد نوین در تهیه ای طرح های توسعه و عمران در شورای عالی شهرسازی و معماری را باید مثبت ارزیابی کرد.

ما نیاز به نگرش های نوین در خصوص توسعه ای شهری و منطقه ای بر مبنای یکپارچگی حمل و نقل و کاربری زمین (با مشارکت حوزه حمل و نقل و مسکن) داریم.

چرا یکپارچگی کاربری زمین (مسکن) و حمل و نقل همگانی؟

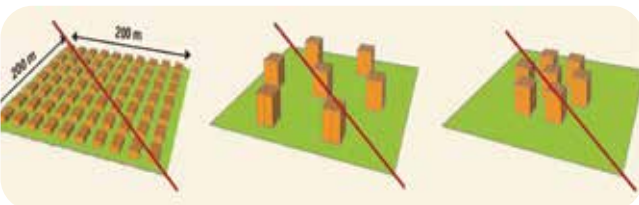
هدایت تراکم شهری بالا در امتداد کریدور حمل و نقل همگانی از اهمیت بالایی برخوردار است.

استفاده از پتانسیل ایستگاه ریلی و اتوبوس تندرو همچون BRT شانس برد- برد بودن مشارکت عمومی و خصوصی را بیشتر می کند.

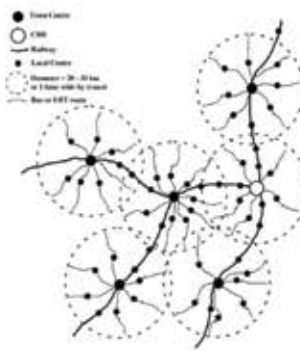
با استفاده از پتانسیل ایستگاه حمل و نقل همگانی می توان سرمایه داران را برای سرمایه گذاری مجاب کرد.

ارزش افزوده ای زمین = تأمین مالی زیرساخت

حال پس از تحلیل های فوق به خوبی می توان دریافت که «نهضت ملی مسکن» چگونه می تواند به مسائل و چالش های مذکور دامن بزند. زیرا الحاق اراضی که اخیراً برای این نهضت صورت پذیرفته است، همان سکونت گاهایی است که در حاشیه ای شهر ایجاد می شود و زیرساخت حمل و نقلی آن از نوع توسعه ای حمل و نقل خودرویی بوده و منجر به «رشد پراکند» می شود نه «رشد هوشمند» که این امر کلاً با الگوی توسعه ای شهر و منطقه بر مبنای حمل و نقل ریلی در تناقض است و این یعنی ترافیک و تصادفات بیشتر در آینده برای شهر مرکز و شهرهای اقماری و قطعاً چالش های جدی دیگر.



مرضیه باریکانی
مدیرعامل انجمن حمل و نقل پاک و پایدار



توسعه ای حمل و نقل ریلی یک ضرورت است. نه صرفاً از منظر حمل و نقلی، بلکه حمل و نقل ریلی یک الگوی بی نظیری برای توسعه ای شهر و منطقه ارائه می کند. در واقع با نگاه کلان باید گفت؛ یکپارچگی حمل و نقل ریلی با مسکن در مقیاس شهر و منطقه، یک رویکرد کاملاً بهینه است. به این تصویر توجه کنید:

در کشور ما چگونه بوده است؟!

در نظام برنامه ریزی ما، هر دو بخش (حمل و نقل همگانی و مسکن) راه خودشان را می روند و عموماً ارتباط معناداری با هم نداشته و ندارند. در نگاه دیگر نیز نبود یکپارچگی حمل و نقل پایدار (اینجا منظور حمل و نقل ریلی است) با کاربری های پرتقاضا در شهر و منطقه، آفتی است که منجر به ایجاد مسائل متعدد در مجموعه ای شهری و در نگاهی فراتر، سرزمین ما شده و منجر به از دست دادن منابع گشته است.

همان گونه که می دانید در مقیاس مجموعه ای شهری، شهرهای ما بر مبنای حمل و نقل هستند. اما چه نوع حمل و نقلی؟ حمل و نقل خودرویی؛ نه حمل و نقل همگانی انبوه بر. در واقع اتصال خودرویی حومه به شهر مرکز، شهر مرکز را هم گرفتار می کند.

در کشور ما همواره تأکید بر توسعه ای معابر خودرویی (درون و برون شهری) بوده و این امر باعث خودرومحوری و افزایش ترافیک، افزایش تصادفات و مصرف سوخت بیشتر شده است. زیرا هم نگرش صحیحی نبوده و هم این که ساخت حمل و نقل همگانی انبوه بر، پرهزینه تر است.

در این راستا سکونت گاهها و شهرهای جدید و اقماری اطراف شهرهای مرکز نیز در کنار معابر شریانی خودرویی رشد یافتند.

ممکن است اکنون برخی شهرها به حمل و نقل ریلی انبوه بر متصل شده باشند، اما به دلایل زیاد پاسخگو نبوده و به سبب نبود توجه به ظرافت های لازم در برنامه ریزی حمل و نقل عمومی همچون مکان ایستگاه، نبود یکپارچگی با سایر مدها و ... عمده ای سفر با حمل و نقل شخصی صورت می پذیرد. (مثال: شهر جدید هشتگرد، شهر جدید پرند، سکونت گاه های متراکم منطقه ای ۲۲ تهران و ...)

توسعه ای شهر و منطقه و سکونت گاهها مبتنی بر حمل و نقل همگانی در مقیاس منطقه، موجب دستاوردهای زیر می شود:

- حل آلوده شدن از شهرهای بزرگ به کلان شهرها

هشدار درباره‌ی تکرار تجربه‌ی خودروسازی در لکوموتیوسازی!



جمشیدسلطانی

مدیر بخش مهندسی و برنامه‌ریزی شرکت کاوان



کارشناسان و دست‌اندرکاران حمل‌ونقل ریلی ایران دیدگاه‌های متفاوت و گاه متضادی درباره‌ی صنعت لکوموتیوسازی کشور دارند. برخی کارشناسان از تولید لکوموتیو با حداکثر ضریب داخلی‌سازی دفاع می‌کنند و برخی دیگر همچون جمشید سلطانی، مدیر بخش مهندسی و برنامه‌ریزی شرکت کاوان ریل معتقدند در زمینه‌ی تولید لکوموتیو باید ضمن حمایت از تولید داخل، ملاحظات، دقایق و ظرایف دیگری را به ویژه آنگاه که سخن از صرفه‌پذیری لکوموتیو برای بخش خصوصی به میان می‌آید، در نظر گرفت. در ادامه گفتگوی ندای حمل‌ونقل ریلی را با این مدیر متخصص صنعت ریلی کشور بخوانید.

این کشورها خود را با سیستم مسافری انطباق داده‌اند و سرعت بالا و وزن کمی دارند. مثلاً؛ لکوموتیو RH۲۰۱۶ که پدر لکوموتیوهای زیمنس ما هستند، در راه‌آهن اتریش در سرویس باری با سرعت ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند.

در این کشورها به علت نزدیک بودن شهرها به یکدیگر، قطارهای سریع با ایستگاه‌هایی که در مراکز شهرها قرار داشته و با مدهای حمل‌ونقل داخل شهری فصل مشترک دارند، در این مسافت‌ها نسبت به هواپیما گزینه‌ی بهتری برای سفر محسوب می‌شود. در کشور ما به علت مسافت طولانی بین شهرهای با جمعیت بالا، حمل‌ونقل ریلی مسافری به‌واسطه‌ی زمان کلی سفر،

کاربری راه‌آهن در این کشورها، برای حمل بار است و حمل مسافر در درجه‌ی بعدی اولویت قرار دارد. در برخی کشورها هم اساساً سیستم راه‌آهن، مسافری است و در کنار آن بار هم حمل می‌شود. به عنوان مثال؛ در کشورهای اروپایی تمرکز سیستم راه‌آهن، عمدتاً بر حمل مسافر متمرکز است.

به همین دلیل قطارها در اروپا سرعت سیر بالا دارند و فاصله‌ی اعزام قطارها کم است و سیستم سیگنالینگ پیشرفته برای مدیریت تعداد بالای قطار در حال سیر با سرعت بالا در اختیار دارند. هدف در این کشورها این است که تعداد مسافر بیشتر را در مدت زمان کم و در مسافت های کوتاه - عموماً زیر ۴۰۰ الی ۵۰۰ کیلومتر - سیر بدهند. (قطارهای باری در



کمبود لکوموتیو بحث داغ این روزهای حمل‌ونقل ریلی کشور است. آیا حمل‌ونقل ریلی - در حوزه‌ی بار و مسافر - در کشور ما نسبت به سایر شقوق حمل‌ونقل، از مزیت کافی برخوردار است که برای تامین لکوموتیو - به صورت خرید یا تولید - سرمایه‌گذاری کنیم؟

لکوموتیوها بر اساس کاربری، انواع مختلفی دارند که عبارتست از: باری، مسافری و مانوری. سیستم راه‌آهن در کشورهای مختلف بر اساس نیازهای آن کشور طراحی می‌شود. به این معنی که راه‌آهن بعضی کشورها باری است و در کنار آن مسافر هم حمل می‌شود. یعنی اساس تعریف

به این بحث نگاه می‌کنند. بخش خصوصی به علت نبود مشوق های مالی، سوبسید و حمایت دولتی و اجرایی نشدن کامل حتی آن‌چه پیش‌بینی شده (ماده ۱۲ رفع موانع تولید و تبصره ۱۸ قانون بودجه)، امکان سرمایه‌گذاری پایین است. عملاً در برخی زمینه‌ها برخورد با بخش ریلی نسبت به جاده با تبعیض صورت می‌گیرد. (به سوبسید سوخت به بخش جاده‌ای، علی‌رغم شدت انرژی ۵ تا ۷ برابری این بخش در برابر ریل و استفاده‌ی تقریباً رایگان از جاده‌ها در مقابل الزام پرداخت بخش بزرگی از درآمد ناوگان بخش بار بابت دسترسی به خطوط ریلی و سوخت گران‌تر لکوموتیوها نسبت به جاده توجه فرمایید. راه‌آهن هزینه‌ی حمل و انتقال سوخت به لکوموتیوهای بخش خصوصی را علاوه بر قیمت سوخت شارژ می‌کند. اما کامیون‌ها در تمام نقاط کشور، سوخت یارانه‌ای می‌سوزانند).

بخش خصوصی با سرمایه‌گذاری با حداقل توقعات در این بخش در شرایط حداقل ۱۰ سال بعد به نقطه‌ی سر به سر می‌رسد و سودآوری را باید در یک بازه‌ی ۳۰ ساله تعریف کند که اصولاً چنین سرمایه‌گذاری‌هایی برای بخش خصوصی جذابیت چندانی ندارد. به‌خصوص هنگامی که مشتری مالکین لکوموتیو دولت باشد، تعرفه‌ی خدمات لکوموتیو همواره از تورم عقب بماند و بدتر از آن دوره‌ی دریافت مطالبات همین میزان محدود هم به ماه‌ها و سال بکشد. در مقابل، بخش عمومی یا دولتی سودآوری اولویت بالایی ندارد و با استفاده از بودجه‌ی عمومی کشور و خطوط اعتباری طولانی مدت، بدون توجه به سودآوری می‌تواند ناوگان موجود خود را نگه‌داری کند و آن‌را توسعه دهد.

تا موقعی که بخش عمومی به جای استفاده و تشویق بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری در توسعه‌ی نیروی کشش در شرایط نابرابر بخواهد با آن رقابت کند، بخش خصوصی توسعه نخواهد یافت. (هزینه‌ی نگه‌داری و تعمیرات ناوگان لکوموتیوهای دولتی که در مناقصات واگذار شده‌اند و هزینه‌ای که بخش خصوصی برای همان نوع ناوگان امکان پرداخت آن‌را دارد، چه به‌لحاظ میزان و چه به‌لحاظ زمان و توان پرداخت با هم تفاوت بسیار دارند. در واگذاری بار

هدف‌گذاری شده) و بر اساس این نیاز- یعنی حمل بار- نیز لازم است برای تامین تجهیزات مورد نیاز از جمله لکوموتیو در کنار سایر ضروریات، از جمله واگن سرمایه‌گذاری کنیم. (در حال حاضر گلوگاه لکوموتیو است).



بیش از آنکه به درصد داخلی‌سازی لکوموتیو توجه شود، باید به عملکرد و هزینه‌های دوره‌ی بهره‌برداری لکوموتیو توجه داشت. در طراحی و ساخت لکوموتیو نباید از نگاه فرامرزی هم غافل شد. آیا لکوموتیو تولید شده با رقیبان بین‌المللی، به لحاظ فنی و قیمتی رقابت می‌کند؟ آیا برای مشتریان داخلی با فرض امکان انتخاب، این لکوموتیو به لحاظ فنی و اقتصادی مناسب است؟ آیا این لکوموتیو می‌تواند جایگاهی در بازارهای بین‌المللی داشته باشد؟ تولید لکوموتیوی که نسبت به مشخصات فنی و خدمتی که می‌دهد گران و آماده به‌کاری آن پایین باشد، نیاز به صرف هزینه و زمان طولانی در دپوی تعمیراتی داشته باشد و در نهایت مزیت نسبی نسبت هم‌رده‌های خود نداشته باشد، گره‌ای از مشکل ما باز نخواهد کرد.



اگر بپذیریم در حوزه‌ی حمل بار، به صنعت حمل‌ونقل ریلی نیاز داریم، سرمایه‌گذاری در تجهیزاتی مثل لکوموتیو که هزینه‌بر هستند را بخش خصوصی باید انجام دهد یا بخش دولتی؟

این سوال از اینجا ناشی می‌شود که ما در حوزه‌ی لکوموتیو در حال حاضر، هم شاهد فعالیت بخش خصوصی هستیم و هم بخش دولتی. در واقع خصوصی‌سازی که به‌صورت ناقص انجام شده، شرایط موجود را ایجاد کرده است. در این شرایط در بحث سرمایه‌گذاری در لکوموتیو، بخش خصوصی و بخش دولتی شرایط یکسانی ندارند و هر کدام از دیدگاه خود

گزینه‌ی چندان جذابی نیست. از طرفی سیستم راه‌آهن در کشور ما به‌واسطه‌ی داشتن معادن غنی و وسعت کشورمان، بیشتر مناسب راه‌آهن باری است و بهتر است که باری بماند. چرا که مزیت های حمل‌ونقل ریلی در ایران معطوف به حمل بار است. توضیح این‌که؛ در قطار باری به ازای هر تن- کیلومتر خالص (وزن بار تجاری ۷ تا ۸ گرم و به ازای هر تن- کیلومتر ناخالص (وزن بار تجاری بعلاوه‌ی ناوگان) ۴ تا ۵ گرم سوخت می‌سوزاند که مزیت خوبی نسبت به حمل بار به‌وسیله‌ی کامیون ایجاد می‌کند. حال آن‌که سوختی که کامیون به ازای هر تن- کیلومتر مصرف می‌کند، ۲۵ تا ۴۰ گرم است.

