

فصلنامه‌ی انجمن صنعتی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی  
و خدمات وابسته  
شماره‌ی ۶۳ | پاییز ۱۴۰۳

# در ایصال و نقل ریلی

◀ پایان عصر یخبندان ریلی  
◀ بدعت ناصواب قیمت‌گذاری بلیت قطار  
◀ بزرگ کردن کیک اقتصاد صنعت ریلی

◀ پایان عصر یخبندان ریلی  
◀ دومینوی قهر سرمایه‌گذاران با خط آهن





شرکت حمل و نقل بین‌المللی

# اسپاد تراهر ویرا

(مسئولیت محدود)

فعال‌ترین شرکت  
حمل و نقل ریلی  
در مسیر ایران  
به ترکیه و  
اروپا

حمل محمولات به مقصد اروپا بصورت مستقیم و یکپارچه ریلی با واگن‌های اروپایی  
ارائه خدمات گمرکی و لجستیکی در ایران و ترکیه  
ارائه خدمات فورواردری در مسیر CIS و افغانستان  
دارای دفاتر نمایندگی در تهران، تبریز، استانبول و دبي

WWW.SPODGROUP.COM

INFO@SPODGROUP.COM

تهران، سعادت‌آباد، خیابان سرو غربی، نرسیده به میدان کتاب، پلاک ۱۳۳، طبقه سوم

دفتر تبریز ۰۴۱ ۳۴۳۹ ۳۳۶۰-۱

دفتر تهران ۰۲۱ ۲۶۶۱ ۹۸۳۴



# فهرست ۶۳

شماره‌ی ۶۳ | پاییز ۱۴۰۳

۲	سرمقاله
۴	بزرگ کردن کیک اقتصاد صنعت ریلی
۸	پایان عصر یخبندان ریلی
۱۲	تأکید مدیرعامل راه آهن بر تشکیل کارگروه تخصصی برای مشورت‌های دایمی با انجمن‌ها
۱۵	تعرفه‌ها جوابگو نیست
۱۶	امیدواری به آشتی
۱۸	دومینوی قهر سرمایه‌گذاران با خط آهن
۲۰	تغییر چهره‌ی صنعت ریلی در ذهن سرمایه‌گذار
۲۲	بدعت ناصواب قیمت‌گذاری بلیت قطار
۲۶	هم‌اندیشی «آسیب‌شناسی عدم شکل‌گیری ترانزیت ریلی در کریدور شمال به جنوب»
۲۹	داستان نویسان ایرانی از قطار جا مانده‌اند!
۳۰	بازار قطارهای لوکس پر رونق‌تر می‌شود
۳۲	پیشنهاد ریلی جالب همسایه شمالی
۳۴	قطارهای هوشمندلاستوجکا؛ جدیدترین دستاورد حمل و نقل ریلی تزارها
۳۶	پیشینه‌ی تاریخی ایستگاه راه آهن اراک
۴۰	اتصال ریل به چشمه‌های بار معدن و انرژی
۴۲	امنیت سایبری در سیستم‌های راه آهن مدرن - بخش اول:
۴۶	فهرست اعضای انجمن

# سهم یارانه‌ی سوخت در سود شرکت‌های فولادی



سبحان نظری

رئیس هیأت مدیره‌ی انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته



خود بسیار بالاتر است. در سال ۱۴۰۲ برای شرکت فولاد مبارکه، حدود ۲۴۰ همت درآمد عملیاتی به ثبت رسیده که پس از کسر هزینه‌ها، اعم از خرید مواد اولیه، شامل؛ سنگ آهن و سایر مواد، هزینه‌ی خرید خدمات مختلف، از جمله حمل‌ونقل، برق، آب، دستمزد و امثال آن‌ها، در نهایت ۹۲ همت سود خالص تلفیقی حاصل شده است. به بیان ساده‌تر، ۳۸ درصد از فروش کل این شرکت در سال گذشته، سود خالص بوده که نسبتی بزرگ و قابل توجه است. این نسبت برای بازه‌ی طولانی در سال‌های گذشته، حتی در اندازه‌ی ۶۰ درصد نیز بوده است!

حاشیه‌ی سود بسیار بالا برای شرکت‌های کوچک و برای مثال در استارت‌آپ‌ها، قابل توجیه است؛ اما این سودهای کلان، برای شرکت‌های بزرگ تولیدی و صنعتی مبتنی بر مواد خام، در هیچ جای جهان معاصر قابل تحقق نیست. اگر این سود را یک شرکت خدماتی یا نرم‌افزاری یا حتی یک شرکت بازرگانی حاصل کرده بود، خیلی جای تعجب نداشت؛ اما حصول این سود از سوی یک شرکت صنایع معدنی و فولادی، دور از تصور است و در صورت مواجهه با چنین سودی، حتما باید به چگونگی حصول آن دقیق‌تر نگریست.

محاسباتی در زمینه‌ی ریشه‌های سودآوری چنین شرکت‌هایی انجام شده که اگرچه ممکن است این محاسبات کمی خطا داشته باشد، ولی به کل بحث نمی‌توان خدشه وارد

سال‌های رشد و رونق فولادسازان و سودهای ثبت‌شده‌ی آن‌ها در صورت‌های مالی، یکی پس از دیگری سپری می‌شوند و کم‌تر کسی به ریشه‌ی شکل‌گیری سودهای فراوان در صورت‌های مالی آن‌ها توجه می‌کند. به‌نظر می‌رسد بخشی از سود هنگفتی که این شرکت‌ها در تاریخ فعالیت خود به ثبت می‌رسانند، نیاز به توضیحاتی دارد که نه سهام‌داران مایلند جزئیات سودهای حاصل شده از سوی شرکت‌های بورسی فولادی به چالش کشیده شود و نه خود تولیدکنندگان تمایلی به آنالیز دقیق این سودها دارند. در واقع، ده‌ها هزار میلیارد تومان از یارانه‌های پنهانی که هر سال دولت بابت ارائه‌ی سوخت ارزان به بخش‌های صنعتی مختلف هبه می‌کند، در سودهای کلان و بادآورده‌ی برخی شرکت‌های صنعتی، خود را نشان می‌دهد و چنان‌چه شرکت، بورسی و دارای صورت‌های مالی شفاف باشد، عدد عجیب و غریب سود آن جلب توجه خواهد کرد. در غیر این صورت، کسی پی نخواهد برد و بخشی از آن در قالب یک مسیر کم‌تر مورد توجه، بی سر و صدا روانه‌ی جیب مشتریان خارجی و بخشی نیز نصیب سهام‌داران داخلی این صنایع می‌شود.

فولاد مبارکه یکی از شرکت‌هایی است که آمار شفاف داشته و به‌دلیل این‌که در بورس حضور دارد، مجبور است صورت‌های مالی خود را در سامانه‌ی کدال منتشر کند. این صورت‌های مالی نشان می‌دهد که حاشیه‌ی سود حاصله برای این بنگاه اقتصادی، از شرکت‌های خارجی همتای



جاده و تا حدی دستمزد را دریافت می‌کنند. نمی‌توان این وضعیت را با این توضیح که سهام‌داران این شرکت‌ها، عموم مردم هستند توجیه کرد. اگرچه برخی سهام‌داران حقیقی خرد نیز مالکیت سهام این شرکت‌ها را دارند و می‌توان ادعا کرد که بخشی از آن منابع به قشر محدودی از مردم بازمی‌گردد. ولی قشر مرفه جامعه سهم‌بران اصلی سود هنگفت این کارخانجات و معادن هستند.

تخصیص یارانه به‌صورت عمومی که حاکمیت نسبت به آن اقدام می‌کند، باعث انتقال منابع به جیب عده‌ی قلیلی از مردم، از جمله سرمایه‌دار بزرگ و هوشمند می‌شود. بنابراین؛ راهی که می‌توان پیشنهاد کرد این است که اگرچه در شرایط فعلی به‌صورت سراسری امکان گران کردن گازوئیل و واقعی‌سازی کرایه‌های حمل‌جاده‌ای به‌دلیل پرهیز از تبعات اقتصادی و اجتماعی محتمل آن وجود ندارد، می‌توان بخشی از این یارانه‌ها را برای معادن و کارخانه‌های بزرگ و پرسود حذف کرد و سراغ صنایع بزرگی که بخش عمده‌ای از یارانه‌ی پرداختی را می‌بلعند، رفت. دولت می‌تواند این پول را از صنایع با صدور صورت‌حساب‌های ماهانه باز پس گیرد و محل خرج آن هم صرفاً باید در فراهم کردن تجهیزات و زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی باشد تا منجر به کاهش مصرف انرژی شود.

اگر یارانه‌ی گازوئیل بخش حمل‌ونقل جاده‌ای حذف نشود و سپس بخشی از آن از معادن سنگان، سنگ‌آهن مرکزی، فولاد مبارکه و امثال آن‌ها باز پس گرفته شود، بدیهی است که نباید این یارانه صرف پرداخت یارانه‌ی نان و امثال آن شود. بلکه باید صرف توسعه‌ی ظرفیت حمل‌ونقل ریلی کشور شود تا پرداخت کنندگان آن، سال بعد بتوانند بار خود را از جاده به شبکه‌ی ریلی بیاورند و این اثر مثبت به شکل تکاثری ادامه داشته باشد.

کرد و این محاسبات قابلیت اطمینان دارند. از ۹۲ همت سود حاصله در فولاد مبارکه در سال ۱۴۰۲، حدود ۴۰ تا ۴۵ همت حاصل انباشت انواع یارانه‌هایی همچون گازوئیل، برق و... است که فولاد مبارکه برای تولید و حمل‌ونقل مواد اولیه و محصولات نهایی خود، در قالب یارانه‌های آشکار و پنهان دریافت می‌کند. ضمن این‌که یارانه‌ی برق و انواع دیگر یارانه‌هایی که به این شرکت داده می‌شود، رقم‌هایی هستند که باید به آن اضافه کرد. اما متأسفانه کسی به آن‌ها توجه جدی نمی‌کند.

به‌عنوان مثال؛ جاده‌های کشور ما، در شرایط کنونی، دارای عقب‌ماندگی شدیدی در امر تعمیر و نگهداری هستند که انجام آن، نیازمند منابع ۷میلیی کافی است. به این معنا که هم‌اکنون اگرچه باید برای تعمیر خرابی‌های از قبل جا مانده در جاده‌ها هزینه کرد، اما دولت با مضایق بودجه‌ای شدیدی در این زمینه مواجه است. این درحالی است که بخش مهمی از این بودجه، به‌عنوان سود در صورت‌های مالی صنایع مختلف کشور و از جمله شرکت‌های معدنی و فولادی بزرگ نشسته است.

دولت استفاده از جاده را تقریباً برای همه‌ی کاربران رایگان اعلام کرده که یکی از کاربران اصلی، کامیون‌هایی هستند که بار شرکت‌هایی همچون فولاد مبارکه را حمل می‌کنند. البته این موضوع فقط مختص فولاد مبارکه نیست. بلکه فولاد خوزستان، فولاد خراسان و ذوب‌آهن اصفهان نیز به عنوان نمونه‌هایی دیگر در بخش صنایع فولادی چینین وضعیتی دارند و در کنار آن‌ها، شرکت‌های پتروشیمی و معدنی را هم نباید نادیده گرفت که سالانه میلیاردها دلار یارانه از اقسام مختلف، شامل؛ برق، سوخت، آب، نگهداری

# بزرگ کردن یک اقتصاد صنعت ریلی

## مدیر عامل راه آهن در گفتگوی اختصاصی با «ندای حمل و نقل ریلی» مطرح کرد:



دکتر جبارعلی ذاکری  
مدیر عامل شرکت راه آهن



دکتر جبارعلی ذاکری، مدیر عامل شرکت راه آهن، به‌رغم تراکم برنامه‌ها و جلسات کاری، درخواست مصاحبه با مجله‌ی «ندای حمل و نقل ریلی» را اجابت کرد تا در یک روز بارانی اواخر آبان‌ماه، میهمان دفتر او باشیم. این نخستین مصاحبه‌ی اختصاصی تفصیلی ایشان با یک رسانه محسوب می‌شود. این امر نشان مثبت و ارزشمندی از اهمیت بالای انجمن و رسانه‌ی تخصصی آن از دیدگاه مدیر عامل راه آهن است. دکتر ذاکری علاوه بر تسلط یک مدیر مجرب و استاد صاحب نظر و مولف دانشگاهی در مباحث صنعت ریلی، رفتار و گفتار بی‌تکلف و فروتنانه‌هایی دارد که محضر او را گرم و دلپذیر می‌کند. ایشان در این گفتگو راهبرد اصلی راه آهن را در دوره‌ی مدیریت خود، توانمندسازی شرکت‌ها از مسیر افزایش درآمد آن‌ها و بزرگ کردن حجم اقتصاد صنعت ریلی برشمرد. شما را به خواندن مشروح این مصاحبه دعوت می‌کنیم.

اندیشیده نشده است. این نقطه ضعفی است که باید با جدیت در پی رفع آن باشیم. در جلسه‌ی اخیر که به اتفاق مدیران ارشد راه آهن با جناب دکتر پورمحمدی، رئیس سازمان برنامه و بودجه داشتیم، اولین نکته‌ای که به آن تصریح کردم این بود که سازمان برنامه و بودجه در صورت لزوم از اعتبارات توسعه‌ای راه آهن کسر کند، ولی در مقابل به پروژه‌های ناقصی که قرار بود با تکمیل آن‌ها در افق مشخصی به سهم تعیین شده‌ای از بار ریلی برسیم، اعتبار ویژه تخصیص دهد تا آن پروژه‌ها در کوتاه‌ترین زمان تکمیل شود. بر اساس استعلامی که از همکاران در معاونت ساخت و توسعه‌ی راه آهن شرکت ساخت و توسعه‌ی زیربنای حمل و نقل کشور گرفتیم، اگر ۲ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان اعتبار به ۵-۶ پروژه‌ی بزرگ نیمه‌تمام ریلی تخصیص داده شود و زنجیره‌ی این پروژه‌ها تکمیل شود، سهم بار ریلی در کل کشور به نحو قابل توجهی افزایش خواهد یافت. به‌عنوان مثال؛ پیش‌بینی شده بود که در محور ریلی همدان، حمل بار

و برنامه‌ی کاربردی برای تحقق هدف مذکور در این برنامه‌ها وجود ندارد. در واقع مشخص نیست که زمینه‌های تحقق اهداف مورد نظر چگونه باید فراهم شود و چه الزامات و اقدامات اجرایی برای نیل به این مقصود که سهم بار ریلی به ۳۰ درصد افزایش یابد، باید به‌واسطه‌ی سازمان‌ها و دستگاه‌های اجرایی کشور انجام شود.

بررسی‌ها نشان می‌دهد دولت و مجلس، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و توسعه‌ی شبکه را موجب رشد بار ریلی قلمداد می‌کنند و تصمیمات و اقدامات خود را در این راستا برنامه‌ریزی می‌کنند. اما با وجود افزایش ظرفیتی که

این اقدامات ایجاد می‌کند، نتیجه و خروجی به رشد بار ریلی منتهی نشده است. چرا که تمهیدات و ابزارها و سازوکارهای درستی برای گرفتن سهم بار ریلی از جاده

مدتهاست این سوال در سطح کارشناسان مطرح می‌شود که چرا اهداف برنامه‌های کلان توسعه در حوزه ریلی محقق نمی‌شود. مستحضر هستید که در تمام دنیا صنعت ریلی بر اساس سه ویژگی ایمنی، انرژی و محیط زیست رشد می‌کند، اما متأسفانه در کشور ما به این سه مقوله کم‌تر اهمیت داده می‌شود. برنامه‌های حضرت‌تعالی برای تحقق اهداف کلان صنعت ریلی و جبران عقب‌ماندگی‌هایی که در سال‌های اخیر اتفاق افتاده چیست؟

همان‌طور که اشاره کردید، برنامه‌های بالادستی توسعه‌ی کشور، هدف‌گذاری‌هایی در صنعت ریلی داشته‌اند و به‌عنوان مثال؛ در همه‌ی برنامه‌ها این امر به کرات مورد تأکید قرار گرفته است که سهم بار ریلی از کل بار حمل شده در کشور باید به ۳۰ درصد افزایش یابد. با این وجود هیچ‌گونه نقشه‌ی راه

تن و ۳ میلیون تن فکر نکنیم. می دانم چیزی که می گویم آرمانی به نظر می رسد، اما در نظر بگیرد شرایطی که برای کشور روسیه اتفاق افتاده و جنگی که بین روسیه و اوکراین رخ داده، فرصت های بی نظیری برای ترانزیت ریلی ما ایجاد کرده است. در نشست که اخیرا در تاشکند شرکت داشتیم، مدیرعامل راه آهن قزاقستان به من گفت؛ حاضر است پروتکل جابه جایی ۵ میلیون تن بار را برای امسال با ما منعقد کند و از من خواست هر راهکاری لازم است تا این اتفاق بیفتد را به او ارائه کنم.

اهتمام ما این است که این اتفاق را رقم بزنیم و ظرفیت های خود در کاسپین، امیرآباد و اینچه برون را به آن ها معرفی کردیم و قرار شد هیات های کارشناسی روی جزئیات اجرایی کار کنند که از هر یک از این مبادی ۱،۵ میلیون تن ترانزیت داشته باشیم. جالب است که آن ها چند سال است از ما در سرخس، زمینی خواسته اند و حاضرند پول زمین را بدهند یا آن را از ما اجاره کنند که بارانداز و تاسیساتی ایجاد کنند و وقتی قطارهای آن ها به آن جا می رسد، بعضی کارها را خودشان انجام بدهند. اما هنوز نتوانسته ایم زمین را به آن ها ارائه کنیم.

مثال دیگر از گره هایی که در حوزه ترانزیت داریم این است که ساعت کار بعضی ارگان های ذی ربط در کشور ما با اقتضات کار ترانزیتی همخوانی ندارد و برای نمونه گمرک آستارا ساعت ۴ تعطیل می کند و قطار ترانزیتی از آذربایجان ممکن است ساعت ۸ شب برسد. وقتی این قطار تا فردا ساعت ۸ صبح معطل باشد، هزینه خواب واگن و هزینه حمل و نقل افزایش پیدا می کند و ترانزیت را از صرفه می اندازد. به هر شکل ما باید هدف گذاری هایی برای راه آهن انجام دهیم و در حال مکتوب کردن برنامه های خود هستیم تا در لایه های پایینی، روندهای اجرایی و عملی را در راستای رشد ترانزیت و حمل بار ریلی در کشور تدوین کنیم.

در حوزه ریلی باید به این نکته هم توجه داشته باشیم که ما داریم از قافله حمل و نقل بین المللی عقب می افتیم و بخشی از این معضل به تکمیل نبودن کریدورهای ما برمی گردد. کریدور شرق به غرب ما از سرخس به رازی وصل است، ولی از رازی به دریاچه و ان متصل نیستیم. اولین بار است که ترکیه برای اتصال پارس به چشمه سرپا اعلام آمادگی کرده است. این یک فرصت طلایی به شمار می رود که ما به شبکه ریلی اروپایی وصل شویم و کریدور شرق به غرب ما از چین به اروپا متصل شود. اگر ما در اتصال و تکمیل این کریدور تعلل کنیم، کشورهای دیگر چنین تعللی نخواهند کرد و ما از کریدورهای مهم حمل و نقلی کنار گذاشته

مثل گمرک هم با ترکیبی شدن حمل و نقل بار در آستارا همراهی نمی کنند. یعنی باری که روی تریلی به آستارا ترانزیت می شود، باید بر اساس مجوزهای گمرک و سایر مجوزها روی همان تریلی تا بندر مقصد حمل شود و اجازه ی جابه جایی روی ریل را ندارد. بعضی از این گره ها قابل گشایش است و مثلا ما با یک شرکت حمل و نقل بین المللی مذاکره کردیم که از حق دسترسی راه آهن کم کنیم و به این ترتیب برای



**نکته ی مهم دیگری که باید برای افزایش سهم بار ریلی مدنظر قرار دهیم، این است که گلوگاه های ظرفیتی را در مناطق مختلف کشور مشخص و برطرف کنیم. ما در کشور خطوط و محورهایی داریم که با ۳۰ درصد ظرفیت و یا کمتر از این کار می کنند و خطوطی هم داریم که با تمام ظرفیت کار می کنند و تقاضای انباشته هم دارند. به عنوان نمونه، همین امروز که با شما صحبت می کنیم، بالغ بر ۲۰۰ هزار تن بار روی واگن در منطقه ی سنگان رسوب کرده و ظرفیت شبکه اجازه نمی دهد بار روی ریل بیاید. ما فعلا با راهکارهایی که حالت مسکن دارد تلاش کردیم این بار را روی شبکه بیاوریم.**

کامیون داران، خصوصا کامیون داران بومی آن منطقه به صرفه شود که دو مرتبه در ۲۴ ساعت مسافت ۱۶۰ کیلومتری از آستارا تا رشت را طی کنند و بار را با کامیون به رشت بیاورند و از آن جا با ریل حمل شود.

بنابراین؛ اگر گلوگاه های ظرفیتی ما در حوزه ی ترانزیت برطرف شود، رسیدن به ۲ میلیون تن بار ترانزیتی با شبکه ی ریلی وسیعی که در کشور داریم، هدف پیش پا افتاده ای است. اما در حال حاضر، این هدف جزو اهداف بزرگ ما به شمار می آید!

خاطرم هست در تعاملات آکادمیکی که با چینی ها داشتیم، از آن ها شنیدم تناژ بار عبوری بین تیانجین و پکن ۴۰۰ میلیون تن است و فکر می کردم اگر بگویم تناژ بین قوی ترین بلاک ما فرضا بین بندرعباس و بافق ۱۲ - ۱۳ میلیون تن است، حجم و ظرفیت کار ما برای آن ها شبیه بازی جلوه می کند. در بحث ترانزیت ما درآمد خوبی می توانیم متصور باشیم. اما شرط آن این است که اولاً گلوگاه ها را برطرف کنیم و ثانیاً هدف گذاری خود را بالا ببریم و به ۲ میلیون

سالانه ۱،۵ میلیون تن باشد. در حالی که کل بار در این محور اکنون به ۱۰۰ هزار تن هم نمی رسد. روشن است که در محور مورد اشاره، مقدمات برای جذب بار و کارآمدتر جلوه کردن ریل نسبت به جاده برای صاحبان بار فراهم نشده و ضمناً قطب های بار در آن منطقه هم به این محور متصل نشده است.

نکته ی مهم دیگری که باید برای افزایش سهم بار ریلی مدنظر قرار دهیم، این است که گلوگاه های ظرفیتی را در مناطق مختلف کشور مشخص و برطرف کنیم. ما در کشور خطوط و محورهایی داریم که با ۳۰ درصد ظرفیت و یا کم تر از این کار می کنند و خطوطی هم داریم که با تمام ظرفیت کار می کنند و تقاضای انباشته هم دارند. به عنوان نمونه، همین امروز که با شما صحبت می کنیم، بالغ بر ۲۰۰ هزار تن بار روی واگن در منطقه ی سنگان رسوب کرده و ظرفیت شبکه اجازه نمی دهد بار روی ریل بیاید. ما فعلا با راهکارهایی که حالت مسکن دارد تلاش کردیم این بار را روی شبکه بیاوریم. در واقع یک تیم را مامور کردیم که فقط یک نفر مدیرکل یا معاون سیر و حرکت یک اداره ی کل درباره این چالش فکر نکند. بلکه یک تیم خیره از تمام امکانات موجود در آن منطقه استفاده کند تا این گلوگاه به طور موقت برطرف شود و تناژ بار قابل حمل به وسیله ی ریل افزایش پیدا کند. البته می دانیم تا زمانی که محور ما در منطقه ی سنگان دو خطه نشود، یا دست کم بلاک های بحرانی آن محور دو خطه نشود، گلوگاه مذکور برطرف نمی شود.



**آیا در مورد بارهای ترانزیتی ریلی هم چنین مشکلی وجود دارد؟ یعنی گلوگاه هایی داریم که برای آن ها فکری نکرده ایم؟**

بله دقیقا. ما در طول تاریخ قریب به ۴۶ ساله ی بعد از انقلاب، همیشه گفته ایم که باید ترانزیت بار ریلی را افزایش دهیم، اما گلوگاه های ترانزیتی را برطرف نکرده ایم. در ماه های اخیر بنده دو بار با مدیرعامل راه آهن آذربایجان دیدار داشتیم. هر دوی ما هم به دنبال این هستیم که حجم ترانزیت بار بین دو کشور را از یک میلیون تن به سه میلیون تن در سال برسانیم. برای من سوال بود که چرا بار ترانزیتی ما از آستارا به بنادر دیگر کشور از طریق ریل حمل نمی شود. تصور من این بود که تخلیه و بارگیری این بار از کامیون به قطار صرفه ندارد، اما بعد متوجه شدم که ما اصولا در آن جا اجازه ی جابه جایی حمل و نقلی (Transshipment) نداریم و ارگان های دیگر



می‌شویم.

چینی‌ها چنان حجم باری را در حال حاضر و در افق پیش رو روی کریدورها می‌بینند که از هر امکان جدیدی استقبال می‌کنند. آن‌ها سه تا چهار برابر باری که ما در کشور حمل می‌کنیم را فقط می‌خواهند در کریدور غرب به شرق جابه‌جا کنند و بر این اساس، تمام امکانات و خطوطی که به آن‌ها پیشنهاد کنیم را قبول می‌کنند. اما این‌طور نیست که اگر ما تعلل کنیم، آن‌ها منتظر بمانند. من با معاون راه‌آهن چین صحبتی داشتم و ظرفیت‌های کریدور شمال- جنوب و شرق- غرب را توضیح می‌دادم و نگرانی‌های خودم را درباره‌ی این کریدورها مطرح می‌کردم. ایشان گفت؛ شما این کریدورها را فعال کنید، تامین بار آن با ما. چون ما می‌توانیم آن قدر بار روی این مسیر بیاوریم که اگر همه‌ی کریدورهای شما هم فعال شود، باز کم می‌آورد.

باید به این نکته هم اشاره کنم که نقدهایی به محور رشت- آستارا و اتصال شبکه‌ی ما به آذربایجان در آن محور مطرح می‌شود، ولی این نقدها صحیح نیست. همین مساله در مورد اتصال ما به راه‌آهن عراق هم وجود دارد که از ۲۰ سال قبل تاکنون من بحث آن را دنبال کرده‌ام. ولی در آن‌جا هم اتفاقی نیفتاده است. اگر ما در خسروی به خانقین و یا از خرمشهر به بصره وصل می‌شدیم، شرایط ما قطعاً بهتر بود. به همین شکل اگر کریدورهای ما در شرق تکمیل شود، افغانستان هم می‌تواند برای ما فرصت‌آفرین باشد. راه‌اندازی ترانزیت ریلی افغانستان به ترکیه از روزنک به وان باعث خوشحالی ما است. گرچه رقم آن خیلی پایین است. هرچقدر ترانزیت این مسیر رونق بگیرد، ما هم شبکه‌ی خود را تقویت می‌کنیم و کریدور ما اهمیت پیدا می‌کند.



**در مورد دیدگاه‌های غیر فنی در احداث خطوط و محورهایی که سرمایه‌گذاری سنگینی برای احداث آن‌ها انجام شده، ولی باری روی آن‌ها نمی‌آید و هزینه‌ی سرمایه‌گذاری خود را بر نمی‌گرداند و بازدهی ندارد، مثلاً؛ ۵۵۰ کیلومتری محور کرمان- زاهدان که هزینه‌ی نگه‌داری هنگفتی هم به راه‌آهن تحمیل می‌کند، چه رویکردی خواهید داشت؟**

تلاش ما این است که رویکردهای غیر فنی و غیر اقتصادی در احداث خطوط را متوقف کنیم. گرچه کار ساده‌ای نیست. به‌عنوان مثال؛ دولت و مجلس و سازمان برنامه‌اصرار و تاکید فراوانی دارند که محور چابهار- زاهدان تا پایان سال بعد

به بهره‌برداری برسد. من در یک محفل غیررسمی به خانم دکتر صادق، وزیر محترم راه و شهرسازی اشاره کردم که فرض کنیم این محور را افتتاح کردیم. بار آن باید از کجا بیاید؟ آیا قرار است بار از زاهدان به کرمان و از کرمان به بافق بیاید؟ تصور شما این است که پس کرانه‌ی ما آماده است. اما واقعیت این است که پس کرانه آماده نیست و آن‌جا گلوگاه ایجاد می‌شود. فرض کنیم خود این محور ۵ میلیون تن بار را از چابهار به بافق حمل کند. اما آیا ما خواهیم توانست ۵ میلیون تن بار را از گلوگاه بافق رد کنیم؟ روشن است که طراحان محور زاهدان- بافق، حمل بار از کریدور شرقی کشور را مدنظر داشته‌اند، ولی در عمل ما دو کریدور را به بافق وصل می‌کنیم و آن‌جا گلوگاه ایجاد می‌شود. درست مثل این که انتهای دو اتوبان پرتردد را به یک جاده‌ی خاکی وصل کنیم.



**اگر شرکتی امکانات لازم را ندارد، راه‌آهن باید پوشش‌دهنده‌ی کمبودهای آن شرکت باشد و راهبری را به عهده بگیرد. اما وقتی شرکتی هم لکوموتیو و واگن داشته باشد و هم تخلیه و بارگیری و تمهیدات لازم برای تامین بار خود را راساً انجام دهد، چرا راه‌آهن به تصدی‌گری بپردازد و برای آن شرکت راهبری انجام دهد و چرا آن شرکت نباید اجازه‌ی راه‌اندازی قطار کامل را داشته باشد؟ چنانچه شرکتی بتواند قطار کامل راه‌اندازی کند، برنامه‌ی حرکتی خود را با نیازهای صاحبان بار تنظیم می‌کند و قراردادهای این شرکت شکل منظم‌تر و متعهدانه‌تری پیدا خواهد کرد.**



**چه نسبتی بین بخش خصوصی و راه‌آهن قائل هستید و پرسش دیگر این که نسبت به افزایش بهره‌وری در صنعت ریلی چه دیدگاهی دارید؟**

بخش خصوصی، چه آن‌ها که فورواردر هستند و یا در تخلیه و بارگیری کار می‌کنند، چه آن‌ها که واگن‌داری می‌کنند، یا در تامین واگن و سایر تجهیزات صنعت ریلی فعال هستند، چه آن‌ها که در بخش تامین نیروی کشش فعالیت می‌کنند و چه آن‌ها که در بخش تعمیرات و نگه‌داری کار می‌کنند، همگی بازوهای اجرایی راه‌آهن به شمار می‌روند. ما باید بتوانیم از ظرفیت

تمام آن‌ها استفاده کنیم. به این معنی که سازوکار درستی تعریف کنیم که کسب‌وکار در تمام این زنجیره رونق پیدا کند. بخشی از این کار، ماموریت شرکت راه‌آهن به‌شمار می‌رود که مواردی مثل راه‌اندازی قطار کامل از مهم‌ترین مصادیق آن محسوب می‌شود و در برنامه‌ی هفتم هم مورد تاکید قرار گرفته است. اگر شرکتی امکانات لازم را ندارد، راه‌آهن باید پوشش‌دهنده‌ی کمبودهای آن شرکت باشد و راهبری را به عهده بگیرد. اما وقتی شرکتی هم لکوموتیو و واگن داشته باشد و هم تخلیه و بارگیری و تمهیدات لازم برای تامین بار خود را راساً انجام دهد، چرا راه‌آهن به تصدی‌گری بپردازد و برای آن شرکت راهبری انجام دهد و چرا آن شرکت نباید اجازه‌ی راه‌اندازی قطار کامل را داشته باشد؟ چنانچه شرکتی بتواند قطار کامل راه‌اندازی کند، برنامه‌ی حرکتی خود را با نیازهای صاحبان بار تنظیم می‌کند و قراردادهای این شرکت شکل منظم‌تر و متعهدانه‌تری پیدا خواهد کرد. به معاونت بهره‌برداری راه‌آهن ماموریت دادیم که امکان توان و امکاناتش را دارند، در محورهایی که شرایط آن میسر است، فراهم کند و این معاونت در حال تهیه‌ی گراف است.