در قطار مسافری چنین مزیتی را شاهد نیستیم. به این معنی که حمل هر مسافر با وزن ۷۰ تا ۸۰ کیلوگرم، به ناچار باید ناوگانی (لکوموتیو و اگن) با بار حدود یک تن را اختصاص داد (در حالی که برای ۱,۰۰۰ کیلو بار وزن ناوگان، حدود ۳۰۰ کیلوگرم است). اما همین مسافر اگر با اتوبوس حمل شود، درصد وزن اتوبوسی که به ازای یک نفر اختصاص می‌یابد، بسیار کم‌تر است (تا یک پنجم) و واقعا مزیت مصرف سوخت مسافری نسبت به باری در حمل‌ونقل ریلی قابل توجه نیست.

ضمناً برآورد می‌شود یک لکوموتیو در سازمان یک قطارباری می‌تواند جایگزین ۴۰ تا ۶۰ کامیون باشد و با توجه به طول عمر مفید لکوموتیو که بیش از ۳۰ سال است و سهم تصادفات کامیون‌ها در تلفات جاده‌های کشور، اگر یک لکوموتیو به بخش بار کشور اضافه شود و معادل آن کامیون حذف شود، جان‌های فراوانی نجات پیدا خواهد کرد و هزینه‌های جانبی تلفات و تصادفات نیز کاهش پیدا می‌کند. بد نیست تحقیقی انجام شود که با حفظ شرایط فعلی، با حذف ۵۰ کامیون از شبکه‌ی جاده‌ای کشور در مدت ۳۰ سال، به‌طور متوسط چند نفر تلفات جاده‌ای کم‌تر و چه میزان خسارات مادی و اجتماعی کاهش خواهد یافت. به صورت خلاصه می‌توان گفت؛ اگر بخواهیم صرفاً از دیدگاه مزیت اقتصادی به موضوع حمل‌ونقل بنگریم، ما برای حمل بار در کشور باید بسیار بیشتر از شرایط فعلی به حمل‌ونقل ریلی متکی باشیم (حتی بیش از ۳۰ درصد



هر لکوموتیو جدید، اقتصادی نیست و غیر از هزینه‌هایی مانند سوخت باید به شاخص‌های کیفی هم اهمیت داد. اگر بهترین لکوموتیو روی کاغذ هم خریداری شود و کار نکنند، عملاً جز اتلاف منابع کاری انجام نشده است. حتماً باید سراغ خرید لکوموتیوهای جواب پس داده با سابقه‌ی خوب رفت. تولید و یا خرید لکوموتیوی که در هیچ جایی از دنیا جواب پس نداده، جز گرفتاری طولانی مدت ثمری نخواهد داشت. (نمونه‌هایی برای شاهد مثال داریم).



به اعتقاد شما چه لکوموتیوی به درد بخش خصوصی کشور ما می‌خورد و چه لکوموتیوی برای بخش دولتی ما مناسب است؟

بهرتر است به تجربه‌ی عملی پارس ۳۳ به‌عنوان لکوموتیو طراز نیاز بخش خصوصی به‌عنوان یک مثال بپردازم. در بخش خصوصی در حال حاضر لکوموتیوهای جی‌ام را داریم که بیش از ۵۰ سال پیش وارد سیر شده‌اند و هر چند قدیمی هستند، اما در سیستم ریلی ما و برخی دیگر از کشورهای جهان جایگاه خود را تثبیت کرده‌اند و ضمناً هنوز شرکت‌هایی هستند که این لکوموتیوها را تولید می‌کنند. بر حسب شرایط بخش خصوصی به این نتیجه رسید که از این مدل می‌شود در ایران استفاده کرد (اگرچه ۵۰ سال سابقه‌ی تولید یک محصول بسیار بالا است، اما در سایر بخش‌ها هم برخی محصولات هستند که سابقه‌ی تولید بیش از این زمان را هم دارند. مثلاً هواپیمای هرکولس از سال ۱۹۵۴، یعنی ۷۰ سال

نسل پیش از آن، حدود ۱۲ درصد راندمان بهتری دارد. سیستم انتقال قدرت یک لکوموتیو امروزی نسبت به سیستم انتقال قدرت لکوموتیو قدیمی، ۵ درصد در بهره‌وری اختلاف ایجاد می‌کند. بنابراین؛ بهبود بهره‌وری لکوموتیو امروزی به ۱۵ الی ۲۰ درصد می‌رسد. به این ترتیب یک لکوموتیو با فناوری قدیمی‌تر که ما در حال حاضر در شبکه‌ی ریلی کشور از آن بهره‌برداری می‌کنیم، سالانه بین ۷۵۰ هزار لیتر تا یک میلیون لیتر و به‌طور میانگین سالانه ۸۰۰ هزار لیتر سوخت (گازوئیل) مصرف می‌کند. اگر این لکوموتیو قدیمی جای خود را به لکوموتیو نسل جدید امروزی بدهد، ۲۰ درصد مصرف سوخت کم‌تر، یعنی صرفه‌جویی حدود ۱۵۰ هزار لیتری خواهیم داشت. با توجه به قیمت بین‌المللی سوخت این صرفه‌جویی قابل توجه به شمار می‌رود. در مقابل قیمت یک لکوموتیو امروزی جواب پس داده، بین ۳ تا ۶ میلیون دلار است. خرید لکوموتیو جدید جز عادلانه کردن نرخ، کاهش دوره‌ی وصول مطالبات مالکین و تسهیلات مالی با سود منطقی و طولانی مدت، میسر نخواهد بود. در هر صورت باید به این نکته توجه داشت که همین لکوموتیوهای نسل قبلی نسبت به جاده، بهره‌وری بسیار بالایی دارند و همچنان باید تا سالیان طولانی بار حمل‌ونقل ریلی کشور را به دوش بکشند. لذا؛ حفظ این سرمایه‌ها، از اهم اولویت‌های کشور خواهد بود و لازم است دولت و به‌ویژه راه‌آهن به‌عنوان بازوی حاکمیتی دولت در بخش ریلی از سرمایه‌گذاران این بخش حمایت کند. البته ناگفته نماند، به اعتقاد من خرید

مناسب و عدم پراکندگی ناوگان بخش خصوصی از مراکز تعمیراتی محدود آن‌ها نیز راه‌آهن می‌تواند از اتلاف منافع و هدر رفتن سرمایه و انرژی بخش خصوصی جلوگیری به عمل آورد).

به‌طور کلی سیستم فعلی مالکیت لکوموتیو که بخش خصوصی و دولتی در عرض هم قرار دارند و گاهی علی‌رغم ماموریت متفاوت و توان نامتوازن شاهد اصطکاک و رقابت این دو بخش هستیم، اکوسیستم مناسبی برای شکوفایی این بخش نیست. بهتر است بخش خصوصی با توجه به مزیت رقابتی و چابکی به‌عنوان متولی تامین نیروی کشتش تقویت و تثبیت شود و دولت هم بر جنبه‌ی رگولاتوری، حاکمیتی و حمایتی خود متمرکز شود تا ضمن افزایش شاخص‌های کیفی و ایمنی، شاهد ارتقای سهم راه‌آهن از حمل بار کشور باشیم.

برای بخش مسافری، خصوصاً مسافری حومه‌ای که بدون سوسیدهای کلان امکان توسعه و ادامه‌ی حیات ندارند، مالکیت دولتی می‌تواند به‌عنوان تنها راه حل مورد توجه قرار گیرد.

بخش خصوصی نهایت سرمایه‌ای که برای لکوموتیو در نظر می‌گیرد، به کم‌تر از نصف قیمت یک لکوموتیو امروزی و نو محدود است. به مقایسه‌ی یک لکوموتیو امروزی با لکوموتیو جی‌ام که ستون فقرات لکوموتیو کشور ما محسوب می‌شود توجه فرمایید: مصرف ویژه‌ی سوخت این لکوموتیو (جی‌ام)، به ازای هر تن - کیلومتر، ۲۱۵ گرم بر کیلو وات ساعت است. در حالی که مصرف سوخت موتور یک لکوموتیو امروزی، ۱۹۰ گرم بر کیلو وات ساعت است. یعنی موتور امروزی نسبت به موتور





سایر شرکت‌ها در سراسر دنیا تولید می‌شوند).

۵. استفاده از توان شرکت‌های داخلی با سال‌ها تجربه‌ی ساخت و مونتاژ لکوموتیو و زیر مجموعه‌های آن. (برای اطمینان از نتیجه‌ی کار)

۶. نهایت تلاش در نگه داشتن قیمت نهایی تمام شده در حد استطاعت مالک لکوموتیوها

از تولید اولین لکوموتیو پارس ۳۳ بیش از ۳٫۵ سال می‌گذرد. علی‌رغم مشکلات فراوان در تامین هزینه‌ی نگهداری لکوموتیوها که مبتلابه تمامی مالکین لکوموتیوهای بخش خصوصی است، آماده‌به‌کاری متوسط این لکوموتیوها در طول این سالیان به گواهی آمار آماده‌به‌کاری لکوموتیوها، در ساعت ۶ صبح، حدود ۹۰ درصد بوده است.

بیش از آن‌که به درصد داخلی‌سازی توجه شود، باید به عملکرد لکوموتیو و هزینه‌های دوره‌ی بهره‌برداری لکوموتیو توجه داشت. هزینه‌ی هر تغییر باید در برابر فایده سنجیده شود و در طراحی و ساخت لکوموتیو نباید از نگاه فرامرزی هم غافل شد. آیا لکوموتیو تولید شده با رقیبان بین‌المللی، به لحاظ فنی و قیمتی رقابت می‌کند؟ آیا برای مشتریان داخلی با فرض امکان انتخاب این لکوموتیو به لحاظ فنی و اقتصادی مناسب است؟ آیا این لکوموتیو می‌تواند جایگاهی در بازارهای بین‌المللی داشته باشد؟

تولید لکوموتیوی که نسبت به مشخصات فنی و خدمتی که می‌دهد گران و آماده به‌کاری آن پایین باشد، نیاز به صرف هزینه و زمان طولانی در دپوی تعمیراتی داشته باشد و در نهایت مزیت نسبی نسبت هم‌رده‌های خود نداشته باشد، گره‌ای از مشکلات کشور باز نخواهد کرد.

را به کاربر می‌دهد و با توجه به کنترل بر کل توان موتور تا ۱۰ درصد امکان تولید توان بیشتر در لبه‌ی چرخ‌ها و با توجه به تعبیه‌ی سنسورهای مستقل دور روی هر محور تا ۲۵ درصد چسبندگی بیشتر نسبت به مدل‌های قدیمی دارند. با توجه به افزایش دقت سیستم‌های حفاظتی عمر اجزای لکوموتیو و مدت بهره‌برداری از آن هم افزایش پیدا کرده است.

تاکنون از این مدل ۱۳ لکوموتیو با همکاری البرز نیرو و واگن پارس تولید شده است. در توسعه و ساخت لکوموتیوهای پارس ۳۳ نسبت موارد زیر لحاظ شده اند:

۱. عدم تغییر سیستم‌های جواب پس داده که عملکرد خوب خود را در سالیان طولانی حفظ کرده‌اند. به‌منظور حفظ کیفیت و قیمت اقتصادی (برخی از این سیستم‌ها مانند شاسی و سوپر استراکچر مطابق طرح اصلی کاملاً نوسازی و برخی مانند بوژی‌ها و سیستم ترمز و هوای فشرده، کاملاً بازسازی و تا جای ممکن مدرن‌سازی شدند).

۲. استفاده از آخرین تکنولوژی در دسترس و اقتصادی به‌جای سیستم‌هایی که منسوخ شده‌اند (مانند سیستم کنترل).

۳. ارتقای مشخصات فنی این لکوموتیوها به حداقل سطح لکوموتیوهای جدیدی که از این نوع به‌وسیله‌ی شرکت‌های دیگر تولید می‌شوند (افزایش توان و چسبندگی لبه‌ی چرخ‌ها، بهبود عملکرد و حفاظت موثرتر از مجموعه‌های تولید و انتقال توان و ...).

۴. استفاده از اینترفیس‌ها و کابین مشابه آن چیزی که لکوموتیوران‌ها سال‌ها به آن عادت کرده و جواب پس داده‌اند. (مشابه لکوموتیوهای دیگری از نوع که به‌وسیله‌ی

قبل تاکنون همچنان در حال تولید است و یا لندروور مدل دیفنندر تقریباً با همان ظاهر ۶۷ سال تا چهار سال پیش تولید می‌شد).

شرکتی در آمریکا به نام NRE و شرکتی در کرواسی به نام گردلج این لکوموتیوها را مخصوصاً برای مشتریانی که تعداد لکوموتیو کم سفارش می‌دهند، تولید می‌کنند. تا سال ۲۰۱۰، شرکت ترکیه‌ای تلومساز هم این لکوموتیوها را به‌صورت سی‌کی‌دی از شرکت جی‌ام وارد و تولید می‌کرد. شرکت سیبانی در آفریقای جنوبی هم این لکوموتیو را تا چند سال قبل تولید می‌کرد. می‌دانیم که هزینه‌ی طراحی و تولید لکوموتیو سفارشی‌سازی شده برای سفارش‌های تعداد پایین، بسیار بالا است. اما این لکوموتیو به دلیل آن که هنوز در کشورهای مختلف دنیا مورد استفاده قرار می‌گیرد و مجموعه‌ها و قطعات یدکی آن تولید می‌شود، تولید آن حتی با سفارش‌های تعداد کم هم میسر و اقتصادی است.

با توجه به این موارد و مطالعاتی که صورت گرفت، بخش خصوصی تصمیم به تولید این لکوموتیو در ایران گرفت و شرکت البرز نیرو با همکاری واگن پارس، اقدام به تولید نمونه‌ی مدرن‌سازی شده‌ی آن تحت نام پارس ۳۳ کرده است. این لکوموتیوها قطعاً لکوموتیو ۵۰ سال پیش نیست و جاهایی که امکان ارتقاء و بهبود لکوموتیو وجود داشت، ارتقاء داده شده‌اند. به عنوان مثال؛ آخرین سیستم کنترل این لکوموتیو از نوع میکروپروسسوری بر پایه‌ی CAN Bus است که مجهز به سیستم عیب‌یابی خودکار است. این سیستم امکان پایش برخط تمامی پارامترهای حیاتی لکوموتیو

دلسردی صاحبان بار از مدیریت راه آهن

در نشست الزامات تنظیم‌گری ریلی موسسه پژوهش‌های بازرگانی مطرح شد:



نشست الزامات تنظیم‌گری ریلی روز سه شنبه ۱۸ اردیبهشت‌ماه در موسسه‌ی مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی و با حضور جمعی از کارشناسان و پژوهشگران حمل‌ونقل، مسؤولان انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، مدیران مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی و اصحاب رسانه برگزار شد. نکته‌ی مهم این نشست، گزارش‌ها و اخباری بود که از دلسردی صاحبان بارهای عمده‌ی کشور خصوصاً صنایع معدنی و فولاد از وضعیت کنونی حمل بار در حوزه‌ی ریلی حکایت می‌کرد و فعالان و کارشناسان، تنظیم‌گری ناکارآمد شرکت راه‌آهن را علت‌العلل این وضعیت بر می‌شمردند.

جهش خدمات حمل‌ونقل ریلی امکان‌پذیر است

دکتر سبحان نظری، رئیس هیات مدیره‌ی انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی نیز در این نشست بیان کرد: مقام معظم رهبری امسال را سال جهش تولید با مشارکت مردم نام‌گذاری کرده‌اند. پرسش این است که آیا امکان جهش خدمات ریلی، یعنی حمل بار و مسافر با قطار با مشارکت مردم وجود دارد؟ با قاطعیت عرض می‌کنم که پاسخ مثبت است و کشور ما با توجه به میزان تقاضای بار ریل‌پسند و اقبال مردم به سفر ریلی، استعداد چنین جهشی را دارد. در حال حاضر ۳ تا ۴ برابر باری که به‌وسیله‌ی راه‌آهن حمل می‌شود، بارهایی داریم که روی جاده حمل می‌شوند. اما تمایل به حمل روی ریل دارند و اصطلاحاً ریل‌پسند هستند. بارهای فراوانی در بخش معدن و فولاد داریم که چشمه‌های بار آن‌ها به شبکه‌ی ریلی نزدیک است و عمدتاً ناوگان را هم تامین کرده‌اند. اما به دلیل نارسایی‌های نرم‌افزاری و مدیریتی که در سیستم حمل‌ونقل ریلی وجود دارد، این بار را روی ریل نمی‌آورند.

وی افزود: معضل بزرگ‌تری که با ناکارآمدی سیستم ریلی ایجاد می‌شود، این است که عدم‌النتفع ناشی از ناکارآمدی، نه فقط به حوزه‌ی حمل‌ونقل، که به کل بخش‌های اقتصادی خسارت وارد می‌کند. به عبارت دیگر؛ بسیاری از صنایع و معادن و بخش‌های اقتصادی، زیر ظرفیت واقعی خود کار می‌کنند. چرا که تقاضای حمل بارهای آن‌ها به‌واسطه‌ی سیستم ریلی، پاسخ داده نمی‌شود. به عنوان مثال؛ صنایع فولادی نمی‌توانند تمام بار خود را از طریق جاده حمل کنند و این نارسایی در سیستم حمل‌ونقل ریلی، عدم‌النتفع چند میلیارد دلاری برای کشور ایجاد می‌کند. بنابراین؛ ما معتقدیم با برخی

بی‌تناسبی میزان حمل بار ریلی با سرمایه‌گذاری‌های انجام شده

محمد سیاوشی، رئیس کارگروه لجستیک و حمل‌ونقل ریلی اتاق بازرگانی در این نشست با بیان این که ۴۰ تا ۵۰ میلیون تن حمل بار به‌وسیله‌ی راه‌آهن زینبندی کشور ایران نیست، اظهار کرد: ما از نظر جغرافیایی در چهارراه استراتژیک دنیا قرار داریم و می‌توانیم در ترانزیت بین‌المللی نقش مهمی ایفا کنیم. یکی از مدهای مهم حمل‌ونقل ترانزیتی، حمل ریلی است. اما با وجود سرمایه‌گذاری‌های بزرگی که انجام دادیم، میزان بار حمل شده، تناسبی با سرمایه‌گذاری‌های ما ندارد. از سال ۱۳۱۸ تا سال ۱۴۰۲ کل باری که به‌وسیله‌ی شبکه‌ی ریلی ایران جابه‌جا شده، معادل ۱۰،۳۲۶ میلیون تن بوده که بنا به آمار سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، معادل حدود دو سال حمل بار در جاده‌ها است. سیاست ما در صنعت ریلی، بدون آن که بخواهیم نام کسی را ببریم و کسی را مقصر بدانیم، سیاستی شکست خورده است.

وی افزود: اتاق بازرگانی به عنوان یکی از نمایندگان مهم صاحبان بار و طرف تقاضای حمل‌ونقل ریلی، بحث تنظیم‌گری در صنعت ریلی را پی‌گیری می‌کند. جلسات روشن‌گرانه‌ای در اتاق بازرگانی و موسسه‌ی پژوهش‌های بازرگانی در این زمینه برگزار شد و مطالعات و پژوهش‌های خوبی در این حوزه صورت گرفت.

به گفته‌ی سیاوشی، طبق برنامه‌ی هفتم توسعه، مقرر شده است که برای بخش ریلی تنظیم‌گر مستقل تاسیس شود و با توجه به تکلیف قانونی که در این زمینه مصوب شده، این امر باید مورد اهتمام تمام فعالان بخش خصوصی باشد.

وی با اشاره به این که همواره در موضوع تنظیم‌گری ریلی بین علمای این حوزه - بسته به این که کدام طرف میز قرار داشته‌اند - اختلاف نظر وجود داشته است، ادامه داد: در مباحث توسعه ما باید توسعه‌ی پایدار را مدنظر قرار دهیم و نمی‌توان تنها از یک منظر - از دیدگاه بخش خصوصی - به توسعه‌ی بخش ریلی نگاه کرد. بلکه باید از جنبه‌ی خدمت‌رسانی عمومی و سایر دیدگاه‌ها از جمله منافع حاکمیت نیز به توسعه‌ی این بخش توجه کنیم. بنابراین؛ همان‌گونه که ما در بخش ساختمان صرفاً به کاهش هزینه‌ها با رعایت ملاحظات سازندگان مسکن سیاست‌گذاری نمی‌کنیم و به عنوان مثال؛ امنیت و صرفه‌جویی انرژی و بسیاری موارد دیگر را لحاظ می‌کنیم، در صنعت ریلی نیز باید همه جانبه نگاه کنیم.

فتحعلی تصریح کرد: ما باید آسیب‌شناسی فقدان تنظیم‌گر مستقل در بخش ریلی را به نحوی انجام دهیم که اگر بعدها نهاد تنظیم‌گر تشکیل شد، به نقطه‌ای نرسیم که بگوییم کاش این نهاد تشکیل نمی‌شد و با تشکیل نهاد تنظیم‌گر وضعیت صنعت ریلی ما بدتر شد! رئیس بخش حمل‌ونقل ریلی مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی خواستار توجه ویژه به تنظیم‌گری فنی در مباحث تنظیم‌گری ریلی شد. چرا که به زعم وی این مبحث جزو حساس‌ترین مباحث این حوزه است.

وی با اشاره به جایگاه حاکمیتی و همچنین آکادمیک مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، از آمادگی این مرکز برای انجام مطالعات و پژوهش‌ها و دعوت از بازیگران دولتی و خصوصی صنعت ریلی و استماع نظر آن‌ها برای دستیابی به دیدگاه جامع در مورد تنظیم‌گر ریلی خبر داد.



تاسیس نهاد تنظیم‌گر بدون اصلاحات ساختاری بی‌فایده است

دکتر یاسر حاتم‌زاده، پژوهش‌گر گروه حمل‌ونقل معاونت امور زیربنایی و تولید مرکز پژوهش‌های مجلس نیز در این نشست بیان کرد: معتمد بحث تنظیم‌گری به فضای دو قطبی بین بخش دولتی و خصوصی تبدیل شده و به کنار رفتن بحث‌های کارشناسی و جایگزینی دیدگاه‌های لوجوانه تبدیل شده است.

حاتم‌زاده افزود: متأسفانه از سوی شرکت راه‌آهن کسی در این نشست و نشست‌های مشابه شرکت نمی‌کند و طبعاً نمی‌توان بدون شنیدن نظرات آن‌ها به جمع‌بندی نهایی در مورد تنظیم‌گری صنعت ریلی رسید.

وی تصریح کرد: با فرض تشکیل نهاد تنظیم‌گر، اگر فکری به حال اصلاحات ساختاری مورد نیاز در بخش حمل‌ونقل نکنیم، گره‌ای از صنعت ریلی باز نمی‌شود.



اصلاحات کم هزینه و عمدتاً نرم‌افزاری و مدیریتی، امکان جهش در خدمات حمل‌ونقل ریلی به وجود خواهد آمد.

رئیس هیات مدیره انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در توضیح مطالبه‌ی سرمایه‌گذاران بخش خصوصی صنعت ریلی از حاکمیت برای تحقق جهش خدمات حمل‌ونقل در این حوزه، بیان کرد: ما در نخستین مطالبه‌ی خود، خواهان جذابیت سرمایه‌گذاری در حوزه‌ی ریلی هستیم و همچنین؛ تحقق برخی مشوق‌ها، مثل؛ ماده‌ی ۱۲ قانون رفع موانع تولید را مطالبه می‌کنیم که دولت وعده‌ی آن را داده، اما به قول خود عمل نکرده است. مثال دیگر ماده‌ی (۵۲) قانون برنامه‌ی ششم است که بر اساس آن معافیت مالیات ارزش افزوده برای بخش ریلی در نظر گرفته شده است، ولی در عمل تفسیر غیرحمایتی از این معافیت، نه تنها نفعی به صنعت ریلی نرسانده، بلکه شرکت‌های ریلی را با بحرانی مواجه کرده که سود ۱۰ سال آن‌ها را می‌بلعد.

نظری همچنین تصریح کرد: مطالبه‌ی اساسی و مهم ما در واقع خروج از وضعیت منازعه بین بخش خصوصی و حاکمیتی در حوزه‌ی ریلی است. ما در بخش ریلی با یک نهاد حاکمیتی گردن کلفت مواجهیم که بسته به عقاید و تیپ شخصیتی مدیرعامل این نهاد، شرایط بخش خصوصی به نوسان‌های زیاد دچار می‌شود. بر این مبنای ما پیش از هرگونه کمک و تسهیلات، انتظار خروج از وضعیت ناعادلانه‌ی فعلی را داریم تا منابع بیشتری را به این بخش تزریق کنیم.



شفاف و در دسترس نبودن آمار عملکرد بخش ریلی از سال ۱۴۰۰

دکتر افسانه شفیعی کارشناس مرکز مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی نیز در این نشست ضمن تبیین علل ضرورت تاسیس نهاد تنظیم‌گر در صنعت ریلی، بیان کرد: بررسی موشکافانه‌ی قوانین و مقررات ناظر بر رقابت در کشور، روشن می‌کند که تاسیس نهاد تنظیم‌گر در حوزه‌ی ریلی کاملاً ضروری است. اما این که این نهاد چه ویژگی‌ها و اختیاراتی داشته باشد، باید مورد بحث و مطالعه قرار گیرد. وی تصریح کرد: دسترسی به آمار و اطلاعات عملکرد یک حوزه‌ی اقتصادی و در واقع شفافیت آمار عملکرد، شرط اول رقابت پذیری در یک بخش اقتصادی است. اما از سال ۱۴۰۰ دسترسی به آمار جدید حوزه‌ی صنعت ریلی با محدودیت مواجه شده است.

شفیعی بیان کرد: ۷۰ درصد بازار حمل‌ونقل مسافری ریلی در اختیار چهار شرکت است و این نشان‌دهنده‌ی تمرکز بالا در این بخش است که رقابت را زیر سوال می‌برد و نیاز به تنظیم‌گر احساس می‌شود. در بخش بار چنین تمرکزی وجود ندارد و ۵۰ درصد بار در اختیار ۴ شرکت است که البته مالکیت‌های به هم پیوسته را ملاحظه نکردیم. در این بخش اگر رویه‌ی تجاری انحصاری از طریق اپراتورها اتفاق بیفتد، نیازمند تنظیم‌گر هستیم.



تنظیم‌گری را باید جامع و همه‌جانبه نگاه کنیم

دکتر مسعود فتحعلی، رئیس بخش حمل‌ونقل ریلی مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، یکی دیگر از سخنرانان این نشست بود که سخنان خود را با این پرسش آغاز کرد: چرا با وجود آن که در سال‌های گذشته افراد متخصصی از درون صنعت ریلی مدیریت شرکت راه‌آهن را به عهده گرفتند، باز هم موضوع تنظیم‌گری به شکلی که امروز مطرح است، مورد توجه قرار نگرفت؟

ضرورت بازنگری در ساخت نوع لکوموتیو مورد نیاز صنعت ریلی کشور



شرکت توسعه‌ی بازرگانی پیشتاز راه و شهر، به‌منظور توسعه‌ی سهم خود از بازار، با هدف افزایش سودآوری ذی‌نفعان خود، اقدام به حضور فعال در یازدهمین نمایشگاه حمل‌ونقل ریلی، صنایع و تجهیزات وابسته نمود. این شرکت استراتژی رسوخ در بازار حمل‌کرده بار را در سال ۱۴۰۳ محور فعالیت خود قرار داده و برای این منظور و برای توسعه‌ی همکاری با شرکت‌های کوری‌ر سرویس همکار و همچنین؛ بازاریابان و فروشندگان عمده‌ی کالایی، اقدام به انجام مذاکره و انعقاد قرارداد و تفاهم‌نامه‌هایی در نمایشگاه یاد شده نمود که برخی از این تفاهم‌نامه‌ها عبارت‌اند از:

۱-۲) همکاری در امور جمع‌آوری و توزیع خودرو حمل شهری (درون‌شهری و حومه) خودروهای مشتریان از/ به انبارهای خرده‌بار مستقر در ایستگاه‌های راه‌آهن
۲- ارائه‌ی خدمات جذب بار در قالب نمایندگی قبول در فضا یا فضاهای معرفی شده
انجام امور بازاریابی، جذب از صاحبان کالا و تحویل آن به انبارهای خرده‌بار

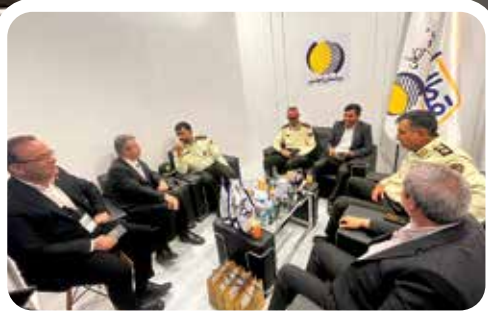
انعقاد قرارداد همکاری با بازاریابان

یکی از اهداف کلیدی قطاربار، توسعه‌ی سهم بازار خود به کمک بازاریابان است. بازاریابان اشخاص حقیقی یا حقوقی هستند که با انعقاد قرارداد با صاحبان کالا، اقدام به ترویج استفاده از قطاربار می‌کنند و با ایجاد شبکه‌ای متشکل از صاحبان کالا علاوه بر

انعقاد تفاهم‌نامه‌ی همکاری با شرکت‌های واسط پستی

با هدف کاهش زمان دریافت و توزیع مرسولات مشتریان و کاهش هزینه‌های جابه‌جایی شهری و در نتیجه بهینه‌سازی نرخ حمل‌کرده‌بار برای مشتریان نهایی و همچنین؛ افزایش قبول بار در چشمه‌های بار، تفاهم‌نامه‌ای با شرکت‌های همکار در حوزه‌ی واسط پستی با موضوعات زیر منعقد شد:

۱- همکاری در امور بازاریابی، اداره و تصدی انبارهای خرده‌بار شرکت، مستقر در ایستگاه‌های راه‌آهن سراسر کشور، از طریق شرکت در مناقصه‌ی عمومی
۱-۱) همکاری در امور پیک جمع‌آوری و توزیع بار حمل شهری (درون‌شهری و حومه) کالاهای مشتریان انبارهای خرده‌بار مستقر در ایستگاه‌های راه‌آهن



برگزاری جلسه‌ی هم‌اندیشی با شرکای تجاری و متقاضیان همکاری با انبارهای خرده‌بار

قطاربار به‌عنوان یک شرکت پیشرو در صنعت لجستیک، همواره در تلاش است تا بتواند بهره‌وری را در سازمان افزایش داده و رضایت ذی‌نفعان را جلب کند. برای این منظور یکی از استراتژی‌های شرکت، برون‌سپاری هدفمند برخی از قسمت‌های عملیاتی شرکت است تا علاوه بر کاهش برخی هزینه‌ها، بهره‌وری مطلوبی را به‌دست آورد. با توجه به برگزاری مناقصه‌ی عمومی شرکت توسعه‌ی بازرگانی پیشتاز راه و شهر در خرداد ماه سال ۱۴۰۳ و هم‌زمانی نسبی آن با نمایشگاه حمل‌ونقل ریلی و مطابق برنامه‌ریزی صورت گرفته، جلسه‌ی هم‌اندیشی با حضور اشخاص حقیقی و حقوقی علاقه‌مند به حضور در مناقصه‌ی مورد نظر برگزار شد. در این جلسه مدیرعامل و نایب‌رئیس محترم هیأت مدیره‌ی شرکت توسعه‌ی بازرگانی پیشتاز راه و شهر و مدیران ارشد این شرکت، اقدام به تبادل اطلاعات با متقاضیان کرده و در خصوص نیازمندی‌ها و برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته برای برگزاری هرچه بهتر مناقصه‌ی یاد شده، مذاکره کردند. در پایان نیز مدیران توسعه‌ی کسب‌وکار و بازاریابی و عملیات به سؤالات متقاضیان پاسخ داده و ابهامات ایشان را رفع نمودند.