در مورد پرسش دیگر شما، حوزه‌ی مهم دیگری که باید در آن تحول ایجاد کنیم، حوزه‌ی بهره‌وری است. صاحبان بار، در بحث بهره‌وری از ما زمان حداقلی حمل بار را می‌خواهند و ضمناً تعهد دقیق برای آغاز بارگیری روی ریل را طلب می‌کنند. برنامه‌ای کردن قطارها و راه‌اندازی کردن قطار کامل می‌تواند مطالبات آن‌ها را پاسخ دهد. شرکت‌های بزرگی هستند که با ما مذاکره کرده‌اند و به صراحت اعلام می‌کنند اگر برنامه‌ی بارگیری و حمل مشخصی به آن‌ها بدهیم، یا خود آن‌ها بتوانند این برنامه را اجرا کنند و ما زمینه‌ی آن را فراهم کنیم، تعهد می‌کنند که تولید، صادرات، واردات، انبارها و فرایندهای خود را با حمل ریلی هماهنگ می‌کنند و بار خود را روی ریل می‌آورند. در بحث بهره‌وری تنظیم تعاملات و مناسبات بین شرکت‌ها نیز می‌تواند به ما کمک کند، بهره‌وری افزون‌تری داشته باشیم. این تنظیم‌گری در حال حاضر روال مناسبی ندارد و ما باید آن را سامان‌دهی کنیم. به‌عنوان مثال؛ شرکت‌های ریلی ما در حال حاضر با معضل سیر واگن‌های خالی دست و پنجه نرم می‌کنند و در برخی مسیرها به‌صورت یک سر خالی فعالیت



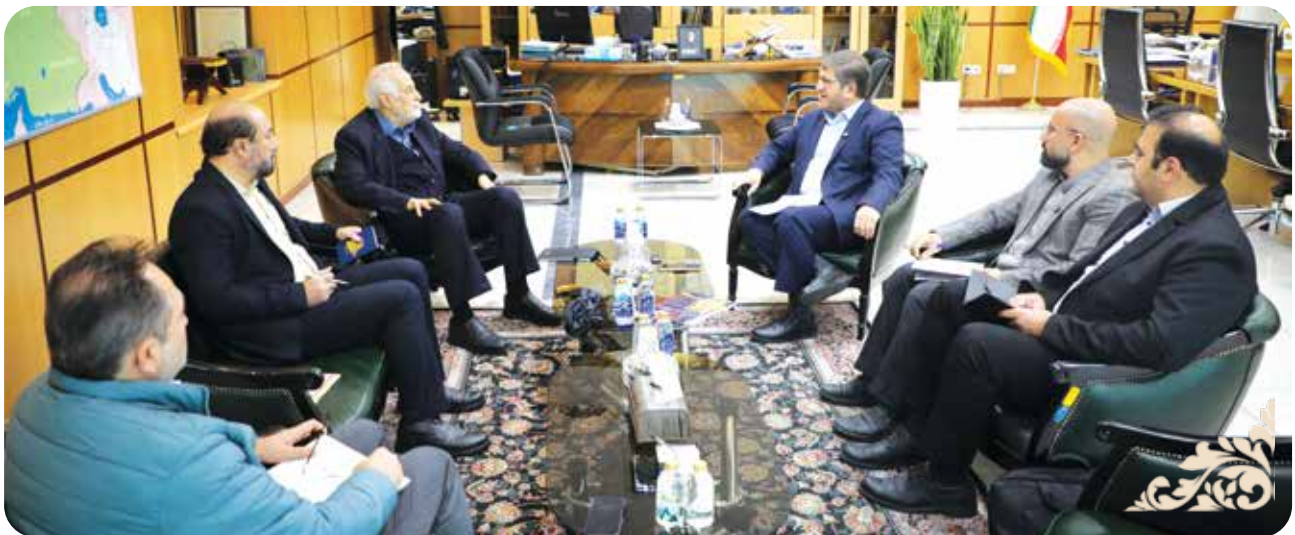
مسافری را هم به ناچار متوقف کنیم. کوتاه سخن این که توانمندسازی شرکت‌های حمل‌ونقلی راهبرد اصلی ما است و این توانمندسازی از مسیر ارائه‌ی تسهیلات و رفع موانع خواهد بود. ضمناً به سامان کردن اقتصاد صنعت ریلی و افزایش درآمد شرکت‌ها و بزرگ کردن اندازه و حجم اقتصاد صنعت ریلی را با جدیت پی‌گیری خواهیم کرد تا کسب‌وکار شرکت‌های ریلی رونق پیدا کند. از این نکته غافل نیستیم که درآمد و کسب‌وکار بعضی شرکت‌های ریلی، با گلوگاه‌های ظرفیتی گره خورده است. خود این شرکت‌ها بعضاً اعلام آمادگی کرده‌اند که می‌توانند در رفع این گلوگاه‌ها مشارکت کنند و نیاز است که از توان و سرمایه‌گذاری آن‌ها استفاده کنیم. چرا که در غیر این صورت، نمی‌توانیم اهداف را محقق کنیم. مثلاً طبق برنامه‌ی هفتم قرار است ظرفیت حمل بار از منطقه‌ی سنگان به ۲۰ میلیون تن برسد. اگر از ظرفیت‌های بخش خصوصی استفاده نکنیم و صرفاً به بخش دولتی متکی باشیم، مجموع جاده و ریل هم نمی‌تواند ۲۰ میلیون تن را محقق کند. قطار کامل هم که پیش از این به آن اشاره کردم، امتیاز ویژه‌ای است که آماده‌ایم به شرکت‌های ریلی واگذار کنیم. آیین‌نامه‌ی قطار کامل در حال نهایی شدن در راه‌آهن است و امیدوارم در اسرع وقت این آیین‌نامه نهایی و ابلاغ شود. عملیاتی شدن قطار کامل و برنامه‌های راندمان شرکت‌ها را افزایش می‌دهد و شکل بهتری به تعهدات و قراردادهای شرکت‌ها می‌دهد که سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی را تا حدی منطقی‌تر و جذاب‌تر خواهد کرد. تمام شرکت‌های ریلی ما از تولیدکننده و خدماتی مثل یک زنجیره به هم وصل هستند و من امیدوارم در یک برنامه‌ی سه-چهار ساله این زنجیره را از نظر رونق به نقطه‌ی قابل قبول برسانیم.

رویکرد ما قطعاً تقویت کسب‌وکار شرکت‌های ریلی است. قسمتی از این کار وظیفه‌ی ما است و به‌عنوان بخش حاکمیتی مأموریت داریم موانع را از مسیر شرکت‌های ریلی برداریم و تسهیلاتی فراهم کنیم که کسب‌وکار خود را با حاشیه‌ی سود مناسب انجام دهند. این را وظیفه و اولویت خود می‌دانیم که درآمد شرکت‌های ریلی را چه در حوزه‌ی بار و چه در حوزه‌ی مسافر و چه در حوزه‌ی تامین و تعمیر ناوگان، به سطح قابل قبولی برسانیم. انجمن را هم تشکلی می‌دانیم که شرکت‌ها را گرد هم آورده و در راستای تقویت شرکت‌ها تلاش می‌کند. همان‌طور که قبلاً در جلسه‌ی هم‌اندیشی عرض کردم، علاقه‌مندم که انجمن در ساختارهای راه‌آهن ورود کند و در تصمیماتی که شرکت‌ها را تحت تأثیر قرار می‌دهد مستقیماً حضور داشته باشد. معتقدم رکود فعلی را می‌توان پشت سر گذاشت. چرا که نیازهای کشور ما در حوزه‌ی ریلی، به اندازه‌ی بالا است که حتی اگر تمام شرکت‌های ریلی با تمام ظرفیت کار کنند، جوابگوی نیازها نخواهند بود. مثلاً ما در برنامه‌ی هفتم توسعه ۵۵۰ دستگاه لکوموتیو اعلام نیاز کردیم و می‌خواهیم این تعداد لکوموتیو تامین شود. ظرفیت تولید لکوموتیو در کشور ما سالانه از ۵۰ دستگاه بیشتر نیست. بنابراین؛ برای تامین آن ۵۵۰ دستگاه هم باید از ظرفیت داخل استفاده کنیم و هم با تعاملی که با خارج انجام می‌دهیم، از ظرفیت واردات استفاده کنیم. وقتی ما صحبت از واردات لکوموتیو می‌کنیم، شاید بعضی از فعالان صنعت ریلی دغدغه پیدا کنند که کل هم‌وغم ما واردات است، در حالی که قطعاً این‌طور نیست. اما باید بدانیم اگر از ظرفیت واردات استفاده کنیم، حمل‌ونقل ما فلج می‌شود. تعداد دیزل‌های آماده به کار ما در حال حاضر حدود ۵۱۰ دستگاه است و کمبود دیزل گرم موجب شده است که حتی بعضی قطارهای

می‌کنند. اگر سازوکار درستی برای تعامل شرکت‌ها و استفاده‌ی آن‌ها از ظرفیت‌های یکدیگر، با رعایت منافع طرفین تنظیم شود، شرکتی که واگن آن بار خود را در فلان بندر تخلیه کرده و باید خالی برگردد، در حالی که شرکتی دیگر در همان بندر باری دارد که نیاز به واگن دارد، ولی واگن را باید از نقطه‌ای دور به آن بندر برساند، با هم وارد تعامل می‌شوند و ضمن افزایش بهره‌وری، منافع هر دو طرف هم رعایت می‌شود. سرعت سیر هم در برخی موارد قابل افزایش است. مثلاً به چه علتی واگن خالی باید با سرعت ۶۰ کیلومتر حرکت کند؟ اگر ناوگان فرسودگی ندارد و مشکل فنی در آن محور وجود ندارد، می‌توان این محدودیت‌ها را برطرف کرد تا سرعت سیر بیشتر شود و بهره‌وری و ظرفیت ما افزایش پیدا کند. این مسائل اقدامات کوچکی به‌نظر می‌رسد ولی با همین اقدامات می‌توان بهره‌وری را رشد داد.



**آقای دکتر! مجله‌ی ندای حمل‌ونقل ریلی، رسانه‌ی فراگیرترین و بزرگ‌ترین تشکل ریلی به‌شمار می‌رود. شرکت‌های عضو انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی که این مجله و مصاحبه‌ی شما را می‌خوانند، می‌خواهند بدانند رویکرد شما نسبت به انجمن چیست و شرکت‌های ریلی چگونه می‌توانند به‌عنوان بازوی اجرایی شما عمل کنند و در تصمیمات شما مشارکت داشته باشند؟ و سوال دیگر اعضای انجمن این است که شما چه برنامه‌هایی برای جذب سرمایه‌گذاران به صنعت ریلی دارید؟**





## پایان عصر یخبندان ریلی

گزارشی از جلسه‌ی مشترک هیأت مدیره‌ی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته با مدیرعامل راه آهن

نخستین جلسه‌ی مشترک هیأت مدیره‌ی انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی و دکتر جبارعلی ذاکری، مدیرعامل جدید راه آهن با گذشت حدود یک ماه و نیم از تصدی این سمت توسط ایشان برگزار شد. رویکرد فروتنانه، کارشناسانه و همدلانه‌ی دکتر ذاکری به چالش‌های مطرح شده در این نشست، موجب امیدواری مسوولان بزرگ‌ترین شکل صنعت ریلی شد و با وجود حجم نابسامانی‌ها و کارهای پیش رو، آن‌ها را به چشم‌انداز حل مشکلات این صنعت امیدوار کرد. در ابتدای این نشست دکتر ذاکری، مدیرعامل راه آهن بیان کرد: طی مدتی که در خدمت شرکت راه آهن هستیم مرحله‌ی شناخت را طی کردیم و فرصت‌ها و چالش‌ها را مورد بررسی قرار دادیم. چالشی که بیش از هر موضوع دیگری برای فعالان صنعت ریلی دغدغه ایجاد کرده، مشکلات و کمبودهای نیروی کشش است. با همراهی وزیر محترم راه و شهرسازی، با رئیس سازمان برنامه و بودجه مذاکراتی داشتیم و اعتباراتی را پی‌گیری کردیم و برنامه‌هایی برای اصلاح شرایط و جبران عقب‌ماندگی ۱۰ درصدی نسبت به نیمه‌ی اول سال قبل، ارائه کردیم که قرار است به‌زودی منابعی نیز در راستای این برنامه‌ها و افزایش آماده‌به‌کاری دیزل‌ها، بر اساس استجازه‌ی مقام رهبری به راه آهن تخصیص داده شود. وی افزود: در حوزه‌ی حمل بارهای ریلی از بنادر، نشستی با آقای دکتر صفایی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی داشتیم و قرار شد برنامه‌ی مشترکی بنویسیم که سهم بارهای ریلی بنادر به ۲۵ درصد افزایش یابد. ضمناً بازدید از بندر امیرآباد داشتیم که مشخص شد با وجود ظرفیت‌های مناسب و طراحی ریل پایه‌ی این بندر، سهم حمل و نقل ریلی از حدود ۳ میلیون تن بار بندر امیرآباد از ابتدای سال تاکنون بسیار ناچیز بوده است. از این رو، قرار شد بارهای ریل پسند این بندر همچون سیمان را با کمک برنامه‌هایی که مسوولان راه آهن و مسوولان بندر امیرآباد طراحی می‌کنند، به ریل سوق دهیم.

پیشنهاد من که در جلسه‌ی هم‌اندیشی هم آن را مطرح کردم، این است که اعضای انجمن مستقیماً در ساختار راه آهن حضور پیدا کنند. مثلاً: در کمیسیون سوانح یا کمیسیون هفتگی گراف، اعضای از شرکت‌های باری و مسافری ریلی ورود کنند و حتی در کمیسیون‌هایی که نواحی تشکیل می‌شود، حضور داشته باشند. در این جلسه نیز در خدمت شما مسوولان و اعضای محترم هیأت مدیره‌ی انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی هستیم که مسائل و چالش‌ها را از زبان شما بشنویم تا انشاءالله با همکاری و مشارکت یکدیگر، به سمت رفع موانع و رونق صنعت ریلی گام برداریم.

مدیریت راه آهن توسط حضرت‌عالی برگزار شد، چالش‌های پیش روی فعالان صنعت ریلی را برشمردیم و پیشنهاد تشکیل کارگروه‌هایی را از سوی انجمن با مشارکت راه آهن مطرح کردیم. به عنوان مثال؛ یکی از کارگروه‌هایی که تشکیل آن را مفید و اثربخشی نتایج تشکیل آن را فوری ارزیابی می‌کنیم، کارگروه رشد بهره‌وری است. در حال حاضر نیز ذیل همین عنوان مهندس علی‌احمدی، نایب رئیس انجمن در جلساتی که با حضور معاون راه آهن در وزارت راه برای تدوین آیین‌نامه‌ی قطار کامل برگزار می‌شود و در واقع کار ما با این کارگروه‌ها حضور فعال دارد.

### پیشنهاد همکاری بخش خصوصی با راه آهن در قالب کارگروه

در ادامه دکتر سبحان نظری، رئیس هیأت مدیره‌ی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی اظهار کرد: این شکل به لحاظ تخصص حرفه‌ای اعضای هیأت مدیره‌ی انجمن و همچنین به لحاظ تعداد شرکت‌های عضو، بزرگ‌ترین و فراگیرترین شکل صنعت ریلی به‌شمار می‌رود. وی خطاب به مدیرعامل راه آهن افزود: همان‌طور که مستحضرید، در جلسه‌ی هم‌اندیشی که در بدو تصدی



بودن قطارهای مسافری شد. لازم می‌دانم راه‌آهن از باب مسؤلیت اجتماعی در این زمینه روشن‌گری کرده و پاسخ درخوری به این نامه، البته نه خطاب به ایشان، بلکه به‌صورت اطلاعیه و برای تنویر افکار عمومی، بدهد. در پاسخ به این نکته، دکتر ذاکری بیان کرد: طبق نظر کمیته‌ی فنی، تعدادی از واگن‌های مسافری به‌دلیل فرسودگی از سیر خارج شده‌اند و تعدادی دیگر شرایط ادامه‌ی سیر را داشته‌اند و با نظر کارشناسی کمیته‌ی فنی و تصویب هیات مدیره‌ی راه‌آهن این واگن‌ها به سیر خود ادامه می‌دهند. معتقدم با توجه به این که خطاب نامه‌ی

مذکور به رئیس‌جمهور محترم بوده و تضعیف وزیر نیز در آن دیده می‌شود و رئیس‌جمهور هم اعتنای خاصی به موضوع نکرده، ضرورتی ندارد راه‌آهن پاسخی به این نامه بدهد و بهتر است شرکت‌های مسافری پاسخ لازم را با مستندات به نامه‌ی مورد اشاره بدهند و بعد اگر لازم بود، راه‌آهن هم در این زمینه توضیحاتی خواهد داد. در ادامه آقای سعید نژاد موضوعاتی از جمله تفکیک حق تعرفه‌ی خط، پی‌گیری نشدن حقوق صنعت ریلی توسط برخی مدیران راه‌آهن، رقابت نابرابر بخش ریلی و جاده‌ای، اولویت شعاری حمل‌ونقل ریلی در برنامه‌های دولت، امکان پذیر نبودن خودگردان شدن راه‌آهن، عدم بازگشت سرمایه‌های سرمایه‌گذاران در صنعت ریلی، نحوه‌ی ورود شورای رقابت به موضوع تعرفه‌گذاری و ... را مطرح و پیرامون این مسائل شفاف‌سازی کرد.

### دفتر تنظیم مقررات فعال تر شود

سید مرتضی علی‌احمدی، دیگر عضو هیات مدیره‌ی انجمن، در این نشست با اشاره به کارکرد کارگروه‌ها در افزایش ارتباطات برون سازمانی به نفع صنعت ریلی، اظهار کرد: کارگروه‌هایی که در گذشته داشتیم، طی جلساتی با حضور مدیران راه‌آهن و مسؤولان سازمان بنادر یا ایمیدرو و یا شرکت‌های بزرگی مثل فولاد مبارکه، سهم بار ریلی این سازمان‌ها و شرکت‌ها را افزایش می‌دادند. به عنوان مثال؛ سهم بار ریلی فولاد مبارکه به ۹۰ درصد رسید. بنابراین؛ ما تجارب این‌چنینی داشتیم و این اقدامات قابل تکرار است.

وی تصریح کرد: در مورد ارتباطات درون سازمانی نیز دفتر تنظیم مقرراتی که در گذشته در راه‌آهن شکل گرفته باید فعال‌تر شود و قوانین و مقررات، حتی قانون حق دسترسی، به نفع کسب و کارهای ریلی اصلاح و مدل‌های کارآمدی نیز برای دریافت‌ها و پرداخت‌های شرکت‌ها و راه‌آهن تعریف شود. علی‌احمدی همچنین با اشاره به مشکل لکوموتیو در کشور بیان کرد: محقق نشدن ماده‌ی (۱۲) موجب دلسردی سرمایه‌گذاران و شرکت‌های لکوموتیوی از جمله مپنا شده و ما خواستار پی‌گیری جدی این موضوع به‌وسیله‌ی راه‌آهن هستیم.



### دغدغه‌ی شرکت‌ها در باره‌ی ماده‌ی ۱۲ و مالیات بر ارزش افزوده

وی بیان کرد: در مورد کمیسیون عالی سوانح نیز از نظر ما به‌دلیل ترکیب این کمیسیون که سنگینی آن به سمت دولتی است، شکل فعلی آن را مناسب نمی‌دانیم و خواستار اصلاح آن هستیم. در حوزه‌ی سرمایه‌گذاری، بحث ماده‌ی (۱۲) برای شرکت‌های ریلی بسیار حائز اهمیت است و اگر چراغ ماده‌ی (۱۲) روشن شود، اثربخشی آن روی حضور سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در صنعت ریلی قابل توجه خواهد بود. بحث دیگری که درباره‌ی آن دغدغه داریم، موضوع مالیات بر ارزش افزوده است که بلا تکلیفی بزرگی برای شرکت‌ها ایجاد کرده است و آن‌ها نمی‌دانند صورت‌های مالی سال‌های قبل، حاشیه‌ی سود اندکی داشته یا زیان سنگینی به آن‌ها تحمیل شده است. انجمن، پی‌گیری‌ها و مکاتبات فراوانی در این باره از مجاری قانونی مختلف انجام داد. ولی مدیریت سابق راه‌آهن با ما همراهی نکرد و نتیجه‌ی آن به دست نیامد.



### تکمیل روند خصوصی‌سازی در راه‌آهن

نظری افزود: مبحث دیگر، تعرفه‌گذاری‌ها است که در ۳ سال اخیر برخلاف روال سال‌های قبل، راه‌آهن در این زمینه با انجمن هیچ‌گونه تعاملی نداشت و تعرفه‌گذاری شرکت‌های ریلی بدون در نظر گرفتن نظر آن‌ها و به‌صورت یک‌جانبه به‌وسیله‌ی راه‌آهن

انجام می‌شد. معتقدیم تشکیل مجدد جلسات کارگروه تعرفه‌گذاری می‌تواند نرخ‌های متعادل‌تری برای تعرفه رقم بزند که با اثرگذاری روی حجم کل بار جابه‌جا شده روی ریل، هم به نفع شرکت‌ها و هم به نفع راه‌آهن باشد. بحث دیگری که انتظار داریم مورد پی‌گیری قرار گیرد، تکمیل روند خصوصی‌سازی در راه‌آهن است. چرا که این روند ناقص کنونی موجب سردرگمی فعالان ریلی است. قطعاً اصلاح ساختار راه‌آهن نیازمند تغییر قوانین و نگرش‌ها است و آمادگی داریم در این زمینه همه‌گونه همکاری کنیم.



### ضرورت مقابله با تشویش اذهان عمومی

مهندس محمد سعیدنژاد، مدیرعامل سابق راه‌آهن و عضو هیات مدیره‌ی انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی نیز در این نشست گفت: عادت ندارم راجع به مدیران قبلی سخنی بگویم. ولی با نامه‌ای که مدیرعامل سابق راه‌آهن منتشر کرد و با ادبیات غیر اخلاقی و مقایسه‌ی مدرک تحصیلی خود با دیگران، ضمن تشویش اذهان عمومی، مدعی ناایمن



**مبحث دیگر، تعرفه‌گذاری‌ها است که در ۳ سال اخیر برخلاف روال سال‌های قبل، راه‌آهن در این زمینه با انجمن هیچ‌گونه تعاملی نداشت و تعرفه‌گذاری شرکت‌های ریلی بدون نظر آنها و به‌صورت یک‌جانبه به‌وسیله‌ی راه‌آهن انجام می‌شد. معتقدیم تشکیل مجدد جلسات کارگروه تعرفه‌گذاری می‌تواند نرخ‌های متعادل‌تری برای تعرفه رقم بزند که با اثرگذاری روی حجم کل بار جابه‌جا شده روی ریل، هم به نفع شرکت‌ها و هم به نفع راه‌آهن باشد. بحث دیگر، تکمیل روند خصوصی‌سازی راه‌آهن است چرا که روند ناقص کنونی موجب سردرگمی فعالان ریلی است.**





شرکت ترک به صورت انحصاری مدیریت حمل بار را انجام می‌دهد و حق شرکت‌های ایرانی پامال می‌شود. وی در پایان ضمن آرزوی توفیق برای مدیرعامل راه‌آهن، از ایشان درخواست کرد صدور مجوز فعالیت فورواردری ریلی را تسهیل کند.

در ادامه دکتر ذاکری نیز خواستار همکاری انجمن و معاونت بازرگانی راه‌آهن برای تدوین آیین‌نامه‌ای به منظور رتبه‌بندی شرکت‌ها و انعطاف‌پذیر کردن وصول مطالبات، بر اساس رتبه بندی و اقتضانات خاص هر شرکت شد.



### چه کسی پاسخگوی محقق نشدن اهداف است؟

حمید صدیق پور، مشاور هیات مدیره‌ی انجمن، در این نشست با اظهار خرسندی از قرار گرفتن یکی از اعضای خانواده‌ی راه‌آهن در راس این شرکت، بیان کرد: قوانین بالادستی توسعه‌ی کشور تصریح کرده‌اند که سهم بار و مسافر ریلی باید به ۳۰ و ۱۸ درصد افزایش یابد. سوالی که مطرح است این است که چه کسی پی‌گیری کرده که چرا این اهداف محقق نشده است؟ اگر قوانین ما باید تغییر کند، این کار را پی‌گیری کنیم و اگر در جایی شبکه‌ی ما نیاز به تکمیل شدن دارد، شبکه را تکمیل کنیم. به اعتقاد من، ما به‌عنوان تشکل بخش خصوصی، باید در کنار راه‌آهن تلاش کنیم که تقاضای بار ریلی در کشور افزایش یابد و این تقاضا را با توان و ظرفیت‌های موجود جذب کنیم.

وی همچنین اظهار کرد: در مورد پاسخ به نامه‌ی مدیرعامل سابق راه‌آهن نیز بر این باورم که اگر شرکت‌های مسافری به این نامه پاسخ دهند، این معنا را به ذهن متبادر می‌کند که آن‌ها از منافع خود دفاع می‌کنند و بر این اساس اگر می‌خواهیم اثربخشی ارتباطی بهتری از پاسخ به‌دست آوریم، باید مرجع ناظر یعنی راه‌آهن به این نامه پاسخ دهد.



### درهای اداری کل بازرگانی را به روی شرکت‌های ریلی باز کنید!

سجاد اسلامی، عضو علی‌البدل هیات مدیره‌ی انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی نیز در این جلسه بیان کرد: کسب سهم ۳۰ درصدی بار بنادر، با شرایط فعلی و نرخ‌های حق دسترسی کنونی، دست نیافتنی است.



### غیر رقابتی بودن تعرفه‌های ترانزیتی

دکتر ایوب خزایی، عضو هیات مدیره‌ی انجمن در این نشست با اشاره به سخنان دکتر ذاکری مبنی بر تلاش برای افزایش سهم بار ریلی بنادر به ۲۵ درصد بیان کرد: برای رقم خوردن چنین تحولاتی باید ساختارهای راه‌آهن و مدیران کل لجستیک و بازرگانی خارجی با این اهداف، هماهنگ عمل کنند. وی همچنین بحث ترانزیت را یکی از مشکلات صنعت ریلی برشمرد و افزود: تعرفه‌های ترانزیتی هم مثل تعرفه‌های حمل داخلی، بدون توجه به رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ریلی نسبت به جاده‌ای تعیین می‌شود و برای تغییراتی که در سال‌های گذشته در نرخ‌ها اتفاق افتاده، هیچ‌گونه استعلامی از شرکت‌ها و انجمن انجام نشده است. مشتریان فراوانی برای ترانزیت کانتینری از بندرعباس به اینچه‌برون و اوکثائو به ما مراجعه می‌کنند. اما با پوزش به آن‌ها می‌گوییم؛ از حمل جاده‌ای استفاده نکنند. چون ارزان‌تر است. نظام تعرفه‌گذاری در کشور به‌گونه‌ای عمل می‌کند که انگار مود جاده‌ای به‌عنوان رقیب وجود ندارد و تخفیفاتی که در برخی بنادر و مبادی بار اعمال می‌شود، در برخی دیگر بدون وجود دلیل مشخص اعمال نمی‌شود.



### بی تعهدی طرف ترک به توافق ریلی

خزایی بیان کرد: از طرف دیگر، تفاهم‌نامه‌ای بین ایران و ترکیه برای حمل بار ریلی منعقد شده و با وجود پایبندی ایران به این تفاهم‌نامه، به‌دلیل پایین بودن قدرت چانه‌زنی راه‌آهن ایران، طرف ترکیه‌ای در کشور خود آن را اجرا نمی‌کند و یک



به گفته‌ی وی، نقطه قوت راه‌آهن نسبت به جاده، قراردادهای بلند مدت است. اسدی تصریح کرد: اجرای مواد (۳۸) و (۴۱) قانون تامین اجتماعی هم تا حدی به نفع راه‌آهن تمام شده و ما می‌توانیم از این مزیت برای مارکتینگ قراردادهای بلندمدت استفاده کنیم. نقطه ضعف ما فرهنگ‌سازی و تبلیغات برای استفاده از این مزیت است. در بلوک شرق و هند مبنای حمل بار همیشه ریلی بوده و در اروپا و آمریکا نیز به همین شکل بوده است. اما در ایران چنین چیزی نیست و برای سوق دادن بارها روی ریل باید تبلیغ و فرهنگ‌سازی را جدی بگیریم.



### زمین‌گیر شدن سرمایه‌ی شرکت‌های مسافری

سید جواد ساداتی، عضو علی‌البدل هیات مدیره‌ی انجمن، آخرین سخنران این نشست بود که بیان کرد: اولین و جدی‌ترین مشکل ما لکوموتیو است. کمبود دیزل برای بخش مسافری وضعیت حادی ایجاد کرده است. می‌دانیم شما و ام‌دار مشکلاتی هستید که در گذشته ایجاد شده است. به این معنی که دیزل‌های زمین‌ساز به‌موقع اورهال نشده‌اند و اکنون در شرایط بحرانی قرار گرفته‌اند. تعداد دیزل‌های گرم به‌شدت کاهش پیدا کرده که این وضع به خواب سرمایه‌ی شرکت‌های مسافری می‌انجامد. به بیان روشن‌تر، قطارهای ما یعنی سرمایه‌ی شرکت، یک سیر در میان، متوقف می‌شود و دو روز متوقف می‌ماند. چرا که دیزل گرم برای کشش آن‌ها به تعداد کافی وجود ندارد. توقف قطار علاوه بر عدم‌النفع ایجاد شده، نیروی انسانی ما را به‌صورت موقت بیکار می‌کند که هزینه‌ی سربار ما را افزایش می‌دهد.

وی در انتهای سخنان خود اظهار کرد: رویکرد شما به موضوع تعرفه‌ها و تقویت تعرفه‌ها هم بسیار قابل تقدیر است و امیدواریم هر چه زودتر به نتیجه برسد.

در پایان این نشست، دکتر ذاکری ضمن مرور نکاتی که مسؤولان انجمن بیان کرده بودند، از عزم راه‌آهن برای رفع مشکلات شرکت‌های ریلی و اقداماتی که در این راستا آغاز شده سخن گفت و نسبت به شروع دوره‌ی جدیدی از فعالیت مثبت و سازنده و عبور از چالش‌ها با همکاری بخش خصوصی اظهار خوش‌بینی کرد.

بار ریلی کانتینری بنادر در حال حاضر حدود ۹ درصد است که اگر بارهای ایران خودرو و سایپا را از آن کسر کنیم، این سهم به ۲ درصد کاهش می‌یابد. این ۲ درصد هم کانتینرهای خیلی سنگین است که حمل جاده‌ای آن میسر نیست و ناچار روی ریل می‌آید. خواهش ما از راه‌آهن این است که در تفاهم‌نامه‌های حمل بار از نظر بخش خصوصی استفاده کنند و اتفافی که در کریدور شمال- جنوب افتاد، و تفاهم‌نامه‌ای بسته شد که نصف هزینه‌ها در آن دیده نشده بود، تکرار نشود.

وی افزود: خواهش دیگر ما از راه‌آهن این است که درهای اداره‌ی کل بازرگانی این سازمان به روی شرکت‌ها باز شود و امور و کارهایی که شرکت‌ها با این بخش دارند، با سرعت بیشتری انجام شود. متأسفانه روال کار در حال حاضر به‌گونه‌ای است که تا اداره‌ی کل بازرگانی به یک نامه ما پاسخ دهد، اصولاً آن کار منتفی شده است! درخواست دیگر ما این است که راه‌آهن از حمل‌ونقل ترکیبی حمایت کند تا این روش حمل‌ونقلی دوباره رونق بگیرد. ما در سال‌های گذشته بارهای خیلی خوبی را به‌وسیله‌ی حمل‌ونقل ترکیبی حمل می‌کردیم که در حال حاضر بخش ریلی از این بارها بهره‌ای ندارد. به‌عنوان مثال؛ فولاد ارفع سالانه یک‌ونیم میلیون تن بار دارد که ریل در ۳ کیلومتری آن است. ولی حتی یک کیلو از آن روی ریل نمی‌آید.

اسلامی تصریح کرد: در مورد مبنای تعمیرات اساسی واگن‌ها هم از راه‌آهن استمداد می‌کنیم یک روبه‌ی صحیح را در پیش بگیرد. این که به جای تن- کیلومتر، مبنای تعمیرات اساسی واگن‌ها را بر اساس سال در نظر بگیریم، معیار صحیحی نیست. واضح است که با روش فعلی، واگن یک شرکت در ۳ سال، سیر بسیار زیادی داشته باشد و لازم باشد تعمیر اساسی شود و واگن شرکت دیگر بدون آن که سیر چندانی داشته باشد، بی‌جهت ملزم به تعمیر اساسی شود.



### از مزیت‌های راه‌آهن استفاده کنیم

دکتر همایون اسدی، بازرگانی انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، دیگر سخنران این نشست نیز بیان کرد: به‌عنوان شرکت‌های ریلی شرایط ما به‌گونه‌ای است که اعتماد به‌نفس لازم را نداریم که به مشتریان خود بگوییم ظرف چند روز بار را به مقصد می‌رسانیم و گاهی به آن‌ها توصیه می‌کنیم بار خود را با جاده ببرند.





# تأکید مدیرعامل راه آهن بر تشکیل کارگروه تخصصی برای مشورت‌های دائمی با انجمن‌ها

گفتگو با نایب‌رییس انجمن صنایع ریلی ایران، در خصوص نشست انجمن با مدیرعامل محترم راه آهن



آقای غلامحسین حسن‌نژاد

رئیس هیأت‌مدیره‌ی شرکت صنایع ریلی ایرانیان (ایریکو) و نایب‌رییس انجمن صنایع ریلی ایران



شنبه ۲۸ مهرماه ۱۴۰۳، در روزهای پایانی نخستین ماه فصل پاییز، با دعوت آقای دکتر ذاکری، مدیرعامل شرکت راه آهن ج.ا.ا. نشست برای تبادل اندیشه و هم‌افزایی با اعضای هیأت‌مدیره‌ی انجمن صنایع ریلی ایران در شرکت راه آهن برگزار شد. آقای غلامحسین حسن‌نژاد، رئیس هیأت‌مدیره‌ی شرکت صنایع ریلی ایرانیان (ایریکو) و نایب‌رییس انجمن صنایع ریلی ایران در گفتگوی خبرنگار ما درباره‌ی این نشست، با تحلیل مثبت و اشاره به همراهی همیشگی انجمن به نمایندگی بخش خصوصی در صنایع ریلی، با دولت و سیاست‌های کلان ملی نکات کلیدی این جلسه را برشمرد. در ادامه با هم این گفت‌وگو را می‌خوانیم ...

معروف است که در مثل مناقشه نیست، به همین اعتبار جایگاه شرکت راه آهن ج.ا.ا. به‌عنوان یک نهاد رسمی بالادستی در حکمرانی، «پدرانه» است و به مثابه پدر خانواده‌ی بزرگ صنعت ریلی کشور بایستی نقشی محوری ایفا کند. همه می‌دانند در خانواده، فرزندان با هر توان استقلالی که دارند، به حمایت و تأیید پدر و مادر نیازمندند. در جلسه‌ی آن روز، آقای ذاکری گفتند که برایشان مهم است که جایگاه صنعت ریلی ارتقا پیدا کند و به جایگاه مطلوب برسد. به نظر من بخش خصوصی هم، این شدنی است و از اهداف استراتژیک من هم هست.

حالا که این نزدیکی فکری و زمینه تعامل به وجود آمده است و من نیز با همه توان در میدان عمل حاضر و آماده ام، همه چیز

مشورت‌پذیر و مصمم یافتم که بیش از آن چه می‌گوید، می‌شنود و برداشت من این است که عملکرد این تیپ افراد مثبت است. البته منطقی هم همین است. به نظرم برای یک مدیر عالی همه‌ی این‌ها صفات مهم و شاخص‌های مثبتی است. سرعت‌عمل در تشکیل این جلسه و تأکید بر پیوستگی این سلسله جلسات هم‌اندیشی با اصناف تخصصی به عنوان نمایندگان بخش خصوصی نیز در قالب همین روحیات و حسن سلوک ایشان قابل تعریف است. سواً نتایج مثبتی که این شیوه‌ی مدیریتی دارد و من همان‌طور که گفتم همچنان امیدوارم، در این نشست به من همکارانم خوش گذشت و حس کسی را داشتیم که پس از مدت‌ها به خانه‌ی پدری بازگشته و مورد مهر، محبت و احترام قرار می‌گیرد.