توسعه‌ی سهم بازار قطاربار، از درآمد ایجاد شده منتفع خواهند شد. برای این منظور، قراردادی با موضوعات زیر با اشخاص حقیقی منعقد شد که عبارتند از:

- ۱- جذب خرده‌بار برای واگن‌ها و قطارهای خرده‌بار، بابت ارسال به ایستگاه‌هایی که دارای امکانات حمل خرده‌بار هستند. (مطابق نرخ نامه‌ی آنلاین موجود در تارنمای قطاربار)
- ۲- جذب زیر مجموعه به‌منظور جذب خرده‌بار با ایجاد پروفایل برای ایشان

مذاکره با صاحبان کالا

با توجه به افزایش چشم‌گیر خریدهای برخط (آنلاین) توسط اشخاص و سازمان‌ها در سنوات اخیر و افزایش تقاضای قابل توجه در این حوزه، قطاربار تلاش کرده است تا خدمات خود را مطابق نیاز روز صاحبان کالا و مشتریانانشان به‌روزرسانی کرده و خدمات مطلوبی را به ایشان ارائه کند. برای این منظور قطاربار مذاکرات فشرده‌ای را با برخی فروشندگان مطرح کالا در این نمایشگاه برگزار کرده و با ارائه‌ی راهکارهای خدماتی خود برای برون‌رفت کسب‌وکارهای برخط از دغدغه‌های ارسال و دریافت کالا، جایگاه خود در بین خدمات‌دهندگان سرویس حمل‌در به‌درب را ترسیم نمود.

روسیه به دنبال قطار سریع‌السیر ملی



امیر بهادر هاشمی
کارشناس لجستیک



ایران سال‌هاست پروژه‌ی طرح راه‌آهن پرسرعت را آغاز کرده است، اما این طرح پیشرفت قابل‌ذکری ندارد و هنوز مشخص نیست چه زمانی به نتیجه برسد. این در حالی است که در شمال ایران، کشور روسیه با شتاب فراوان در حال احداث نخستین خط ریلی پرسرعت، با قطار و تجهیزات داخلی است. شرایط ایران و روسیه، نه از نظر اقتصادی و نه از دیدگاه جغرافیایی و ... قابل‌مقایسه نیست. اما برای فعالان حمل‌ونقل ریلی کشور ما لازم است از تحولات کشورهایی همچون روسیه که روابط ایران با آن‌ها در افق پیش‌رو، روز به روز در حال عمق یافتن و گسترش است، با خبر شوند.

راه‌آهن سریع‌السیر مسکو- سن پترزبورگ زمان سفر بین دو شهر را از ۴ ساعت به ۲ ساعت و ۱۵ دقیقه کاهش می‌دهد. همچنین؛ با احداث این خط ریلی، مسیر بین مسکو و ترور به ۳۹ دقیقه و بین ولیکی نوگورود و سن پترزبورگ با ۲۹ دقیقه کاهش می‌یابد.

قطار سریع‌السیر برای بار و مسافر

علاوه بر این خط جدید، به سیستم حمل‌ونقل عمومی مسکو متصل خواهد شد و دسترسی بیشتر به چنین خدماتی را فراهم می‌سازد و حمل‌ونقل ریلی سنگین و ریلی شهری را یکپارچه می‌کند. کاهش زمان سفر بین مسکو و سن پترزبورگ به معنای ایجاد انقلابی در اتصال مسیرها و لجستیک است که باعث توسعه‌ی منطقه‌ای و رشد اقتصادی می‌شود. پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که تا سال ۲۰۲۸، قطارهای راه‌آهن سریع‌السیر در فواصل زمانی ۱۵ تا ۲۰ دقیقه و از سال ۲۰۳۰ در ساعات اوج تقاضا در فواصل زمانی ۱۰ تا ۱۵ دقیقه حرکت خواهند کرد. پیش‌بینی می‌شود خط جدید سالانه ۲۳ میلیون مسافر را جابه‌جا کرده و افزایش قابل‌توجهی در تعداد گردشگران ایجاد کند. ساخت این خط، اولین فاز شبکه‌ی ریلی پرسرعت روسیه است که برای برقراری ارتباط به ریزان، کازان، یکاترینبورگ و آدلر با اتصال احتمالی به مینسک در بلاروس ساخته خواهد شد. این پروژه در مسکو شامل گسترش مسیر از ایستگاه راه‌آهن لنینگرادسکی تا آلابوشوو، ساخت شش پل و پنج روگذر ریلی، تکمیل بازسازی سه روگذر بزرگراه، نوسازی امکانات مسافری در ۹ ایستگاه برای مطابقت با استانداردهای مرکز مسکو است.

قطاری سریع با تاثیرگذاری بر زندگی ۳۰ میلیون روس

ولادیمیر پوتین، رئیس‌جمهور روسیه، اواخر اسفندماه سال قبل، مراسمی از طریق ویدئوکنفرانس برای رونمایی از طرح راه‌آهن سریع‌السیر مسکو- سن پترزبورگ، با حضور سرگئی سوبیانین، شهردار مسکو، ویتالیا ساولیف، وزیر حمل‌ونقل و اولگ بلوزروف، مدیرکل راه‌آهن روسیه (RZD)، برگزار کرد. این راه‌آهن از شش منطقه در این کشور پهناور عبور می‌کند و جمعیتی حدود ۳۰ میلیون نفر را تحت پوشش خدمات حمل‌ونقل ریلی قرار خواهد داد.

این اولین قطار سریع‌السیر در روسیه است و از شهرهای مسکو و سن پترزبورگ، لنینگراد، نوگورود، تور و مسکو می‌گذرد. این پروژه‌ی بلندپروازانه شامل ۱۶ ایستگاه در طول مسیر است که چهار ایستگاه آن در پایتخت قرار دارند.

به باور کارشناسان حوزه‌ی حمل‌ونقل، این خط ریلی نقطه‌ی عطفی در توسعه‌ی مناطق واقع بین مسکو و سن پترزبورگ تبدیل خواهد شد. خط آهن مورد اشاره از شش منطقه‌ی فدراسیون روسیه، با حدود ۳۰ میلیون نفر عبور خواهد کرد و این به معنای پوشش حدود ۲۰ درصد از کل جمعیت روسیه به‌وسیله‌ی این راه‌آهن است.

ولادیمیر پوتین که شخصا تحولات صنعت ریلی روسیه را پی‌گیری می‌کند، در این مراسم گفت: خط آهن سریع‌السیر مسکو- سن پترزبورگ، نقطه‌ی آغاز خطوط پرسرعت ریلی روسیه است و در ادامه چنین مسیرهایی بین شهرهای بزرگ دیگر نیز تعریف می‌شود تا قطارها با سرعت بالا سایر مناطق روسیه را به هم متصل کرده و رشد گردشگری و فعالیت‌های تجاری را تسهیل کنند.

پوتین، رئیس جمهور روسیه، روبه‌رو شدن با چین چالشی، غلبه بر محدودیت‌های تحریمی را در صنایع این کشور میسر می‌کند و گامی بلند و محکم در جهت تقویت حاکمیت ملی روسیه است.

بی‌گمان یکی از مراحل کلیدی این پروژه، ساخت قطار سریع‌السیر روسی خواهد بود. اخیراً ولادیمیر پوتین به همراه دنیس مانتوروف وزیر صنعت و تجارت از کارخانه لکوموتیوسازی اورال بازدید کردند که در آن مدلی از قطار سریع‌السیر با هشت واگن به تولید رسیده است.

در این بازدید، مدیر تولید قطار پرسرعت روسیه گفت: حجم عظیمی از کارهای طراحی و ساخت در زمینه تجهیزات و قطعات قطار سریع‌السیر انجام شده است. نسخه اولیه این قطار به تولید رسیده و با طی کردن مراحل آزمایشی مورد تایید قرار گرفته است. مدل آزمایشی یک قطار ۸ واگنی است که با حداکثر سرعت ۴۰۰ کیلومتر در ساعت و سرعت عملیاتی ۳۶۰ کیلومتر در ساعت حرکت می‌کند. این قطار را می‌توان با مدل ۸ یا ۱۶ واگنی، با چهار نوع واگن مختلف تولید کرد و اکنون عملاً طرح‌های تولید آن‌ها مراحل تست را پشت سر گذاشته است.

تولید انبوه قطار پرسرعت روسیه در سال

۲۰۲۶

دنیس مانتوروف، وزیر صنعت و تجارت نیز در حاشیه بازدید از کارخانه لکوموتیوسازی اورال، اظهار کرد: «ما موضوع ساخت قطارهای سریع‌السیر و تجهیزات مرتبط اعم از لکوموتیو، واگن، قطعات و ملزومات آن‌ها در داخل کشور را به‌طور جامع بررسی کردیم و تأیید می‌کنم که گروه سینارا برای به سرانجام رساندن این ماموریت ملی، مناسب‌ترین گزینه است.

وی تصریح کرد: در سال ۲۰۲۳، هلدینگ صنعتی سینارا موفق شد قطار وارداتی Lastochka EMU را با قطار Finist کاملاً ساخت روسیه جایگزین کند. تاکنون ۱۶ قطار Finist به راه‌آهن روسیه تحویل داده شده است و شش قطار دیگر در حال آماده‌سازی برای تحویل در سه ماهه دوم ۲۰۲۴ هستند. شایستگی‌ها و فناوری‌های توسعه یافته به سینارا اجازه می‌دهد به تولید قطارهای الکتریکی با سرعت ۴۰۰ کیلومتر در ساعت ورود کند. وزیر صنعت روسیه این را هم گفت که برای این منظور قرار است دو کارخانه‌ی جدید به مساحت ۶۰ هزارمتر مربع در سایت لکوموتیو اه، اا، احداث شود.

در این پروژه، هلدینگ صنعتی مشهور دیگر کشور روسیه یعنی Transmashholding نیز مشارکت خواهد داشت و قطارهای جدید را به اجزا و سیستم‌های ضروری تجهیز می‌کند. بد نیست بدانیم در مجموع، ۱۰۰ شرکت تولید کننده و تامین‌کننده روسیه در این پروژه شرکت خواهند کرد.

مدیرکل بخش حمل‌ونقل سینارا درباره‌ی این پروژه توضیح داد: ما در هلدینگ سینارا در حال آماده‌سازی بسته‌ی تامین مالی هدفمند در چارچوب مکانیزم سرمایه‌گذاری خوشه‌ای برای پیشبرد این پروژه‌ی ریلی ملی هستیم که بخشی از آن از طریق صندوق توسعه‌ی صنعتی روسیه تامین می‌شود. تا فوریه ۲۰۲۵، ما طرح‌های عملیاتی را کاملاً آماده خواهیم کرد. بر اساس پیش‌بینی‌ها در آگوست ۲۰۲۵، آزمایشات اولیه‌ی سیستم ترمز قطار سریع‌السیر تکمیل خواهد شد. نیکولای اگورنکوف، مدیر کل MTZ Transmash نیز می‌گوید: تا آگوست ۲۰۲۶، فرایند اخذ گواهینامه‌ی سیستم ترمز قطار سریع‌السیر تولید روسیه به پایان می‌رسد و ما به همراه سینارا آماده‌ی تولید انبوه خواهیم بود.

لازم به ذکر است این مسیر ریلی فقط اهداف حمل‌ونقل مسافری را تعقیب نمی‌کند و احداث خط جدید پرسرعت، ظرفیت و سرعت بیشتری را برای جابه‌جایی بار فراهم خواهد ساخت. این به روسیه اجازه می‌دهد حجم جابه‌جایی محموله‌های بار را ۳۰ میلیون تن در ۱۸ منطقه‌ی روسیه افزایش دهد.

ارتقاء لجستیکی و مدرن‌سازی زیرساخت‌های ریلی

به گفته‌ی مدیرکل راه‌آهن روسیه، در این راستا در سال جاری میلادی ۱۴ میلیارد روبل (۱۵۳،۷ میلیون دلار) برای ساخت یک پل منحصربه‌فرد در کانال مسکو و تعدادی از راه‌آهن‌های عظیم حمل‌ونقلی سرمایه‌گذاری خواهد شد. علاوه بر این؛ در مسکو، این پروژه‌ی بازسازی چهار ایستگاه راه‌آهن سریع‌السیر آینده، از جمله ایستگاه لنینگرادسکی، ریژسکایا، پتروفسکو-رازوموفسکایا، و زلنوگراد-کریوکوو را نیز در بر می‌گیرد و انتقال به ۱۴ ایستگاه مترو و MCD را با تمام وسایل حمل‌ونقل عمومی زمینی تسهیل می‌کند. ضمناً تمام ایستگاه‌های کلیدی راه‌آهن در پایتخت روسیه، به زیرساخت‌های مسافری مدرن مجهز خواهد شد.

این خط ریلی مهم‌ترین مسیر تجاری و گردشگری بین مسکو و سن پترزبورگ خواهد بود که میلیون‌ها نفر را بین این دو قطب تجاری، فرهنگی و صنعتی کشور در کم‌ترین زمان جابه‌جا می‌کند. بر این اساس، راه‌آهن سریع‌السیر مذکور نه تنها یک جهش لجستیکی بلکه ارتقاء کیفیت زندگی و دسترسی به فرصت‌های اقتصادی را برای تعداد قابل توجهی از شهروندان روسیه و علی‌الخصوص اهالی مسکو و سن پترزبورگ ایجاد خواهد کرد.

تعریف بسته‌های تامین مالی داخلی برای پیشبرد پروژه‌ی ریلی

به نظر می‌رسد روسیه در دورانی که تامین مالی پروژه‌های عمرانی این کشور از سوی بانک‌های غربی به دلیل تحریم‌های گسترده‌ی آمریکا و اروپا تقریباً غیرممکن شده، برای پیشبرد این طرح عظیم ریلی، بیش از پیش به ظرفیت‌های داخلی متکی شده است.

هرمان اسکاروویچ گراف، رئیس Sberbank روسیه، در مورد تامین مالی این پروژه می‌گوید: «ما یک بسته‌ی کامل سرمایه‌گذاری ۱،۵ تریلیون روبلی (۱۶،۴ میلیارد دلار آمریکا) برای این خط ریلی جمع‌آوری کرده‌ایم که عمدتاً برای صندوق‌های سرمایه‌گذاری بانکی و بازنشستگی تعریف شده است. با این تمهیدات تقریباً تمام مکانیسم‌های لازم برای تامین مالی پروژه فراهم شده است و ما آماده‌ایم با استفاده از فرایندهای نوین تامین مالی پروژه، پول مورد نیاز برای ساخت خط مورد اشاره را فراهم کنیم.

ساخت قطار سریع‌السیر روسیه به صورت خودکفا

تامین مالی با استفاده از منابع داخلی تنها تفاوت این پروژه با سایر پروژه‌های عمرانی بزرگ روسیه نیست، بلکه قرار است این خط ریلی و قطارهای جدیدی که روی آن سیر خواهند کرد، به‌وسیله‌ی شرکت‌های داخلی روسیه طراحی و ساخته شوند.

بدیهی است؛ پروژه‌ی راه‌آهن پرسرعت مستلزم همکاری تولیدی در مقیاس بزرگ و مشارکت بسیاری از گروه‌های کارگری و تیم‌های مهندسی است. این چالشی است که می‌تواند به تحرک صنایع روسیه بینجامد و بسیاری از شاخه‌های اقتصاد و فناوری این کشور را متحول کند. از دیدگاه ولادیمیر

شاه بیت حوزه‌ی مسافری قافیه ندارد!

نقطه نظرات مدیران عامل شرکت‌های رجا، ریل ترابر سبا و مهتاب سیر جم در مورد چالش‌های این بخش:



۲۹ اردیبهشت‌ماه و در حاشیه‌ی یازدهمین نمایشگاه حمل‌ونقل ریلی، مدیران بخش‌های مختلف صنعت ریلی مسائل و چالش‌های مرتبط با بخش متبوع خود را با مدیرعامل و مدیران ارشد راه‌آهن در میان گذاشتند. ناصر بختیاری، مدیرعامل رجا، سید جواد ساداتی، مدیرعامل ریل ترابر سبا و ناصر غفاری، مدیرعامل مهتاب سیر جم در این جلسه‌ای، گزیده‌ی مشکلات این بخش را به دکتر میعاد صالحی، مدیرعامل راه‌آهن بازگو کردند. گزیده‌ای که اگر آن را به قصیده تشبیه کنیم، شاه‌بیت آن تعرفه‌ی بلیت است. البته شاه‌بیتی که به دلیل قیمت‌گذاری دستوری و تضاد سیاست‌های دولت با منافع پایدار شرکت‌های مسافری، قافیه ندارد!



ناصر بختیاری: تعرفه در راس همه‌ی مسائل بخش مسافری است

ناصر بختیاری، مدیرعامل رجا در این جلسه اظهار کرد؛ حضور وزیر راه و شهرسازی در نمایشگاه فرصت مغتنمی بود که مشکلات بخش مسافری ریلی به سمع و نظر ایشان برسد. اما این فرصت از دست رفت. ما باید زمان بهتر و بیشتری در اختیار داشته باشیم که این مشکلات را با حضور مسؤولان عالی‌حساب و حمل‌ونقل کشور به بحث و نقد بنشینیم و آن‌ها را حل و فصل کنیم. اصلی‌ترین مساله در بخش مسافری از دیدگاه مدیران شرکت‌های مسافری ریلی قطعاً موضوع تعرفه است. البته موضوعات دیگر مثل پرداخت نشدن تسهیلات ماده‌ی (۱۲) و تبصره‌ی (۱۸) و سایر عدم پرداخت‌ها برای ما مهم است. اما در راس همه‌ی این مسائل تعرفه باید مورد رسیدگی قرار گیرد.

وی افزود: نکته‌ای که ما بایم به آن اشاره کنیم، اقتصاد نامناسب بخش مسافری است که ما را از ایفای تعهدات خود باز می‌دارد و این موضوعی نیست که خوشایند ما باشد. من به‌عنوان مدیرعامل رجا اگر قادر باشم از یک سو؛ مطالبات راه‌آهن را پرداخت کنم و از سوی دیگر؛ تعمیرات قطارها را به صورت اصولی انجام دهم و ضمناً رکورد جابه‌جایی مسافر ۳۰ میلیون و بالاتر از آن را کسب کنم، طبیعتاً بسیار خوشحال خواهم شد. اما واقعیت این است که اگر بخواهم رکورد جابه‌جایی مسافر را بالاتر ببرم، باید از بعضی موضوعاتی که ذکر شد، چشم‌پوشی کنم. این اتفاقی است که در عمل افتاده و با تعامل‌هایی که از روی تمایل یا به ناچار با هم داشته‌ایم، کار ادامه پیدا کرده و جلو رفته است.

بختیاری خاطرنشان کرد؛ نفس برگزاری جلسه‌ای که در یک سوی آن مدیرعامل و مسؤولان ارشد شرکت راه‌آهن و در سوی دیگر مدیران شرکت‌های ریلی باشند، بسیار ارزشمند است و من به‌عنوان مدیرعامل بزرگترین شرکت قطارهای مسافری و همچنین؛ به‌عنوان یک مقام مسؤول در انجمن صنفی مسافری ریلی از این اقدام استقبال می‌کنم. اما خواهش من این است که در یک زمان‌بندی مناسب و تقویم از پیش تعیین شده، موضوعات اصلی را به بحث بگذاریم تا هر روز موضوع خاصی را به صورت کارشناسی با اعداد و ارقام به نتیجه و جمع بندی برسانیم.



سید جواد ساداتی: صنعت ریلی مسافری دچار بیماری است

سید جواد ساداتی، مدیرعامل ریل ترابر سبا نیز در این نشست بیان کرد؛ صنعت ریلی مسافری از این معضل رنج می‌برد که دخل و خرج آن با هم همخوان نیست. تاکنون حمایت از این صنعت با استفاده از اعتبارات دولتی چندان میسر نبوده و تسهیلات ماده‌ی (۱۲) هم تا به حال منجر به پرداختی برای شرکت‌ها نشده است. راه در دسترس‌تر برای شرکت‌های ریلی مسافری، رسیدگی به موضوع تعرفه‌های قیمت بلیت است. تعرفه‌ی این بخش طی ۱۰ سال متوالی زیر نرخ تورم رسمی اعلام شده توسط بانک مرکزی، تعیین شده و این در حالی است که می‌دانیم تورم واقعی بسیار بیشتر است.

وی تصریح کرد؛ ما مطلعیم که مدیرعامل راه‌آهن مدافع شرکت‌های

که همه‌ی ما از آن تاثیر می‌پذیریم و جواب این سوال کاملا روشن است که اگر تسهیلات تبصره‌ی (۱۸) سال قبل به من پرداخت می‌شد، من چه تعداد واگن بازسازی می‌کردم و امسال چه تعداد می‌توانم بازسازی کنم؟ همه به خوبی می‌دانیم که بانک‌ها تمایل چندانی به ارائه‌ی تسهیلات به ما ندارند و واگن را هم به عنوان وثیقه نمی‌پذیرند. اراده‌ی خارج از راه‌آهن لازم است که به آن‌ها تکلیف شود واگن‌های ما را به عنوان وثیقه قبول کنند. در مورد تسهیلات ماده‌ی (۱۲) هم به رغم همکاری بسیار خوبی که مسؤولان راه‌آهن داشتند، نتیجه و ثمری نداشته‌ایم.

وی ادامه داد: یک پرونده‌ی ما به سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت ارجاع شده و این سازمان از ما سند واگن خواسته است. راه‌آهن به این سازمان نامه زده که این واگن‌ها متعلق به شرکت مهتاب‌سیرجم است. اما این سازمان اصرار دارد که باید سند واگن را ارائه کنید. اخذ سند هم به دست‌اندازهای خاص خود در شرکت راه‌آهن برخورد می‌کند. یعنی ابتدا باید بدهی‌های خود به راه‌آهن را پرداخت کنیم و پرداخت این بدهی‌ها هم علاوه بر بار مالی، چرخه‌ی بروکراسی خاص خود را دارد که تاکنون موفق به انجام آن نشده‌ایم.

مدیرعامل شرکت مهتاب‌سیرجم افزود: موضوع مهم دیگر بحث افزایش قیمت بلیت قطار است که ما می‌دانیم مدیرعامل راه‌آهن سال گذشته دفاع خوبی از افزایش قیمت در شورای عالی ترابری داشتند. اما از این دفاع جانانه‌ی شما چه چیزی عاید شرکت‌های مسافری ریلی شد؟ چیزی که عاید ما شد، ۲۹ درصد بود که ما با این افزایش به هیچ یک از برنامه‌های خود نرسیدیم و حتی خجالت‌زده‌ی همکاران و پرسنل خود هستیم. حقوق یک مهباندار قطار، ۱۱ الی ۱۲ میلیون تومان است و روزی که ما حقوق پرداخت می‌کنیم، یکی از آزاردهنده‌ترین روزهای ماه برای ما مدیران شرکت‌ها است. چرا که از یک سو؛ همین حقوق را با دشواری پرداخت می‌کنیم و از سوی دیگر؛ می‌دانیم حقوقی که می‌پردازیم، حداقل‌های پرسنل ما را هم تامین نمی‌کند.

وی اظهار کرد: بخش مسافری در بحث لکوموتیو هم مشکلاتی دارد که مدیرعامل راه‌آهن دستور دادند تعداد لکوموتیوهای ما در خردادماه کاهش پیدا کند و ما بابت این دستور تشکر می‌کنیم. خواهشمندم به این نکته توجه کنید که حتی اگر لکوموتیوی به سیر نرود، من باز هم باید حقوق پرسنل را پرداخت کنم. در موضوع لکوموتیو، بدهی شرکت‌ها به راه‌آهن بابت لکوموتیو هم چالش مهم دیگر ما است که خوشبختانه شنیدیم مدیرعامل راه‌آهن اظهار کردند: شرکت‌ها توان پرداخت بدهی خود را ندارند. این نکته بسیار مهمی است که مدیرعامل راه‌آهن می‌داند شرکت‌ها نمی‌توانند بدهی لکوموتیو خود به راه‌آهن را بدهند و اگر پول داشته باشند، قطعاً بدهی خود را خواهند داد.

غفاری در پایان خاطرنشان کرد: بخش مسافری ریلی در کنار راه‌آهن است و برای تعامل بیشتر هم آمادگی داریم. ولی حل مشکلات کمرشکن ما فقط به عهده‌ی یک بخش مثل راه‌آهن ممکن نیست و رفع این مشکلات نیازمند عزم و اراده‌ی ملی است.

ریلی مسافری هستند و در هر نشستی که در بالا دست انجام شده، از افزایش تعرفه‌ها حمایت کرده‌اند. اگر لازم است ما هم از اقدامات شما پشتیبانی کنیم، به ما اعلام کنید که هر اقدامی لازم است انجام دهیم. ما باید به صورت منسجم با هم کار کنیم تا مسؤولان بالادستی متوجه شوند در حوزه‌ی ریلی مسافری چقدر عقب‌ماندگی ایجاد شده است. حقوق و دستمزدها در این بخش در حدود ۳۰ درصد رشد داشته که به هیچ وجه قانع‌کننده نیست. این در حالی است که با افزایش تعرفه طبق درصدهای ناچیز، نمی‌توانیم توقعات پرسنل را برآورده کنیم. ذکر این نکته لازم است که این عقب‌ماندگی سطح دستمزدها از تورم به صورت سنواتی تکرار شده و به وضع بغرنج کنونی انجامیده است.

ساداتی تاکید کرد: از سوی دیگر؛ تعرفه‌ها در برخی سال‌های قبل از دوره‌ی مدیریت فعلی راه‌آهن ثابت مانده و اصولاً رشدی نکرده است. مجموع این شرایط دست‌به‌دست هم داده و کار را به این‌جا رسانده که ما شرمنده‌ی راه‌آهن باشیم و نتوانیم هزینه‌ی لکوموتیو را بپردازیم. کوتاه سخن این که حق صنعت ریلی مسافری طی سالیان قبل پرداخت نشده و این صنعت هم از ایفای تعهدات خود بازمانده و دچار بیماری شده است. درخواست ما از مدیران ارشد راه‌آهن این است که مدیران شرکت‌ها را هم در جلسات با مراجع و تصمیم‌گیران بالاتر مشارکت دهند که بتوانیم به کمک هم مشکلات این بخش را بهتر به تصمیم‌گیران منتقل کنیم و انشالله گام‌های قوی‌تری برای حل مشکلات برداریم.



ناصر غفاری: خجالت زده‌ی پرسنل خود هستیم!

ناصر غفاری، مدیرعامل شرکت مهتاب‌سیرجم نیز در این نشست اظهار داشت: بیش از دو دوازدهم از سال ۱۴۰۳ سپری شده و ما هزینه‌ها را به نرخ امسال پرداخته‌ایم و در مورد تصمیمات مدیریتی خود بالاتکلیف هستیم. من به عنوان مدیر یک شرکت ریلی نمی‌دانم اگر بخواهم مبلغی به هزینه‌ی غذای پرسنل اضافه کنم، دستم چقدر باز است؟ سال گذشته شرکت مهتاب‌سیرجم بر اساس منویات راه‌آهن، واگن‌های خود را شش تخته کرده است. ما هر چه داشتیم و نداشتیم در چاه ویل بازسازی واگن‌ها ریختیم. به این امید که این‌نامه‌ی بازسازی واگن‌ها تغییر کند. اما این اتفاق نیفتاد.

وی خاطرنشان کرد: امروز من منتظرم هلدینگ بالادست شرکت متبوع من، ۱۰ میلیارد تومان به حساب شرکت واریز کند که فقط بتوانم حقوق اردیبهشت‌ماه همکارانم را پرداخت کنم. از طرف دیگر، من تعهد دارم ۳۰ واگن را هم امسال بازسازی کنم. وقتی مراجعه می‌کنم برای تسهیلات تبصره‌ی (۱۸)، با این که مدیران راه‌آهن همکاری خوبی انجام می‌دهند، اما بانک با دیدن IRR شرکت من، متوجه می‌شود که بازدهی نداریم و ما را سرمی‌دواند! لازم به ذکر است که بانک برای ارائه‌ی تسهیلات، از ما تضمین ملکی می‌خواهد که نه تنها شرکت من که تقریباً هیچ شرکت ریلی دیگری هم چنین وثیقه‌ای ندارد. غفاری بیان کرد: تورم هم موضوعی است



اولین‌ها چه زمانی وارد ایران شدند؟



رامین باباگلی

کارشناس ارشد مکانیک کارخانجات تعمیرات لکوموتیو راه آهن

حمل و نقل از زمانی که اسب‌ها و قاطرها به عنوان نیروی محرکه جابه‌جایی عمل می‌کردند تا امروز که جهان در سیطره‌ی بلامنازع انواع و اقسام ماشین‌هاست، در کانون حیات اجتماعی و فردی بشر قرار داشته است. مسیریایی که طی کردنشان در گذشته ماه‌ها طول می‌کشید، حالا در عرض چند ساعت طی می‌شود. شتاب امروز زندگی، ماحصل تغییر ساختار حمل و نقل و استفاده از ماشین‌آلاتی است که به شکلی خستگی‌ناپذیر در حرکت هستند. انسان‌ها می‌خواهند، اما در همه جای دنیا ماشین‌هایی هست که بی‌وقفه و مدام در حرکتند تا زندگی روزمره جریان داشته باشد.