جناب حسن‌نژاد؛ اعضای محترم هیأت‌مدیره‌ی انجمن صنایع ریلی ایران، در ۲۸ مهرماه میهمان جناب آقای ذاکری، مدیرعامل محترم شرکت راه آهن بودند؛ لطفاً درباره‌ی این نشست اجمالاً توضیحاتی بفرمایید.

سلام علیکم... البته بنده پیش از این هم با آقای ذاکری آشنایی و جلساتی داشته‌ام. ایشان چندی پیش میهمان ما در شرکت ایریکو بودند و از سایت کارخانه بازدید مفصلی داشتند. خوب است در ابتدای صحبت اشاره کنم که تجربه‌ی این چندبار ملاقات و مراوده با ایشان برای من لذت‌بخش و امیدوارکننده بود و ایشان را فردی دقیق، منظم، متواضع،

و اولویت‌بندی بدیهی بسیاری از مشکلات اساسی در این صنعت قابل حل است. تا امروز بیش‌ترین ظلمی که در حق صنایع ریلی کشور به‌طور عام شده است، در تخصیص منابع و سهمیه‌ی ارزی است. سهمیه‌ی ناچیز ارزی صنایع ریلی در مقایسه با صنعت خودرو (کم‌تر از ۱ درصد سهمیه‌ی خودرو)، جایگاه آن را نزد سیاست‌گذار روشن می‌کند. اظهار من‌الشمس است که راه‌آهن جایگاه مناسبی در تخصیص سهمیه‌ی ارزی ندارد. از موارد مهم مطرح شده در این نشست این مسأله بود و آقای ذاکری قول دادند که در اولین فرصت موضوع را با وزیر صنعت، معدن و تجارت مطرح و اصلاح این نقیصه را پی‌گیری کنند. البته به‌طور کلی با توجه به این که منابع مالی این بخش محدود و بانک حمایتی از صنعت ریلی وجود ندارد، هزینه‌های تولید، تعمیرات، نگهداری و خدمات در این حوزه گران تمام می‌شود.

چاره‌جویی مکانیسمی برای حمایت از صنعت ریلی نیز از مواردی بود که مطرح و بررسی شد. درباره‌ی تبصره‌ی (۱۸) قانون بودجه که از مهم‌ترین کانال‌های تقسیم منابع در بخش‌های باری و مسافری است، درخواست اصلاحیه و اولویت‌بندی کارشناسی مطرح شد و نیز در باره‌ی سازوکار فعال‌سازی ماده‌ی (۱۲) قانون رفع موانع تولید در بخش ریلی و چرخش درست چرخه‌ی تولید ناوگان، راهکارهایی پیشنهاد شد و آقای ذاکری در این باره اعلام کرد که مدتی است این موارد را در دستورکار داشته و پی‌گیر هستند و اقدامات خوبی در حال انجام است که نتایج آن به زودی اطلاع‌رسانی می‌شود.

همه‌ی این موارد را گفتم تا برسم به پاسخ قسمت آخر پرسش شما، نکته‌ی درستی اشاره کردید؛ تاب‌آوری اعضای محترم انجمن و فعالان صنعت ریلی به‌طور عام پایین آمده است. اما مهم‌ترین انگیزه برای بالا بردن این توان و تحمل، ثبت سفارش تولید و فعال شدن خطوط غبارگرفته‌ی تولید است. من گفتم و اصرار هم دارم که این صنعت فداکاری لازم را تا بدین جا از خود نشان داده و ما به نمایندگی از اعضای محترم با جناب ذاکری پیمان بستیم که در کنارش بایستیم تا با تکیه به پتانسیل و ظرفیت مجموعه اعضای محترم انجمن، برای ارتقای ناوگان ریلی تلاش کنیم و جایگاه راه‌آهن را در شأن آن ارتقا دهیم. با فعال شدن این پروسه‌ی عظیم، موجبات گردش مالی درست در چرخه‌ی تولید، تعمیرات، نگهداری، خدمات صنایع ریلی، مالکین و بهره‌برداران فراهم می‌شود.

و کمک به ثبت سفارش توسط بهره‌بردارها، این ظرفیت خالی پر شود و به همین نسبت کارگروه‌های قطعه‌ساز و تعمیرات نیز فعال خواهند شد.

از طرفی چون واگن‌های باری و مسافری فرسوده (۵۰ساله‌ها) غیرقابل سیر و بازسازی هستند، بایستی از چرخه‌ی حرکت خارج و بازیافت شوند. این ناوگان فرسوده به هیچ عنوان قابلیت بازسازی را نداشته و بایستی نوسازی شود و انجمن با تمام ظرفیت و امکانات برای این مهم اعلام آمادگی کرد تا این تصمیم راهبردی راه‌آهن را اجرایی کند.



**اصرار داریم اجازه‌ی ورود واگن و لکوموتیو دست دوم داده نشود. در شأن مردم و راه‌آهن کشور نیست که از ضایعات دیگر کشورها در ایران استفاده شود. درک و استفاده از «خرد جمعی»، موهبتی است که برخی دارند. این ذکاوت اگر نباشد، با شعار و ادعا زود لو می‌روند. در سختی‌ها، «امید» تنها تکیه‌گاه است. با همه‌ی امیدواری‌هایی که داریم، متأسفانه و به‌طور جد حال صنعت ریلی اصلاً خوب نیست اما این صعب‌العلاجی با چند ابتکار عمل ساده و اولویت‌بندی بدیهی قابل رفع است و درمان می‌شود.**



**با این اوضاع اقتصادی و رنجوری سیستم تولید در تأمین منابع و مصائب ناشی از آن، فکر می‌کنید چقدر بر این پیمان استوار بمانید و تاب‌آوری اعضای انجمن تا کجاست؟**

من اصالتاً خوشبین و امیدوارم. بنابراین؛ از سخن شما ناامید نخواهم شد. قرار نیست انجمن و اعضای محترم بیش‌تر از این فداکاری کنند. تا همین جا، کسی که با این شرایط اقتصادی هنوز سرمایه‌اش را از صنعت ریلی و حتی از کشور خارج نکرده و در این افکار هم نیست و با زیر ۲۰ درصد ظرفیت خط تولید را مراقبت کرده تا فرو نپاشد، یقیناً فداکاری کرده و به هر قانون و مصوبه و ... دین خودش را ادا کرده و دلیل محکم‌تری برای ماندن و استقامت دارد. پیش‌تر هم عرض کردم؛ با چند ابتکار ساده

مهیاست تا چرخ عظیم این صنعت بر مدار تدبیر و تعقل بچرخد و با قوت و قدرت پیش برویم. تلاش کردیم تا به ایشان اطمینان‌خاطر بدهیم که بخش خصوصی در جهت سیاست‌گذاری کلان ملی برنامه‌های فعالیت خود را تنظیم می‌کند و هرچه این سیاست‌ها برجسته و بدون پیچیدگی و چالش باشند و هر قدر سیاست‌گذاری شفاف و روشن باشد، امکان برنامه‌ریزی و سرعت حرکت ما نیز بهتر و بیش‌تر می‌شود. برای همین ایشان هم خواستند تا یک کارگروه تخصصی برای مشورت‌های دایمی با انجمن‌ها (در قامت نمایندگان بخش خصوصی) با برنامه‌ی درازمدت و پیوسته تشکیل و خروجی آن برای تصمیم‌گیری و تعامل بیش‌تر در دستورکار مدیریت عالی راه‌آهن قرار گیرد.



**یعنی در واقع یک جور بازوی مشورتی، به نظرتان این مکانیسم چقدر شدنی، چه اندازه موثر است و چگونه مشکلات صنعت ریلی را مرتفع خواهد کرد؟**

در واقع این تدبیر و تمایل عالی‌ترین مقام راه‌آهن کشور است و پاسخ شما نیز با گذشت زمان روشن می‌شود. اما من مثل همیشه همچنان امیدوارم. میزان تأثیر این سازوکار هم از پیش قابل حدس است. به‌طور کلی تصمیمات منبعث از خرد جمعی همیشه کارسازترند. هر پروتکلی اگر پیش از ابلاغ به آرای کارشناسان و متخصصان مجری آن پروتکل برسد و همه‌ی ابعاد و عواقب احتمالی آن سنجیده شود، پس از ابلاغ و در زمان اجرا با کم‌ترین چالش، مراعات و اجرا خواهد شد. البته درک و استفاده از این امکان موهبتی است که برخی افراد از آن برخوردارند و این ذکاوت اگر نباشد، با شعار دادن و ادعا زود لو می‌روند و به نظر آقای ذاکری چنین شخصیتی ندارد و من ایشان را انسان صادق‌الوعده‌ای یافته‌ام. اما در پاسخ به بخش آخر پرسش شما باید بگویم که با همه‌ی امیدواری‌هایی که داریم، متأسفانه و به‌طور جد حال صنعت ریلی اصلاً خوب نیست و این صعب‌العلاجی با چند ابتکار عمل ساده و اولویت‌بندی بدیهی قابل رفع است و درمان می‌شود. ببینید در حدود ۱۰۰ همت سرمایه‌گذاری در صنایع ریلی کشور انجام شده است که امروز بلااستفاده مانده و باید به‌کار گرفته شود و ماحصل آن به سفره‌ی کارگران و فعالین این بخش از اقتصاد بیاید. در این نشست به نمایندگی از اعضای محترم انجمن پیمان بستیم که در کنار مدیرعامل محترم راه‌آهن بمانیم تا در تعاملات سازنده



### تأثیر سیاست «چراغ‌سبز» به واردات کشنده‌های ریلی را بر این عهد و پیمان چگونه ارزیابی می‌کنید؟

انجمن صنایع ریلی ایران یک تشکیلات صنفی است و مأموریت اصلی ما هم در این انجمن، حفاظت از منافع جمعی زحمت‌کش از فعالان تراز اول این صنعت است. بر پایه‌ی همین گزاره، با هر نوع واردات بی‌ضابطه و بی‌رویه در همه‌ی بخش‌ها (لکوموتیو، واگن، تجهیزات، قطعات و...) موافق نیستیم. زیرا در این بخش‌ها امکان تولید داخلی وجود دارد و سازندگان قابل‌ی در کشور هستند که سال‌ها تلاش کردند، سرمایه‌گذاری کردند و بازار معینی تعریف شده و با مناسباتی مشخص و تحت پروتکل‌های استاندارد مطابق با نظام‌نامه‌ی کیفی راه‌آهن به سامان رسیده و در حال کار است. حالا با این تغییر راهبردی مهم، ماهیت آن به چالش کشیده می‌شود و اثر عمیقی در این بازار می‌گذارد که از قضا بیش‌ترین نیاز داخلی را با کم‌ترین وابستگی خارجی، تأمین می‌کند و توان بالقوه‌ی صادرات و ارزآوری نیز دارد. معتقدیم و در این نشست خیلی روشن مطرح کردیم که شرط ثبت سفارش ستاد تنظیم با اولویت ساخت داخل و توجه به تأمین از شرکت‌های داخلی باشد. همچنین؛ درخواست کردیم تا با تشکیل یک کارگروه تخصصی، مجوز واردات لکوموتیو، نظام‌مند و بر اساس نیاز و البته مازاد توان تولید داخل انجام شود.



### با این حساب ساخت داخل و حمایت از آن چه سرنوشتی پیدا می‌کند؟

اساساً تغییر رویکرد در هر سیستمی عوارض و عواقب ناگزیر و بعضاً غیر قابل پیش‌بینی به همراه دارد به همین دلیل هر چه بکوشیم که بررسی‌های بیش‌تر و عمیق‌تری برای تغییرات راهبردی انجام دهیم، در واقع هزینه‌های بعدی را صرفه‌جویی خواهیم کرد. به قول سعدی بزرگ؛

سر چشمه شاید گرفتن به بیل  
چو پر شد نشاید گذشتن به بیل

بنا به تجربه باور داریم واردات کشنده و در قالب لکوموتیوهای دست دوم، اگر آیین‌نامه و ضوابط روشن و مدونی نداشته باشد، همه را سردرگم می‌کند. این مطلب را نیز به آقای ذاکری یادآوری کردیم تا در تعاملات حاکمیتی مدنظر داشته‌باشند. به‌زودی وارد سده‌ی دوم تأسیس و مدیریت راه‌آهن در ایران می‌شویم

و صدسال تجربه‌ی فراز و فرود را پشت سر گذاشتیم که بیش از نیمی از آن در دوران پس از انقلاب گذشته و برای ارتقای صنعت داخلی و داخلی‌سازی باکیفیت، سرمایه‌گذاری هنگفتی از سوی بخش خصوصی صورت گرفته که باید مراقبت کنیم هنگام به بار نشستن زحمات و تلاش‌های آنان به یکباره همه چیز از بین نرود.

اصرار داریم اجازه‌ی ورود واگن و لکوموتیو دست دوم داده نشود. در شأن مردم و راه‌آهن کشور نیست که از ضایعات دیگر کشورها در ایران استفاده شود. با اعلام این درخواست پیشنهاد شد تعرفه‌های وارداتی در قالب (CBU) برای لکوموتیو و واگن جذابیتی نداشته باشند تا فقط در صورت نیاز مبرم، این اقلام از کشورهایی با تکنولوژی بالا و روزآمد وارد شود.



### در این روند جایگاه و نقش راه‌آهن چه تعریفی دارد؟

ابتدای سخنم گفتیم؛ جایگاه راه‌آهن و شأنیت آن در صنعت ریلی «پدری» است و نقش «محوری» دارد. برای همین جایگاه و ایفای نقش است که به‌طور کلی بدنه‌ی صنعت و به‌ویژه فعالان بخش خصوصی حتماً در سایه‌ی اقتدار اوست که هویت خواهند داشت و انتظاری به‌جز حمایت در بزنگاه‌های مهم تاریخی و اقتصادی ندارند. به‌رحال؛ این پدر ۱۰۰ساله، شأن حکیمانه و مهربانانه‌ی خود را مراعات می‌کند تا اهلیت فرزندان و خاندان مخدوش نشود و خود و خانواده زیر سؤال نروند! شخصاً به این فرضیه امیدوارم.

پیشنهاد خوبی که از طرف راه‌آهن و جناب ذاکری عنوان شد به این مقدمه که در پاسخ

به پرسش شما گفتم مربوط می‌شود. قرار شد سرمایه‌گذاران در قالب بسته‌های تشویقی لکوموتیوهای سرد موجود در راه‌آهن را به چرخه برگردانند. شرکت راه‌آهن حتی برای واگذاری لکوموتیوهای گرم نیز اعلام آمادگی کرد. همچنین؛ طبق دستور ایشان، بازسازی و نوسازی ناوگان به‌صورت پروژه‌های جانبی در دستور کار معاونت ناوگان قرار گرفت که با مکانیسم مشخصی به تولیدکنندگان واگذار شود تا کمی از معطلی فعالیت‌ها را کم کند. اساساً چرخه‌ی تولید ناوگان یک سیستم به هم پیوسته و در هم تنیده‌ای است که از هر ورودی این سیستم سرمایه‌ای تزریق بشود و ثبت سفارشی انجام شود که موجبات فعالیت یک بخش از این سیستم را در پی داشته باشد، اتوماتیک کل سیستم منتفع و به حرکت وادار می‌شود و به نظر من پویایی سیستم تولید ناوگان همین شاخص است. ثبت سفارش و استارت خط تولید هر کارخانه‌ای در صنایع ریلی، به‌صورت دومینو اثرش را بر دیگر فعالان، تا روی ریل می‌گذارد و آسیب هم به همین طریق به همه‌ی اکوسیستم سرایت می‌کند. الان اگر دقت کنید، تعدادی از کارخانجات در وضعیت بسیار وخیمی به سر می‌برند که موجب شده همه‌ی سیستم دچار رکود شود و اگر چاره‌جویی نشود، تعطیلی آن اجتناب ناپذیر است.



### اگر در پایان صحبتی باقی مانده است، بفرمایید.

فراموش نکنیم که در سختی‌ها، «امید» تنها تکیه‌گاه است. پس شما هم مثل من امیدوار باشید







# تعرفه‌ها جوابگو نیست

قاسم عبداللهی  
مدیرعامل البرز نیرو



چرخ اقتصاد صنعت ریلی چنان که بر همه‌ی فعالان و دست‌اندرکاران این حوزه روشن است، به‌خوبی نمی‌چرخد. دور شدن این کسب‌وکار از سودآوری منطقی علل مختلفی دارد که یکی از مهم‌ترین آن‌ها، از دیدگاه قاسم عبداللهی، مدیرعامل البرز نیرو، تعرفه‌های غیراقتصادی نیروی کشش است. مصاحبه‌ی این مدیر باتجربه‌ی صنعت ریلی را در ادامه می‌خوانید.

حمل‌ونقل ریلی به محلی برای پرداخت حقوق دولتی از جمله مالیات، بیمه و مالیات بر ارزش افزوده تبدیل شده و سهام‌داران این شرکت‌ها به سود سالیانه ۵ تا ۱۰ درصد قانع شده‌اند. این در حالی است که حداقل سود بانکی ۲۳ درصد و سود اوراق خزانه، حدود ۲۹ درصد است.

بیش از ۵ سال است که هیچ شرکتی موفق به اخذ تسهیلات یارانه‌ی ماده (۱۲) نشده است. با چنین دورنمایی، کدام سرمایه‌گذاری حاضر به ورود و با ادامه‌ی فعالیت در این بخش خواهد بود؟ متأسفانه سرمایه‌گذاران قدیمی صنعت ریلی که در سال‌های قبل با امیدهای فراوان به این صنعت ورود کرده‌اند هم، در حال کوچ به سایر صنایع هستند. تعرفه‌های موجود جوابگوی نگره‌داری و تعمیرات ناوگان فعلی نیست و نوسازی ناوگان عملاً کنار گذاشته می‌شود.



**مشکل مالیات بر ارزش افزوده‌ی شرکت‌ها به کجا رسید؟ تحول تازه‌ای در این زمینه اتفاق افتاده است؟**

معضل مالیات بر ارزش افزوده‌ی شرکت‌های ریلی همچنان لاینحل مانده است. در زمینه‌ی مالیات بر ارزش افزوده، متأسفانه صنعت ریلی مورد بی‌توجهی و بی‌مهری مسئولان و دستگاه‌های ذی‌ربط قرار گرفته است. به‌عنوان مثال؛ در بخش لکوموتیو، حدود ۷ سال است که راه‌آهن از پرداخت ارزش افزوده خودداری می‌کند و آن را منوط به اخذ از شرکت‌های مالک واگن کرده است. در حالی که شرکت‌های مالک لکوموتیو باید این مبالغ را با جریمه‌های بسیار سنگین به سازمان امور مالیاتی پرداخت کنند. با وجود این که راه‌آهن هیچ‌گونه پرداختی در این زمینه نداشته است. متأسفانه صنعت ریلی علی‌رغم توصیه‌ی مکرر مقام معظم رهبری و قوانین بالادستی، فقط در گفتار مورد توجه قرار گرفته و هیچ‌کدام از دستگاه‌های مربوطه، حمایت مناسبی از این صنعت نداشته و اسباب افول روزافزون شرکت‌های فعال در این زمینه را فراهم کرده‌اند.

شاید در نگاه نخست به نظر برسد با توجه به رقابتی بودن حمل بار بین دو بخش ریلی و جاده‌ای، امکان افزایش بیشتر تعرفه‌ی ریلی مقدور نیست. اما باید به این موضوع توجه داشت که در حمل‌ونقل جاده‌ای، هزینه‌ای بابت استفاده از زیرساخت‌های جاده‌ای به‌وسیله‌ی دولت دریافت نمی‌شود. ولی در نرخ اعلامی حمل‌ونقل ریلی حدود ۳۵ درصد هزینه برای استفاده از زیرساخت‌های ارتباط ریلی به راه آهن ج.ا. پرداخت می‌شود. پس راه‌حل اول ایجاد شرایط مشابه جاده در قیمت‌گذاری حمل بار ریلی و عدم اخذ هزینه‌های زیرساخت از مالکین ناوگان و صاحبان بار است.



**به نظر شما اگر به جای افزایش تعرفه، کمک دیگری به بخش ریلی انجام شود، می‌تواند چرخ اقتصاد این بخش را به نحو بهتری به حرکت درآورد؟**

تحرك اصلی باید با اصلاح نظام تعرفه انجام شود و راهکار اصلی همان است. اما قطعاً می‌توان از کمک‌های دیگر هم برای رونق چرخه‌ی اقتصادی صنعت ریلی استفاده کرد. مثلاً؛ رویکرد دیگر، توجه به صرفه‌جویی سوخت در حمل‌ونقل ریلی است. همان‌طور که تمام فعالان این صنعت و سیاست‌گذاران کلی کشور می‌دانند، مصرف سوخت برای حمل یک تن - کیلومتر بار ریلی، یک هفتم مشابه آن در جاده است. با این وجود، متأسفانه از این کاهش مصرف سوخت، نه تنها مبلغی به عنوان سوبسید به بخش ریلی پرداخت نمی‌شود، بلکه موانع متعددی دیگری نیز بر سر راه حمل‌ونقل ریلی قرار می‌گیرد.



**وضعیت سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی و به‌ویژه شرکت‌های لکوموتیوی چگونه است؟**

وضعیت به هیچ‌عنوان مطلوب نیست. با شرایط فعلی، امکان سرمایه‌گذاری جدید یا نوسازی ناوگان برای شرکت‌های ریلی وجود ندارد. شرکت‌های



**آیا تعرفه‌های حمل بار ریلی در سال ۱۴۰۳، انتظار شرکت‌های مالک لکوموتیو را برآورده می‌کند؟ آیا تعرفه‌های امسال جوابگوی هزینه‌ها و سود منطقی و به‌طور کلی محرک خوبی برای چرخه‌ی اقتصادی شرکت‌های ریلی هست یا خیر؟**

اگر بخواهیم در یک کلمه پاسخ دهیم، جواب قطعاً خیر است. با تعرفه‌ای که برای سال جاری در نظر گرفته شده، هزینه‌ها به‌خوبی پوشش داده نمی‌شود و تعرفه‌ها به‌هیچ‌وجه پاسخگوی چرخه‌ی اقتصادی شرکت‌ها نیست. البته این معضل، منحصر به سال ۱۴۰۳ نیست و تعرفه‌ی نیروی کشش از ابتدا برخلاف منطق اقتصادی تعیین شده و مشکلات فراوانی برای شرکت‌های لکوموتیوی ایجاد کرده است.



**به اعتقاد شما تعرفه‌ها باید چگونه تعیین شود که منافع هر دو طرف این معادله را در نظر بگیرید و به عبارتی هم به نفع فعالان حمل‌ونقل ریلی و هم به نفع صاحبان بار باشد؟**

تعرفه‌ها باید هزینه‌های سرمایه‌گذاری و هزینه‌های ملزومات و استهلاک و نیروی انسانی و سایر هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم نیروی کشش را در شرایط تورمی پوشش دهد و سود منطقی نیز برای شرکت‌ها ایجاد کند. اگر تعرفه‌ها این‌گونه تعیین شود، شرکت‌ها امکان سرویس‌دهی بهتر به صاحبان بار را خواهند داشت و قطعاً صاحبان بار نیز رضایت‌مندی بیشتری نشان می‌دهند.



**حمل‌ونقل ریلی با حمل جاده‌ای رقابت دارد و بررسی‌ها حکایت از آن دارد که افزایش تعرفه‌ی نیروی کشش می‌تواند به گریز بارها به سمت جاده منتهی شود. در این مورد چه باید کرد؟**

# امیدواری به آشتی

مدیر عامل سمندریل با اظهار خوشبینی نسبت به مدیریت دکتر ذاکری؛



امیررضا طاهریان  
مدیر عامل سمندریل



سمندریل از جمله شرکت‌هایی است که با سیاست‌های مشارکتی راه‌آهن و صاحبان بار شکل گرفته و اکنون بعد از دو دهه فعالیت، به بلوغ رسیده و وارد عرصه‌ی حمل‌ونقل ترکیبی شده است. این شرکت همچنین مزیتی تحت عنوان ثبات مدیریت را با مدیرعاملی امیررضا طاهریان تجربه کرده است. وی در این مصاحبه ضمن تشریح فعالیت‌های شرکت، تحلیل خود را از تحولات اخیر صنعت ریلی ارائه کرده است که شما را به خواندن آن دعوت می‌کنیم.



**آیا راه‌آهن در حال حاضر طبق قانون چنین تعهدی ندارد؟ از اظهارات شما این‌طور استنباط می‌شود که این سازمان را در مورد تعهدات خود چندان موفق و پاسخگو نمی‌دانید.**

راه‌آهن در حال حاضر وظایف رگولاتوری را هم انجام می‌دهد. در حالی که این رگولاتوری به زبان بخش خصوصی است و به قانون عمل نمی‌شود. در مورد تعهدات نیز راه‌آهن ضعیف و یکجانبه عمل می‌کند و عملکرد رضایت‌بخشی ندارد. به‌عنوان مثال؛ در طول ۱۰ سال اخیر تمام سرقت‌هایی که از واگن‌های ما انجام شده، چه از قطعات یدکی واگن و چه از محموله‌های بار حمل شده روی واگن، راه‌آهن مسؤلیت ریلی این سرقت‌ها را به عهده نگرفته است. این نحوه‌ی عملکرد راه‌آهن در تضاد با قانون توسعه‌ی راه‌ها و قرارداد سال ۱۳۸۳ راه‌آهن است. من فکر می‌کنم در راه‌آهن باید انقلابی شکل بگیرد. اگر راه‌آهن می‌خواهد همچنان متصدی سیر و حرکت ریلی باقی بماند، باید تضامین لازم را به بخش خصوصی بدهد که بار در امنیت، به‌موقع و به‌صرفه به مقصد حمل می‌شود. قراردادهایی که

و فعالیت آن‌ها دارد و چگونه به خطر نیفتادن سرمایه‌های آن‌ها را تضمین می‌کند. شرکت راه‌آهن باید بتواند در دوره‌ی مدیریت جدید، پاسخگوی این پرسش بخش خصوصی باشد که چه تعهدی وجود دارد که صاحبان بار، کالای خود را روی ریل حمل کنند؛ در حالی که راه‌آهن هیچ تعهد قابل اطمینانی به صاحبان بار برای حمل بار آن‌ها به شکل به‌صرفه و در موعد مشخص نمی‌دهد. راه‌آهن یا باید راساً این تعهد را به صاحبان بار و شرکت‌های ریلی بدهد و یا برنامه‌ای داشته باشد که به تدریج اما با روندی مناسب، اختیارات خود در حوزه‌ی رگولاتوری را به یک سازمان مستقل واگذار کند. من شخصاً خیلی امیدوارم راه‌آهن بتواند اعتماد از دست‌رفته‌ی فعالان صنعت ریلی و بخش خصوصی را بازگرداند و بین شرکای تجاری این سازمان و راه‌آهن آشتی برقرار کنند. بخش خصوصی باید شاهد تحولاتی باشد و مشوق‌های واقعی ببیند که برای سرمایه‌گذاری و توسعه‌ی فعالیت در صنعت ریلی توجیه شود. این اتفاق هم نمی‌افتد مگر این‌که سیر باکیفیت و افزایش سرعت بازرگانی را در راه‌آهن و صنعت ریلی کشور شاهد باشیم.



**جناب طاهریان؛ تحولات جدیدی در صنعت ریلی اتفاق افتاده و سکان مدیریت شرکت راه‌آهن اکنون در اختیار یکی از اهالی متخصص این صنعت است. به اعتقاد شما موفقیت دکتر ذاکری در خارج کردن صنعت ریلی کشور از شرایط بحرانی به‌چه‌عواملی بستگی دارد؟**

به اعتقاد من جناب دکتر ذاکری باید با در پیش گرفتن رویکردی شجاعانه و ساختار شکنانه، معضلات صنعت ریلی را به شکل بنیادی و ریشه‌ای برطرف کند. بیشترین مشکلی که در حال حاضر کسب‌وکارهای مرتبط با این صنعت را رنج می‌دهد، گریز سرمایه‌ها از صنعت ریلی است. سرمایه‌ذاتاً بسیار محتاط است و شرایط حاکم بر صنعت ریلی خصوصاً در سال‌های اخیر به‌صورتی بوده که بخش خصوصی را از ورود به این صنعت بازداشته و آن شرکت‌هایی که در حال فعالیت هستند هم به سختی خود را در بازار حفظ کرده‌اند. شرکت راه‌آهن باید بتواند به صاحبان سرمایه و بخش خصوصی اطمینان خاطر دهد که چه تمهیداتی برای حضور

۱۰۰ هزار تن است که با تجمیع انبارهای گروه صنعتی در یک نقطه و حذف خدمات انبارش در نقاط مختلف، علاوه بر کاهش هزینه‌های قابل توجه، کمک شایانی به مدیریت توزیع و انبارش ورق‌ها نیز کرده است. سابقه‌ی ۲۰ ساله‌ی سمندریل موجب شده است که ما همچنان خود را یک شرکت ریلی بدانیم. اما فعالیت‌های حمل‌ونقل ترکیبی را هم با تمام توان دنبال می‌کنیم تا به‌صورتی همه‌جانبه پاسخگوی نیازهای سهامداران اصلی و سایر فعالان اقتصادی باشیم.



### تازه‌ترین برنامه‌ها و فعالیت‌های شرکت سمندریل چیست؟

اقدام و فعالیت جدید ما راه‌اندازی اولین قطار برنامه‌ای کانتینری حامل قطعات خودرو از بندر شهید رجایی به کرمان خودرو و شهر بم است. توضیح این که شرکت سمندریل از ماه اول پاییز سال جاری، قطار باری برنامه‌ای و مستقیم با ۳۸ واگن حامل ۷۶ کانتینر قطعات خودرو را از بندر شهید رجایی به مقصد راه‌آهن بم اعزام کرد و پس از آن نیز دو رام قطار دیگر به‌صورت برنامه‌ای اعزام شد.

در حال حاضر اعزام دو قطار برنامه‌ای در هفته، از بندر شهید رجایی به منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بم و همچنین دو قطار برنامه‌ای در مسیر برگشت در حال فعالیت است. ظرفیت این قطار دو هزار کانتینر در ماه و این قطار از نوع مسطح بوده و مدت زمان سیر آن ۳۶ ساعت رفت و ۳۶ ساعت برگشت است. ضمناً محموله‌ی لوازم خانگی با استفاده از قطار کانتینری متعلق به سمندریل در دهه‌ی دوم مهرماه از بندر شهید رجایی به سمت مرز اینچ‌برون برون به‌عنوان بخشی از کرایدور مذکور که در خاک ایران قرار دارد، حرکت کرد. این قطار شامل ۴۱ واگن مسطح حامل ۵۹ کانتینر ۴۰ فونی و یک کانتینر ۲۰ فوتی بود و مدت زمان سیر این قطار از مبدا تا رسیدن به مقصد در مرز اینچ‌برون، چهار روز بود که پس از رسیدن به ایستگاه اترک، محموله برای ورود به خاک روسیه تحویل نماینده‌ی صاحب بار و قطار روسی شد. لازم به ذکر است طبق برنامه‌ریزی‌ها و اقدامات عملیاتی انجام شده در شرکت سمندریل، حمل بار ریلی با این روش در مسیر یاد شده با ظرفیت ماهیانه ۱۰۰ دستگاه کانتینر ادامه خواهد داشت.

در کشور و همچنین متصل نبودن خوشه‌های صنعتی و چشمه‌های بار در بسیاری از مراکز تولیدی به شبکه‌ی ریلی، موجب شد ما به این نتیجه برسیم که اگر می‌خواهیم در عرصه‌ی حمل‌ونقل ماندگار باشیم و بهتر کار کنیم، باید خدمات خود را گسترده‌تر کنیم. از سال ۱۳۹۵ این کار شروع شد و سمندریل به تجهیز کردن خود روی آورد و به سمت حمل‌ونقل ترکیبی حرکت کرد.

به این منظور، پایانه‌ی ۱۱ هزار متر مربعی در بندر خشک آپرین و ۳۰ دستگاه کشته‌ی جاده‌ای دنیز خریداری کردیم. پایانه‌ی لجستیکی آپرین شرکت سمندریل، واقع در ایستگاه ریلی آپرین در منطقه‌ی اسلامشهر



**راه‌آهن در حال حاضر وظایف رگولاتوری را هم انجام می‌دهد در حالی که این رگولاتوری به زیان بخش خصوصی است و به قانون عمل نمی‌شود. در مورد تعهدات نیز راه‌آهن ضعیف و یکجانبه عمل می‌کند و عملکرد رضایت‌بخشی ندارد. به‌عنوان مثال؛ در طول ۱۰ سال اخیر تمام سرقت‌هایی که از واگن‌های ما انجام شده، چه از قطعات بدکی واگن و چه از محموله‌های بار حمل شده روی واگن، راه‌آهن مسؤولیت ریلی از این سرقت‌ها را به عهده نگرفته است.**

و در مجاورت گمرک آپرین از سال ۱۳۹۷ با سرمایه‌گذاری بالغ بر ۵۰۰ میلیارد ریال در قالب یک قرارداد (BOT) ۲۱ ساله با شرکت راه‌آهن احداث و به بهره‌برداری رسید. مجوزهای لازم برای صدور بارنامه را هم از اداره‌ی کل راه و ترابری دریافت کردیم. به این ترتیب در کنار کسب‌وکار اصلی شرکت که حمل‌ونقل ریلی است، وارد حمل‌ونقل جاده‌ای و ترکیبی شدیم.