گل‌های تازهی هلندی در بازار صیجگاهی اروپا و دیگر نقاط جهان قابل خریداری هستند. سبزیجات و تره‌بار هم همین‌طور. روزنامه‌هایی که نیمه شب چاپ می‌شوند، اول صبح در گیشه‌های روزنامه‌فروشی قرار دارند. شما می‌توانید صبحانه را در یک کشور و ناهار را چند هزار کیلومتر دورتر و در نقطه‌ی دیگری از جهان میل کنید. در واقع از آن زمان که جیمز وات، فیزیک‌دان و مخترع مشهور اسکاتلندی و پدر انقلاب صنعتی، اولین موتور بخار تجاری را ساخت، چهره‌ی تمدن بشر برای همیشه تغییر کرد. بشر ناگهان دریافت که می‌تواند برای حمل و نقل نه از شانه‌های خودش یا حیوانات اهلی، بلکه از ماشین‌هایی استفاده کند که نه تنها خسته نمی‌شوند، بلکه بازدهی بسیار بهتری نیز دارند. از زغال سنگ تا بنزین سوپر و گاز و... مسیری طولانی و پر از آزمون و خطا بوده و نسل‌های پی در پی شاهد جهش سریع در قدرت و سرعت ماشین‌ها و توسعه‌ی آن‌ها بوده است.

اولین راه آهن ایران

اجرا شد و البته بعدها این طرح هم به بلژیکی‌ها واگذار شد. در ۹ نوامبر ۱۸۹۰، ناصرالدین شاه قاجار پیمان‌نامه‌ای با روسیه‌ی تزاری امضا کرد که ایران را از ساخت راه آهن تا ۱۰ سال باز می‌داشت. این محدودیت در دسامبر ۱۸۹۹ برابر با شروط وام ۶۰ میلیون فرانکی روسیه با دستخط مظفرالدین شاه، ۱۰ سال دیگر تمدید شد. می‌گویند یک مسیر راه آهن نیز از بندر انزلی و پیره بازار به رشت وجود داشته که بعدها جمع‌آوری شده است. تنها بازمانده‌ی این مسیر یک لکوموتیو بخار است که روی آخرین قطعه‌ی چند متری ریل، هنوز در محوطه‌ی اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان گیلان در بندر انزلی خودنمایی می‌کند و تاریخ ۱۸۴۸ را بر روی خود دارد. ۱۲ کیلومتر از این مسیر تا اواسط دوره‌ی رضا شاه همچنان مورد استفاده بوده است. بوشهر در آن زمان یک خط آهن منطقه‌ای داشته و در سال ۱۹۱۸ میلادی راه آهنی از بوشهر تا برازجان به طول

پیشینه‌ی احداث و بهره‌برداری موفق اولین راه آهن در ایران به سال ۱۸۸۶ میلادی، با احداث خط آهن محمودآباد (سواحل جنوبی دریای مازندران) به امل بر می‌گردد.

قرار بود این ریل تا تهران ادامه پیدا کند. اما بلژیکی‌ها کارشکنی کردند و طرح با شکست مواجه شد. خطوط آن هم برچیده و برای احداث تلگراف استفاده شد.

تراموای معروف ناصرالدین شاه هم جزء اولین‌ها بود. در سال ۱۸۸۲ میلادی (۱۲۶۱ شمسی) خط تراموایی از تهران به شاه‌عبدالعظیم به طول ۸ هزار و ۷۰۰ متر کشیده شد.

عرض این راه آهن یک متر بود و زیر نظر مسیو بوتال فرانسوی

ساخت لکوموتیو در ایران

ایران هرگز به سمت تولید موتور قطار و ساخت لکوموتیو حرکت نکرد. برای همین، حتی بعد از انقلاب، یعنی در طول دوران جنگ و سال‌های پس از آن نیز ایران متکی به واردات لکوموتیو از خارج از کشور بود. بعد از مطالعات اولیه، از آبان ۱۳۸۷، احداث کارخانه در فضایی ۱۶ هکتاری در استان البرز آغاز شد و تولید آزمایشی از خرداد ۱۳۹۰ با موفقیت به نتیجه رسید. سرانجام از بهمن ۱۳۹۱، یکصدوسی سال پس از ورود قطار به ایران، اولین خط تولید لکوموتیو بومی در ایران آغاز به کار کرد. پیش از این تنها ۳۹ کشور توانایی ساخت لکوموتیو را داشتند که قدرت عمده در اختیار کشورهای آمریکا، آلمان، انگلستان و فرانسه بود.



قطار، ورود یک نوع آوری

گاریچی‌ها به دلیل ترس از پدید آمدن رقیبی ارزان قیمت، نخستین گروه از مخالفان نوآوری جدید، یعنی ماشین دودی بودند. نوآوری‌های نوع اول که قیمت پایین‌تر یا کیفیت بالاتر ارائه می‌دهند، همواره نخستین دشمنان کارگزاران فناوری قدیمی هستند که با قیمت بالاتر یا بی‌کیفیت‌تر نمی‌توانند به رقابت نوآوری بپردازند. به این ترتیب تنها راه باقی مانده پیش روی آنان، مخالفت و متوقف ساختن نوآوری است. درست به موازات سنگ پرانی به ماشین دودی، نوعی از استقبال عمومی نیز مشاهده می‌شود. پرتاب سنگ به قطار، یادگاری است که تا چند دهه‌ی پیش همچنان متداول بود و تبدیل به یکی از شناخته شده‌ترین کلام‌های قصار شده است. جمله‌ی معروفی با این مضمون: (بچه‌ها به سوی قطار در حال حرکت سنگ پرتاب می‌کنند، اما هیچ قطاری با سنگ زدن یک بچه متوقف نخواهد شد).



۶۰ کیلومتر به دست انگلیسی‌ها کشیده شد. اگرچه این خط واردات کالای انگلستان را نیز از طریق بوشهر آسان می‌کرد، اما در واقع بیشتر جنبه‌ی نظامی داشت. در پایان جنگ جهانی اول، انگلستان پیشنهاد فروش این راه‌آهن را به شهرداری بوشهر داد که بودجه‌ی شهرداری بوشهر برای خرید آن کفاف نمی‌داد. انگلیسی‌ها هم مسیر را جمع آوری کردند و مصالح آن را به بصره انتقال دادند. یکی از آن چیزهایی که امروز هم باقی مانده، مسیر تبریز به جلفاست. این نخستین مسیر از خطوط ریلی موجود بود که در حال حاضر هم از آن بهره‌برداری می‌شود. این مسیر ۱۴۹ کیلومتر است که در سال ۱۲۹۵ به بهره‌برداری رسید.

ماشین دودی

هنگام تاسیس خطوط راه‌آهن در ایران، بسیاری از کشاورزان مخالف عبور خط راه‌آهن از داخل زمین‌های خود بودند. از طرف دیگر، باتوجه به پرداخت نامناسب دستمزد به کارگران، بسیاری از آن‌ها کار را مدتی بعد ترک کردند. بعد از آن که خط آهن تهران به عبدالعظیم راه اندازی شد، اقشار مختلف مردم برای مشاهده‌ی این پدیده‌ی عجیب (یک ماشین غول پیکر که از آن دود خارج می‌شود) به ایستگاه می‌آمدند. به دلیل دودی که از قطار خارج می‌شد، مردم به آن ماشین دودی می‌گفتند. با توجه به ترس مردم و وجود خرافات مختلف، هیچ‌کسی حاضر به سوار شدن بر ماشین دودی نمی‌شد. برای رفع این مشکل ناصرالدین شاه دستور داد که عده‌ای از مشهورترین سرداران و سپهسالاران به همراه خود او سوار بر ماشین دودی شوند. اغلب افراد سوار شده از این کار بسیار واهمه داشتند. بسیاری از آن‌ها زیرلب ذکر گفته و حتی برخی کفن نیز به گردن انداخته بودند. وقتی مردم دیدند که مسافران قطار بدون هیچ مشکلی به مقصد رسیدند، ترسشان ریخت و ماشین دودی از آن زمان کمی رونق گرفت. مردم به ایستگاه‌های ماشین دودی (گار) می‌گفتند که واژه فرانسوی برای ایستگاه است.

اولین لکوموتیوران‌ها

راه‌آهن به دلیل نبود لکوموتیو بی‌استفاده ماند تا این‌که مجلس شورای ملی در سال ۱۳۰۴ هزینه‌ی خرید لکوموتیو و واگن و راه‌اندازی راه‌آهن را به تصویب رساند. روز جمعه، ۳۰ بهمن ۱۳۱۵ راه‌آهن شمال به تهران رسید و در مراسم بزرگی این مناسبت گرامی داشته شد. ساخت راه‌آهن سراسری ایران در شهریور ماه ۱۳۱۷ به پایان رسید و دو خط شمال و جنوب در ایستگاه راه‌آهن سفید چشمة اراک به یکدیگر متصل شد و در این روز راه‌آهن با تشریفات خاصی رسماً به بهره‌برداری رسید.

در ابتدای تاسیس راه‌آهن تا سال‌ها بعد، ۱۱۹ لکوموتیوران در ایران مشغول به کار شدند که ۹۹ نفر آن‌ها افراد خارجی فرانسوی، انگلیسی، بلژیکی، آفریقایی یا عرب بودند. از سال ۱۳۱۷ در چند مرحله دولت عده‌ای را برای آموزش لکوموتیورانی به آلمان فرستاد که یکی از آن‌ها شریف امامی بود. همچنین؛ در هنرستان رشته‌ای در نظر گرفته شد تا افراد واجد شرایط بتوانند آموزش‌های لازم را ببینند. اهمیت آموزش لکوموتیوران در آن زمان به اندازه‌ی یک خلبان بود.

سایه‌ی سنگین بلا تکلیفی بر نمایشگاه یازدهم

گزارش ندای حمل و نقل ریلی از متن و حاشیه‌های یازدهمین رویداد صنعت ریلی



یازدهمین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل ریلی که از ۲۹ اردیبهشت‌ماه تا اول خردادماه ۱۴۰۳ در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران برگزار شد، از چند جهت تفاوت‌های بزرگی با دوره‌های پیشین داشت. اما آن‌چه از این نمایشگاه در خاطر مشارکت‌کنندگان نقش بست، سایه‌ی سنگین بلا تکلیفی حاکم بر فضای نمایشگاه بود. این بلا تکلیفی صرفاً به دلیل سانحه‌ی فاجعه‌بار سقوط هلیکوپتر و درگذشت شهادت‌گونه‌ی رئیس جمهور و هیات همراه ایشان نبود که روزهای سوم و چهارم نمایشگاه را کاملاً به حاشیه برد. بلکه از روز ابتدای این رویداد نیز زمزمه‌های تغییر و تحولات مدیریتی در سطح مدیرعاملی شرکت راه آهن در بسیاری از غرفه‌ها شنیده می‌شد که افق پیش روی فعالان صنعت ریلی را با ابهامات فراوانی مواجه می‌کرد.

از سوی دیگر؛ در نمایشگاه امسال شرکت راه آهن با به حاشیه راندن انجمن‌های بخش خصوصی که متولی و بنیان‌گذار این رویداد بودند، بدون هیچ توجیه منطقی، خود را در جایگاه تصدی‌گر و برگزارکننده‌ی نمایشگاه قرار داد و برگ تیره‌ی دیگری از عدم تعامل مثبت و سازنده با بخش خصوصی را به صفحات قبلی عملکرد مناقشه‌برانگیز خود اضافه کرد. در مقابل؛ انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی تلاش کرد با برگزاری کارگاه‌های تخصصی همچون نشست تخصصی نقد نظام رسیدگی به سوانح ریلی و نشست فرصت‌ها و چالش‌های ترانزیت ریلی، حضوری مثمر ثمر در نمایشگاه داشته باشد.

غرفه‌ی راه آهن در نمایشگاه طراحی مدرن و چشم‌نوازی داشت اما سوال اینجاست که این شرکت دولتی با زبان انباشته‌ی هنگفت که هر سال هم در حال زیان روی زیان گذاشتن است، چقدر بابت غرفه‌سازی هزینه کرده و این مخارج چه خروجی و دستاوردی برای صنعت ریلی کشور به همراه داشته است؟ در ادامه، گزیده‌ای از رویدادها و حواشی مهم این نمایشگاه را به همراه تصاویر آن از زاویه دید خبرنگار ندای حمل و نقل ریلی بخوانید و ببینید.

خبرنگاران با عجله خود را به این مراسم رساندند و تعدادی نیز از افتتاحیه جا ماندند!

وزیر نیز سرورته مراسم افتتاحیه و بازدید از نمایشگاه را عجولانه و مینیمال به هم رساند! در همان ابتدای ورود وزیر به سالن ۸ و ۹ که سالن اصلی نمایشگاه به‌شمار می‌آمد، در حالی که بازدید از لکوموتیو جدید که دستاورد بزرگ صنایع داخلی به‌شمار می‌رفت، باید قاعدتاً در برنامه‌های وزیر گنجانده می‌شد. مسؤولان مپنا لکوموتیو صرفاً موفق شدند با اصرار، بذریاش را به بازدید موتور جدید لکوموتیو تولید شده به‌وسیله‌ی این شرکت

دیدار عجولانه‌ی وزیر از نمایشگاه و پاسخ‌های کلیشه‌ای به خبرنگاران!

بر اساس اعلام روابط عمومی شرکت راه آهن، قرار بود نمایشگاه ساعت ۱۰ صبح افتتاح شود. اما در ساعات ابتدایی صبح شنبه ۲۹ اردیبهشت‌ماه به خبرنگاران اطلاع داده شد مراسم افتتاحیه به‌دلیل تداخل با جلسه‌ی دیگر مهرداد بذریاش، وزیر راه و شهرسازی، ساعت ۹ برگزار خواهد شد. به این ترتیب

وزیر راه‌وشهرسازی در مورد قطارهای مسافری که با مشکلات بزرگی در حوزه‌ی تعرفه‌ی بلیت دست‌وپنجه نرم می‌کنند نیز به کلی‌گویی اکتفا کرد و بدون توضیح دقیقی درباره‌ی راهکار خروج بخش مسافری ریلی از بحران گفت: در بخش مسافری به‌دلیل نداشتن سوددهی کافی، استقبال بخش خصوصی از سرمایه‌گذاری کم‌تر است و دولت نیز ملاحظات قیمتی خاص خود را (درباره‌ی قیمت بلیت قطار) دارد. اما در تلاشیم تا حد وسط را برای قیمت بلیت‌ها در نظر بگیریم تا هم مردم از منافع این بخش منتفع شوند و هم شرکت‌ها ضرر نکنند! برای خبرنگار مجله ندای حمل‌ونقل ریلی این ابهام باقی ماند که بالاخره سیاست نه‌سیخ بسوزد و نه کبابی که وزیر از آن در حوزه‌ی قیمت بلیت قطارهای مسافری پیروی می‌کند، قرار است تا کجا به قیمت سوختن سرمایه‌های شرکت‌های ریلی مسافری ادامه پیدا کند؟!

عیب می‌جمله‌بگفتی، هنرش نیز بگو

نمایشگاه یازدهم با وجود تمام حواشی، از محصولات جدید و رویدادهای مثبت نیز خالی نبود. گرچه به نسبت سال‌های قبل وجوه مثبت این رویداد کم‌رنگ‌تر به چشم می‌خورد. به‌عنوان مثال؛ شرکت گسترش صنایع ریلی ایران (ایرید) در این نمایشگاه برای نخستین بار در کشور از قطعه‌ی اکسپنشن‌جوینت یا درز انبساطی تولید داخل رونمایی کرد. این قطعه جزو محصولات استراتژیک



ببرند و چند قدمی هم با او همراه شوند بلکه مشکلات کمبود سفارش و رکود تولید را به گوش وی برسانند.

وزیر راه‌وشهرسازی برخلاف سال‌های گذشته که زمان حدود ۲ ساعته را در نمایشگاه سپری می‌کرد، امسال کم‌تر از یک ساعت در نمایشگاه ماند و نشست خبری با خبرنگاران را هم برخلاف سال قبل، به‌صورت اجمالی و با پاسخ‌های تلگرافی برگزار کرد. وی در پاسخ به خبرنگاری که از ضعیف بودن تعامل شرکت راه‌آهن و انجمن‌های بخش خصوصی پرسید، به پاسخی کلیشه‌ای مبنی بر این که «همکاری راه‌آهن با بخش خصوصی بیشتر از هر زمانی مورد تأکید است و توفیق صنعت راه‌آهن با همکاری بخش خصوصی ممکن می‌شود» بسنده کرد، بدون این که به این نکته توجه کند که شرکت راه‌آهن در دوره‌ی مدیریت اخیر خود به‌شدت به بخش خصوصی پشت کرده و حتی نمایشگاه ریلی را هم که بنیان آن به‌وسیله‌ی انجمن صنایع ریلی گذاشته شده، به متولیان اصلی آن در بخش خصوصی نسپرد است!

وعده‌ی افزایش سرمایه‌گذاری بخش خصوصی بدون هیچ برنامه‌ی مشخص!

بذریعش در بخش دیگری از پاسخ‌های خود به خبرنگاران با تأکید بر ضرورت افزایش سرعت سیر قطارهای باری در کشور گفت: سرعت سیر کالاها در شبکه‌ی ریلی باید افزایش پیدا کند که این موضوع به سرمایه‌گذاری‌های قابل‌توجهی نیاز دارد و با وجود محدودیت‌های منابع دولت، این مهم با مشارکت بخش خصوصی امکان‌پذیر خواهد بود. با این وجود وی توضیح نداد چه برنامه‌ی عملیاتی برای ورود سرمایه‌گذاران تدارک دیده است و این را هم نگفت که سرمایه‌گذارانی که اکنون می‌خواهند سرمایه‌ی خود را به‌دلیل سوء مدیریت و بی‌مهری‌هایی که به‌خصوص در دوره‌ی اخیر مدیریت راه‌آهن دیده‌اند، از این حوزه بیرون ببرند، چگونه دوباره دلگرم خواهد کرد؟

ادامه‌ی سیاست ناکارآمد نه‌سیخ بسوزد و نه کباب در قطارهای مسافری!





در حمل و نقل ریلی به‌شمار می‌رود که برای نخستین بار در این شرکت دانش‌بنیان داخلی، بومی‌سازی و تولید شده است.

در حال حاضر با وجود اهمیت قطعه‌ی درز انبساطی از این قطعه به تعداد بسیار محدود و انگشت‌شمار در زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی کشور استفاده می‌شود که این قطعات مربوط به چند دهه‌ی گذشته بوده و از محل واردات تامین شده است. این قطعه می‌تواند انقباض و انبساط خطوط ریلی را در دماهای متفاوت خنثی کند. ایرید همچنین از قطعه‌ی اسلایدچیر بهینه‌سازی شده‌ی تولید داخل و تکه‌ی مرکزی با سیستم فستنیگ کراس‌استاپ نیز در این نمایشگاه رونمایی کرد.



علاوه بر این؛ نمایشگاه یازدهم میزبان مراسم انعقاد تفاهم‌نامه‌ی همکاری شرکت توسعه‌ی حمل و نقل ریلی پارسیان با شرکت نفت بهران، شرکت نفت ایرانول، نفت پارس و شرکت بازرگانی ایرانیان اوراسیا بود. شرکت توسعه‌ی حمل و نقل ریلی پارسیان، با ارائه‌ی طرح جامع لجستیک از درب پالایشگاه تا کشتی، اعلام کرد که تمام مراحل حمل و تخلیه‌ی بار، اعم از حمل ریلی و جاده‌ای به‌وسیله‌ی شرکت توسعه‌ی حمل و نقل ریلی پارسیان انجام می‌شود. کاهش تصادفات جاده‌ای و صرفه‌جویی ۳۰ درصدی سوخت، از جمله مزایای تأمین این زنجیره‌ی لجستیکی است. شرکت پویش پژوهان نیز در این نمایشگاه، دستاوردهای جدید خود شامل ساخت اولین بلوکه موتور دیزل و سیستم کنترل میکروپروسسوری لکوموتیو را ارائه کرد.



نشست بی‌نتیجه‌ی مدیران شرکت‌های ریلی با مدیرعامل راه‌آهن

روز نخست از یازدهمین نمایشگاه حمل و نقل ریلی، میعاد صالحی، مدیرعامل راه‌آهن در غرفه‌ی این شرکت، میزبان مدیران شرکت‌های ریلی بود. نشست‌هایی از این دست از سوی مدیران راه‌آهن به‌عنوان هم‌اندیشی و تعامل با بخش خصوصی مطرح می‌شود. اما سوال اینجا است که این نشست‌ها چه دستاوردی برای شرکت‌ها دارد و چه مشکلی از آن‌ها در این جلسات حل می‌شود؟

مشخصاً نشستی که در روز اول نمایشگاه حمل و نقل ریلی با حضور مدیرعامل راه‌آهن و سایر مدیران ارشد این شرکت در غرفه راه‌آهن برگزار شد و تعداد قابل توجهی از مدیران شرکت‌های ریلی نیز در آن حضور داشتند، به عنوان نمونه‌ای از این جلسات قابل مثال زدن است.

نشستی که بدون حضور رسانه‌ها برگزار شد. اما بعد از برگزاری جلسه، برخی مدیران شرکت‌ها در مورد محتوا و حواشی آن سخنانی را بازگو و انتقاداتی را نسبت به این نشست مطرح کرده‌اند.

آن‌چه به‌طور کلی می‌توان از این نشست، بدون اطلاع از جزئیات آن و با اتکا به سخنانی که بعضی از مدیران شرکت‌ها مطرح کرده‌اند برداشت کرد، این است که جلسه‌ی مذکور با وجود صراحتی که مدیران شرکت‌ها در بیان مشکلات خود در آن از خود نشان داده‌اند، نتیجه





و خروجی قابل توجهی نداشته و امیدواری خاصی به حل مشکلات شرکت‌ها ایجاد نکرده است.

همچنین؛ به نظر می‌رسد در این نشست به انتقادات مدیران برخی شرکت‌ها همچون بهتاش سپاهان نسبت به برخی رویه‌های مناقشه برانگیز و - به زعم منتقدان - غیرقانونی مدیریت راه‌آهن نیز پاسخ درخوری داده نشده است. نکته‌ی قابل ذکر دیگر این که در این جلسه از نمایندگان تشکل‌های بخش خصوصی حوزه‌ی ریلی، یعنی انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و انجمن صنایع ریلی هم دعوت نشده بود.



سیاست‌های راه‌آهن برخلاف منویات رهبری است

یازدهمین نمایشگاه ریلی فرصتی هم برای گفتگوی فعالان خصوصی بخش ریلی با اصحاب رسانه درباره‌ی چالش‌ها و فرصت‌های این بخش ایجاد کرد. دکتر سبحان نظری، رئیس هیات مدیره‌ی انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در این نشست خبری با اعلام این که طبق آمارها ما شاهد کاهش میزان حمل بار در بخش ریلی هستیم، گفت: سیاست کنونی راه‌آهن در حوزه‌ی توقف واگن باری اشتباه است. چرا که ما در حال حاضر نیازمند حمل بار هستیم. اما با کمبود واگن روبه‌رو هستیم. نظری عنوان کرد؛ هر ساله براساس آمار منتشر شده از سوی وزارت راه و شهرسازی و شرکت راه‌آهن، گزارش فصلی منتشر می‌شود که با توجه به شرایط موجود عنوان گزارش زمستان ۱۴۰۲ را استرجاع گذاشته شده است. استرجاع، الهام گرفته از آیه‌ی استرجاع و نشان‌دهنده‌ی وضعیت ناگوار صنعت است.

دبیر انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با تاکید بر این که شاهد مرگ صنعت هستیم، گفت: به هیچ وجه قصد نداریم فضای صنعت را تلخ و سیاه نمایش دهیم، اما سیاست‌های راه‌آهن برخلاف برنامه‌های توسعه و منویات رهبری بوده و آمارها چه به لحاظ کیفی و چه کمی نشان دهنده‌ی رشد صنعت نیست. به گفته‌ی نظری، سال ۱۴۰۲ در مقایسه با ۱۴۰۱، بار جاده‌ای ۹ درصد رشد و بار ریلی چهار درصد افت داشته است. سال ۱۴۰۱ نسبت به ۱۴۰۰، در بخش جاده‌ای ۳ درصد رشد و در بخش ریلی هشت درصد افت داشته است. در سال ۱۴۰۰ نسبت به ۱۳۹۹، در بخش جاده‌ای ۳ درصد رشد و در بخش ریلی ۹ درصد افت داشته است. این آمار برخلاف برنامه‌های کلان توسعه‌ی ریلی کشور است.

نظری با بیان این که سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی متوقف شده و دیگر سیاست توسعه‌ای نداریم، ابراز داشت: یک واگن ۲۴ تن وزن دارد و قیمت هر تن قراضه، ۲۰ میلیون تومان است و اگر همین الان نسبت به اسقاط واگن اقدام کنیم، سود بیشتری از آن داریم. چرا که راه‌آهن به‌طور مرتب با بهانه‌های مختلف جلوی تردد واگن‌ها را می‌گیرد. قیمت یک واگن قراضه به ۵۰۰ میلیون تومان می‌رسد که سپرده‌گذاری آن در بانک سالانه ۱۵۰ میلیون سود می‌دهد. این در حالی که در این شرایط سود ناشی از تردد این واگن در طول یک سال، تنها ۶۰ الی ۷۰ میلیون سود دارد.



اعضای انجمن

فصلنامه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته
شماره ۶۱

 آنتن ریل گلستان رجب فراز تلفن: ۰۷-۲۲۲۷۶۶۰ شماره: ۰۷-۲۲۲۷۱۵۵	 شرکت آسیا سیراز سجاد شریحمدلو تلفن: ۰۲۱-۲۶۵۰۵۲۶ شماره: ۰۲۱-۲۶۵۰۲۷۸	 شرکت آسیا کسین ریل نوید بزرگی تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۲۰۹۹ شماره: ۰۲۱-۸۸۵۲۲۷۷	 آریا ریل خاورمیانه حنین الزنگ تلفن: ۰۵۱-۲۲۲۷۰۸۸ شماره: ۰۵۱-۲۲۲۷۰۸۸	 آریا تجارت اسپروز محمد نسیری تلفن: ۸۸۲۲۸۷۹ شماره: ۸۸۲۲۸۷۶	 گروه صنعت آذر کیا تجارت محمد شایع زاده تلفن: ۸۸۸۱۲۷۰-۱ شماره: ۸۸۸۱۲۷۱	 آباد تردد پارس پاشا افشاری تلفن: ۲۸۲۶۰۲ شماره: ۲۲۵۰۰۵۷
 اسپاد ریل اسپاد ریل لطیف تالوی تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۸۳۳۰ شماره: ۰۲۱-۲۲۲۸۳۳۲	 اسپاد ترابر ویرا اسپاد ترابر ویرا سابر تالوی تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۸۳۳۰-۱ شماره: ۰۲۱-۲۲۲۸۳۳۲	 احیاء احیاء صنعت خدمات مسافر احیاء صنعت ادوات حامد شمسائی تلفن: ۸۸۷۶۵۷۸ شماره: ۸۸۷۶۵۷۸	 احیاء ریل ایرانیان احیاء ریل ایرانیان سید محمود کمالی تلفن: ۲۲۷۷۸۲۰ شماره: ۲۲۷۷۸۲۰	 آهن ریل کاران سجاد اسلامی تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۷۲۵۵ شماره: ۰۲۱-۲۲۲۷۲۵۵	 آنتن میراث گلستان آرش فراز تلفن: ۰۷-۲۲۲۸۵۹۸ شماره: ۰۷-۲۲۲۸۵۹۸	 آنتن کاروان توران فرشید خوراسمی تلفن: ۰۷-۲۲۸۶۷۳۲ شماره: ۰۷-۲۲۸۶۵۷۸
 بهنام سپاهان سید سامان حبیبی و شوقی تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۵۰۱۰ شماره: ۰۲۱-۲۲۲۸۲۰۲۶	 راه آهن شرقی بنیاد (ین ریل) ابراهیم نوری تلفن: ۲۲۲۸۰۰۰ شماره: ۸۸۵۳۱۵۹۹	 بازرگانی ولجستیک ایرانیان اوراسیا مجتبی حسینی تلفن: ۰۵۱-۳۳۰۰۶۰۰ شماره: ۰۵۱-۳۳۸۶۲۰۵	 گسترش صنایع ریلی ایران محمد علی پور تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۵۱۷۶ شماره: ۰۲۱-۸۸۹۵۱۷۹	 البرز نیرو البرز نیرو قاسم عبدالمطلبی تلفن: ۸۸۲۵۵۷۲-۲ شماره: ۸۸۲۵۵۷۶	 اطلس لجستیک آسیا عزیز حسن زراد تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۱۷۹۸ شماره: ۰۲۱-۲۲۲۱۷۹۸	 کفریز اسفهان کفریز احمد غمرایی تلفن: ۰۲۱-۲۶۶۵۰۰۲ شماره: ۰۲۱-۲۶۶۵۰۰۲
 پارسیان ریل کادوس پیمان زنگی تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۸۱۲۶ شماره: -	 پارسیان ریل شرق محمدرضا احمدی بهروز تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۸۲۶۶ شماره: ۰۲۱-۲۲۲۸۹۸۱	 پارس خردبزرگمهر بهزاد حسینی ترغیخته تلفن: ۰۲۱-۵۵۶۶۵۰۷ شماره: -	 پیشگون قشم گروه حمل و نقل و خدمات لجستیکی قشم بیژن کرمان تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۸۸۶۵۲-۶ شماره: ۰۲۱-۸۸۹۸۸۶۵۷	 بهنه ترابر آژور ساهه علی پور خونه تلفن: ۸۸۷۵۸۰۲-۵ شماره: ۸۸۵۰۰۲۲۲	 شرکت بهمن ریل مهندسی راه آهن بهمن ریل محمدرضا باغی تلفن: ۰۲۱-۲۲۷۵۱۵۲۶-۷ شماره: ۰۲۱-۲۲۶۲۰۰۱۱	 حمل و نقل ترکیبی بهمن ایرانیان ایوب غفرانی تلفن: ۲۲۹۷۲۳۰ شماره: ۲۲۹۷۲۳۰
 تجارت کوشش سپاهان شرکت تجارت کوشش سپاهان شکره شایع زاده تلفن: ۰۲۱-۲۲۷۰۱۱۶۱-۲ شماره: ۰۲۱-۲۲۶۹۲۹۵۲	 تجارت ریلی پارت سهند محمدرضا افشاری تلفن: ۸۸۵۵۲۹۵۲ شماره: ۸۸۷۰۳۳۲۲	 پیشترزاده و شهر مجید افشاری تلفن: ۵۵۶۶۲۲۵-۲ شماره: ۵۵۶۶۲۲۵-۲	 پیشگون قشم بیژن کرمان تلفن: ۸۸۲۲۷۲۱ شماره: ۸۸۲۲۷۲۵	 پویاتر ابریشتر شرکت پویا ترابر ابریشتر مسعود حسینی تلفن: ۲۲۲۸۱۲۱ شماره: ۲۲۲۸۸۲۱-۲	 پرسی ایران گاز محمدرضا افشاری تلفن: ۸۸۸۰۰۱۲۱ شماره: ۸۸۸۰۲۰۵۲	 پرتو بار فرابر خلیج فارس صادق نغمه بیان تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶ شماره: ۸۸۸۸۹۱۷۸
 حمل و نقل بین المللی جاده ابریشم شهرام امین زارع تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۱۳۲ شماره: ۰۲۱-۸۸۱۱۵۰۷	 توکا کشش بهزاد روشن تلفن: ۰۲۱-۲۶۵۰۰۲۶-۷ شماره: ۰۲۱-۲۶۵۰۰۲۸	 توکا ریل محسن سعیدبخش تلفن: ۰۲۱-۲۶۶۹۰۲۸۲-۵ شماره: ۰۲۱-۲۶۶۸۷۵۲	 توسعه حمل و نقل بین المللی پارسیان سیفانوار حبیبی منش تلفن: ۷۵۲۲۰۰۰ شماره: ۲۲۹۲۲۱۳	 توسعه تجارت توس صدراي مشهد محمدرضا حسینی تلفن: ۰۵۱-۲۸۳۳۰۰۰ شماره: ۰۵۱-۲۸۳۹۰۸۲۶	 توس رسان تجارت امیر فرهاد گلشالی تلفن: ۰۵۱-۲۲۲۳۱۵۵ شماره: ۰۵۱-۲۲۲۲۰۹۰	 ترکیب حمل و نقل محمود حسن نیا تلفن: ۶۶۹۱۵۱۸۲-۵ شماره: ۶۶۹۱۵۱۸۷