شرکت سمندریل در این سایت، با دارا بودن دوسوله‌ی سرپوشیده، هر یک به مساحت ۹ هزار متر مربع و فضای باز باراندازی به مساحت بیش از ۲۰ هزار مترمربع، علاوه بر انجام خدمات کانتینری با ظرفیت بالغ بر ۷ هزار دستگاه در سال، نسبت به ارائه‌ی سرویس حمل ریلی و انبارش ورقه‌های گروه صنعتی ایران خودرو از محل کارخانه‌ی فولاد مبارکه و همچنین ورق‌های وارداتی از بندرعباس اقدام کرده است.

ظرفیت انبارش ورق‌ها در این پایانه، بیش از

راه‌آهن در حال حاضر با شرکت‌ها منعقد می‌کند و اخیراً هم بازنگری‌هایی در آن شده که وضعیت تعهدات راه‌آهن را حتی از قبل هم بدتر کرده است، به هیچ عنوان برای بخش خصوصی جذابیت و مطلوبیت ندارد. همان‌طور که عرض کردم، سرقت یکی از چالش‌های عمده‌ی ما به شمار می‌رود و به‌عنوان مثال؛ خودرویی که ما روی راه‌آهن آن را با کاور حمل می‌کنیم، قطعات اصلی آن مثل «ای سی یو» مورد سرقت قرار می‌گیرد. ولی راه‌آهن در برابر چنین خسارتی پاسخگو نیست. راه‌آهن نه تنها برای محموله، بلکه برای انجام شدن سیر و حرکت هم تعهد و تضمین قابل اطمینانی نمی‌دهد.

اگر از منظر شرکت‌های واگن‌دار به تعهدات راه‌آهن بنگریم، راه‌آهن برای سلامت واگن هم تضمینی نمی‌دهد. چنان‌چه خواهان رونق صنعت ریلی هستیم، ابتدا باید واقعیت‌ها را عنوان کرد. با این شرایط که نااطمینانی از سوی سازمان حاکمیتی صنعت ریلی به کسب‌وکارهای مرتبط و ذی‌ربط تحمیل می‌شود، چه توسعه‌ای در صنعت ریلی اتفاق خواهد افتاد؟



### شرکت سمندریل در سال‌های اخیر به سمت حمل‌ونقل ترکیبی حرکت کرده است. در این مورد توضیح می‌دهید؟

شرکت سمندریل در طول دو دهه که از آغاز فعالیت آن می‌گذرد، توانسته است به پشتوانه‌ی تخصص و تلاش جمعی، مسیر توسعه و پیشرفت را در قالب ظهور یک شرکت 3PL با ارائه‌ی خدمات متنوع در زمینه‌ی مهندسی لجستیک کالا طی کند. سمندریل در سال ۱۳۸۳ به‌عنوان یک شرکت تک‌وجهی و با تمرکز بر حمل‌ونقل ریلی فعالیت خود را آغاز کرد.

همان‌طور که مستحضرد؛ در این سال، اتفاقات مثبتی در صنعت ریلی افتاد و شرکت راه‌آهن با شرکت‌های بزرگ و صاحبان عمده‌ی بار، وارد مذاکره شد که شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با مشارکت صاحبان بارهای عمده، شکل بگیرد. به‌تدریج راه‌آهن سهام خود را در سمندریل به شریک دیگر، یعنی ایران‌خودرو واگذار کرد و اکنون ۹۱ درصد سهام سمندریل، در اختیار یکی از شرکت‌های تابعه‌ی ایران‌خودرو است و ۹ درصد دیگر را نیز شرکت تاید واتر در اختیار دارد.

کمبود فضای فعالیت برای حمل‌ونقل ریلی



# دومینوی قهر سرمایه‌گذاران با خط آهن



مهدی گرجستانی  
مدیر عامل بهتاش سپاهان آریا



سرمایه‌گذاران در سال‌های اخیر حمل‌ونقل ریلی را به‌عنوان حوزه‌ای جذاب نمی‌بینند و اگر تعارف را کنار بگذاریم، باید گفت صاحبان سرمایه با این صنعت قهر کرده‌اند. مهدی گرجستانی کارشناس ارشد حمل‌ونقل ریلی در این مصاحبه، علل اجتناب سرمایه‌گذاران از صنعت ریلی را تحلیل کرده است.



**علت کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی چیست؟ چرا سرمایه‌گذارانی که در ابتدای خصوصی‌سازی و اجرایی شدن اصل ۴۴ در راه آهن، با اشتیاق در این حوزه سرمایه‌گذاری کردند، اکنون از شرایط ناراضی هستند و عنوان می‌کنند تمایلی به سرمایه‌گذاری مجدد ندارند و اگر در صنعت ریلی مانده‌اند، از روی ناچاری است؟**

ناراضیتی سرمایه‌گذاران و از بین رفتن جذابیت حوزه‌ی ریلی برای صاحبان سرمایه و بخش خصوصی دو علت عمده دارد. اولین علت پایین بودن نرخ حمل‌ونقل ریلی است. به عبارت روشن‌تر، ملاحظات و مداخلات دولت در تعیین نرخ حمل بار و قیمت بلیت مسافر در بخش ریلی، نرخ‌ها را در این بخش از توجیه اقتصادی دور کرده و حاشیه سود شرکت‌ها و سرمایه‌گذاران را از بین برده است. با یک برآورد از قیمت تمام شده‌ی هر تن-کیلومتر بار و هر نفر-کیلومتر، می‌توان به روشنی نشان داد با نرخ‌هایی که در سال‌های اخیر برای حمل بار ریلی و بلیت قطارهای مسافری تعیین شده، نه تنها سرمایه‌گذاری‌های انجام پذیرفته بازدهی

مطلوبی ندارد، بلکه سرمایه‌گذاری در این حوزه نسبت به نرخ تورم و بازدهی بازارهای دیگر، زیان‌ده بوده است. علت دوم جذاب نبودن این بخش برای سرمایه‌گذاران، پایین بودن بهره‌وری حمل‌ونقل ریلی است. پایین بودن بهره‌وری در این حوزه، صاحبان بار را از حمل بار روی ریل منصرف می‌کند و امکان رقابت را بین بخش ریلی و رقیب اصلی آن، یعنی بخش جاده‌ای سلب می‌کند. در نتیجه، شاهد تمایل صاحبان بار به حمل محموله‌های خودروی جاده به جای ریل هستیم. این دو عامل تاثیرگذاری متقابلی نیز روی یکدیگر دارند. به این معنی که اقتصادی نبودن نرخ حمل‌ونقل ریلی، به کاهش بهره‌وری انجامیده و کاهش بهره‌وری نیز نرخ‌ها را غیراقتصادی‌تر می‌کند.



**به نظر شما علت و ریشه‌ی اصلی پایین بودن نرخ حمل‌ونقل ریلی که خود علت‌العلل دور شدن سرمایه‌ها از صنعت ریلی به‌شمار می‌رود، چیست؟**

به عقیده‌ی من، سیاست‌گذاری‌های نادرست و اولویت ندادن به بخش ریلی در برابر بخش جاده‌ای، ریشه‌ی اصلی این معضل است. در تمام کشورهای توسعه‌یافته، درک این

نکته که حمل‌ونقل ریلی از نظر ملاحظات زیست‌محیطی، انرژی و ایمنی نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای دارای مزیت‌های قابل توجه است، موجب شده که قوانین و مقررات امکان رقابت بین بخش ریلی و جاده‌ای را ایجاد کند. به عبارت دیگر، قوانین در این کشورها به‌نحوی عمل می‌کند که در مسیرهای طولانی، صرفه‌ی اقتصادی با حمل‌ونقل ریلی و در مسیرهای کوتاه، صرفه‌ی اقتصادی با حمل‌ونقل جاده‌ای باشد. اما در کشور ما چنین قوانینی وجود ندارد. قیمت سوختی که در کشور ما به بخش جاده‌ای تخصیص داده می‌شود، هزینه‌ی حمل‌ونقل جاده‌ای را چنان کاهش می‌دهد که بخش ریلی برای رقابت با آن دچار مشکل می‌شود. در مقابل، سوختی که به بخش ریلی تخصیص داده می‌شود، قیمت بالاتری دارد و طبعاً هزینه‌های حمل‌ونقل ریلی را افزایش می‌دهد. این در حالیست که مصرف سوخت در بخش ریلی بسیار کم‌تر و حدود یک هفتم بخش جاده‌ای است و قاعدتاً باید یارانه‌ی سوخت بیشتر به مدل حمل‌ونقلی داده شود که مصرف سوخت بهینه‌تری دارد. در این شرایط، ضمن تعیین نرخ‌های دستوری به‌وسیله‌ی دولت، خود مالکان واگن نیز برای جذب بار در رقابت با جاده، اجباراً نرخ حمل‌ونقل خود را کاهش

مکرر لودرها سرعت فرایند و بهره‌وری را کاهش می‌دهد. متاسفانه معادن و فولادسازان که بزرگ‌ترین مشتریان حمل‌ونقل ریلی هستند کم‌ترین سرمایه‌گذاری را برای به‌روز کردن فناوری تجهیزات تخلیه و بارگیری انجام داده‌اند. به‌همین دلیل حتی سرمایه‌گذاری این مجموعه‌ها در واگن و نیروی کشش هم نمی‌تواند بهره‌وری را افزایش دهد. بالا بودن سن ناوگان واگن و افت کیفیت قطعات و استفاده از قطعات بی‌کیفیت نیز خرابی‌هایی را به ناوگان تحمیل می‌کند که قابلیت اطمینان و سرعت سیر و بهره‌وری را کاهش می‌دهد.



### نحوه مدیریت شرکت راه‌آهن هم می‌تواند بر بهره‌وری اثرگذار باشد؟

بله. قطعاً اثرگذار است. راه‌آهن در برخی مقاطع به‌دلیل مطالباتی که از شرکت‌های ریلی داشته، برنامه‌ی آن‌ها را بسته است. انباشت مطالبات راه‌آهن از شرکت‌های ریلی غالباً به‌دلیل پرداخت نشدن و یا تاخیر در پرداخت کرایه‌ی بار توسط صاحبان بار است. مالکان واگن بعضاً امکان و قدرت لازم برای دریافت به‌موقع مطالبات خود از صاحبان بار را ندارند و ابزاری هم برای فشار به آن‌ها ندارند. راه‌آهن این ابزار را در اختیار دارد که برنامه را ببندد. ولی با اعمال این ابزار فقط هزینه‌های شرکت‌ها افزایش می‌یابد. چون شرکت‌های بدهکاری که برنامه‌ی آن‌ها بسته شده، ناچار به نام شرکت‌های دیگر برنامه می‌گیرند و درصدی از کرایه را به این شرکت‌ها پرداخت می‌کنند. راه‌آهن مشکلات شرکت‌ها را برای دریافت مطالباتشان می‌داند. بعضی از شرکت‌های ریلی برای گرفتن پول خود از صاحبان بار مجبور می‌شوند حواله‌ی کالای این شرکت (مثلاً حواله‌ی میلگرد) را به بازار ببرند و به فروش برسانند تا پول خود را به نحوی دریافت کنند. بخش عمده‌ای از پولی که شرکت‌ها از صاحبان بار می‌گیرند، در واقع تحت عنوان تعرفه‌ی حق دسترسی به راه‌آهن می‌رسد و لازم است راه‌آهن به‌عنوان بخش حاکمیتی تمهیداتی بیندیشد که در کنار شرکت‌های ریلی، مطالبات را از صاحبان بار پی‌گیری کند. سخت‌گیری‌هایی که راه‌آهن با مالکان واگن انجام می‌دهد، آن‌ها را به سمت حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیتی، مثل حمل گوگرد سرخس- بندرعباس سوق می‌دهد که روال کار در آن بخش نقدی است و شرکت‌ها دیگر درگیر طلب از صاحبان بار و بدهی به راه‌آهن نمی‌شوند. ولی در حمل‌ونقل ترانزیتی هم بین شرکت‌ها رقابت شدیدی ایجاد شده است و مزیت و درآمد آن چنانی برای شرکت‌ها ندارد.

نیروی کشش باشد. از این رو، ما ضمن کمبود نیروی کشش، هدررفت و تخصیص نامناسب و سیر غیراصولی همین تعداد دیزل گرم را هم در شبکه شاهد هستیم که راندمان کل حمل‌ونقل ریلی را با افت مواجه می‌کند. علت دیگر، پایین بودن بهره‌وری واگن باری در شبکه، دخالت سیاست‌گذاری‌ها در افزایش و توسعه‌ی شبکه است. این دخالت‌ها باعث شده است که در مسیرهای پرتراфик که چشمه‌های بار متعددی در آن موجود است، مسیر همچنان تک خطه باشد، یا اصولاً خط آهنی کشیده نشده باشد. اما در مسیرهایی که بار و مسافر قابل توجهی در آن‌ها نیست، شبکه‌ی ریلی با هزینه‌های سنگین، توسعه پیدا کند. تک خطه بودن برخی مسیرها به‌شدت در پایین بودن بهره‌وری حمل‌ونقل ریلی اثرگذار است. مثلاً در ناحیه‌ی یزد در بلاک چادرملو تا بلاک ساغند دو خطه است، اما از بلاک ساغند تا بلاک ارزنگ، تک خطه است. قطارهای زیادی در این مسیر به‌دلیل تک خطه بودن مسیر با هم تلاقی می‌کنند و باید لکوموتیوها ساعت‌ها در ایستگاه‌ها متوقف شوند.

کمبود نقدینگی یکی دیگر از معضلاتی است که بهره‌وری را در این بخش کاهش می‌دهد. کمبود نقدینگی مثل یک دومینوز صاحبان بار به صاحبان واگن و از یک شرکت به شرکت دیگر و از یک بخش به بخش دیگر سرایت می‌کند. وقتی نقدینگی نباشد، کار شرکت‌های ریلی قفل می‌شود و بهره‌وری کاهش یابد. از طرفی، کمبود نقدینگی توان شرکت‌ها برای تامین حقوق و مزایای مکفی برای پرسنل مجرب را از بین می‌برد و بسیاری از نیروهای انسانی متخصص که می‌توانند عامل افزایش بهره‌وری باشند، از این صنعت خارج شده‌اند. گلوگاه دیگری که بهره‌وری را در حمل‌ونقل ریلی کاهش می‌دهد، کمبود تجهیزات تخلیه و بارگیری است. کمبود، فرسودگی، قدیمی بودن فناوری، خرابی‌های مکرر، غیر استاندارد بودن تجهیزات تخلیه و بارگیری واگن‌ها به‌صورت سنتی، سرعت این فرایند را به‌شدت کاهش می‌دهد و به همین علت توقف‌هایی در روند حمل‌ونقل ریلی ایجاد می‌شود که بهره‌وری را هم در حوزه‌ی ناوگان و هم در حوزه‌ی نیروی کشش و مدیریت سیر و حرکت نزولی می‌کند. در مناطقی که تجهیزات تخلیه و بارگیری مکانیزه وجود دارد، با خرابی‌های مکرر مواجهیم و در مناطقی که تجهیزات سنتی داریم، خرابی کم‌تر ولی سرعت فرایند هم کم‌تر است. ما معادن بزرگی در کشور داریم که هنوز بارگیری در آن‌ها با لودر انجام می‌شود و خرابی‌های

می‌دهند و بین خود آن‌ها هم رقابت منفی ایجاد می‌شود که کاهش هر چه بیشتر سود را در پی دارد. طبعاً در چنین شرایطی که سرمایه‌گذاری هنگفت در صنعت ریلی با سود ناچیز و حتی زیان همراه باشد، سرمایه‌گذاران رغبتی به فعالیت در این صنعت نخواهند داشت. از سوی دیگر، باید به این نکته توجه داشت که صاحبان بار، محموله‌های خود را بر اساس زمان حمل و نرخ حمل روی ریل می‌آورند. در حال حاضر، زمان حمل بار ریلی در کشور ما به اندازه‌ی بالا است که جذابیتی برای صاحبان بار ندارد و تنها فاکتوری که می‌تواند حمل‌ونقل ریلی را برای آن‌ها جذاب کند، نرخ پایین است. در واقع، به‌دلیل سرعت سیر پایین، صاحبان کسب‌وکار حمل‌ونقل ریلی، چاره‌ای جز کاهش نرخ حمل بار ندارند تا حداقل با نرخ‌های پایین بخشی از بار را روی ریل حفظ کنند. یکی دیگر از علل پایین بودن نرخ حمل‌ونقل ریلی، گران بودن هزینه‌های حمل‌ونقل ترکیبی است که به بسیاری از پروژه‌های حمل بار ریلی تحمیل می‌شود.



### پایین بودن بهره‌وری در حمل‌ونقل ریلی چه ریشه‌ها و عللی دارد؟

در بحث بهره‌وری با زنجیره‌ای از علل مواجهیم که هر یک به نوبه‌ی خود، کاهش نرخ بهره‌وری در حمل‌ونقل ریلی را رقم می‌زنند. نخستین حلقه‌ای که در حال حاضر از این زنجیره، عملکرد ضعیفی دارد و بهره‌وری را با افت مواجه می‌کند، کمبود دیزل گرم در شبکه‌ی ریلی کشور است. کمبود مورد اشاره موجب می‌شود زمان تخصیص دیزل به واگن‌های آماده‌ی حمل، افزایش یابد و توقف واگن‌ها را شاهد باشیم. معضل دیگر، بالا بودن نرخ خرابی و توقف دیزل‌ها است. به این معنی که قطاری تشکیل شده و لکوموتیو هم به آن تخصیص پیدا کرده، ولی بعد از عبور از چند بلاک، لکوموتیو با مشکل و خرابی مواجه و دیزل آن سرد می‌شود. در این شرایط باز هم واگن باید روی خط وسط مسیر، زمانی طولانی را متوقف بماند تا دیزل دیگری اعزام و جایگزین شود. این اتفاقی است که اخیراً شاهد تکرار شدن آن هستیم و قابل اطمینان بودن حمل‌ونقل ریلی را کاهش می‌دهد و به پایین آمدن بهره‌وری در این بخش می‌انجامد. از سوی دیگر، نیروی کشش موجود نیز به‌درستی برنامه‌ریزی و مدیریت نمی‌شود که می‌تواند به‌علت سخت‌افزار، نرم‌افزار یا دانش تخصصی لازم برای برنامه‌ریزی سیر و حرکت



# تغییر چهره‌ی صنعت ریلی در ذهن سرمایه‌گذار

محمود کمالی  
مدیرعامل احیاریل



در سال‌های اخیر سرمایه‌گذاران صنعت ریلی فراز و فرودهای فراوانی به خود دیده‌اند و شرایط دشواری از سر گذرانده‌اند. «محمود کمالی» مدیرعامل احیاریل، معتقد است چهره‌ای که اکنون در ذهن سرمایه‌گذاران از صنعت ریلی نقش بسته، تصویر مطلوبی نیست و دولت و راه‌آهن باید برای تغییر چهره‌ی صنعت ریلی در ذهن سرمایه‌گذار تمهیدی بیندیشند. گفتگوی «ندای حمل و نقل ریلی» با مدیرعامل احیاریل را در ادامه می‌خوانید.

نخواهد کرد. حمایت دولت می‌تواند به این شکل باشد که آورده‌ی سرمایه‌گذار را پشتیبانی و تضمین کند و در کنار سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، خود دولت نیز به سرمایه‌گذاران تسهیلات ارائه کند. پیش‌نیاز چنین سرمایه‌گذاری‌هایی این است که دولت سیاست‌های خود در صنعت ریلی را شفاف‌سازی کند. به‌عنوان مثال؛ دولت باید برای سرمایه‌گذاران روشن کند که اصولاً به توسعه‌ی ریلی متعهد است یا خیر. گاهی سیاست‌هایی که دولت به‌کار می‌بندد، به ما این برداشت را می‌دهد که دولت چندان به توسعه‌ی ریلی علاقه ندارد.



**آیا تمایلی به سرمایه‌گذاری در حوزه  
مراکز لجستیکی (آپ‌رین، اینچه‌برون و  
...) دارید؟**

حضور پررنگ شرکت‌های ریلی در مراکز لجستیکی و تمایل به سرمایه‌گذاری در این مراکز به رونق اقتصاد و افزایش تبادلات کشور بستگی دارد. بخش مهمی از این موضوع به سیاست‌های دولت و در واقع سیاست‌های کلان دولت باز می‌گردد. رونق تجارت و مبادلات ایران با کشورهای همسایه و سایر کشورها به افزایش بار می‌انجامد و سرمایه‌گذاری شرکت‌های ریلی در مراکز لجستیکی را توجیه‌پذیر می‌کند. سرمایه‌گذار برای حضور در مراکز مورد اشاره، مطالعات امکان‌سنجی (FS) انجام می‌دهد و ما هم از این قاعده جدا نیستیم. اگر مطالعات امکان‌سنجی، بازگشت سرمایه و سود مناسبی در سرمایه‌گذاری در مراکز لجستیکی به ما نشان دهد، چرا سرمایه‌گذاری نکنیم. حمایت دولت در این زمینه نیز تاثیرگذار است. قبلاً دولت تسهیلاتی به سرمایه‌گذارانی که در مراکز لجستیکی سرمایه‌گذاری می‌کردند، ارائه می‌کرد که این وام با درآمد آن پروژه مستهلک می‌شد. این حمایت‌ها اگر اکنون نیز انجام شود، می‌تواند سرمایه‌گذاران را به حضور در مراکز لجستیکی تشویق کند.

زیرمجموعه‌ی احیاریل است و ما در این شرکت نیز با معضلات متعددی مواجهیم که امکان سرمایه‌گذاری را از سرمایه‌گذاران سلب کرده است. این شرکت مالک بیست و شش دستگاه لکوموتیو است که در حال حاضر بالغ بر ۴۰۰ میلیارد تومان از راه‌آهن بابت خدمات نیروی کشش، طلبکار است و راه‌آهن مطالبات را پرداخت نمی‌کند. به بیان دقیق‌تر، راه‌آهن مطالبات ما را با تاخیر طولانی مدت پرداخت می‌کند. تا جایی که دوره‌ی وصول مطالبات ما اکنون به ۹ ماه رسیده است.

اگر راه‌آهن مطالبات شرکت‌های لکوموتیوی را زودتر پرداخت می‌کرد، قطعاً ما هم تمایل پیدا می‌کردیم مجدداً سرمایه‌گذاری کنیم. و تعداد دیزل‌های بیشتری خریداری کنیم. ولی با شرایطی که در حال حاضر می‌بینیم، سرمایه‌گذاری مجدد در حوزه‌ی نیروی کشش هیچ‌گونه توجیه اقتصادی و منطقی ندارد. البته در یک صورت می‌توانیم سرمایه‌گذاری مجددی در حوزه‌ی لکوموتیو داشته باشیم و آن این است که راه‌آهن دیزل‌های سرد خود را به‌صورت اجاره به شرط تملیک به ما واگذار کند. در این صورت ما می‌توانیم قطعات لازم برای گرم کردن دیزل‌ها را وارد کنیم و برای احیای این لکوموتیوها هم چرخه‌ای از کار و فعالیت و اشتغال در صنایع و کارخانه‌های تعمیر و نوسازی لکوموتیو شکل می‌گیرد که به نفع صنعت ریلی و اقتصاد کشور است.



**آیا تمایلی به سرمایه‌گذاری در  
توسعه‌ی خطوط شبکه‌ی ریلی دارید؟**

سرمایه‌گذاری در هر بخش از زنجیره‌ی صنعت ریلی باید توجیه‌پذیر باشد. اگر دولت حمایت کند، ورود سرمایه‌گذاران به توسعه‌ی خطوط امکان‌پذیر است. اما اگر قرار باشد وضعیتی که در ناوگان واگن و لکوموتیو برای سرمایه‌گذاران اتفاق افتاد، در سرمایه‌گذاری خطوط شبکه‌ی ریلی هم تکرار شود، هیچ سرمایه‌گذاری به این حوزه ورود

**سرمایه‌گذاری‌ها و برنامه‌های مجموعه‌ی  
تحت مدیریت شما در حوزه‌ی توسعه‌ی  
ناوگان واگن، تا چه حد توانسته است  
اهداف سرمایه‌گذاران را محقق کند؟ و تا  
چه حد امکان و تمایل به سرمایه‌گذاری  
مجدد در حوزه‌ی توسعه‌ی ناوگان دارید؟**

متأسفانه دولت به تعهدات خود عمل نکرد و سرمایه‌گذاری سنگینی که برای خرید واگن در این مجموعه انجام شد، بازگشتی نداشت و سرمایه‌گذاران ضرر کردند. عملاً برای خرید هر دستگاه واگن ۳ تا ۴ میلیارد تومان هزینه شده و جمع سرمایه‌گذاری انجام شده در این بخش، در شرکت احیاریل دو-سه هزار میلیارد تومان است. اما منابعی که از محل تبصره‌ی (۱۲) و صرفه‌جویی سوخت برای حمایت از سرمایه‌گذاری در بخش ریلی پیش‌بینی شده بود، به ما پرداخت نشد. با این شرایط، تصویر نامناسبی از سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی ایجاد شد و تمایلی به سرمایه‌گذاری مجدد وجود ندارد. این تصویر که حضور در این صنعت با هزینه‌های سنگین و استهلاک بالا، نه تنها سود مناسبی ندارد، بلکه زیان‌ده است، ایجاد می‌کند را نمی‌توان به‌سادگی از ذهن سرمایه‌گذاران پاک کرد. به اعتقاد من دولت و راه‌آهن در درجه‌ی نخست باید با به‌کارگیری افراد متخصص، ذهنیت سرمایه‌گذاران را از فعالیت در صنعت ریلی تغییر دهند.



**علاوه بر ناوگان حمل بار (واگن)، تمایلی  
به سرمایه‌گذاری مجدد در بخش نیروی  
کشش هم دارید؟ شروط یا الزامات  
شما برای ورود به حوزه‌ی نیروی کشش  
چیست؟**

همان‌طور که مستحضرد؛ شرکت الوندنیرو که در حوزه‌ی نیروی کشش فعالیت می‌کند نیز

# روز ملی حمل و نقل گرامی باد



انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

روز ملی حمل و نقل نشانگر این واقعیت انکارناپذیر است که هر بار حکومت با بحرانی مواجه بوده و صادقانه مردم را به یاری خواسته است، مردم با تمام قوا برای حل مشکل پیشقدم شده‌اند. یادمان باشد مردم صاحبان اصلی این ملک و مملکت هستند.





# بدعت ناصواب قیمت‌گذاری بلیت قطار

در میزگردی با حضور مسوؤلان دو تشکل ریلی و مدیران شرکت‌های مسافری



یکشنبه ۱۱ آذرماه ۱۴۰۳، انجمن صنایع ریلی ایران، با مشارکت تین‌نیوز و به‌منظور بررسی چالش‌ها و تهدیدهای نظام قیمت‌گذاری بلیت قطارهای مسافری، میزگردی با حضور سید حسن موسوی‌نژاد، مدیرعامل شرکت تدبیر عمران جم، محسن فاتحی‌زاده، مدیرعامل هلدینگ ارزش آفرینان فدک، محمدمهدی اسلامی، رئیس هیات مدیره‌ی انجمن صنایع ریلی ایران و سبحان نظری، رئیس هیات مدیره‌ی انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی برگزار کرد. با تشکر از انجمن صنایع ریلی ایران که میزبانی این میزگرد را عهده‌دار بود، شما را به خواندن گزیده‌ای از بحث‌های مطرح شده در این میزگرد دعوت می‌کنیم.

یکی دیگر از دلایل مهم از تعادل خارج شدن این بخش به‌شمار می‌رود.



## مدیریت کسب‌وکار قطارهای مسافری شبیه مأموریت غیرممکن است!

مدیران شرکت‌های ریلی مسافری، دایره‌ی تصمیمات محدودی دارند؛ چرا که ما در این بخش با یک انحصار ذاتی مواجهیم. برخلاف بسیاری از کسب‌وکارها و صنایع دیگر، مالک و دارنده‌ی ناوگان ریلی مسافری نمی‌تواند تصمیمات اساسی و مهم در مورد کسب‌وکار خود اتخاذ کند و به‌عنوان مثال؛ نمی‌تواند راساً در مورد برنامه‌ی حرکت و این که ناوگان تحت مالکیتش به کدام مقصد برود و از چه مسیری حرکت کند، تصمیم‌گیری کند. وقتی مدیران شرکت‌های ریلی مسافری نتوانند در مورد برنامه‌ی حرکت برنامه‌ریزی بلندمدت و تصمیم‌گیری کنند و در این موارد اجباراً تابع برنامه‌های کوتاه‌مدت و مقطعی و به‌شدت متغیر راه‌آهن باشند، طبعاً برنامه‌های کوتاه‌مدت آن‌ها هم با مشکل مواجه می‌شود و اصولاً مدیریت چنین کسب‌وکارهایی به مأموریت غیرممکن شبیه می‌شود.



## معضل دخالت راه‌آهن در بلیت فروشی

مداخله‌ی دیگری که در کسب‌وکار شرکت‌های ریلی مسافری به‌صورت غیراصولی انجام می‌شود و رغبت به سرمایه‌گذاری در این بخش را به‌شدت کاهش می‌دهد این است که آن‌ها برخلاف دیگر صنایع و کسب‌وکارها نمی‌توانند محصول و به بیان دیگر خدمات خود را راساً به فروش برسانند و بلیت قطار اجباراً در یک سیستم جدا از دایره‌ی تصمیم‌گیری آن‌ها با مداخله‌ی شدید راه‌آهن فروخته می‌شود. شرکت‌های مسافری ریلی به‌دلیل



■ سید حسن موسوی‌نژاد:

حمل‌ونقل مسافری در کشور اعم از ریلی، جاده‌ای و هوایی به‌طور کلی با بحرآن‌هایی مواجه است. اما بخش ریلی وضعیت نامطلوب‌تری دارد. اگر به بخش هوایی یا جاده‌ای توجه کنیم، می‌بینیم با وجود مشکلات فراوانی که در حمل‌ونقل مسافری هوایی و جاده‌ای شاهد هستیم، جریان سرمایه‌گذاری در این دو بخش ادامه دارد. اما در بخش ریلی می‌توان گفت جریان سرمایه‌گذاری به شدت تضعیف شده و حتی قطع شده است. عمر ناوگان ما در بخش ریلی به‌طور مستمر در حال افزایش است و سهم مسافر جابه‌جا شده به‌وسیله‌ی قطارها نیز به‌صورت مداوم کاهش می‌یابد. یکی از مهم‌ترین دلایل بروز و ظهور این شرایط، تعرفه‌گذاری نامناسب بلیت و به عبارتی قیمت‌گذاری غیراقتصادی بلیت قطار است. اما شرایط نامطلوب حمل‌ونقل ریلی مسافری تنها به‌دلیل قیمت‌گذاری غیراصولی بلیت قطار نیست. مداخلات فراوانی که در حمل‌ونقل مسافری ریلی صورت می‌گیرد،



بی‌پاسخ می‌ماند. محاسبات ساده‌ای که انجام دادیم، نشان می‌دهد ما به ۳,۵۰۰ واگن نیاز داریم که تقاضای موجود را پاسخ دهیم. سوال اینجاست که چه کسی متولی تامین این ناوگان است؟ اگر قرار است بخش خصوصی این ناوگان را تامین کند، چرا دولت اجازه نمی‌دهد جذابیتی برای بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری شکل بگیرد؟ بحث دیگری که مایلیم اینجا به آن اشاره کنم این است که از قدیم همیشه بلیت‌های قطار ارزان و اصطلاحاً درجه‌ی ۳ زودتر به فروش می‌رسید و تمام می‌شد. بعد که بلیت درجه‌ی ۲ تمام می‌شد، قسمت عمده‌ی تقاضا اگر بلیت نمی‌رسید، انصراف می‌دادند. در تمام دنیا همین الگو وجود دارد و قیمت بلیت قطارهای لوکس کم‌تر تقاضا دارد. این در حالی است که در حال حاضر بلیت قطارهای درجه‌ی یک ما اول تمام می‌شود. این نشان می‌دهد در قیمت‌گذاری نرخ بلیت، تصمیم‌گیری‌ها اشتباه است.



■ محسن فاتحی‌زاده:

ریشه و اساس معضل سرکوب قیمت بلیت قطار در مسائل اقتصاد کلان کشور ما قرار دارد و به موضوع تورم باز می‌گردد. به این معنی که نظام سازماندهی دولت درست نیست و دولت همواره با کسری بودجه مواجه است و کشور را گران و غیره بهره‌ور اداره می‌کند. دولت برای جبران این ناترازی و کسری بودجه، به روش‌هایی دست می‌زند که تورم‌زا است. از سوی دیگر، نظام تامین مالی کشور هم با مشکلات ساختاری مواجه است.

### سرپوش گذاشتن روی مشکل تورم با سرکوب قیمت‌ها

حجم نقدینگی عظیمی که در کشور ما ایجاد می‌شود، به‌جای آن که به سمت فعالیت‌های مولد برود، به‌سوی فعالیت‌های غیرمولد و سفته‌بازی و واسطه‌گری می‌رود و این امر به تورم دامن می‌زند. روش اصولی حل مشکل تورم این است که این دو موضوع به‌واسطه‌ی دولت حل شود و در ساختار دولت و نظام تامین مالی، اصلاحات اساسی انجام پذیرد. این اصلاحات باید ساختار دولت را بهره‌ور و نظام تامین مالی را به تامین‌کننده‌ی نیازهای نقدینگی بخش‌های مولد اقتصاد تبدیل کند.

در کشوری مثل آمریکا هم ایلان ماسک توییت می‌زند که ماموریت من این است که اگر هزینه‌های دولت ۶ تریلیون دلار است، اصلاحاتی انجام دهیم که ۲ تریلیون دلار در آن صرفه‌جویی شود. وقتی در آمریکا که ساختار دولت آن به‌مراتب از دولت ما بهره‌ورتر است چنین دیدگاهی وجود دارد، معلوم است که ما باید چقدر در اصلاح ساختار خود جدی عمل کنیم.

این‌که کار آن‌ها با راه‌آهن گره خورده، جرات مطرح کردن این موضوع را ندارند. ولی هم زمان فروش بلیت و هم نحوه‌ی فروش بلیت دست آن‌ها نیست و بعضی قطارها با این که زمان چندانی تا حرکت آن‌ها باقی نمانده، با مداخله‌ی راه‌آهن و برای تامین سهمیه‌هایی که راه‌آهن آن‌ها را تعیین می‌کند، اجازه فروش بلیت ندارند.



### سیاسی‌کاری به‌جای تدبیر و منطق اقتصادی

در بحث افزایش قیمت، کشور ما با تورمی که در خوشبینانه‌ترین حالت ۳۰ تا ۴۰ درصد برآورد می‌شود، مواجه است. این تورم در تمام موارد موثر بر قیمت تمام شده‌ی خدمات حمل‌ونقل مسافری ریلی از تعمیر و نگهداری ناوگان تا ملزومات مصرفی و حقوق و دستمزد نیروی انسانی تاثیرگذار است. در مواردی که این هزینه‌ها نیاز ارزی دارد، مثل نوسازی ناوگان، افزایش هزینه‌ها رشد بسیار بیشتری پیدا می‌کند و مخارجی تا چند برابر تورم به شرکت‌ها تحمیل می‌شود. منطق حاکم بر کسب‌وکار ایجاب می‌کند که نرخ خدمات و به عبارتی قیمت بلیت قطار هم متناسب با این هزینه‌ها افزایش یابد. اما سال‌هاست چنین اتفاقی نمی‌افتد و راه‌آهن در بحث قیمت‌گذاری خدمات مسافری بیش از آن که منطق اقتصادی را مدنظر قرار دهد، درگیر مباحث سیاسی دولت است؛ به این معنی که دولت وقتی می‌خواهد قیمت‌ها را کنترل کند، یکی از بخش‌هایی که کنترل اعمال می‌شود، بخش مسافری ریلی است.

دولت در بخش‌های دیگر که تعداد ذی‌نفعان فراوان است، در قیمت‌ها مداخله و کنترلی اعمال نمی‌کند و یا اگر کنترلی اعمال می‌شود، بازارهای غیررسمی دیگری وجود دارد که ذی‌نفعان به آن بازارها سوق پیدا می‌کنند. به‌عنوان مثال در برخی مقاطع کم‌تر از ۱۰ درصد بلیت پروازها در مجاری شبکه‌ی رسمی با قیمت مصوب به فروش می‌رسد و الباقی بلیت‌ها به‌صورت چارتری و یا روش‌های دیگر با قیمت‌های دیگری فروخته می‌شود. در بخش ریلی چنین امکانی وجود ندارد و قیمت‌ها به‌وسیله‌ی دولت کاملاً کنترل می‌شود. من معتقدم با همین قیمت‌های کنونی بلیت هم می‌توان شرکت‌های ریلی مسافری را به‌صورت سودآور اداره کرد، اما شرط آن این است سایر مداخلاتی که به آن‌ها اشاره کردم، انجام نشود. به این ترتیب با وجود این‌که در سال‌های اخیر شبکه‌ی ریلی ما توسعه یافته و مسیرهای جدیدی احداث شده و مقاصد جدیدی را به ریل متصل کرده‌ایم و تقاضای سفر ریلی هم رشد کرده، سرمایه‌ی جدیدی به این بخش وارد نشده است.



### سوال‌های بی‌پاسخ در حوزه‌ی قطارهای مسافری

در بحث خصوصی‌سازی صنعت ریلی در بخش مسافری هم مسائل فراوان است. بزرگ‌ترین واگذاری که در بخش مسافری ریلی انجام شده (یعنی واگذاری رجا)، مسائل حل نشده‌ی زیاد دارد. واگذاری رجا طی یک مصوبه‌ی هیات دولت به انتهای لیست واگذاری به تامین اجتماعی اضافه شد و حتی وزارت راه و شهرسازی هم در این کار دخالتی نداشت. این کار چنان بدون مطالعه، نابخردانه و خسارت‌بار انجام شد که بعد از گذشت ۱۴ - ۱۵ سال، هنوز راه‌آهن نمی‌داند چه چیزی را واگذار کرده و تامین اجتماعی هم نمی‌داند چه چیزی را تحویل گرفته است.

کسانی که در سطح برنامه‌ریزی‌های ملی حضور دارند، به این نکته توجه کنند که ضریب اشغال ما در قطارهای مسافری بالای ۹۵ درصد است. بعضی فصول حتی تا ۹۸ درصد ضریب اشغال داریم. معنای این حرف این است که بخش بزرگی از تقاضای سفر ریلی



■ سبحان نظری:

با گذشت دو دهه از آغاز خصوصی‌سازی در صنعت ریلی ایران، می‌توان به‌خوبی درک کرد که این خصوصی‌سازی نواقص عمده‌ای داشته است. یکی از این نواقص، موضوع سرکوب قیمت خدمات حمل‌ونقل ریلی است. در ساختار صنعت ریلی، تفکیک به این صورت است که دولت خود را متولی شبکه و زیرساخت می‌داند و انتظار دارد بخش خصوصی با تامین ناوگان آن را روی شبکه‌ی ریلی بیاورد و حمل بار و مسافر را انجام دهد. آمارها نشان می‌دهد دولت حدود ۱۵ هزار کیلومتر زیرساخت ریلی احداث کرده است و کل آلات ناقله و ناوگان باری و مسافری ریلی هم ۳۲ هزار دستگاه است. یعنی به ازای هر کیلومتر شبکه‌ی ریلی ما ۲ دستگاه خودروی ریلی روی آن آورده‌ایم. این عدد در کشور روسیه ۱۶ و در سایر کشورهایی که صنعت ریلی مدرنی دارند هم در همین حدود است. معنایی که می‌توان از این موضوع استنباط کرد این است که بازار ریلی کشور برای بخش خصوصی جذاب نبوده که ناوگان روی آن بیاورد.



### زورگویی راه‌آهن به بخش خصوصی!

سه‌م بار ریلی سالانه از کل بار حمل شده در دو دهه‌ی اخیر بین ۹ تا ۱۳ درصد بوده که در حال حاضر در کمینه‌ی آن قرار داریم. در بخش مسافری نیز سه‌م قطار از کل سفرهای کشور، با لحاظ کردن سفرهای انجام شده با وسیله‌ی نقلیه‌ی شخصی، در سال‌های اخیر بین ۱،۵ تا ۲ درصد و بدون در نظر گرفتن سفرهای انجام شده با وسیله‌ی نقلیه‌ی شخصی، حدود ۱۵ درصد بوده است. این نشان می‌دهد راه‌آهن در ایران موفق نبوده، چرا که در اسناد کلان توسعه، مثل سند چشم‌انداز و سیاست‌های کلی نظام در بخش حمل‌ونقل و برنامه‌های ۵ ساله‌ی توسعه، بنا بوده که سه‌م بخش ریلی از کل بار و مسافر کشور رشد کند و این هدف محقق نشده است. می‌توان گفت مردم با تمام گلایه‌هایی که از خودروی ایرانی دارند، باز هم آن را به سفر با وسیله‌ی نقلیه‌ی ریلی ترجیح داده‌اند. بخش خصوصی این صنعت را جذاب نمی‌داند و علت آن هم فقدان تنظیم‌گر عادل در این صنعت است که سرکوب قیمت خدمات هم، بخشی از سیستم ناعادلانه‌ی حاکم بر این صنعت است. در ساختار کنونی، بازیگر پر قدرت بخش ریلی (یعنی راه‌آهن)، تصدی‌گری را ادامه می‌دهد و در تمام مسائل فنی‌مابین با بخش خصوصی از جمله قیمت‌گذاری خدمات، دوری اختلافات، تشخیص مقصران سوانح و غیره و غیره، به بازیگر کم‌قدرت و ضعیف، یعنی بخش خصوصی زور می‌گوید!



### تضعیف بنیه‌ی شرکت‌های مسافری ریلی با سرکوب قیمت بلیت

نکته اینجاست که این دو کار لازم برای مهار اصولی تورم، بسیار سخت است و ذی‌نفعان پرنفوذ و ملاحظات سیاسی اجازه‌ی اصلاح ساختار دولت و اصلاح نظام تامین مالی کشور را نمی‌دهند. بنابراین؛ دولت به‌جای پرداختن به این اقدامات ریشه‌ای، روش ساده‌تر را استفاده می‌کند. این روش نوعی مسکن و حتی می‌توان گفت فراتر از آن، نوعی مخدر به نام سرکوب قیمت است. سرکوب قیمت در کوتاه‌مدت و به‌صورت مقطعی جلوی رشد قیمت را می‌گیرد، اما با این روش نمی‌توان تورم را مهار کرد؛ اما این کار آثار مخربی در طولانی‌مدت چرخه‌ای زبان‌بار ایجاد می‌کند. با سرکوب قیمت بلیت در بخش ریلی مسافری، بنیه‌ی شرکت‌های این بخش تضعیف شده و کمیت و کیفیت خدمات‌رسانی این شرکت‌ها افول کرده است.

دولت هیچ وقت نتوانست قیمت مسکن یا اجاره مسکن را سرکوب کند. چون تعداد ذی‌نفعان در آن حوزه، انبوه و میلیونی است. اما در بخش ریلی این کار را به سادگی انجام می‌دهد. چون این صنعت وابستگی فراوانی به دولت دارد و رگولاتوری آن دست دولت است. بعید می‌دانم در ایران صنعتی وجود داشته باشد که به اندازه‌ی صنعت ریلی مورد مداخله‌ی دولت باشد و از خود اختیاری نداشته باشد. در صنعت ریلی حتی مالکان ناوگان هم اختیار مایملک خود را ندارند و از فردای روزی که ناوگان را خریداری کنند، راه‌آهن است که تعیین می‌کند مایملک آن‌ها چطور به سیر و حرکت برود و چگونه تعمیر و نگهداری شود و چه سرویسی و با چه قیمتی ارائه دهد.



### مالکان ناوگان مسؤولیت دارند، ولی حقوق مالکیت ندارند

مالک ناوگان ریلی فقط مسؤولیت ناوگان را دارد و حقوق مالکیت به او تعلق نمی‌گیرد و این حقوق یک‌جا به دولت منتقل می‌شود. صنعت ریلی صدا و تریبون قدرتمندی هم در ساختار حاکمیت ندارد که همین موضوع به اعمال مداخله‌ی دولت در این صنعت دامن می‌زند. این درحالی‌است که صنعت ریلی از نظر فوایدی که برای توسعه‌ی کشور و رفاه عمومی و سایر بخش‌های اقتصادی دارد، نسبت به بسیاری از صنایع مفیدتر و مطلوب‌تر است. محاسباتی که ما انجام دادیم، نشان می‌دهد اگر ۱۰۰ دستگاه لکوموتیو را در سیر حفظ کنیم، صرفه‌جویی سوختی که از این محل صورت می‌گیرد، به اندازه‌ی بازدهی پالایشگاه لاوان است. بنابراین؛ دولت دقیقاً در صنعتی که مزایای آن به شدت قابل توجه است و نباید با مداخله‌ی خود آن را تضعیف کند، برعکس عمل می‌کند و با سرکوب قیمت این صنعت را به زوال می‌کشاند.

اقتصاد کسب‌وکارهای ریلی مسافری باید درست شود و اگر این نظامات درست شود، نیازی به کار خاصی از سوی دولت نیست. شرکت‌های ریلی در خرید و نوسازی واگن به‌دلیل دورنمایی از مشوق‌هایی که وعده داده شده بود، سرمایه‌گذاری کردند و واگن خریداری یا بازسازی کردند. این واگن‌هایی که بین ۳ تا ۲۵ میلیارد تومان هزینه‌ی بازسازی آن‌ها شده، به‌دلیل کمبود لکوموتیو نمی‌تواند وارد سیر شود و خوابیده است. در واقع بازدهی دارایی سرمایه‌ای این شرکت‌ها در حال از بین رفتن است.



■ محمد مهدی اسلامی:

وقتی خصوصی سازی در راه آهن آغاز شد، من به عنوان منتقد در این شرکت بودم. در آن مقطع سوال من از مجریان خصوصی سازی این بود که هدف ما از این کار چیست؟ چون روال کار صحیح نیست. در آن مقطع، دوستانی همچون آقای موسوی نژاد معتقد بودند که خصوصی سازی با تعدادی شرکت آغاز می شود؛ ولی نهایتاً شرکت های ضعیف حذف یا ادغام شده و ۳ الی ۴ شرکت در گود رقابت باقی می ماند. متأسفانه این اتفاق نیفتاد و شرکت های کوچکی وارد عرصه شدند و بعضاً چند بار وام گرفتند و بخشی از این وام ها را هم به صنعت ریلی نیاوردند.

### صنایع ریلی تعمیراتی کشور درجا زده اند

خصوصی سازی به این شکل ادامه پیدا کرد و اهداف آن محقق نشد. دولت هم بعد از مدتی شروع به شمردن پول داخل جیب سرمایه گذارهای شرکت های ریلی کرد و دخالت در نرخ گذاری خدمات ریلی هم تشدید شد. صنایع ریلی مرتبط با حمل و نقل ریلی توسعه ای مناسبی پیدا نکرده اند و همان تعمیرگاه های ۵۰-۶۰ سال پیش را داریم. واگن های ما روز به روز فرسوده تر شده اند، ولی امکانات تعمیراتی ما رشد نکرده است. از این رو هم دولت و هم بخش خصوصی در حال زیان دیدن هستند. دولت نمی تواند خدمات خوبی بدهد و بخش خصوصی هم نمی تواند ناوگان خود را نوسازی کند و حاشیه سود مناسبی داشته باشد. به نظر من قیمت گذاری دستوری بلیت قطار نمی تواند ادامه پیدا کند. چون با ادامه ای آن نه امکان خدمات رسانی به مردم وجود دارد و نه سرمایه گذاری در این بخش انجام می شود.

دولت می تواند و در نهایت نیز انتخاب واقع بینانه ای جز این ندارد که دخالت خود در قیمت بلیت قطار را پایان دهد و اجازه دهد شرکت ها با رقابت، نرخ بلیت را تعیین کنند و منافع خود را هم در قالب مالیات بر درآمد شرکت ها و افزایش رفاه عمومی و کاهش تلفات جاده ها و بهبود محیط زیست برداشت کند.



### دولت در موضوع بلیت قطار دست از رفتار پوپولیستی بردارد

معتقدم در همین شرایط که ما دنبال اصلاح ساختار صنعت ریلی هستیم، اگر قیمت گذاری دستوری حذف و اجازه ای سرمایه گذاری با قواعد آزادانه تر و عادلانه تر به بخش خصوصی داده شود، با وجود این که سایر متغیرها همچنان به زیان بخش خصوصی است، باز هم تحولی جدی در کسب و کارهای ریلی رخ می دهد و کمیت و کیفیت خدمات به شکل ملموسی رشد خواهد کرد. این نکته را هم اضافه کنم که سهم حمل و نقل ریلی از کل جابه جایی مسافر در ایران حدود ۱,۵ درصد است و مسؤول دولتی قیمت گذاری در این بازار باید توجه داشته باشد که با رفتار پوپولیستی در این بازار، یعنی سرکوب قیمت نمی توان دل میلیون ها نفر را به دست آورد! یعنی از منظر خصوصی سازی با سرکوب قیمت و تضعیف این صنعت، تعداد انبوه و میلیونی از کاربران هم خشنود و راضی نخواهند شد که دولت بخواهد برای به دست آوردن رضایت آن ها رفتار پوپولیستی در پیش بگیرد. اگر دولت دست از این رفتار پوپولیستی بردارد، بازار حمل و نقل مسافری ریلی برای شرکت ها جذاب می شود و شرکت ها در خرید ناوگان جدید سرمایه گذاری می کنند و بهای تمام شده ای آن ها کاهش می یابد. هزینه های شرکتی که ۴ قطار را مدیریت می کند، از هزینه های شرکتی که ۴۰ قطار را مدیریت می کند، بیشتر و حاشیه سود آن کم تر خواهد بود. بنابراین؛ با برداشتن مانعی مثل سرکوب قیمت بلیت قطار، شرکت های با ابعاد بزرگ تر خواهیم داشت که می توانند با قیمت تمام شده ای کم تر کار کنند و در کاهش قیمت بلیت با هم رقابت کنند.



### حدیث داریم که قیمت گذاری بدعت و غیرمجاز است

ما در بخش ریلی تعداد زیادی شرکت های کوچک مقیاس داریم. اگر حاکمیت از تصدی گری در بهره برداری و دخالت در قیمت گذاری دست بردارد، ما به عنوان تشکل فراگیر ریلی ایران در کنار سایر تشکل های بخش خصوصی ریلی قول می دهیم به سرعت راه آهن را از لکوموتیوهای زیان ده و غیربهره ور خلاص کنیم و قطارهای کامل مسافری تشکیل دهیم که با بهره وری بهتر، خدمات و ظرفیت قطارهای مسافری را افزایش دهیم. به این ترتیب لکوموتیوهای بخش بار که با اقدامات برخی مدیران عامل و برای بهتر نشان دادن وضعیت بخش مسافری از بخش باری جدا شده اند و در حال مسافربری هستند را هم به جایگاه خود بازگردانیم. این اقدامات در گرو شکل گیری ادغام هایی در شرکت های کوچک و تشکیل کنسرسیوم هایی است که تشکل های ریلی می توانند در این زمینه موثر واقع شوند. در پایان حدیثی نیز از پیامبر اکرم (ص) در مزمت قیمت گذاری نقل می کنم؛ به نبی مکرم اسلام گفتند؛ خوب است برای ما (در کالاها و اجناس) قیمت بگذاری، زیرا قیمت ها بالا می روند و پایین می آیند. پیامبر فرمود: من چنان نیستم که خدا را ملاقات کنم در حالی که بدعتی گذاشته باشم که خدا مرا در آن مجاز نکرده باشد. پس اجازه دهید بندگان خدا از داد و ستد با یکدیگر روزی بخورند و هرگاه از شما اندرز خواستم، اندرزم دهید.

# هم‌اندیشی «آسیب‌شناسی عدم شکل‌گیری ترانزیت ریلی در کریدور شمال به جنوب»

در نشست بررسی فرصت‌ها و چالش‌های کریدور شمال - جنوب مطرح شد:



سه‌شنبه ۱۳ آذرماه ۱۴۰۳، انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی میزبان نشستی با موضوع بررسی فرصت‌ها و چالش‌های کریدور شمال - جنوب بود. کریدوری که با توجه به رویدادهای سیاسی در منطقه اهمیت آن افزایش یافته است. مهم‌ترین نکته‌ای که در این نشست مطرح شد، ناشناخته ماندن ظرفیت‌ها و فرصت‌های کریدور مذکور برای شرکت‌های ریلی بخش خصوصی ایران بود. در ادامه، گزارشی از این نشست را می‌خوانید.

## تلاش برای فعال‌سازی شاخه‌ی غربی کریدور

آرانوف در ادامه بیان کرد: ما بر اساس تجربه‌ای که در شاخه‌ی شرقی کریدور به‌دست آمد، می‌خواهیم شاخه‌ی غربی آن را هم که از کشور آذربایجان عبور می‌کند و ورودی آن در ایران از طریق آستارا است را هم فعال کنیم. به‌منظور آشنا کردن شرکت‌های ایرانی به ظرفیت‌های این شاخه جلسه‌ی معرفی با حضور شرکت‌های آذربایجانی و روس در هتل اسپیناس پالاس برگزار خواهیم کرد. مهم‌ترین مشکل در کریدور شمال - جنوب، هزینه است. اگر هزینه‌ی حمل بار در این مسیر را با سیاست‌های تعرفه‌ای کاهش دهیم و به حداقل برسانیم، مطمئناً صاحبان بار در روسیه جذب این کریدور خواهند شد. از سوی دیگر؛ باید تلاش کنیم که با دو سر بار کردن قطارها در کریدور منتهی به بندرعباس هزینه‌ی حمل را کاهش دهیم و اقتصادی کنیم. اینجاست که ما به همکاری شرکت‌های ایرانی نیاز داریم که قطارها را در این کریدور دو سر بار کنیم.

## رقابت‌پذیری کریدور نسبت به مسیر دریایی

وی در پایان ارائه‌ی خود گفت: چالش دیگری که این کریدور با آن مواجه است، ضعف برخی زیرساخت‌های مرزی در اینچهبرون و سرخس است که تلاش می‌کنیم با همکاری طرف ایرانی آن‌ها را

نخستین سخنان این نشست آرانوف، نماینده‌ی شرکت روسی اجوده لجستیک، از شرکت‌های فعال در کریدور شمال - جنوب بود. وی با بیان این که مسیر ریلی شاخه‌ی شرقی کریدور شمال - جنوب از روسیه آغاز و پس از گذر از قزاقستان و ترکمنستان از اینچهبرون وارد ایران می‌شود و تا بندرعباس ادامه پیدا می‌کند، اظهار کرد: در این مسیر می‌توان بار را با قطار از مناطق مختلف روسیه مثل مسکو، سن‌پترزبورگ، چلابینز و مناطق دیگر به ایران ارسال کرد.

## اقتصادی کردن کریدور شمال - جنوب با سیاست‌های تعرفه‌ای

وی افزود: از ابتدای سال ۲۰۲۳ تاکنون به کمک راه‌آهن ایران موفق شدیم ۴۷ قطار کانتینری را از روسیه به ایران بفرستیم. مدت زمان ارسال بار از مناطقی که ذکر کردم، به بندرعباس، به‌طور میانگین ۱۲ تا ۱۵ روز است. از نظر ما این زمان برای ارسال بار از روسیه به بندرعباس زمان مناسبی است و می‌توانیم با سیاست تعرفه‌ای در چارچوب یک نرخ جامع و با تخفیف ۲۵ تا ۳۰ درصد این مسیر را اقتصادی کنیم. موافقتنامه‌هایی که با راه‌آهن و سازمان بنادر ایران امضا کردیم، به ما کمک کرد که مدت زمان حمل بار در این مسیر را کاهش دهیم. امکانات، تجهیزات و فناوری‌های جابه‌جایی بار در سرخس و اینچهبرون نیز با این توافقنامه‌ها ارتقا یافت و تاخیرها در مبادی مرزی را کاهش داد.

پیش‌بینی‌ها است. ضمناً مطالعات مذکور حاکیست بارهای عمده روسیه مثل غلات که قابلیت حمل روی این کریدور را دارد، ۸,۷ میلیون تن در وضعیت واقع‌بینانه و ۱۲,۷ میلیون تن در وضعیت خوش‌بینانه است. به‌صورت کلی بار پیش‌بینی شده برای این کریدور ۱۴,۶ میلیون تن و ۲۵ میلیون تن در حالت‌های واقع‌بینانه و خوش‌بینانه است. رقیب کریدور شمال-جنوب، مسیر دریایی و بندر نورسیز در دریای آزوف است که عملکرد آن در حال حاضر رقم ۱۰۴ میلیون تن و در آینده بسیار بیشتر هم خواهد شد.



### ریسک‌هایی که نمی‌توان آن‌ها را نادیده گرفت

صدیقی در ادامه بیان کرد: یکی از معضلات مهم این کریدور، عبور آن از کشورهای مثل آذربایجان، ارمنستان، روسیه، اوکراین و ایران است که با یکدیگر دچار چالش‌های سیاسی و امنیتی هستند. تحریم یکی دیگر از چالش‌های اساسی به‌شمار می‌رود و مهم‌ترین کشور این کریدور به نوعی ایران است که به‌دلیل تحریم بسیاری از کشورها حاضر به حمل بار خود از مسیر ایران نیستند. ریسک مبادلات مالی و پولی با شرکت‌های ایرانی برای طرف‌های تجاری ما بالا است. ما ناچار با صرافی‌های ناشناس کار می‌کنیم و ریسک کار کردن با صرافی‌های ناشناس برای شرکت‌های ایرانی هم خیلی سنگین است و هزینه‌های سنگینی به ما برای نقل و انتقال پول به کشور تحمیل می‌شود. زیرساخت‌های برخی کشورهای این کریدور وضع فاجعه‌آمیزی دارد مثلاً شرایط لکوموتیو در ایران بسیار نامطلوب است. فناوری‌ها و حتی اپلیکیشن‌هایی که امکان شفاف‌سازی و تسریع مدیریت لجستیک را ایجاد می‌کند نیز در کشورهای این کریدور مناسب نیست. گلوگاه‌هایی در ایران و سایر کشورهای این کریدور هم داریم که برای مثال همین امروز که در حال ترانزیت سولفور هستیم تخلیه و بارگیری ناکارآمد، تاخیرهای فراوانی در بندرعباس برای ما ایجاد می‌کند.



### راهکارهای پیشنهادی برای تقویت کریدور

رئیس کارگروه حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در قسمت پایانی ارائه‌ی خود، تقویت دیپلماسی اقتصادی و تجاری بین کشورهای موثر بر کریدور و تقویت تجارت بین اعضاء، حل مسائل سیاسی و امنیتی

برطرف کنیم. تاخیرهایی که برای بارهای شرکت «اجوده لجستیک» ایجاد می‌شود نیز بخش دیگری از مشکل است که به عدم هماهنگی بین ایجنت دریایی-بندری در بندرعباس و مدیریت ریلی و سایر سازمان‌های ذی‌ربط در این بندر بازمی‌گردد. تست‌های آزمایشگاهی مورد نیاز برای بعضی بارها از یک هفته به سه روز کاهش پیدا کرده و می‌خواهیم آن را به یک روز کاهش دهیم و حتی برخی محموله‌ها را بدون تست آزمایشگاهی نقل‌وانتقال دهیم. بعضی محموله‌ها نسبت به زمان حمل بسیار حساس هستند و باید تمام‌اهتمام خود را بر این نکته متمرکز کنیم که کریدور شمال-جنوب را نسبت به مسیر دریایی، از نظر زمان حمل رقابت‌پذیر کنیم.



### ۷۵ درصد بار کشورهای اوراسیا قابل حمل روی کریدور شمال-جنوب

حسن صدیقی، مدیرعامل شرکت شنل و رئیس کارگروه حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی دومین سخنران این نشست بود که در بخش اول ارائه‌ی خود به بیان تاریخچه، ویژگی‌ها، مزیت‌ها و ضعف‌های کریدور شمال-جنوب پرداخت. وی در بخش دوم ارائه‌ی خود به الزامات رونق‌بخشی کریدور پرداخت و گفت: مطالعات نشان می‌دهد در سناریوی خوش‌بینانه در سال ۲۰۳۰ با استفاده از ظرفیت کشورهای اروپایی و اتحادیه‌ی اوراسیا می‌توان ۵۰۱ هزار TEU بار و در سناریوی واقع‌بینانه ۳۲۵ هزار TEU بار روی این کریدور آورد که ۷۵ درصد این بار از کشورهای اتحادیه‌ی اوراسیا روی این کریدور خواهد آمد.



### آمارهای خوش‌بینانه و واقع‌بینانه از ظرفیت‌های کریدور

وی افزود: مطالعات همچنین حکایت از آن دارد که به‌دلیل تقاطع این کریدور با کریدورهای شرق-غرب، باری به حجم ۱۲۵ هزار TEU در سناریوی واقع‌بینانه و ۱۹۷ هزار TEU در سناریوی خوش‌بینانه به‌صورت بالقوی روی این کریدور خواهد آمد و یا به‌عبارتی قابلیت آمدن چنین باری روی این کریدور وجود دارد. مطالعات نشان می‌دهد ۶۰ درصد از TEU ورودی به این کریدور از بال شرقی، ۱۴ درصد از بال میانی و ۲۴ درصد از بال غربی خواهد بود. البته در عمل این اتفاق نیفتاده و مثلاً عملکرد بال شرقی این کریدور که از اینجبه‌برون و سرخس به ایران وارد می‌شود، بسیار کم‌تر از





کیلومتر در روز است. اما عملاً حمل بار روی ریل‌های شبکه‌ی ایران، به روزی ۱۰۰ کیلومتر هم نمی‌رسد و این در حالی است که این عدد در قزاقستان روزانه ۱,۰۰۰ کیلومتر است. توجه داشته باشید که کریدور زمینی و ریلی با وجود مزیتی که از نظر زمانی دارد، به دلیل همین محدودیت‌ها از کریدور دریایی جا می‌ماند. از نظر هزینه، شرایط این کریدور نسبتاً قابل تحمل‌تر است، ولی شیوه‌های حمل‌ونقل ترکیبی که می‌تواند در این کریدور به کمک ما بیاید، نادیده گرفته شده است. مثلاً ظرفیت‌های دریای خزر به‌عنوان مرز مشترک ایران و روسیه کاملاً مورد بی‌توجهی قرار گرفته و کاری برای فعال‌سازی این ظرفیت‌ها انجام نشده است.



### ناشناخته ماندن کریدور برای بخش خصوصی ایران و روسیه

ضیایی با اشاره به نقش بسیار کم‌رنگ بخش خصوصی در رونق بخشی به کریدور شمال- جنوب تصریح کرد: این کریدور در میان دولت‌مردان ایران و روسیه موضوعی محوری است که دائماً در مورد آن دیدار و تبادل نظر می‌کنند و بر اهمیت آن وقوف دارند؛ اما وقتی به مدیران میانی می‌رسیم، اهمیت آن کم‌رنگ می‌شود و وقتی به بخش خصوصی دو کشور می‌رسیم، اهمیت این کریدور کاملاً محو می‌شود!

شناخت بخش خصوصی روسیه از کریدورهای ایران و کریدور شمال- جنوب حتی از بخش خصوصی ایران نیز کم‌تر است و در جاهایی هم که این کریدور را می‌شناسند، با ابهام و ترس همراه است. شرکت‌های روسی همچنان در این تصور هستند که ایران از نظر پوشش بیمه‌ای بلک باکس است و هیچ بیمه و ضمانتی برای حمل بار روی کریدور شمال- جنوب در قسمت ایران وجود ندارد. در حالی که اکنون هر دو کشور دچار تحریم هستند و می‌توان این نگرانی را با همکاری بخش خصوصی دو کشور برطرف کرد.

وی در پایان بیان کرد: اگر می‌خواهیم کریدور شمال- جنوب رونق بگیرد، تصمیمات فنی کافی نیست و باید تصمیمات کلیدی در سطح سیاسی از طرف مسؤولان هر دو کشور اتخاذ شود. شایان ذکر است؛ بخش پایانی این نشست سخنرانان پاسخگوی پرسش‌های خبرنگاران بودند.

در کشورهای مسیر کریدور، حذف تحریم‌های بین‌المللی ایران، انجام سرمایه‌گذاری‌های مشترک لجستیکی در بخش‌های گلوگاهی کریدور به‌ویژه به‌وسیله‌ی کشورهای موثرتر از جمله؛ هند، روسیه و ایران، تقویت تعامل و مشارکت کشورهای موثر بر کریدور، پایبندی کشورها به پروتکل‌های تعرفه‌ای، تقویت حمل‌ونقل ترکیبی در طول کریدور، ایجاد هاب‌های لجستیکی کالا، تأسیس نهادهای هماهنگ‌کننده و تعیین ضمانت‌های اجرایی برای کشورهای عضو، استفاده از فناوری‌های نوین و هوشمند در راستای نظارت و مدیریت ترافیک، عرضه و تقاضای خدمات حمل، رصد ناوگان، ارسال و پی‌گیری محموله‌ها، شفافیت و به‌روزرسانی تعرفه‌ها، انجام تشریفات گمرکی، اخذ مجوزها و انجام امور مالی، تقویت مبادلات ناوگان در نقاط مرزی ریلی دارای گنج‌های متفاوت، تقویت امنیت مسیرها، آموزش نیروی انسانی متخصص، زمینه‌سازی برای ایجاد شرکت‌های توانمند لجستیکی و ... را مهم‌ترین راهکارهای پیشنهادی رونق کریدور شمال- جنوب (INSTC) برشمرد.



### انگیزه‌ی بالای ایران و روسیه برای رونق دادن به کریدور شمال- جنوب

علی ضیایی، رئیس اندیشکده‌ی حمل‌ونقل ریلی ایران آخرین سخنران این نشست بود که بیان کرد: ایران و روسیه انگیزه‌های زیادی برای تقویت کریدور شمال- جنوب دارند. چرا که تمام آبراه‌ها و مسیرهای دریایی ترانزیتی این دو کشور از زیر تیغ کشورهای متخاصم می‌گذرد و مسائل و تحریم‌ها و درگیری‌های سال‌های اخیر نیز این انگیزه را صدچندان کرده، اما با وجود آن که حدود دو دهه از رونمایی از کریدور مذکور می‌گذرد توجه لازم به رفع چالش‌های آن نشده و به تازگی و در سال‌های اخیر بحث تقویت این کریدور از سوی دو کشور جدی گرفته شده است.



### بالا بودن زمان حمل بار ریلی؛ بزرگ‌ترین چالش در ایران

وی با اشاره به معضل زمان بالای حمل در ایران افزود: تعهدی که شرکت راه‌آهن ما به شرکت‌های باری کشور دارد، ۳۰۰





# داستان‌نویسان ایرانی از قطار جا مانده‌اند! با وجود طنین سوت قطار در ادبیات جهان

مجتبی کاوه  
دبیر سرویس و پژوهشگر



ادبیات جهان از لحظه‌ی آغاز حرکت قطارها روی ریل، نسبت به این مدل جذاب حمل‌ونقل بی‌اعتنا نبوده است. نویسندگان کشورهای مختلف از قطار به‌عنوان بستر و امکانی برای تعریف روایت‌های جذاب و داستان‌های ماندگار استفاده کرده و نمونه‌های فراوانی از داستان‌هایی که قطار در آن‌ها نقش محوری دارد، خلق کرده‌اند.

قطار در ادبیات نویسندگان مشهور، به‌خصوص نویسندگان انگلیسی زبان، جایگاه خاصی دارد که یکی از بارزترین و به یاد ماندنی‌ترین مثال‌های آن، داستان‌های جنایی آگاتا کریستی و شرلوک هولمز است. نویسندگان مشهور دیگری همچون جرج برناردشو و امیل زولا نیز در شمار ادیبان و داستان‌نویسان دوستدار قطار هستند و داستان‌ها و کتاب‌هایی با این موضوع نوشته‌اند.

در مقابل نویسندگان ایرانی، با وجود این که علاقه‌ی خود به قطار را به‌عنوان مختلف بارها و بارها ابراز کرده‌اند، نسبت به خلق داستان‌هایی که در آن‌ها قطار و حمل‌ونقل ریلی نقش محوری داشته باشد، بی‌اعتنایی کرده‌اند.