اعضای انجمن

شماره ۶۱ فصلنامه انجمن صنعتی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

در تحول و نقل ریلی

 <p>حمل و نقل بین المللی دریا داران طوس الهام حامی زاده</p> <p>تلفن: ۰۵۱-۳۵۲۹۲۰ نمابر: ۰۵۱-۳۵۸۱۹۵</p>	 <p>شرکت خط و ایبه قن دکتر حمید خط و ایبه قنق مرویس طهرانه کرمان</p> <p>تلفن: ۳۳۲۵۲۲ نمابر: ۳۳۲۲۳۲</p>	 <p>خاورزمین طوس معین حسینی</p> <p>تلفن: ۰۵۱-۳۳۳۳۹۰۱ نمابر: ۰۵۱-۳۳۳۳۹۰۰</p>	 <p>خط و نقل ترکیبی کشتیرانی حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی علیرضا ابراهیمی زاده</p> <p>تلفن: ۳۳۵۸۲۳۲ نمابر: ۳۳۵۸۱۲۰</p>	 <p>جهش تجارت فروزین مرتضی جزایری</p> <p>تلفن: ۰۵۱-۳۳۳۸۱۷-۵ نمابر: ۰۵۱-۳۳۳۸۱۷-۶</p>	 <p>جهان دنیاز کالا رامین حسن زاده</p> <p>تلفن: ۸۸۳۷۷۷۶ نمابر: ۸۸۳۷۷۷۶</p>	 <p>گروه صنعتی جاویدکیا سلمان نظریانه</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۳۸۲۲۲۰۰ نمابر: ۰۲۱-۳۵۰۱۰۲۳</p>
 <p>راهوارز و آریا محمد رحمانی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۳۳۵۱۸۵۳ نمابر: ۰۲۱-۳۳۵۱۳۳۵</p>	 <p>راهبران ریلی آسیا بار غلامرضا شایرانی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۲-۱۱۸ نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۲-۱۸۳</p>	 <p>راه آینه مستقیم محمدرضا محمدی رسی</p> <p>تلفن: ۳۳۲۳۳۵۵ نمابر: ۳۳۲۳۳۵۲</p>	 <p>راه آهن کشتی علیرضا علوی</p> <p>تلفن: ۳۳۳۳۳۳۰ نمابر: ۳۳۳۳۳۳۸</p>	 <p>راه آهن حمل و نقل حسین عاشوری</p> <p>تلفن: ۳۳۳۳۳۰۰-۲ نمابر: ۳۳۳۳۳۱۶</p>	 <p>راه معیار امین علی مدغان قادریانی</p> <p>تلفن: ۸۸۳۳۳۳۰ نمابر: ۸۸۳۳۳۳۰</p>	 <p>دلیجان طلایی شکوه پارس حافظ مظفری</p> <p>تلفن: ۸۸۷۳۳۳۷-۲ نمابر: ۸۸۷۳۳۳۱</p>
 <p>ریل توپروس حمیدرضا سنگرمقدم</p> <p>تلفن: ۰۵۱-۳۳۳۸۷۸۸ نمابر: ۰۵۱-۳۳۳۸۷۸۸</p>	 <p>ریل توپروس سیدجواد حسینی</p> <p>تلفن: ۸۸۲۸۰۰۰-۲-۷ نمابر: ۸۸۷۳۳۸۸</p>	 <p>ریل پرداز نو آفرین محمدرضا طهرانه</p> <p>تلفن: ۴۵۱۱۹۴۱۱ نمابر: ۵۵۱۲۵۶۳۲</p>	 <p>ریل پرداز مسیر حسین پورحجازی</p> <p>تلفن: ۳۳۳۳۲ نمابر: ۳۳۳۳۲ (داخلی ۳۵۰)</p>	 <p>رسان ریل پارس فرشیدامیران</p> <p>تلفن: ۸۸۷۵۷۸-۲ نمابر: ۸۸۵۰۰۳۲۲</p>	 <p>رسان لجستیک پارس فرشید حسینی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۳۳۳۵۳۵۲ نمابر: -</p>	 <p>حمل و نقل ریلی رجاء ناصر بهمنیاری</p> <p>تلفن: ۸۸۳۳۱-۸۸ نمابر: ۸۸۸۳۳۳۰</p>
 <p>شرکت بازرگانی و بخش سپهر آرمان امیررضا زارع زاده</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۳۳۲۳۵۷۷ نمابر: -</p>	 <p>ساحل پیکران ایروز عباس خرابی</p> <p>تلفن: ۰۲۶-۳۳۲۵۰۳۷ نمابر: ۰۲۶-۳۳۲۵۰۳۷</p>	 <p>چندوجهی فولاد لجستیک علی اسدی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۳۳۲۷۶۶۶-۲ نمابر: -</p>	 <p>زاگرس نشینان نوآور علی ساسی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۳۳۳۳۱۸۸ نمابر: -</p>	 <p>شرکت بازرگانی بین المللی زنجیره تامین وکن خاورمیانه سید مصطفی آشتی مزیدی</p> <p>تلفن: ۰۵۱-۳۳۵۳۸۲۶۷ نمابر: ۰۵۱-۳۳۵۳۸۲۶۷</p>	 <p>ریل گردش ایران امیر ایزدی</p> <p>تلفن: ۹۲۰۰۲۰۲ نمابر: ۹۲۰۰۲۰۲</p>	 <p>ریل کارن ورسک ریل کارن ورسک ابراهیم نصیری مدغان</p> <p>تلفن: ۷۷۳۳۳۷۷-۲ نمابر: ۷۷۳۳۳۸۹</p>
 <p>سهند لجستیک اسماعیل طهرانه</p> <p>تلفن: ۳۳۳۳۰۰۰ نمابر: ۳۳۸۱۲۵۵</p>	 <p>سهند ریل سپاهان احمد جلالی غرور مدغانی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۳۳۳۳۳۰۵ نمابر: ۰۲۱-۳۳۳۳۳۰۵</p>	 <p>حمل و نقل چندوجهی سنگان مکران شرق محمدرضا آذین</p> <p>تلفن: ۰۵۱-۳۳۵۵۳۳۰ نمابر: ۰۵۱-۳۳۵۵۳۳۸</p>	 <p>سهند ریل امیررضا طهرانه</p> <p>تلفن: ۳۳۳۸۰۱۹۵ نمابر: ۳۳۳۸۳۳۹</p>	 <p>سریور لجستیک هوشمند ایرانیان مهدی گلشنی</p> <p>تلفن: ۸۸۱۹۲۲۰ نمابر: ۸۸۱۹۲۵۰</p>	 <p>سپهر زاوه طوس مجتبیان سبوحی</p> <p>تلفن: ۰۵۱-۳۳۳۳۳۳۳ نمابر: ۰۵۱-۳۳۳۳۳۳۰</p>	 <p>سپهران ریل راسا حسین باقری</p> <p>تلفن: ۳۳۳۸۰۰۰ نمابر: ۸۸۷۳۳۵۶</p>
 <p>غلات چهار فصل محمد سیاهی</p> <p>تلفن: ۳۳۰۰۰۱۱۱ نمابر: ۳۳۰۰۰۱۱۱</p>	 <p>صنعت ریلی ساتراپ سیامک سراج اکبری</p> <p>تلفن: ۸۸۵۳۳۳۳۰۶ نمابر: ۸۸۷۳۳۳۳</p>	 <p>فتی مهندسی صدر کارکیا داود فولادی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۹۲۸۱۸ نمابر: ۰۲۱-۵۵۲۹۲۵۷۳</p>	 <p>صبا لجستیک شیراز گلستان</p> <p>تلفن: ۳۳۳۳۳۳۸ نمابر: ۳۳۳۳۳۰۵</p>	 <p>شرکت بازرگانی صادق گلستان سیدمهدی گلستان</p> <p>تلفن: ۰۵۱-۳۳۳۳۳۳۳ نمابر: ۰۵۱-۳۳۳۳۳۰۲</p>	 <p>حمل و نقل بین المللی شتل حسن صدیقی</p> <p>تلفن: ۳۳۳۳۳ داخلی: ۱۵۰</p>	 <p>سینار ریل پارس علی قبادی</p> <p>تلفن: ۳۳۳۳۳۰۰-۹ نمابر: ۳۳۳۳۳۰۰-۹</p>

اعضای انجمن

فصلنامه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته
شماره ۶۱

 کیان صنعت شهباز مدیر عامل: مهدی تهرانی	 کران سبزه بندر مدیر عامل: محسن علیانی تهرانی	 کاوان ریل صنعت نیرو مدیر عامل: محسن افشاری	 حمل و نقل چند وجهی مدیر عامل: سعید علیانجمنی تهرانی	 فولاد ریل توس مدیر عامل: محسن افشاری	 فراز سازان راه و ساختمان مدیر عامل: اسماعیل جلالی	 فراز ریل خدمات مهندسی مدیر عامل: سید کاظم حسینی تهرانی
 فراز ریل خدمات مهندسی مدیر عامل: سید کاظم حسینی تهرانی	 ماکان تجارت آفتاب پارت مدیر عامل: سید رضا مرادپوری	 مایان شتاب ریل آسیا مدیر عامل: آرزو حسینی	 لگوموتور ریل اوند مدیر عامل: بهرام شهابی	 گهر ریل ایشار مدیر عامل: امیر شکیب مهر	 گهر ترابری سیوجان مدیر عامل: احمد علی انجمن تهرانی	 کیمریل سیر سیاهان مدیر عامل: غلامرضا عابدی
 ریلی پوش مدیر عامل: مهدی منوچری	 نوروزیا مدیر عامل: محسن کرگلی	 نگین ریل آسیا مدیر عامل: اسماعیل کریمی	 ناوگان ریل آوندنیرو مدیر عامل: حشام حسینی	 میتالورژی ایند کیمپوستری مدیر عامل: کریم انجمنی تهرانی	 حمل و نقل چند وجهی مدیر عامل: سید نور علی انجمنی	 نوسعه ناوگان ریلی مدیر عامل: نورمان طاهری
 شرکت صنایع پهن العریض همراه مدیر عامل: همراه جاده ریل دریا	 کشتیرانی هاگبار مدیر عامل: محسن حسینی	 واگن بار آسیا مدیر عامل: هومن حسینی	 واگن آسیادک مدیر عامل: یوسف حسینی			

فرم سفارش آگهی در نشریه ندای حمل و نقل ریلی

ردیف	محل آگهی و اندازه	نرخه (۱۹۰۳ ریال)
۱	پشت جلد	۱۲۷.۴۰۰.۰۰۰
۲	داخل روی جلد (صفحه ۲ جلد)	۱۱۰.۰۰۰.۰۰۰
۳	داخل پشت جلد (صفحه ۳ جلد)	۹۲.۰۰۰.۰۰۰
۴	صفحات نخستین	۸۸.۰۰۰.۰۰۰
۵	صفحات آخرین	۸۲.۳۰۰.۰۰۰
۶	صفحات داخلی	۷۴.۵۰۰.۰۰۰
۷	یک دوم صفحات داخلی	۳۹.۲۰۰.۰۰۰
۸	یک سوم یا یک چهارم صفحات داخلی	۲۳.۸۰۰.۰۰۰
۹	زیر تاز آگهی (بافت ۲ صفحه)	۱۳۷.۰۰۰.۰۰۰
۱۰	طراحی یک صفحه آگهی در هر اندازه	۱۶.۸۰۰.۰۰۰



- ♦ مدیریت زنجیره تامین فراگیر کالا و خدمات
- ♦ ارائه خدمات لجستیکی و حمل و نقل ترکیبی (جاده ای، ریلی، دریایی)
- ♦ ارائه خدمات بندری (تخلیه، بارگیری، استریپ، استافینگ، صفافی و باربندی)
- ♦ ارائه کلیه خدمات واردات و صادرات
- ♦ ارائه خدمات تشریفات امور گمرکی و ترخیص کالا
- ♦ ارائه تخفیف ویژه خدمات بندری و انبارداری گمرکی و غیر گمرکی به بازرگانان و فعالین اقتصادی



آدرس: استان یزد، کیلومتر ۲۰ جاده یزد مهریز، کیلومتر ۹ جاده سیمان تجارت
تلفن تماس: ۰۳۵۳۱۰۲۴۰۰۰ | دپارتمان بازرگانی: ۰۳۵۳۱۰۲۴۴۴۰





البرز نیرو

شرکت تجهیزات ناوگان ریلی البرز نیرو

اولین و بزرگترین شرکت خصوصی مالک لکوموتیو



تهران، بزرگراه جلال آل احمد غرب، ترسیده به بزرگراه چمران، خیابان پروانه، پلاک ۵، واحد ۵
کدپستی: ۱۴۳۹۹۱۵۴۸۶ / ۰۲۱ ۸۸۲۲۵۵۷۶ / ۰۲۱ ۸۸۲۲۵۵۷۳
a l b o r z n i r o o . i r