نکته‌ی قابل توجه این‌که؛ شعرا و خصوصا ترانه‌سرایان ایران، اشعار و ترانه‌های زیبایی با مضامین قطار و ریل سروده‌اند و حرکت قطار روی ریل شعر و ترانه‌ی زبان فارسی بسیار روان‌تر از داستان‌ها بوده است. بی‌مهری نویسندگان ایرانی به قطار تا آنجاست که تقریباً هیچ رمان مشهوری که اتفاقات آن در قطار یا ایستگاه‌ها و باراندازهای آن بگذرد، سراغ نداریم. این درحالی است که به‌نظر می‌رسد عموم مردم از داستان‌هایی که قطار، ایستگاه‌ها و باراندازهای آن به‌عنوان فضای داستان مورد استفاده قرار گیرد، استقبال خواهند کرد.

ناگفته نماند در آسمان تیره و تار ادبیات قطاری ایران، گاهی تک داستان‌های کوتاه یا کتابی همچون «قطار باز؛ ماجرای یک خط» نوشته‌ی احسان نوروزی که یک «ناداستان» یا جستارنویسی موفق با تم ریل به‌شمار می‌رود، همچون ستاره یا شهبابی زودگذر درخشیده‌اند. اما این تک‌ستاره‌ها به‌نگارش حتی یک رمان فاخر و ماندگار نینجامیده است. بد نیست بدانیم کتاب «قطار باز؛ ماجرای یک خط» در نظر گردانندگان جشنواره‌های ادبی دولتی، اثری قابل توجه بوده و این کتاب موفق شده است در سی‌وهفتمین دوره‌ی کتاب سال ایران، به‌عنوان یکی از برگزیدگان انتخاب و همچنین به‌عنوان اثری شایسته‌ی تقدیر در بخش مستندنگاری دوازدهمین دوره‌ی جایزه‌ی ادبی جلال‌آل احمد - معتبرترین جایزه‌ی ادبی دولتی در کشور - شناخته شود.

نقطه‌ی قوت کتاب قطار باز نه فقط جنبه‌ی پژوهشی آن، که حضور مستقیم و جذاب راوی اول شخص در قامت یک مسافر سفرنامه‌نویس است. در بخش پژوهشی این کتاب، خواننده با حقایق و وقایعی مواجه می‌شود که یا از آن‌ها بی‌خبر بوده، یا تصویری نادرست از آن‌ها داشته است. از آن جمله است ماجرای اعزام صادق هدایت به اروپا برای فراگیری دانش مهندسی راه‌آهن یا اصلاح این تصور عمومی نادرست که راه‌آهن سراسری ایران حاصل کار آلمانی‌ها بوده است. حال آن که بخش عمده‌ی خط سراسری را یک شرکت دانمارکی

احداث می‌کند.

آشنایی با برخی از کتاب‌های ادبی مشهور جهان با موضوع قطار می‌تواند اهمیت این ژانر ادبی را به‌خوبی نشان دهد. روزنامه‌ی گاردین در مقاله‌ای برخی از مشهورترین کتاب‌های ادبیات جهان که قطار در آن‌ها نقش محوری داشته را معرفی کرده است که در ادامه گزیده‌ای از این معرفی را می‌خوانید.

- «تقاطع ماگی» نوشته‌ی چارلز دیکنز؛ مشهور است که این نویسنده‌ی مشهور، قطارها را چندان دوست نداشت و ترجیح می‌داد با کالسکه سفر کند. البته بعدها او تغییر رویه داد و به قطار علاقه‌مند شد و چند باری با قطار سفر کرد. ماگی مجموعه داستان‌های دیکنز است که برای روزنامه‌ی «هاوس هولدر» نوشته شد. در این داستان‌ها نویسنده‌ی رمان‌های مشهوری مثل اولیور توئیست و داستان دو شهر، قطارها را به زیبایی توصیف می‌کند.

- «کودکان قطار» نوشته‌ی «ای.نسبیت»؛ قطار برای کودکان جذابیتی فراتر از تصور دارد. در روزهای اول پیدایش قطار و خطوط آهن، یکی از تفریح‌های اصلی کودکان بازی کردن در حوالی خطوط راه‌آهن بود. در این رمان بیشتر حادثه‌ها در چنین مناطقی اتفاق می‌افتد.

- «داستان‌های خط آهن» نوشته‌ی «وی.آل ویتچارج»؛ داستان‌های ویتچارج هرچند به ماجراهای پلیسی و معمایی ارتباط دارد، ولی راه‌آهن نقش مهمی در این داستان‌ها دارد. بازرس داستان‌های نویسنده «تورپه هازل» نام دارد که بیشتر کشفیاتش با راه‌آهن ارتباط دارد.

- «بازار راه‌آهن بزرگ» نوشته‌ی «پاول تروسک»؛ این رمان به‌عبارتی در راه‌آهن و درباره‌ی راه‌آهن نوشته شده است. نویسنده این کتاب را در طول سفرش با قطار در کشورهای مختلف آسیایی نوشته است.

- «خطوط موازی» نوشته‌ی «ایان مرچانت» نویسنده این کتاب را در سفرهایش با قطار در کشور بریتانیا و ایرلند نوشته است. به‌عبارتی داستان این کتاب نوعی تاریخچه‌ی مستند از خطوط آهن در این دو کشور محسوب می‌شود.

- «انسان وحشی» نوشته‌ی امیل زولا؛ داستان این کتاب نوعی روان‌پرسی را روایت می‌کند که برای آن از نیروهای سمبلیک مثل قطارهای خطرناک استفاده می‌کند. شرکت‌کنندگان همگی در طول خطوط راه‌آهن بین پاریس و لوور زندگی می‌کنند. در این رمان ایستگاه راه‌آهن استریت لازار پاریس به زیبایی هر چه تمام‌تر توصیف می‌شود.

- «راهنمای راه‌آهن» برناردشو؛ آوریل ۱۹۱۰ تا دهه‌ی ۶۰ میلادی برنامه‌ی زمانی راه‌آهن در بریتانیا با نام برناردشو شناخته می‌شود. این برنامه‌ی زمانی توسط جرج برناردشو در سال ۱۸۴۱ تنظیم شد. در سال ۱۹۶۸ انتشارات راه‌آهن، دیویداندچارلز نسخه‌ی جدیدی از این راهنما منتشر کرد که بر اساس برنامه‌های جدید راه‌آهن تنظیم شده بود.



# بازار قطارهای لوکس پرونی‌تر می‌شود



ناصر غفاری  
مدیرعامل شرکت مهتاب سیرجم



بخش مسافری ریلی چالش‌های فراوانی دارد، ولی این بخش خالی از فرصت نیست. ناصر غفاری، مدیرعامل شرکت مهتاب سیرجم که سخنگویی انجمن شرکت‌های مسافری ریلی را نیز به عهده دارد، معتقد است شوق و استقبال مردم از قطارهای ۵ ستاره، فرصتی برای توسعهی این قطارها ایجاد می‌کند که باید از آن استفاده کرد.



## نظر شما در مورد خدمات و عملکرد قطارهای ۵ ستاره در حمل‌ونقل ریلی کشور چیست؟ آیا این قطارها می‌تواند پاسخگوی بخشی از تقاضا و کاهش دهندهی فشار تقاضا روی قطارهای عادی باشد؟

از اواسط دهه‌ی ۱۳۹۰ که مدیرعامل وقت راه‌آهن تصمیم به رتبه‌بندی کیفی قطارهای مسافری گرفت، صنعت ریلی در حوزه‌ی مسافری جهش کیفی قابل توجهی داشته است. ورود واگن‌های ۵ ستاره به ناوگان مسافری، کیفیت خدمات را به صورت ملموس افزایش داد و شرکت‌هایی که واگن‌هایی با ستاره‌های پایین‌تر داشتند هم تحت تاثیر این تحول قرار گرفتند و تلاش کردند خدمات و کیفیت واگن‌های خود را از نظر کیفی ارتقا دهند تا از رقابتی که در آن مقطع ایجاد شد، عقب نمانند. بنابراین؛ تصمیم راه‌آهن در آن دوره که منجر به ورود قطارهای ۵ ستاره به صنعت ریلی شد، سرآغاز تحولات مثبت و ارزشمندی بود که حتی تاکنون نیز ادامه دارد و ما مدیون آن تصمیم هستیم.

قطارهای ۵ ستاره در حال حاضر هم بخش مهمی از تقاضا را پاسخ می‌دهند و شاید بتوان مدعی شد که اغلب مسافران ریلی، در مسیرهای طولانی و پرتردد از این قطارهای استقبال می‌کنند. در سال‌های قبل چنین شرایطی نبود و بیشتر مسافران ترجیح می‌دادند از قطارهای ارزان‌تر استفاده کنند. ولی با سرکوب طولانی مدت قیمت

ملزم به بازسازی سطح T1 باشد. این اقدام باید ظرف مدت زمان دو تا سه سال از سال ۱۳۹۹ انجام می‌شد که به همین دلیل مشکلات فراوانی برای ما ایجاد شد. تسهیلاتی که برای این کار باید به شرکت ارائه می‌شد، مهیا نبود و از طرفی، اگر واگن‌های ما از سیر خارج می‌شد، درآمد عملیاتی شرکت به شدت کاهش می‌یافت. بر این اساس، ما به جبر شرایط نمی‌توانستیم در قطارهای ۵ ستاره سرمایه‌گذاری کنیم. بهترین تصمیم این بود که ما واگن‌های شرکت مهتاب سیر را به همان صورت ۶ تخته بازسازی کنیم که این کار را انجام دادیم.

خوشبختانه برنامه‌های بازسازی ما با روند مناسبی اجرایی شد و تاکنون حدود ۷۰ درصد واگن‌های خود را بازسازی کردیم. با تداوم این روند در پایان سال جاری، درصد ناوگان‌های بازسازی شدهی ما به ۸۰ درصد خواهد رسید و ۲۰ درصد باقی خواهد ماند. در حال حاضر بررسی‌ها و تحلیل‌های ما برای آینده در حال انجام است و از یک سو بازار قطارهای ۵ ستاره را رصد می‌کنیم و از سوی دیگر شرایط تسهیلات و آیندهی صنعت ریلی مسافری را مورد بررسی و تحلیل قرار می‌دهیم. شاخص دیگری که در حال بررسی آن هستیم، امکان‌سنجی تبدیل واگن‌های موجود شرکت به واگن‌های ۵ ستاره است. نهایتاً مدل مالی قطارهای ۵ ستاره را نیز بررسی خواهیم کرد. اگر بررسی‌ها، ما را به نتایج مشخصی برساند و مطمئن شویم که ورود به این حوزه با شرایط شرکت مهتاب سیر هماهنگی دارد و توان رقابت با دیگر شرکت‌ها را داریم، قصد ما این است که

بلیت در سال‌های متوالی، اولویت مسافران هم تغییر کرده و ترجیح آن‌ها قطارهای ۵ ستاره است. مسافران وقتی قیمت بلیت قطارهای ۵ ستاره را با مودهای دیگر حمل‌ونقل مقایسه و خدمات مطلوب این قطارها را تجربه می‌کنند، هر روز بیش از پیش مشتاق می‌شوند از این قطارها استفاده کنند و اولویت آن‌ها قطار ۵ ستاره است. به نظر می‌رسد ما هرچقدر بتوانیم تعداد قطارهای ۵ ستاره را افزایش دهیم، تقاضا برای آن وجود دارد و از طرفی بین شرکت‌هایی که این قطارها را ارائه می‌دهند هم رقابت شدیدی ایجاد شده است که هر شرکت تلاش می‌کند کیفیت و خدمات خود را بهتر و قطارهای خود را برای مسافران جذاب‌تر کند.



## آیا مجموعه‌ی تحت مدیریت شما در حوزه‌ی قطارهای ۵ ستاره سرمایه‌گذاری کرده است؟ اگر پاسخ بله است، چه انتظاری از راه‌آهن به‌عنوان بخش دولتی و حاکمیتی دارید؟ و اگر پاسخ خیر است، در چه صورتی و با چه شرایط و مشوق‌هایی در این حوزه ورود می‌کنید؟

ابتدا باید توضیحی را عرض کنم. شرکت مهتاب سیرجم، تنها شرکت ریلی مسافری است که تمام واگن‌های آن، تأکید می‌کنم، تمام واگن‌های آن باید بازسازی سطح T1 شود. ما در صنعت ریلی مسافری، شرکتی را نداریم که تمام واگن‌های آن



تورم رسمی داشته باشیم، ظرف سه تا چهار سال آینده می‌توانیم شاهد شرایط بهتری باشیم و ناترازی قیمت بلیت و هزینه‌های تمام شده‌ی شرکت‌ها را برطرف کنیم. سازوکار قیمت‌گذاری در قانون دسترسی آزاد پیش‌بینی شده، اما بنا به مصالح روز و سلايق مدیران راه‌آهن، قانون به درستی اجرا نشده است. طبق این قانون شرکت‌ها باید قیمت پیشنهادی خود را اعلام کنند و راه‌آهن قیمت نهایی را تصویب کند. اگر به همین قانون عمل کنیم، مشکل حمل‌ونقل مسافری ریلی حل می‌شود. ولی ما کار را سخت کرده‌ایم و ارگان‌هایی مثل شورای عالی ترابری و سازمان حمایت و ستاد تنظیم بازار در این موضوع ورود کرده‌اند که هر کدام به نحوی موضوع را از مسیر درست آن خارج می‌کنند.



### توصیه‌ی شما به مدیریت جدید شرکت راه‌آهن برای خروج شرکت‌های مسافری ریلی از بحران چیست؟

توصیه‌ی خاصی به ایشان نداریم؛ چرا که ایشان خودشان از اهالی صنعت ریلی هستند و نخبه و صاحب‌نظر هستند. طی مدت کوتاهی که آقای دکتر ذاکری مدیرعاملی شرکت راه‌آهن را به عهده دارند، آرامش خوبی ایجاد کرده‌اند و امیدها به آینده تا حدی زنده شده است. می‌دانیم با انباشت مشکلات در سال‌های اخیر مواجهیم که به سادگی حل شدنی نیست. بضاعت راه‌آهن در حدی نیست که تمام مشکلات را حل کند و باید حاکمیت در مورد این صنعت تغییر رویکرد بدهد. اگر دنبال توسعه و پیشرفت کشور هستیم، باید راه‌آهن را متحول کنیم. ما به پی‌گیری‌های ایشان در سطوح کلان مدیریت کشور امیدواریم. تلقی من از راه‌آهن، یک نگاه اقتصادی نیست. معتقدم راه‌آهن یک شرکت خدماتی است و برای این که بتواند خدمات ارائه دهد، باید زیرساخت‌های آن تقویت شود و به‌واسطه‌ی حاکمیت حمایت شود.

شرکت‌ها رقم می‌زد. تضامین این تسهیلات هم ناوگان شرکت‌ها است و همه‌ی مقدمات برای روان‌سازی فرایند دریافت تسهیلات فراهم است و فقط مسؤولان اجرایی باید اراده‌ی لازم را داشته باشند.

راه‌آهن هم می‌تواند با ظرفیت‌های خودش مشوق‌هایی برای شرکت‌ها در نظر بگیرد. مثلاً وقتی شرکتی واگن نو وارد شبکه می‌کند، یا واگن‌هایش را نوسازی می‌کند، دیزل گرم به آن واگن‌ها به‌صورت ویژه و به‌صورتی تضمینی اختصاص دهد که واگن‌های نو و نوسازی شده با توقف مواجه نشوند.



### در زمینه‌ی قیمت‌گذاری بلیت قطارهای مسافری، فاصله‌ی بین قیمت کنونی تا نقطه‌ی سر به‌سر و سودآوری منطقی از نظر شما چقدر است؟ ساز و کار قیمت‌گذاری باید چه تغییری کند که هم به نفع مسافران باشد و هم چرخ کسب‌وکار شرکت‌ها بچرخد؟

سخن گفتن از سود در شرایط فعلی در صنعت ریلی مسافری، بی‌معنی است و فاصله‌ی قیمت کنونی بلیت تا نقطه‌ی سر به‌سر هم بسیار زیاد است. در حال حاضر بحث ما تعیین قیمت بلیت به‌صورتی است که امکان تداوم فعالیت وجود داشته باشد. علت آن هم این است که طی سال‌های طولانی، مطابق با تورم و هزینه‌ها افزایش نیافته است. شرایط تورمی در کشور ما به نحوی است که گاهی برای خرید برخی اقلام باید در کم‌تر از ساعت تصمیم‌گیری کنیم. چرا که قیمت در ساعت‌های بعد متغیر خواهد شد. در چنین شرایطی وقتی چند سال مجوز افزایش قیمت بلیت داده نشود و یا مجوز درصد افزایش قیمت نسبتی با تورم و هزینه‌ها نداشته باشد، عقب ماندگی به حدی می‌رسد که به سادگی قابل جبران نیست. چنان‌چه راه‌آهن در این مورد کمک کند و سالانه دوبار افزایش قیمت بلیت بر اساس

۲۰ درصد واگن‌های باقیمانده‌ی خود را به‌صورتی بازسازی کنیم که تبدیل به واگن‌های لوکس ۵ ستاره شوند. پیش‌بینی ما این است که بازار قطارهای لوکس در آینده پرونق‌تر می‌شود. لازم به تاکید است که صنعت حمل‌ونقل ریلی مسافری در کشور ما به‌صورت طبیعی و بدون مشوق‌های سرمایه‌گذاری، عملاً هیچ‌گونه بازدهی ندارد. واقعیت این است که اگر مشوق‌های سرمایه‌گذاری نباشد، شرکت‌های موجود به تدریج از این صنعت خارج می‌شوند. متأسفانه در سال‌های گذشته برای چند شرکت مسافری ریلی این اتفاق افتاده و اکنون نامی از آن‌ها وجود ندارد. ضمناً هیچ شرکت جدیدی در ۱۰ سال اخیر در این حوزه تاسیس نشده است. حاکمیت با درک این که فعالیت در حوزه‌ی مسافری ریلی برای سرمایه‌گذاران سودآور نیست، ولی مزیت‌های قطارهای مسافری برای مردم و حاکمیت غیرقابل چشم‌پوشی است، باید نسبت به ارائه‌ی مشوق‌های سرمایه‌گذاری موثر به شرکت‌ها اقدام کند. توجه به این نکته ضروریست که کمک به شرکت‌ها برای حفظ ناوگان موجود نیز یکی از مهم‌ترین اقداماتی است که باید در دستور کار دولت و حاکمیت قرار گیرد. در حال حاضر شرکت‌هایی داریم که درصد بالایی از ناوگان آن‌ها سن بالایی دارد و اگر برای بازسازی و نوسازی واگن‌های آن‌ها کمک و حمایتی صورت نگیرد، به‌زودی حدود ۲۵ درصد ناوگان مسافری کشور به همین دلیل زمین‌گیر خواهند شد. بنابراین؛ اولویت دولت باید این باشد که آن‌چه در صنعت ریلی مسافری به‌عنوان داشته‌های ما در حوزه‌ی ناوگان وجود دارد را حفظ کنیم و در وهله‌ی بعد، به دنبال توسعه‌ی ناوگان باشیم.



### به نظر شما، فعالان صنعت ریلی برای دستیابی به مشوق‌های سرمایه‌گذاری به قوانین جدیدی نیاز دارند؟

به نظر می‌رسد ما در مورد مشوق‌ها با خلا قانونی مواجه نیستیم، بلکه با انفعال و بی‌عملی در اجرا و همچنین تفسیرهای نارسا و ناکارآمد در اجرای قوانین مواجهیم. مثلاً در قانون مشوق‌های خوبی ذیل تبصره‌ی (۱۸) داریم. اما همین تسهیلات باید به موقع به شرکت‌ها برسد. در عمل، قانون روی کاغذ وجود دارد، ولی وقتی وارد فرایند دریافت تسهیلات می‌شویم، می‌بینیم بانک‌ها سخت‌گیری‌های غیرموجهی دارند که دریافت تسهیلات را به تاخیرهای طولانی مبتلا می‌کند و زمانی که شرکت به تسهیلات می‌رسد، ارزش و قدرت خرید پولی که دریافت می‌کند، به‌دلیل تورم بسیار کاهش یافته است. همین تسهیلات تبصره‌ی (۱۸) اگر فرایند بهتر و سریع‌تری داشت، تحولات بسیار خوبی در



# پیشنهاد ریلی جالب همسایه شمالی

احداث خط آهن با استانداردهای روسی در ایران



سید امیر بهادر هاشمی  
کارشناس ارشد مطالعات روسیه



پاییز سال جاری اعلام شد؛ ایران و روسیه در حال انجام مذاکراتی برای ایجاد یک خط آهن جدید هستند که هدف آن تسهیل حمل و نقل و تجارت میان دو کشور و کشورهای همسایه است. این خط آهن با استفاده از عرض ریل استاندارد روسی ساخته خواهد شد و از شهر پارس آباد، واقع در مرز ایران و جمهوری آذربایجان، آغاز می‌شود و به بزرگ‌ترین بندر ایران، یعنی بندرعباس، در سواحل خلیج فارس ختم خواهد شد. این پروژه می‌تواند به‌عنوان یک اقدام استراتژیک برای تقویت روابط اقتصادی و تجاری میان ایران و روسیه و همچنین؛ بهبود دسترسی به بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی تلقی شود.

بندرعباس به‌عنوان یکی از مهم‌ترین و کلیدی‌ترین بنادر ایران، نقش حیاتی در تجارت دریایی و ترانزیت کالاها ایفا می‌کند. با اتصال این خط آهن به بندرعباس، پیش‌بینی می‌شود با احداث این خط آهن حجم مبادلات تجاری میان ایران و روسیه افزایش یابد و همچنین دسترسی به بازارهای دیگر کشورها، از جمله جمهوری‌های سابق شوروی که از شبکه ریلی مشابه بهره‌مند هستند، از طریق این بندر امکان‌پذیر شود.

کاظم جلالی سفیر ایران در روسیه یکی از مسئولانی است که احداث این خط ریلی را با جدیت پیگیری می‌کند. وی در نشست‌های مسعود پزشکیان رئیس‌جمهور ایران به تمایل روس‌ها برای اجرای خط آهن از پارس آباد تا بندرعباس به صورت مجزا اشاره کرده و تصریح کرد: روس‌ها علاوه بر خط آهن رشت-آستارا تمایل دارند با سرمایه‌گذاری خودشان خط آهنی با عرض ریلی استاندارد روسی از پارس آباد تا بندرعباس تأسیس کنند. رئیس‌جمهور ایران نیز در این جلسه از ساخت هر دو خط آهن استقبال کرده و افزود: گسترش خطوط آهن از شمال به جنوب به نفع مردم و اقتصاد کشور است و از آن استقبال می‌کنیم. این دو خط می‌توانند علاوه بر تأمین نیازهای روسیه، با اجرای توأمان و ترکیبی خط ریلی استاندارد خودمان منشأ خدمات و اتفاقات خوبی برای کشور باشد.

## فرصت و چالش‌های آتی ساخت خط آهن روسی در ایران

با راه‌اندازی خط آهن جدید و پیوستن به شبکه ریلی گسترده روسیه، ایران به یکی از نقاط کلیدی کریدور شمال-جنوب تبدیل می‌شود. این امر به طور قابل توجهی ظرفیت ترانزیت کالا را افزایش داده و ایران را به یک پل ارتباطی اساسی در این مسیر تبدیل می‌کند. افزایش حجم تجارت به تبع آن، درآمدهای ارزی کشور و ایجاد فرصت‌های شغلی را به طرز چشمگیری ارتقا خواهد داد.

ساخت خط آهن با استانداردهای روسی در ایران می‌تواند تأثیرات قابل توجهی بر سیستم حمل و نقل ریلی کشور و همچنین روابط اقتصادی و تجاری ایران، به ویژه با کشورهای اوراسیا و اعضای سازمان‌های بریکس و شانگهای، داشته باشد. این تأثیرات را می‌توان از زوایای مختلف مورد بررسی قرار داد.

استانداردهای ریلی روسیه با عرض ریل ۱۵۲۰ میلی‌متر، با شبکه ریلی کشورهای روسیه، آسیای مرکزی و چین همخوانی دارد. ایجاد این خطوط در ایران می‌تواند به برقراری ارتباط مستقیم ایران با شبکه ریلی اوراسیا کمک کند که به نوبه خود، بازاری چند صد میلیون نفری برای محصولات ایرانی فراهم می‌آورد. این ارتباط، حمل و نقل کالا و مسافر را بین ایران و کشورهای عضو این دو سازمان تسهیل کرده و ایران را به یک مرکز ترانزیتی کلیدی در منطقه تبدیل می‌سازد.

## دلایل روسیه برای ساخت خط آهن در ایران

پروژه احداث خط آهن توسط روسیه در ایران، فراتر از یک اقدام زیرساختی به شمار می‌رود و نشان‌دهنده یک استراتژی جامع در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی است. یکی از اهداف اصلی روسیه از این پروژه، تقویت کریدور شمال-جنوب است که به‌عنوان یک مسیر تجاری کلیدی بین آسیا و اروپا شناخته می‌شود. با سرمایه‌گذاری در این پروژه، روسیه در پی آن است که نقش خود را در این کریدور بهبود بخشد. با راه‌اندازی این خط آهن، روسیه می‌تواند حجم تجارت خود با ایران و کشورهای همسایه را افزایش دهد و نفوذ اقتصادی‌اش را در این منطقه گسترش دهد.

علاوه بر این، احداث این خط آهن به روسیه این امکان را می‌دهد که وابستگی خود به بنادر اروپایی را کاهش دهد و هزینه‌های حمل و نقل را به طور قابل توجهی کاهش دهد. از سوی دیگر، این پروژه می‌تواند به‌عنوان یک واکنش به تحریم‌های غرب علیه روسیه در نظر گرفته شود و به این کشور کمک کند تا روابط اقتصادی خود را با کشورهای دیگر تقویت کند. روابط نزدیک سیاسی و اقتصادی میان روسیه و ایران از زمان‌های قدیم وجود داشته و راه‌اندازی این خط آهن می‌تواند به تقویت این روابط و افزایش همکاری‌ها در زمینه‌های مختلف کمک کند.

مسیر، انتظار می‌رود که حجم تجارت و تبادل کالا بین این کشورها و دیگر کشورهای همسایه به طور قابل توجهی افزایش یابد.

بنا به اعلام تاس، مسکو به تهران وامی به مبلغ ۱,۳ میلیارد یورو برای اجرای این پروژه اختصاص می‌دهد. این وام به ایران این امکان را می‌دهد که زیرساخت‌های ضروری برای ساخت و توسعه خط ریلی مورد نظر را فراهم کند. همچنین، هزینه کل ساخت این پروژه حدود ۱,۶ میلیارد یورو تخمین زده شده است که نشان‌دهنده اهمیت و ابعاد وسیع این طرح می‌باشد. مقامات روسی معتقدند که کریدور شمال - جنوب می‌تواند به‌عنوان جایگزینی برای کانال سوئز عمل کند و زمان حمل‌ونقل کالاها را به طور قابل توجهی کاهش دهد. تهران پیش‌بینی می‌کند که ساخت بخش ریلی این کریدور از سال ۲۰۲۵ آغاز و به مدت سه سال ادامه یابد. این پروژه نه تنها به بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل در منطقه کمک خواهد کرد، بلکه می‌تواند به افزایش همکاری‌های اقتصادی و تجاری میان کشورهای مختلف نیز منجر شود. با تکمیل این راه‌آهن، انتظار می‌رود حجم تجارت بین ایران و کشورهای همسایه به طور چشمگیری افزایش یابد و این کشورها از مزایای اقتصادی بیشتری بهره‌مند شوند.

نماینده ویژه رئیس‌جمهور روسیه در خصوص همکاری‌های بین‌المللی در حوزه حمل‌ونقل از شرکای چینی برای مشارکت در پروژه کریدور حمل‌ونقل «شمال-جنوب» دعوت کرد. او در نشست همایش روسیه و چین که از ۱۳ الی ۱۵ نوامبر ۲۰۲۴ در شهر کازان برگزار شد گفت که همکاری در این کریدور می‌تواند به تسهیل مسیرهای تجاری و توسعه حمل‌ونقل بین روسیه، چین و کشورهای دیگر کمک کند. لویتین بر لزوم همکاری نزدیک‌تر و جلوگیری از رقابت داخلی در این پروژه تأکید کرد تا از منافع مشترک بهره‌برداری شود. اینگور لویتین اظهار داشت که در حال حاضر کالاهای چینی از طریق بندر ولادووستوک به مسکو ارسال می‌شوند، در حالی که امکان انتقال این محموله‌ها به سنت‌پترزبورگ و سپس به مسکو نیز وجود دارد. او تأکید کرد که با آزادسازی مسیرهای شرقی، می‌توان از این ظرفیت برای حمل سایر کالاهای، از جمله محموله‌های صادراتی، بهره برد.

بنا به اعلام ریانووستی، لویتین در ادامه افزود: ما باید همکاری‌های نزدیک‌تری داشته باشیم. او تأکید کرد که روسیه و چین باید در حوزه حمل‌ونقل و لجستیک شریک باشند، نه رقیب. وی تصریح کرد که رقبا و چالشگران این حوزه مشخص هستند، اما اتحاد میان روسیه و چین، به‌ویژه در چارچوب کشورهای بریکس، می‌تواند حجم جابه‌جایی کالا را افزایش دهد. لویتین به اجلاس بریکس در کازان اشاره کرد و گفت: این اجلاس بار دیگر نشان داد که اگر کشورهای بریکس، که اکنون نیمی از حجم کل تجارت جهانی را تشکیل می‌دهند، به‌صورت تیمی همکاری کنند، نه تنها حجم جابه‌جایی کالاها را افزایش خواهند داد، بلکه از رقابت‌های داخلی جلوگیری کرده و مانع واگذاری این بازار به شرکت‌هایی می‌شوند که علاقه‌ای به همکاری با روسیه، چین یا سایر شرکای بریکس ندارند.

این اظهارات نشان‌دهنده رویکرد استراتژیک روسیه در تقویت همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی با چین، ایران و سایر کشورهای بریکس در زمینه لجستیک و حمل‌ونقل است.

در نهایت می‌توان گفت که احداث خط‌آهن با استاندارد روسی می‌تواند ایران را به شبکه ریلی اوراسیا متصل کرده و جایگاه کشور را در کریدورهای بین‌المللی تقویت کند. با این حال، نیازمند سرمایه‌گذاری کلان و هماهنگی فنی با شبکه داخلی است. همچنین خط‌آهن رشت به آستارا یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌های حمل‌ونقل ایران است که تکمیل آن می‌تواند به افزایش درآمد ترانزیتی، تقویت روابط منطقه‌ای و توسعه اقتصادی شمال ایران منجر شود. با توجه به مشارکت روسیه و جمهوری آذربایجان، این پروژه می‌تواند به نمادی از همکاری‌های منطقه‌ای تبدیل شود. در مجموع، هر دو پروژه می‌توانند نقش کلیدی در توسعه اقتصادی ایران و تقویت جایگاه ژئوپلیتیکی کشور در منطقه و جهان ایفا کرده و ایران را به یک هاب ترانزیتی راهبردی در منطقه تبدیل کند. منبع: svpressa.ru

ایران در موقعیت جغرافیایی استراتژیکی قرار دارد که کریدورهای مهمی نظیر شمال-جنوب و شرق-غرب را شامل می‌شود. توسعه خطوط ریلی با استانداردهای روسی می‌تواند به تقویت نقش ایران در این کریدورها کمک کند. به‌ویژه در کریدور شمال-جنوب، اتصال ریلی ایران به روسیه و هند از طریق بندر چابهار و بندر شمالی مانند بندر انزلی می‌تواند به طور قابل توجهی زمان و هزینه‌های حمل‌ونقل کالا و لجستیک را کاهش دهد. این امر برای کشورهای عضو بریکس (مانند هند، روسیه، و چین) و شانگهای (مانند روسیه، چین، و آسیای مرکزی) جذابیت زیادی دارد.

با توجه به عضویت ایران در سازمان شانگهای و تلاش برای گسترش همکاری با بریکس، توسعه زیرساخت‌های ریلی با استانداردهای روسی می‌تواند جایگاه ایران را به‌عنوان یک شریک راهبردی در این سازمان‌ها تقویت کند. این اقدام می‌تواند به همگرایی اقتصادی و سیاسی بیشتر ایران با این کشورها منجر شود. احداث خطوط ریلی جدید با استانداردهای روسی می‌تواند ظرفیت حمل‌ونقل ریلی داخلی ایران را نیز افزایش دهد. این امر به کاهش ترافیک جاده‌ای، کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل داخلی، و کاهش آلودگی محیط زیست کمک می‌کند. همچنین، این خطوط می‌توانند نقش موثری در توسعه مناطق کمتر توسعه‌یافته در مسیر خطوط ریلی باشند.

از طرفی این طرح با چالش‌هایی نیز روبرو است. ایران در حال حاضر از استانداردهای ریلی اروپایی (عرض ریل ۱۴۳۵ میلی‌متر) استفاده می‌کند. احداث خطوط با استاندارد روسی نیازمند زیرساخت‌های جدید و تطبیق فنی در نقاط اتصال است. احداث چنین خطوطی نیازمند سرمایه‌گذاری کلان است که ممکن است نیاز به تأمین مالی از طریق همکاری با کشورهای عضو بریکس و شانگهای داشته باشد. برای بهره‌وری بیشتر، باید راه‌حل‌هایی برای اتصال خطوط با استاندارد روسی به شبکه ریلی داخلی ایران ارائه شود.



## تزارها با خط‌آهن رشت آستارا و خط‌آهن با استاندارد روسی دنبال چه هستند؟

خط‌آهن رشت به آستارا یکی از پروژه‌های مهم و استراتژیک در زمینه حمل‌ونقل و ترانزیت کالا در منطقه است که به‌عنوان یک حلقه کلیدی در کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال به جنوب شناخته می‌شود. این کریدور که به‌عنوان یک مسیر ترانزیتی کلیدی بین کشورهای شمالی و جنوبی عمل می‌کند، به‌ویژه برای تسهیل تجارت و حمل‌ونقل کالا از کشورهای آسیای میانه و قفقاز به سمت خلیج فارس و بالعکس اهمیت دارد.

در تاریخ ۱۷ مه ۲۰۲۳، روسیه و ایران توافق‌نامه‌ای را برای ساخت مشترک بخش ریلی رشت - آستارا امضا کردند. این توافق‌نامه به‌عنوان یک گام مهم در راستای تقویت همکاری‌های اقتصادی و حمل‌ونقل بین دو کشور تلقی می‌شود. این پروژه به دلیل موقعیت جغرافیایی ایران و روسیه، می‌تواند به‌عنوان یک پل ارتباطی میان کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز و اروپا عمل کند. با تکمیل این



# قطارهای هوشمند لاستوچکا؛ جدیدترین دستاوردهای حمل و نقل ریلی تزارها

میناواتادی  
مترجم



در سال‌های اخیر، استفاده از هوش مصنوعی و فناوری‌های هوشمند در سطح جهانی به طرز چشمگیری افزایش یافته و حمل و نقل ریلی نیز از این تحولات بهره‌مند شده است. این پیشرفت‌ها نه تنها به بهبود کارایی و ایمنی سیستم‌های حمل و نقل کمک کرده‌اند، بلکه تجربه سفر را برای مسافران نیز بهبود بخشیده‌اند.

روسیه، به عنوان بزرگ‌ترین کشور جهان، یکی از قدیمی‌ترین و وسیع‌ترین شبکه‌های ریلی را داراست. این کشور با مساحتی بالغ بر ۱۷ میلیون کیلومتر مربع، نیازمند یک سیستم حمل و نقل کارآمد و مدرن است تا بتواند به نیازهای جابجایی جمعیت و کالا پاسخ دهد. با این حال، روسیه با چالش‌های متعددی مواجه است، به ویژه چالش‌های ناشی از تحریم‌ها که می‌تواند بر توسعه و بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل تأثیر بگذارد.

در این راستا، روسیه تلاش می‌کند تا با استفاده از فناوری‌های نوین، شبکه ریلی خود را بهبود بخشد و به‌روز کند. یکی از جدیدترین دستاوردهای این کشور در حوزه حمل و نقل مسافری، راه‌اندازی سیستم قطارهای هوشمند خودران با نام «لاستوچکا» است. این سیستم به عنوان یک نوآوری در صنعت حمل و نقل ریلی شناخته می‌شود و می‌تواند به کاهش هزینه‌ها، افزایش ایمنی و بهبود تجربه سفر مسافران کمک کند.

قطار «لاستوچکا» به فناوری‌های پیشرفته‌ای مجهز است که امکان کنترل خودکار و هوشمند قطار را فراهم می‌آورد. این فناوری شامل سیستم‌های هوش مصنوعی، حس‌گرهای پیشرفته و ارتباطات بی‌سیم است که به قطار اجازه می‌دهد تا به طور مستقل حرکت کند و با شرایط مختلف سازگار شود.

نخستین قطارهای بدون راننده در روسیه با نام «لاستوچکا» به تازگی فعالیت خود را در جابجایی مسافران در حلقه مرکزی شبکه راه‌آهن مسکو آغاز کرده‌اند و از ایمنی بیشتری نسبت به قطارهای سنتی برخوردارند. به لطف وجود سیستم خودکار، این لکوموتیوها قادر هستند تصمیمات را به مراتب سریع‌تر از انسان اتخاذ کنند. به گفته مسئولان شرکت

راه‌آهن روسیه، این قطار هوشمند توسط دانشمندان روسی طراحی شده است. اگرچه این قطار به صورت خودکار حرکت می‌کند، اما یک راننده در کابین حضور دارد که بر روند سفر نظارت کرده و درها را باز و بسته می‌کند. این قطار همچنین می‌تواند سرعت خود را محاسبه کند تا در صورت انحراف از برنامه، به موقع به جدول زمانی بازگردد. آزمایش‌های مربوط به سیستم‌های قطارهای کاملاً خودکار و بدون دخالت راننده تا پایان سال جاری به اتمام خواهد رسید و با ورود این نوع قطارها به سیستم حمل و نقل ریلی، مسافران سفرهای سریع‌تر و ایمن‌تری را تجربه خواهند کرد. بر اساس اظهارات مقامات شرکت راه‌آهن روسیه، قطار خودران «لاستوچکا» در زمره سیستم‌های حمل و نقل خودکار سطح سوم قرار دارد و در سطح چهارم، هیچ راننده‌ای در کابین وجود نخواهد داشت. انتظار می‌رود که قطارهای سطح چهارم از سال ۲۰۲۶ در روسیه به مرحله بهره‌برداری برسند.

در کشورهای غربی، نگرانی‌هایی درباره قطارهای بدون راننده مطرح شده است. بر اساس اطلاعات منتشر شده در نشریه Wired، هزینه استخدام یک راننده در ایالات متحده به طور قابل توجهی کمتر از هزینه‌های توسعه و بیمه‌هایی است که در صورت گسترش استفاده از قطارهای خودکار به شدت افزایش خواهد یافت.

به گفته دکتر دیوید کلارک، مدیر مرکز تحقیقات حمل و نقل دانشگاه تنسی، «مسیر توقف قطار به طور قابل توجهی بیشتر از خودروها است و ممکن است به حدود یک مایل برسد». او بیان می‌کند که «سیستم‌های کروز کنترل تطبیقی که بر پایه رادار و



وظیفه کنترل کشش و ترمز را به منظور بهینه‌سازی مصرف انرژی در حین حرکت قطار بر عهده دارند و همچنین سرعت را برای رعایت برنامه زمانی تنظیم می‌کنند.

شایان ذکر است که لاستوچکا در ابتدا به منظور استفاده در شبکه‌های ریلی روسیه توسط شرکت «Siemens AG» طراحی و توسعه یافته و بر اساس پلتفرم «Siemens Desiro» ساخته شده است. برای نخستین بار قرارداد تأمین ۱۲۰۰ واگن از سری «Desiro Rus» میان «شرکت راه‌آهن روسیه» و شرکت «زیمنس» به امضاء رسید.

نخستین تولیدکننده این نوع قطارها، کارخانه‌ای در شهر کرفلید آلمان بود که در نزدیکی مرز هلند قرار دارد. در نوامبر ۲۰۱۳، فرآیند تولید قطارهای «لاستوچکا» در کارخانه «اورال سکی لوکوموتیو» آغاز گردید که سالانه حدود ۲۰۰ واگن تولید می‌کند. همچنین، در همین کارخانه با بهره‌گیری از فناوری‌های شرکت «زیمنس»، لوکوموتیوهای باری نیز تولید می‌شود.

بر اساس گزارش ریانووستی، در سال ۲۰۲۴، روسیه و چین به توافق رسیدند که به طور فعال به توسعه راهکارهای حمل‌ونقل با اتوماسیون پیشرفته و فناوری‌های دیجیتال در چارچوب همکاری‌های خود پردازند. یکی از ابتکارات اصلی در این زمینه، اجرای سیستم‌های الکترونیکی خواهد بود که به طور قابل توجهی فرآیند حمل‌ونقل ریلی میان دو کشور را تسهیل و تسریع می‌کند. با وجود تحریم‌های اعمال شده بر روسیه، این اقدام در بلند مدت می‌تواند به نزدیکی بیشتر شبکه‌های ریلی روسیه و چین که یکی از کشورهای پیشرو در حوزه دیجیتال است، منجر شود.

دیگر تجهیزات هوشمند طراحی شده‌اند و در حال حاضر در بسیاری از خودروهای لوکس مورد استفاده قرار می‌گیرند، می‌توانند برای قطارها نیز مناسب باشند، اما به دلیل زمان و فاصله زیادی که برای کاهش سرعت قطار نیاز است، هیچ راه مؤثری وجود ندارد که این سیستم بتواند به اندازه کافی مسیر جلوتر از خود را ببیند تا به موقع واکنش نشان دهد. به طور کلی، موانع متعددی وجود دارد که می‌تواند بر ایمنی سفر تأثیر بگذارد.

وی در ادامه اظهار می‌دارد: «ما خطوط ریلی بسته در ایالات متحده نداریم. تقریباً هیچ تقاطع ریلی خودکاری وجود ندارد و پل‌های عابر پیاده مشابه آنچه در روسیه دیده می‌شود، ساخته نشده است. گاهی اوقات افراد خودروهای خود را که بر روی ریل‌ها گیر کرده‌اند، رها می‌کنند. در این شرایط، بدون وجود راننده قطار، وقوع سانحه اجتناب ناپذیر است.»

با این حال، امروزه ضرورت وجود قطارهای خودران به وضوح احساس می‌شود. برای افرادی که از این موضوع آگاه نیستند، باید ذکر کرد که پیشرفت فناوری‌های بدون راننده در صنعت راه‌آهن از زمان‌های دور آغاز شده است. در سال ۱۹۵۷، نخستین سیستم آزمایشی راننده خودکار برای قطارهای بین شهری به بهره‌برداری رسید.

در حال حاضر، تقریباً تمامی قطارهای فعال در شبکه راه‌آهن روسیه به سیستم‌های ایمنی مجهز شده‌اند که با سطح اول اتوماسیون سازگاری دارند. قطارهایی که از سطح دوم اتوماسیون برخوردارند و بخشی از مسئولیت‌های راننده را بر عهده می‌گیرند، در روسیه به مدت بیش از ۲۰ سال به طور مستمر در حال استفاده هستند. بر اساس اطلاعات موجود، چندین هزار لوکوموتیو باری به این سیستم‌ها تجهیز شده‌اند که در آن‌ها کامپیوترهای onboard



# پیشینه‌ی تاریخی ایستگاه راه آهن اراک

یوسف نیک‌فام  
نویسنده و مدیر فصلنامه‌ی رازان



یک ۵ نفر مهندس متخصص به سمت نمایندگی از طرف خود معرفی و اعزام داشته‌اند...» (همان).

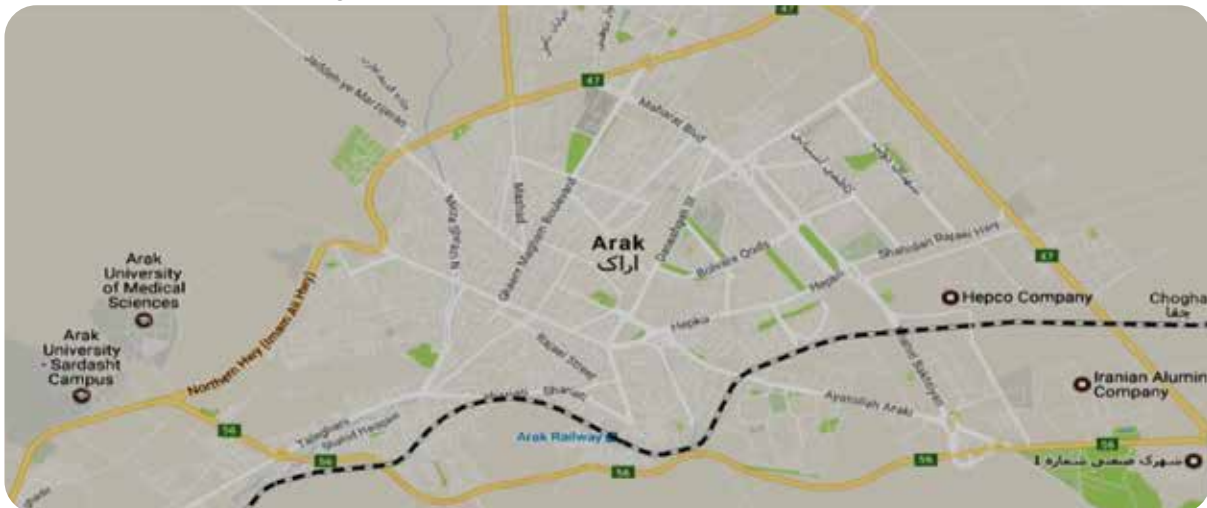
در نیمه‌ی دوم سال ۱۳۱۴ نوید آغاز به‌کار ریل‌گذاری راه‌آهن اراک تا اهواز در سال ۱۳۱۵ با فعال شدن ۱۵,۰۰۰ کارگر در این وادی به اهالی داده می‌شود. سرمقاله نویسنده‌ی نامه‌ی عراق با اعلام این خبر عنوان «راه‌آهن سعادت عراق یا عراقی‌ها» متذکر می‌گردد که مسؤولین و اهالی از اکنون باید به فکر احداث رستوران، مسافرخانه، هتل، مغازه‌های مناسب و ملزومات یک شهر شلوغ را فراهم آورند و این موقعیت فصل مناسبی خواهد بود تا اهالی بهترین بهره‌بردار از این رخداد را بنمایند (نامه‌ی عراق، سال دوم، یکشنبه ۹ آذر ۱۳۱۴، شماره‌ی ۲۲۶، ۱).  
بالاخره پس از ۱۷ سال فعالیت برای احداث خط راه‌آهن سراسری، بعد از ورود قطار حامل پهلوی اول، در ساعت نه وپانزده دقیقه‌ی صبح روز شنبه پنجم شهریور ۱۳۱۷ خورشیدی به ایستگاه اراک، راه‌آهن اراک گشایش می‌یابد (نامه‌ی عراق، سال پنجم، سه‌شنبه ۸ شهریور ۱۳۱۷، شماره‌ی ۵۲۵، ۱ و ۲).  
موقعیت ایستگاه راه‌آهن اراک در جنوبی‌ترین قسمت شهر اراک قرار گرفته است.

«در مکان یابی ایستگاه اراک، مواردی چند مورد نظر بود. یکی از آن‌ها، مساعدت شیب زمین به نسبت مسیر خطوط راه‌آهن و دیگری جلوگیری از هرگونه تخریب محیط‌زیستی در زمینه‌ی آسیب به باغات و مزارع است...» (شیعه، بهار ۱۳۹۹، ۱۱۶).

## مکان یابی و موقعیت جغرافیایی ایستگاه اراک

بر اساس گزارش «شهری» نشریه‌ی «نامه‌ی عراق» به قلم «ع. م.» تأسیس شعبه‌ی ساختمانی راه‌آهن در اراک چنین بوده است: «مطابق اطلاعی که کسب شده است کنسرسیوم کامپساکس به نمایندگی وزارت طرق و شوارع شعبه‌ی ساختمانی خود را در عراق [اراک] مفتوح و قریباً عملیات ساختمانی خود را از عراق به جنوب که قسمت ۱۵ (Lot15) راه‌آهن ایران را تشکیل می‌دهد بهره‌برداری و ریل‌کشی خواهد شد.» (نامه‌ی عراق، سال دوم، دوشنبه ۱۹ خرداد ۱۳۱۴، شماره‌ی ۱۵۶، ۱).

«کنسرسیوم کامپساکس تنها مؤسسه‌ی اروپایی است که از بدو تأسیس در ایران تا کنون کاملاً به وظایف خود آگاه و در ضمن عملیات از هیچ‌گونه مساعدت به افراد عملیه‌ی ایرانی و مقاطعه‌کار بومی فروگذار نموده است. کنسرسیوم مزبور به واسطه‌ی تجربیات چندین ساله که در ضمن عملیات فنی در ترکیه و قسمتی از راه‌آهن شرق (بین‌النهرین) کسب نموده است و به واسطه‌ی آشنایی با روح توده‌ی شرق، خصوصاً دسته‌ی عمله موفق شده است که در این چندسال با بهترین تاکتیک و مطابق جدیدترین قوانین اقتصادی و اسلوب فنی عملیات خود را به‌طور عاقلانه پیشرفت دهد. لغت کامپساکس کلمه‌ی مرکب و مختصری از اسم دو نفر سوئدی (kamppam) و ساکسیلد (sax-) 'ild می‌باشد که متحداً این کنسرسیوم شرکت را تشکیل و هر



نقشه‌ی اراک و محل عبور خط آهن

مهم‌ترین ایستگاه مسافری: اراک - ملایر - شازند  
تعداد ایستگاه‌های CTC شده: ۷ ایستگاه

مراکز جذب بار موجود در ناحیه: پالایشگاه و پتروشیمی شازند، شرکت آلومینیوم اراک، شرکت واگن پارس، منطقه‌ی اقتصادی سلفچگان، شرکت گاز بوتان، شرکت فولاد درخشان، کارخانه‌ی باریت سواریان، سیلوی اراک، کارخانه قند شازند، شرکت ماشین‌سازی اراک، سنگ‌آهن غرب کشور. با احداث و راه‌اندازی خط غرب مراکز جذب بار جدیدی نظیر کارخانه‌ی فولاد آلیاژی ملایر، کارخانه‌ی کیان کردسا، کارخانه‌ی فیروزان، کارخانه‌ی فولاد استان همدان، کارخانه‌ی سیمان هگمتانه، شرکت پلیمر و پتروشیمی کرمانشاه، سیلوی گندم کرمانشاه ایجاد شده است که قابلیت اتصال به راه‌آهن اراک را دارند.

بیشترین سهم بارگیری در ناحیه‌ی مربوط به پخش فرآورده‌های نفتی است که از ایستگاه سمنگان منشعب شده و پتروشیمی اراک جایگاه دوم در بیشترین سهم بارگیری را دارد که محصولات آن به وسیله‌ی راه‌آهن به خارج از کشور صادر می‌شود.<sup>۲</sup>

### محله‌ی راه‌آهن اراک

محله‌ی راه‌آهن پس از ایجاد ایستگاه آن به مرور شکل گرفت. این محله به موازات خطوط راه‌آهن و بر اساس نظم خاصی شکل گرفته است. خیابانی ایستگاه را به اولین میدان راه‌آهن متصل می‌کند. خیابان عریض دیگری میدان اول را به میدان دوم متصل می‌کند. اطراف این میدان، اداره‌ی پلیس راه‌آهن و ساختمان‌هایی است که در تملک راه‌آهن قرار دارند. در سمت شرقی میدان، بخش‌های اداری هستند. فروشگاهی نیز در این بخش دیده می‌شود که مایحتاج راه‌آهنی‌ها را تأمین می‌کند. سکونت‌گاه‌های اصلی راه‌آهنی‌ها در سمت شرقی خیابان اصلی ورودی به ایستگاه قرار دارد. مسجدی نیز بعدها در بافت مسکونی ساخته شد که اکنون «مسجد انصاری» نامیده می‌شود. اداره‌ی بهداری، باشگاه ورزشی و تالار اجتماعات از دیگر مراکز محله‌ی راه‌آهن هستند.

نکته‌ای که نگارنده به دلیل سکونت در محله‌ی گردو و در نزدیکی خط آهن، بازی‌ها و سرگرمی‌هایی بود که از کودکی و نوجوانی خود به یاد دارد، پیاده‌روی روی خط و رقابت با دوستان، قرار دادن میخ‌های بزرگ روی خط و ساخته شدن خنجر، سرکشی و رفتن به محوطه‌ی قطارهای باری در نزدیکی ایستگاه و بازی در واگن‌های خالی از بار نمونه‌ای از این بازی‌ها بود. خاطره‌ی دیگری که به یاد دارم، حضور تیم فوتبال راه‌آهن در مسابقات باشگاهی اراک است که در مقاطع سنی نوجوانان، جوانان و بزرگسالان تیم منسجم و خوبی داشت.



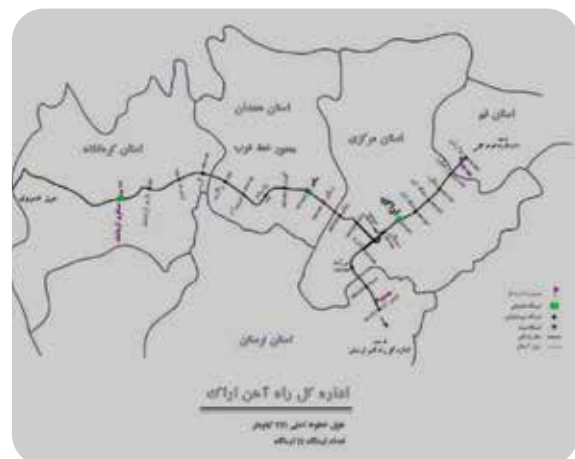
ایستگاه راه‌آهن اراک، عکس از امید جعفرنژاد

عبور خط راه‌آهن از جنوبی‌ترین قسمت شهر بود که بعد از باغات قرار داشت و از این رو، کم‌ترین آسیب به باغات وارد شد. این خط از نزدیکی روستای «نظم‌آباد» عبور کرد و به سمت غرب امتداد یافته و از جنوب کوی مسکونی گردو عبور کرد. ایستگاه و تأسیسات مربوط به آن نیز همجوار با کوه و در جنوب باغات «قلعه» ساخته شد. ایستگاه راه‌آهن در فاصله‌ی بین دو ایستگاه روستای «ملک‌آباد» در شمال شرق اراک و ایستگاه «سمنگان» در جنوب غربی شهر قرار گرفته است.

اداره کل راه‌آهن اراک از نظر تشکیلاتی مدیریت ایستگاه‌های بین‌ازنا تا قم را برعهده دارد. به ترتیب از قم تا ازنا اسامی این ایستگاه‌ها عبارتند از: شهید ساعت (ساقه)، شهید نیک‌نفس (باغ‌یک)، شهید محبوبی (سواران)، راهگرد، نانگرد، مشک‌آباد، ملک‌آباد، اراک، سمنگان (شهید علی ضامنجانلی)، شازند، نورآباد، سمیه، مؤمن‌آباد.

### محدوده‌ی اداره‌ی کل راه‌آهن اراک

محدوده‌ی این اداره‌ی کل، از خروجی ایستگاه سواریان کیلومتر ۲۳۷ واقع در استان قم شروع و پس از عبور از استان‌های مرکزی و همدان از یک سو، به ایستگاه کرمانشاه کیلومتر ۶۰۲ واقع در استان کرمانشاه و از سوی دیگر، به ایستگاه مؤمن‌آباد (مأمون) کیلومتر ۴۰۰ واقع در استان لرستان منتهی می‌شود و مرکز آن در شهر اراک قرار دارد. راه‌آهن اراک از مناطق گوناگون و متنوعی به لحاظ شهری، روستایی، کوهستانی عبور و به لحاظ استانی در پنج استان قم، مرکزی، همدان، لرستان و کرمانشاه قرار دارد. طول خطوط اصلی: ۴۴۱ کیلومتر. طول خطوط تجاری: ۶۲ کیلومتر. تعداد تونل‌ها: ۱۳ دستگاه، جمعاً به طول ۶,۵۰۰ متر.



نقشه‌ی محدوده‌ی اداره‌ی کل راه‌آهن اراک

تعداد ایستگاه‌ها: ۲۱ ایستگاه شامل: راهگرد، نانگرد، مشک‌آباد، ملک‌آباد، اراک، سمنگان، شازند، نورآباد، سمیه، حک، جلاپیر، زنگنه، ملایر، کهریز، شادمانه، فیروزان، زاگرس، گروس، بیستون، باری کرمانشاه، مسافری کرمانشاه. مهم‌ترین ایستگاه باری: سمنگان



## راه آهن اراک در دوره‌های تاریخی

راه آهن اراک در دوره‌های تاریخی خاصی از اهمیت خاصی برخوردار بوده است که به برخی از این دوره‌ها اشاراتی می‌شود.

## راه آهن اراک در جنگ جهانی دوم

با وقوع جنگ جهانی دوم، ایران اگرچه در جبهه‌ی یکی از طرف‌های درگیر قرار نمی‌گیرد و حتی اعلام بی‌طرفی نیز می‌کند، اما با این حال، شعله‌های ویرانگر جنگ، در کشور ما نیز زبانه می‌کشد و چنگال بی‌رحم اشغال‌گران بر گلوئی مردم ایران فشار آورده و راه تنفس آنان را مسدود می‌کند.

جنگ دوم جهانی در سپتامبر ۱۹۳۹ (شهریور ۱۳۱۸ خورشیدی)، با اعلان جنگ کشور فرانسه و انگلیس به آلمان آغاز شد. در سحرگاه روز سوم شهریور ۱۳۲۰ ایران از طرف شمال و جنوب مورد تجاوز ارتش کشورهای روس و انگلیس قرار گرفت و بار دیگر مانند جنگ جهانی اول، علی‌رغم بی‌طرفی به اشغال نیروهای خارجی درآمد.

یکی از شهرهایی که مورد اشغال نیروهای نظامی متفقین (روس، انگلیس، آمریکا و فرانسه) درمی‌آید، اراک است. اراک نیز مانند اغلب شهرهای اشغالی دچار هرج و مرج و نابسامانی‌هایی در زندگی مردم می‌شود.

یکی از نواحی راه آهن کشور که به اشغال درمی‌آید، راه آهن اراک است. نیروهای متفقین در انتقال کالاها و مهمات و آذوقه بهره‌ی کافی از امکانات این خط می‌برند؛ اگرچه برخی مبارزان ملی - میهنی خرابکاری‌هایی نیز در اقدامات آن‌ها داشته‌اند.

به‌طور نمونه به این خبر جالب توجه است: «روز ۲۳ مرداد ۱۳۲۳] ساعت شش صبح در کیلومتر ۳۲۹ بین ایستگاه سمنگان و اراک ۲۷ واگن مواد محترقه طعمه‌ی حریق واقع گردید و تا ساعت ۱۶ ادامه داشت. شعله‌ی این آتش‌سوزی به حدی بود که از ۷ کیلومتری دود و شعله‌ی آن در شهر کاملاً پدیدار بود.

داداش نوری کارمند ناحیه‌ی جنوب که رئیس قطار بوده، به کلی سوخته و روز ۲۶، جسد او را از لای ترمز و شاسی مخزن سوخته شده پیدا کرده‌اند. پس از تشریفات قانونی برحسب تقاضای کارمندان حرکت، جسد به ایستگاه اراک حمل و تشییع جنازه‌ی او به‌طور شایسته به عمل آمد و دفن گردید. برای حمایت بازماندگان او ناحیه‌ی راه‌آهنی اراک وجوهی جمع‌آوری و به ناحیه‌ی جنوب فرستاده‌اند که به بازماندگان او داده شود

و ناحیه‌ی جنوب نیز برای کمک به فامیل او همین عمل را در آن‌جا انجام داده است.» (نامه‌ی اراک، شماره‌ی ۱۰۰۸، ۳۰ مرداد ۱۳۲۳، ۴). به‌نظر می‌رسد در آن زمان، آتش‌سوزی در ایستگاه سمنگان نیز اقدامی به‌منظور خرابکاری بوده باشد.

بهره‌ی دیگری که متفقین از راه آهن می‌بردند، انتقال زندانیان و بازداشتی‌ها به اراک بوده است. اراک در زمان اشغال یکی از شهرهای تبعیدگاهی بوده و متفقین بازداشتی‌ها را به این شهر انتقال می‌دادند.

نکته‌ی دیگر آن است که متفقین به‌دلیل فضای خاصی که ایستگاه راه آهن اراک داشته، جشن‌ها و برخی مراسم خاص خود را در این مکان برپا می‌کردند. به‌طور نمونه به یکی از جشن‌ها اشاره می‌شود: «جشن در راه آهن/ برحسب دعوتی که از طرف

اداره‌ی راه آهن ناحیه‌ی اراک به عمل آمده بود، عصر روز سه‌شنبه ۲۹ [خرداد ۱۳۲۴] رؤسای ادارات دولتی و طبقات مختلف اهالی همه با بانوان خود و افسران نیروی آمریکا که یک جمعیت چهارصد نفری را تشکیل می‌دادند در ایستگاه اراک حضور یافتند. فضای جلوی منزل رئیس ناحیه را به چراغ‌های الوان، نورافکن‌ها، انواع گل‌ها و پرچم‌های ایران، شوروی، انگلستان، آمریکا آراسته بودند و فوران آب که توأم با اشعه‌ی برق بود بر صفا و زیبایی مجلس می‌افزود. از ساعت ۱۹ مدعوین دسته‌دسته حاضر و با صرف چای و بستنی و شیرینی پذیرایی می‌شدند و در ساعت ۲۰ سخنرانی‌ها آغاز گردید. آقای مهندس جهانگیری شرح مؤثری به زبان انگلیسی مبنی بر اظهار تأسف از عزیمت افسران آمریکایی بیان و آقای کلنل بیلر افسر عالی‌رتبه‌ی آمریکا نیز در پاسخ رئیس ناحیه از احساسات کارمندان راه آهن اظهار تشکر نمود. سپس سرکار سرهنگ فرماندار نظامی راه‌ها نیز شرح مفصلی به زبان انگلیسی ایراد نمود و همه‌ی سخنرانی‌ها به‌وسیله‌ی پخش صدا به سمع حضار رسید و ترجمه‌ی آن‌ها نیز توسط مترجم برای اطلاع شنوندگان ترجمه می‌شد.

از ساعت ۲۱ ارکستر آمریکایی و سپس موزیک صفحه به‌وسیله‌ی پخش صدا مورد استفاده‌ی حضار واقع و با انواع خوراکی سرد و نوشیدنی از واردین پذیرایی به‌عمل آمد. در ساعت ۲۲ چهار اپرت به زبان فارسی به‌وسیله‌ی آقایان [حسین] شوقی و طالع‌پسند کارمندان راه آهن برای واردین داده شد و در ساعت ۲۳ جشن با نظم و ترتیب کامل پایان یافت. ذوق و سلیقه‌ی آقای مهندس جهانگیری و هوای صاف و چراغ‌های زیاد و پذیرایی گرمی که از طرف کارمندان راه آهن از واردین به‌عمل آمد، این جشن را یکی از بهترین جشن‌های اراک در نظر مدعوین جلوه‌گر ساخت.» (بر اساس سندی در مرکز اسناد کتابخانه‌ی ملی ایران).

## اولین میتینگ کارگری در اراک

اولین میتینگ کارگری در اراک در یازدهم اردیبهشت‌ماه ۱۳۲۷ خورشیدی با حضور کارگران راه آهن اراک ممکن شد. مرتضی ذبیحی، پژوهشگر و نویسنده در این باره می‌نویسد: «... پس از خروج رضاشاه از ایران، کارگران نیز همگام با دیگران به‌دنبال حقوق از دست رفته‌ی خود فریاد کشیدند و با تدارک اعتصاب‌ها، حقانیت خویش را به اثبات رساندند. بهترین و مناسب‌ترین روزی که کارگران می‌توانستند فریادشان را به گوش مسؤولان برسانند روز اول ماه‌مه (یازدهم اردیبهشت) بود که در تمام جهان به نام روز کارگر نامگذاری شده است. حزب توده در کار تشکیل اتحادیه‌های کارگری پیش‌قدم بود و از طریق ایجاد اتحادیه‌ها کمک‌های آگاه‌کننده‌ای به کارگران و دهقانان می‌کرد...»

مردم اراک با این روز ملی کارگران بسیار دیر آشنا شدند. کارگران راه آهن اراک برای اولین بار روز اول ماه مه را در یازدهم اردیبهشت سال ۱۳۲۷ ضمن میتینگ باشکوهی جشن گرفتند. این میتینگ چون به هیچ حزب و گروهی وابسته نبود و بیشتر جنبه‌ی ملی و مردمی داشت، همه را تحت تأثیر قرار داد. سخنرانی‌های فرماندار وقت محمد دادوری و مهندس فرخو رئیس ناحیه راه آهن اراک و اشعار پرشور کارگران به عظمت جشن افزود.» (ذبیحی، ۱۳۸۰، ۱۲۴-۱۲۵).





عکس یادگاری رزمندگان اراکی در ایستگاه راه‌آهن اراک در دهه‌ی ۶۰



ابراهیم دهگان نیز بر اولین بودن این میتینگ در اراک تأکید دارد: «... برای اولین بار میتینگ اول ماه مه در یازده اردیبهشت با شکوهی تمام انجام گرفت. چون اولین میتینگ بود که مردم به عنوان سندیکای کار می‌دیدند مورد توجه عموم واقع فرماندار و آقای مهندس فرخو ریاست ناحیه هر کدام نطقی ایراد و جالب بود...» (دهگان، ۱۳۹۶، ۲۷۶).

در نشریه‌ی «نامه‌ی اراک» درباره‌ی این میتینگ چنین آمده است: «روز شنبه هفته‌ی گذشته به مناسبت تصادف با اول ماه مه جشن بین‌المللی کارگران از طرف سندیکای کارگران اراک عده‌ی کثیری از کارمندان و کارگران ناحیه‌ی راه‌آهن اراک و عده‌ی زیادی دوچرخه‌سوار و کارگران شرکت نفت اراک و رفتگران اداره‌ی شهرداری اراک و کلیه‌ی رانندگان وسائط نقلیه‌ی غیر موتوری اراک در خیابان ایستگاه راه‌آهن اراک اجتماع نموده و تحت سرپرستی آقای دکتر علوی سرپرست سندیکای کارگران اراک وابسته به (اسکی) به سمت شهر حرکت و از خیابان پهلوی و جلوی بازار و میدان پهلوی عبور نمودند. در جلوی اداره‌ی شهرداری عموم رؤسای ادارات دولتی و محترمین شهر که برای صرف چای و شیرینی نشسته بودند در موقع رسیدن صف کارگران در جلوی شهرداری اجتماع نموده و آقایان دکتر علوی سرپرست سندیکا و مهندس فرخو رئیس بنگاه راه‌آهن اراک و جناب آقای فرماندار به ترتیب نطق‌هایی ایراد نمودند که با کفزدن شدید و ابراز احساسات حضار قطع می‌شد. پس از پایان نطق، رژه‌دهندگان متفرق گردیده و میتینگ پایان یافت.» (نامه‌ی اراک، سال پانزدهم، دوشنبه ۲۰ اردیبهشت ۱۳۲۷، شماره‌ی ۱۱۸۴، ۲).

## راه‌آهن اراک در جنگ عراق و ایران

در جنگ ۸ ساله‌ی عراق و ایران نیز حجم زیادی از تردد قطارهای باری و مسافری به سمت مناطق جنگی جنوب از این ناحیه‌ی اراک صورت می‌گرفته است. در این ایستگاه، کمک‌های مردم اراک عموماً از طریق قطار بارگیری و انتقال داده می‌شد. رزمندگان و تجهیزات نظامی نیز با قطارهای مسافری به مرزهای جنوبی کشور منتقل می‌شدند و بار ترافیکی بالایی وجود داشت. بدرقه‌کنندگان رزمندگان اراکی برای خداحافظی و بدرقه‌ی خویشاوندان خود به سالن ایستگاه اراک می‌آمدند و لحظات عاطفی و حساسی خلق می‌شد. این سالن بارها شاهد درآغوش کشیدن و بوسیدن افرادی بوده که برای دفاع از میهن کانون گرم خانواده‌ی خود را ترک می‌کردند و به آغوش خطر می‌شتافتند.

## نتیجه‌گیری

نگاهی تاریخی به پیشینه‌ی ایستگاه راه‌آهن اراک داشتیم و به‌طور خلاصه به برخی ویژگی‌های آن در ادوار تاریخی پرداختیم. راه‌آهن اراک توانسته در طول تاریخ خود، نقش هویت‌بخشی در زندگی و زیست مردم اراک داشته باشد؛ به‌طوری که در زبان و افکار عمومی نیز واژه‌ی راه‌آهنی در بین مردم این شهر جاری و ساری باشد. اکنون نیز همچون گذشته نقش پررنگ اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی راه‌آهن در زندگی مردم حضوری مشخص و اثرگذار دارد و خاطره‌ساز چندین نسل است.

### پاورقی‌ها

- ۱- این کمپانی به کوشش سه نفر به نام‌های پرکمپن (-Per Kamp mann)، اتو کیرولف (Otto Kierulff) و یورگن ساکسیلد (Jorgen Saxild) در اول نوامبر ۱۹۱۷ تأسیس شد (ویکی‌پدیای فارسی).
- ۲- <https://www.rai.ir/page-ArakRaiMain/fa/2022/form/-pId1442>

### منابع

- دهگان، ابراهیم (۱۳۹۶)، کارنامه‌ی تاریخی انجمن و اراک، گردآورنده: برومند دهگان، چاپ اول، اراک، دانش کیان.
- ذبیحی، مرتضی (۱۳۸۰)، تاریخ اجتماعی اراک (احزاب، مطبوعات، شخصیت‌ها از مشروطه تا انقلاب اسلامی)، مجلد اول، چاپ اول، اراک، انتشارات پیام دیگر.
- روزنامه‌ی اطلاعات
- شیعه، اسماعیل (بهار ۱۳۹۹)، ساختار تاریخی ایستگاه راه‌آهن اراک و بافت شهری وابسته به آن، در: فصلنامه‌ی رازان.
- نامه‌ی عراق (اراک)
- نیک‌فام، یوسف (۱۳۹۵)، سفر شاهان به اراک، در: ضمیمه‌ی هفته‌نامه‌ی اتفاق مرکزی.
- <https://www.rai.ir/page-ArakRaiMain/fa/2022/form/-pId1442>

# اتصال ریل به چشمه‌های بار معدن و انرژی

بررسی دو تحول مثبت که در پاییز ۱۴۰۳ در حمل و نقل ریلی رقم خورد



آرش شکورزاده  
خبرنگار



پاییز امسال فصل مهمی از تحولات سازنده در حوزه‌ی اتصال چشمه‌های بار دو بخش معدن و انرژی به شبکه‌ی ریلی کشور رقم خورد. قطعیت یافتن قرارداد مشارکت شرکت راه آهن و شرکت گل گهر در احداث خط آهن ۱۷۰ کیلومتری کرمان سیرجان و امضای تفاهمنامه اتصال شهرک انرژی اصفهان به شبکه ریلی با احداث خط آهن به طول ۸۳ کیلومتر، از جنبه‌های مختلف حائز اهمیت است. اما این دو رویداد قطعاً برای حمل و نقل ریلی و شرکت‌های فعال در این بخش اهمیتی دوچندان دارد. حجم باری که با اجرای این قراردادها و احداث خطوط مورد نظر روی ریل می‌آید، بسیار قابل توجه است و شرکت‌های حمل و نقل ریلی که همواره از کوچک بودن اقتصاد این بخش و رقابت شدید بر سر سهم گرفتن از کیک کوچک بارهای ریلی گله و شکایت دارند، می‌توانند به بزرگ شدن این کیک و بهبود شرایط در آینده امیدوارتر باشند.

## باز شدن درهای سرمایه‌گذاری روی شبکه‌ی ریلی به روی بخش غیردولتی

ذاکری در این رویداد با تأکید بر این که سیاست راه آهن در دوره‌ی مدیریت او، اطمینان خاطر دادن به صاحبان بار برای حمل بارها روی ریل است، تصریح کرد؛ در این دوره، اتصال چشمه‌های بار به شبکه‌ی ریلی را با جدیت دنبال می‌کنیم و از نظر ما خطوط ریلی فرعی باید چنان هدفمند و با مشارکت بخش خصوصی احداث شوند که حتی به نام خطوط صنعتی شناخته شوند.

وی با اشاره به استقبال راه آهن از سرمایه‌گذاری شرکت‌ها و هلدینگ‌های بزرگ صنعتی کشور در زیرساخت‌های خطوط و شبکه‌ی ریلی، یادآور شد؛ ما به‌عنوان بخش حاکمیتی، این تکلیف را برای خود نصب‌العین کرده‌ایم که چنان‌چه سرمایه‌گذاری که برای توسعه‌ی زیرساخت‌های ریلی پیش قدم شوند، تقاضا و مستندات مورد نیاز قانونی را ارائه دهند، ظرف ۳ ماه به تقاضای آن‌ها پاسخ دهیم و در اسرع وقت، وارد مراحل اجرایی شویم. برای نشان دادن جدیت خود نیز به همکاران در راه آهن ابلاغ کرده‌ایم اگر ظرف سه ماه مراحل بررسی و موافقت یا عدم موافقت خود را با پروژه‌ی زیرساختی که سرمایه‌گذار غیردولتی دارند اعلام نکنند، نظر راه آهن درباره‌ی آن پروژه به‌طور خودکار مورد موافقت تلقی شده و وارد مراحل بعد خواهد شد.

## خوش آمدگویی ذاکری به حمل ۹،۵ میلیون تن بار معدنی با سرمایه‌گذاری خصولتی‌ها

دکتر جبارعلی ذاکری، مدیرعامل راه آهن از این دو رویداد به‌عنوان فرصتی برای تشریح رویکردهای مدیریتی خود استفاده کرد. وی در مراسمی که به مناسبت قطعیت یافتن قرارداد مشارکت شرکت راه آهن و شرکت گل گهر در ساختمان مرکزی راه آهن برگزار شد، پروژه‌ی مذکور را بر حمل ۹،۵ میلیون تن بار روی ریل اثرگذار دانست. به زعم او، پروژه‌ی راه آهن کرمان - سیرجان به ارزش بیش از ۷ هزار میلیارد تومان، از وجوه مختلف، از جمله میزان باری که روی ریل می‌آورد، دارای اهمیت است. اما یکی از این وجوه بسیار مهم این پروژه این است که نام گل گهر، که یک هلدینگ خصوصی به‌شمار می‌رود، به‌عنوان اولین سرمایه‌گذار غیر دولتی زیرساخت شبکه‌ی ریلی در کشور به ثبت می‌رسد. البته ذاکری به‌عنوان یک استاد برجسته‌ی دانشگاه و فردی واقف به ظرایف اقتصاد ایران، می‌داند که گل گهر را نمی‌توان یک هلدینگ کاملاً خصوصی قلمداد کرد و این مجموعه در بهترین تعریف، یک بنگاه اقتصادی خصولتی است. اما همین که دولت در یک پروژه‌ی زیرساخت شبکه‌ی ریلی، انحصار را کنار گذاشته و پای یک مجموعه‌ی نیمه‌دولتی را هم باز کرده است، در نوع خود اتفاق مثبتی محسوب می‌شود.

در کشور است. یعنی بدون سندی که نشان دهد اولویت ما برای احداث زیرساخت باید متمرکز به کدام مراکز باشد که بهره‌وری حمل‌ونقل افزایش یابد، زیرساخت‌های ما با هزینه‌های کلان بدون بهره‌وری ساخته شده‌اند.

وی افزود؛ حرکت راه‌آهن برای مشارکت دادن تولیدکنندگان در احداث خطوط ریلی که لازم دارند، قابل تقدیر است و ما به‌عنوان نماینده‌ی مجلس باید تلاش کنیم قوانینی در حمایت از این اقدامات به تصویب برسد. در حال حاضر قوانینی داریم که شرکت‌هایی که در زیرساخت‌ها سرمایه‌گذاری کنند، این سرمایه‌گذاری از بدهی آن‌ها بابت حقوق و تعرفه‌های دولتی کسر می‌شود. چنین مشوق‌هایی باید افزایش یابد تا صاحبان بار به سمت سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی ترغیب شوند.

### مانع‌زدایی از مسیرهای جذب بارهای ریل‌پسند

دکتر علی نصیری اقدم، استاد اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی و از کارشناسان اندیشکده‌ی ریل و پیشرفت نیز معتقد است؛ مشارکت بنگاه‌های اقتصادی در احداث زیرساخت‌ها گامی بلند به سوی توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی است. نصیری اقدم در این‌باره به «ندای حمل‌ونقل ریلی» می‌گوید: هدفمندترین مدل توسعه‌ی زیرساخت‌های ریلی این است که ذی‌نفعان آن زیرساخت، خصوصاً اگر کارخانجات و هلدینگ‌های بزرگ اقتصادی باشند، به‌طور مستقیم در طراحی و احداث آن مشارکت کنند و زیرساخت مورد نظر با سرمایه‌ی خود آن‌ها ساخته شود. پیش از این موانعی برای رونق بخشیدن به این مدل سرمایه‌گذاری‌ها در کشور از نظر قوانین و مقررات وجود داشت که تا حدی موانع برطرف شده است.

### راه‌آهن سرمایه‌گذاران را دل‌سرد نکند

این استاد اقتصاد می‌افزاید؛ شرکت راه‌آهن باید در نقش تسهیل‌گر این‌گونه مدل‌های سرمایه‌گذاری عمل کند و ضمن برطرف کردن موانع، مشوق‌هایی برای سرمایه‌گذاران در نظر بگیرد که سرمایه‌گذاری آن‌ها در کم‌ترین زمان با سود مناسب مواجه شود. وی می‌افزاید؛ نقش راه‌آهن در این زمینه بسیار مهم است. چنان‌چه سرمایه‌گذارانی که اکنون وارد گود شده‌اند، از بخش دولتی یعنی شرکت راه‌آهن بدعهدی ببینند، اعم از این که راه‌آهن به‌عنوان ناظر و تایید کننده‌ی زیرساخت احداثی وقفه‌های غیرقابل توجیه در عملیات ایجاد و یا به‌هر شکل سرمایه‌گذاران را دل‌سرد کند، مسیر سرمایه‌گذاری در احداث زیرساخت از سوی بنگاه‌های اقتصادی مسدود می‌شود. اما چنان‌چه راه‌آهن در این زمینه خوب عمل کند - که به نظر می‌رسد مدیرعامل جدید راه‌آهن در این مورد اهتمام خاصی دارند - مسیر باز می‌شود و شرکت‌ها و بنگاه‌های اقتصادی بیشتری به این روند وارد می‌شوند. کارشناس اندیشکده‌ی ریل و پیشرفت یادآور می‌شود؛ بار ریل‌پسند در کشور ما وجود دارد، اما در فقدان دسترسی مناسب به شبکه‌ی ریلی، این بار روی جاده حمل می‌شود و چنان‌چه بنگاه اقتصادی بزرگ با سرمایه‌گذاری مستقیم دسترسی خود را به شبکه‌ی ریلی باز کنند، توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی روند پرشتاب‌تری به خود خواهد گرفت.

وی این را هم گفت که شرکت راه‌آهن علاوه بر استقبال از حضور سرمایه‌گذاران غیردولتی در شبکه و زیرساخت‌های ریلی، به دنبال فراهم کردن حضور سرمایه‌گذاران در توسعه و نوسازی ناوگان است و به زودی تسهیلاتی در این زمینه از سوی شرکت راه‌آهن اعلام خواهد شد.

### احداث خط‌آهن برای جابه‌جایی ۵ میلیون تن بنزین و گازوئیل

رخداد دیگری که در پاییز امسال اتفاق افتاد و در آینده‌ی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی اثرگذار خواهد بود، امضای تفاهم‌نامه‌ی سرمایه‌گذاری احداث خط ریلی صنعتی بین شرکت پالایش نفت اصفهان و راه‌آهن بود. این پروژه نیز با ارزشی به میزان ۷ هزار میلیارد تومان، نه تنها اتصال ریلی به شرکت پالایش نفت اصفهان را به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین هلدینگ‌های تولید انواع سوخت مایع (بنزین و نفت گاز) میسر می‌کند، بلکه شهرک صنعتی انرژی و سایر شهرک‌های صنعتی نیز که در این مسیر قرار دارند، به شبکه‌ی سراسری راه‌آهن کشور متصل خواهد کرد و باری به حجم ۵ میلیون تن را روی ریل خواهد آورد.

بر اساس اظهارات محسن قدیری، مدیرعامل پالایش نفت اصفهان، ظرفیت در نظر گرفته شده برای این مسیر ریلی ۵ میلیون تن بار است. اما خبر خوش برای شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی این است که، ظرفیت مسیر مذکور تا ۲۰ میلیون تن هم قابل گسترش است.

### ضرورت تصویب قوانینی برای تشویق صاحبان بار به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ریلی

حسینعلی حاجی دلیگانی، یکی از نمایندگان استان اصفهان در مجلس شورای اسلامی که سابقه‌ی حضور در چند دوره مجلس را در کارنامه دارد، در مراسم امضای قرارداد اتصال شهرک انرژی اصفهان به شبکه‌ی ریلی حضور داشت. وی در حاشیه‌ی این مراسم، در پاسخ به این پرسش که چرا بخش مهمی از خوشه‌های صنعتی و چشمه‌های بار در استان اصفهان هنوز به شبکه‌ی ریلی متصل نشده‌اند، به خبرنگار «ندای حمل‌ونقل ریلی» گفت: برداشت کلی در بین عموم مردم و برخی دولتمردان این است که نمایندگان مجلس برای اتصال خط‌آهن به شهرها و مراکز مهم استان خود لابی می‌کنند و به وزرا فشار می‌آورند؛ اما به اعتقاد من در این باره سخنان اغراق‌آمیزی مطرح می‌شود.

شما به درستی اشاره کردید که استان اصفهان مراکز و شهرک‌های صنعتی متعددی دارد که هنوز به شبکه‌ی ریلی متصل نشده و با وجود تقاضاهای متعددی که در این باره داشتیم، پوشش شبکه‌ی ریلی در این استان کامل نیست. معتقدم مساله‌ای که مانع اصلی اتصال شبکه‌ی ریلی به نقاط مهم و چشمه‌های بار شده، نبود سند جامع استراتژی توسعه‌ی زیرساخت‌های حمل‌ونقل



# امنیت سایبری در سیستم‌های راه آهن مدرن

بخش اول



دکتر عبدالله افشار  
رئیس مرکز علمی و کاربردی رجا



مهندس سید علی مصطفوی  
معاون اداره کل توسعه سرمایه‌های انسانی شرکت حمل و نقل ریلی رجا



مهندس محمد چگنی  
کارشناس مسئول اداره کل توسعه سرمایه‌های انسانی شرکت حمل و نقل ریلی رجا



صنعت راه آهن با ظهور سیستم‌های ارتباطی و کنترل دیجیتال پیشرفته به‌طور قابل توجهی تکامل یافته و نتیجتاً منجر به افزایش بهره‌وری عملیاتی، ایمنی و خدمات مسافری شده است. با این حال؛ این پیشرفت تکنولوژیکی، چالش‌های امنیت سایبری قابل توجهی را نیز باعث شده است.

این تحقیق، به‌طور جامع تهدیدات امنیت سایبری در سیستم‌های ریلی را با تمرکز بر فناوری‌های ارتباطی و شبکه‌های الکتریکی بررسی می‌کند. این تهدیدات رایج سایبری مانند بدافزارها، باج افزارها و حملات انکار سرویس را شناسایی می‌کند و آسیب‌پذیری‌های ذاتی پروتکل‌های ارتباطی ریلی و زیرساخت‌های الکتریکی را مورد بحث قرار می‌دهد. این بررسی استانداردهای امنیت سایبری موجود، مانند IEC 62443، چارچوب امنیت سایبری NIST و استانداردهای ERTMS را ارزیابی می‌کند و مطالعات موردی حملات سایبری به سیستم‌های ریلی را برای برجسته کردن نیاز حیاتی به اقدامات امنیت سایبری قوی تجزیه و تحلیل می‌کند.

علاوه بر این، رابطه‌ی متقابل بین ایمنی و امنیت در سیستم‌های ریلی مورد بررسی قرار می‌گیرد و بر تأثیر امنیت سایبری بر ایمنی عملیاتی و اهمیت استراتژی‌های مدیریت ریسک یکپارچه تأکید می‌کند. اقدامات متقابل موثر، از جمله دفاع فنی، استراتژی‌های سازمانی و توصیه‌های خط‌مشی پیشنهاد شده است. این بررسی هم‌چنین به روندها و نوآوری‌های آینده در امنیت سایبری راه آهن، مانند؛ هوش مصنوعی، بلاک‌چین و رمزگذاری مقاوم در برابر کوانتومی می‌پردازد. این یافته‌ها بر ضرورت بهبود مستمر در شیوه‌های امنیت سایبری برای محافظت از یکپارچگی و ایمنی سیستم‌های ریلی مدرن تأکید می‌کند. تحقیقات آتی باید بر روی فناوری‌های پیشرفته تشخیص تهدید، ارزیابی‌های جامع ریسک و چارچوب‌های مدیریت ایمنی - امنیتی یکپارچه برای افزایش بیشتر انعطاف پذیری صنعت راه آهن در برابر تهدیدات سایبری در حال تکامل تمرکز کند.

## ۱. مقدمه

صنعت راه‌آهن در چند دهه‌ی گذشته، تحت تحولات چشم‌گیری قرار گرفته است که عمدتاً ناشی از پیشرفت‌های فناوری بوده است. سیستم‌های سنتی

راه‌آهن که به شدت به سیگنال‌های مکانیکی و عملیات دستی وابسته بودند، به شبکه‌های بسیار پیشرفته‌ای تبدیل شده‌اند که سیستم‌های ارتباطی و کنترلی دیجیتالی را یکپارچه می‌کنند. این تحول مزایای متعددی را به ارمان آورده است. از جمله بهبود کارایی عملیاتی، افزایش تدابیر ایمنی و بهبود خدمات مسافران. با این حال، این پیشرفت‌ها چالش امنیت سایبری را نیز به همراه داشته است. طبیعت به هم پیوسته سیستم‌های مدرن راه‌آهن آن‌ها را در معرض تهدیدات سایبری قرار می‌دهد که می‌تواند یکپارچگی عملیاتی و ایمنی مسافران را به خطر بیندازد (Pawlik, 2019).

امنیت سایبری در صنعت حمل‌ونقل ریلی به دلیل ماهیت حیاتی عملیات آن بسیار مهم است. سیستم‌های ریلی نه تنها یک حالت حمل‌ونقل حیاتی برای میلیون‌ها مسافر روزانه هستند، بلکه نقش مهمی در حمل‌ونقل بار نیز دارند. یک حمله‌ی سایبری به سیستم ریلی می‌تواند پیامدهای شدیدی داشته باشد. از جمله؛ اختلالات

خدمات، خطرات ایمنی و خسارات اقتصادی قابل توجه. برای مثال، یک نقص در سیستم سیگنال‌دهی می‌تواند به تصادف قطارها منجر شود. در حالی که یک حمله به شبکه‌ی ارتباطی می‌تواند هماهنگی بین قطارها را مختل کرده و باعث تأخیرها و خطرات ایمنی شود. بنابراین؛ تضمین تدابیر امنیت سایبری قوی در سیستم‌های ریلی ضروری است تا از تهدیدات احتمالی جلوگیری شده و عملکرد روان عملیات راه‌آهن حفظ شود (Rekik et al., 2018).

این مطالعه با هدف ارائه‌ی یک بررسی جامع از امنیت سایبری در سیستم حمل‌ونقل ریلی انجام شده است. اهداف اصلی شامل شناسایی و بحث در مورد تهدیدات مختلف امنیت سایبری که سیستم‌های ریلی با آن مواجه هستند، بررسی استانداردها و دستورالعمل‌های موجود، بررسی رابطه‌ی بین ایمنی و امنیت و پیشنهاد اقدامات متقابل موثر است. دامنه‌ی این بررسی شامل تجزیه و تحلیل عمیق امنیت سایبری در فناوری‌های ارتباطی و شبکه‌های الکتریکی در صنعت راه‌آهن است. با تمرکز بر این دو بخش حیاتی، ما قصد داریم به طبیعت چندوجهی امنیت سایبری در سیستم‌های مدرن راه‌آهن پرداخته و بینش‌های عملی در مورد چالش‌های این حوزه ارائه دهیم.

## ۲. امنیت سایبری در فناوری‌های ارتباطی

فناوری‌های ارتباطی برای عملکرد سیستم‌های مدرن راه‌آهن ضروری هستند. این فناوری‌ها شامل سیستم‌های سیگنال‌دهی، شبکه‌های کنترلی و سیستم‌های اطلاعات مسافران می‌شود.

سیستم‌های سیگنال‌دهی مانند سیستم مدیریت ترافیک ریلی اروپا (ERTMS) به ارتباط مداوم بین قطارها و مراکز کنترل متکی هستند تا حرکات قطارها را مدیریت کرده و ایمنی را تضمین کنند. (Laroche & Guihéry, 2013)

شبکه‌های کنترلی هماهنگی عملیات مختلف ریلی از جمله اعزام قطارها، برنامه‌ریزی و نگهداری را تسهیل می‌کنند. سیستم‌های اطلاعات مسافران به مسافران، به‌روزرسانی‌های زمان واقعی در مورد برنامه‌های قطار، تأخیرها و اطلاعات مرتبط دیگر ارائه می‌دهند (Matsumoto, 2002).

یکپارچه‌سازی این فناوری‌های ارتباطی با اینترنت و شبکه‌های دیگر، کارایی و قابلیت اطمینان عملیات ریلی را بهبود بخشیده، اما چالش‌های جدید امنیت سایبری را نیز معرفی کرده است.

## ۲/۱- تهدیدات سایبری و آسیب‌پذیری‌های مشترک

سیستم‌های ارتباطی راه‌آهن در معرض مجموعه‌ای از تهدیدات سایبری قرار دارند. تهدیدات رایج شامل بدافزارها، باج‌افزارها، فیشینگ و حملات انکار سرویس (DoS) است.

بدافزارها می‌توانند به سیستم‌های کنترلی نفوذ، عملیات را مختل کرده و تأخیر ایجاد کنند. باج‌افزارها می‌توانند سیستم‌های حیاتی را قفل کرده و برای آزادسازی آن‌ها باج بگیرند (Borky & Bradley, 2018).

حملات فیشینگ می‌توانند کارکنان راه‌آهن را هدف قرار داده و آن‌ها را به افشای اطلاعات حساس ترغیب کنند. حملات DoS می‌توانند شبکه‌های ارتباطی را تحت الشعاع قرار داده و منجر به اختلال در خدمات شوند (Known et al., 2023). آسیب‌پذیری‌های خاص در پروتکل‌ها و سخت‌افزارهای ارتباطی راه‌آهن، مانند؛ نرم‌افزارهای قدیمی، رمزگذاری ضعیف و عدم به‌روزرسانی‌های امنیتی منظم، می‌توانند توسط مهاجمان سایبری برای دسترسی غیرمجاز و اختلال در عملیات بهره‌برداری شوند.

## ۲/۲- استانداردها و دستورالعمل‌ها برای ایمن‌سازی فناوری‌های ارتباطی

چندین استاندارد و دستورالعمل برای ایمن‌سازی فناوری‌های ارتباطی در سیستم‌های ریلی توسعه یافته است. استاندارد ۶۲۴۴۳ کمیسیون بین‌المللی الکتروتکنیک (IEC) چارچوب جامعی برای اطمینان از امنیت سیستم‌های کنترلی صنعتی، از جمله سیستم‌های مورد استفاده در راه‌آهن ارائه



**امنیت سایبری در صنعت حمل‌ونقل ریلی به دلیل ماهیت حیاتی عملیات آن بسیار مهم است. سیستم‌های ریلی نه تنها یک حالت حمل‌ونقل حیاتی برای میلیون‌ها مسافر به صورت روزانه هستند، بلکه نقش مهمی در حمل‌ونقل بارهای داخل کشورها و بارهای ترانزیتی نیز دارند. یک حمله‌ی سایبری به سیستم راهبری ریلی می‌تواند پیامدهای شدیدی به همراه داشته باشد. از جمله؛ اختلال در خدمات حمل‌ونقل ریلی، خطرات ایمنی برای کاربران و متقاضیان حمل بار و مسافران و خسارات اقتصادی قابل توجه. به عنوان مثال، یک نقص در سیستم سیگنال‌دهی می‌تواند به تصادف قطارها منجر شود. در حالی که یک حمله به شبکه‌ی ارتباطی می‌تواند هماهنگی بین قطارها را مختل کرده و باعث تأخیرها و خطرات ایمنی شود.**



می‌دهد (Dhirani et al., 2021).

چارچوب امنیت سایبری موسسه ملی استانداردها و فناوری (NIST) دستورالعمل‌هایی برای مدیریت و کاهش خطرات امنیت سایبری ارائه می‌دهد (Soderi et al., 2023). استانداردهای ERTMS الزامات امنیتی خاصی را برای سیستم‌های سیگنال‌دهی تعیین می‌کنند تا عملیات قطارها به صورت ایمن و قابل اطمینان انجام شود. این استانداردها و دستورالعمل‌ها به عنوان ابزارهای ضروری برای اپراتورهای راه‌آهن به منظور اجرای تدابیر امنیت سایبری قوی و حفاظت از فناوری‌های ارتباطی خود در برابر تهدیدات احتمالی عمل می‌کنند (Rekik et al., 2018).

### ۲/۳- مطالعه‌های موردی از حملات سایبری به سیستم‌های ارتباطی راه‌آهن

نمونه‌های واقعی از حملات سایبری به سیستم‌های ارتباطی راه‌آهن نیاز بحرانی به تدابیر امنیت سایبری قوی را نشان می‌دهند. در سال ۲۰۱۶، آژانس حمل و نقل شهری سان‌فرانسیسکو هدف یک حمله‌ی باحافزار قرار گرفت که سیستم‌های بلیت‌فروشی آن را مختل کرده و منجر به تأخیر در خدمات شد (Kour et al., 2019).

در سال ۲۰۱۷، شبکه‌ی ریلی بریتانیا مجموعه‌ای از حملات سایبری را تجربه کرد که سیستم‌های سیگنال‌دهی آن را هدف قرار داد و باعث تأخیر و لغو قطارها شد (Chaudhuri & Kahyaoglu, 2023).

این حوادث آسیب‌پذیری سیستم‌های ارتباطی راه‌آهن به تهدیدات سایبری را نشان می‌دهند و بر اهمیت اجرای استراتژی‌های جامع امنیت سایبری برای محافظت در برابر چنین حملاتی تأکید می‌کنند. تحلیل این مطالعه‌های موردی بینش‌های ارزشمندی در مورد روش‌های استفاده شده توسط مهاجمان و اقداماتی که می‌توان برای جلوگیری از حوادث مشابه در آینده انجام داد، فراهم می‌کند.

### ۳- امنیت سایبری در شبکه‌های الکتریکی

شبکه‌های الکتریکی ستون فقرات سیستم‌های مدرن راه‌آهن هستند و برق لازم برای عملیات قطارها، سیستم‌های سیگنال‌دهی و زیرساخت‌های حیاتی دیگر را تأمین می‌کنند. این شبکه‌ها شامل سیستم‌های برق‌کشی هستند که برق را برای قطارها تأمین می‌کنند و سیستم‌های برق کمکی که از سیستم‌های سیگنال‌دهی و کنترلی پشتیبانی می‌کنند. یکپارچه‌سازی فناوری‌های شبکه هوشمند و استفاده از سیستم‌های کنترل و جمع‌آوری داده (SCADA) کارایی و قابلیت اطمینان شبکه‌های الکتریکی در سیستم‌های ریلی را بهبود بخشیده است. با این حال، افزایش اتصال و وابستگی به فناوری‌های دیجیتال نیز خطرات جدید امنیت سایبری را معرفی کرده است که نیاز به توجه دارند (Wang & Liu, 2022).

#### ۳/۱- تهدیدات سایبری و آسیب‌پذیری‌های مشترک

شبکه‌های الکتریکی در سیستم‌های ریلی در معرض تهدیدات مختلف سایبری قرار دارند، از جمله حملات DoS، بدافزارها و خرابکاری‌های فیزیکی. حملات DoS می‌توانند سیستم‌های SCADA را تحت‌الشعاع قرار داده و نظارت و کنترل شبکه‌های الکتریکی را مختل کنند. بدافزارها می‌توانند به سیستم‌های کنترلی نفوذ کرده و منجر به خرابی‌ها و قطع برق شوند (Dumo, 2010).

خرابکاری‌های فیزیکی در زیرساخت‌های الکتریکی می‌توانند به اختلالات قابل توجه در تأمین برق و عملیات راه‌آهن منجر شوند. آسیب‌پذیری‌های خاص مانند مکانیزم‌های احراز هویت ضعیف، نرم‌افزارهای قدیمی و امنیت فیزیکی ناکافی می‌توانند توسط مهاجمان بهره‌برداری شده و یکپارچگی و قابلیت دسترسی شبکه‌های الکتریکی را به خطر بیندازند (Skarga-Bandurova et al., 2021).

#### ۳/۲- استانداردها و دستورالعمل‌ها برای ایمن‌سازی شبکه‌های الکتریکی

ایمن‌سازی شبکه‌های الکتریکی در سیستم‌های ریلی نیاز به رعایت



توجهی شد. این مثال‌ها آسیب‌پذیری شبکه‌های الکتریکی راه‌آهن به تهدیدات سایبری را نشان می‌دهند و بر اهمیت اجرای تدابیر امنیت سایبری قوی برای محافظت در برابر چنین حوادثی تأکید می‌کنند. (Kour et al., 2019)

#### ۴. رابطه‌ی بین ایمنی و امنیت در سیستم‌های ریلی

##### ۴/۱- چارچوب مفهومی ایمنی و امنیت

ایمنی و امنیت به‌طور ذاتی در سیستم‌های ریلی به یکدیگر مرتبط هستند. ایمنی به حفاظت از افراد و دارایی‌ها در برابر حوادث و خطرات دیگر اشاره دارد، در حالی که امنیت بر حفاظت از سیستم‌ها در برابر آسیب‌های عمدی، مانند حملات سایبری تمرکز دارد.

یک رویکرد یکپارچه برای مدیریت ایمنی و امنیت برای اطمینان از تاب‌آوری کلی سیستم‌های ریلی ضروری است. این چارچوب مفهومی شامل شناسایی و کاهش ریسک‌ها، اجرای تدابیر حفاظتی و نظارت و بهبود مستمر شیوه‌های ایمنی و امنیت است. با پرداختن به نگرانی‌های ایمنی و امنیت، اپراتورهای راه‌آهن می‌توانند قابلیت اطمینان و استحکام سیستم‌های خود را افزایش دهند. (Soderi et al., 2023)

##### ۴/۲- تأثیر امنیت سایبری بر ایمنی

نقض‌های امنیت سایبری می‌توانند تأثیر قابل توجهی بر ایمنی سیستم‌های ریلی داشته باشند. برای مثال، یک حمله‌ی سایبری به سیستم‌های سیگنال‌دهی می‌تواند منجر به تصادف قطارها، خارج شدن از مسیر و حوادث ایمنی دیگر شود. به همین ترتیب، نقض شبکه‌ی کنترلی می‌تواند هماهنگی بین قطارها را مختل کرده و خطر حوادث را افزایش دهد. اطمینان از تدابیر امنیت سایبری قوی برای حفظ ایمنی عملیات راه‌آهن ضروری است. این شامل حفاظت از سیستم‌های حیاتی در برابر تهدیدات سایبری، اجرای طرح‌های پاسخ به حوادث و انجام ممیزی‌های امنیتی منظم برای شناسایی و رفع آسیب‌پذیری‌ها است (Pawlik, 2019).

##### ۳.۴. استراتژی‌های ارزیابی و مدیریت ریسک

استراتژی‌های موثر ارزیابی و مدیریت ریسک برای تعادل بین ایمنی و امنیت در سیستم‌های ریلی، حیاتی هستند. این شامل شناسایی ریسک‌های احتمالی، ارزیابی احتمال و تأثیر آن‌ها و اجرای تدابیر برای کاهش آن‌ها است. ابزارهایی مانند تحلیل حالات خرابی و اثرات (FMEA) و مطالعه‌ی خطرات و قابلیت اجرا (HAZOP) به‌طور معمول برای ارزیابی ریسک‌ها در سیستم‌های ریلی استفاده می‌شوند. علاوه‌براین؛ استراتژی‌های مدیریت ریسک باید شامل ارزیابی‌های امنیتی منظم، آموزش کارکنان و توسعه‌ی طرح‌های پاسخ به حوادث باشند. با اتخاذ رویکردی پیشگیرانه به مدیریت ریسک، اپراتورهای راه‌آهن می‌توانند ایمنی و امنیت سیستم‌های خود را افزایش دهند. (Kang & Liu, 2016)

استانداردها و دستورالعمل‌های تعیین شده دارد. استاندارد IEC 61850 دستورالعمل‌هایی برای شبکه‌های ارتباطی و سیستم‌ها در پست‌های برق ارائه می‌دهد و اطمینان از قابلیت همکاری و امنیت را تضمین می‌کند (Sidhu, 2005).

استانداردهای حفاظت از زیرساخت‌های حیاتی (CIP) شرکت برق قابلیت اطمینان آمریکای شمالی (NERC) الزامات حفاظت از زیرساخت‌های حیاتی در برابر تهدیدات سایبری را تعیین می‌کنند.



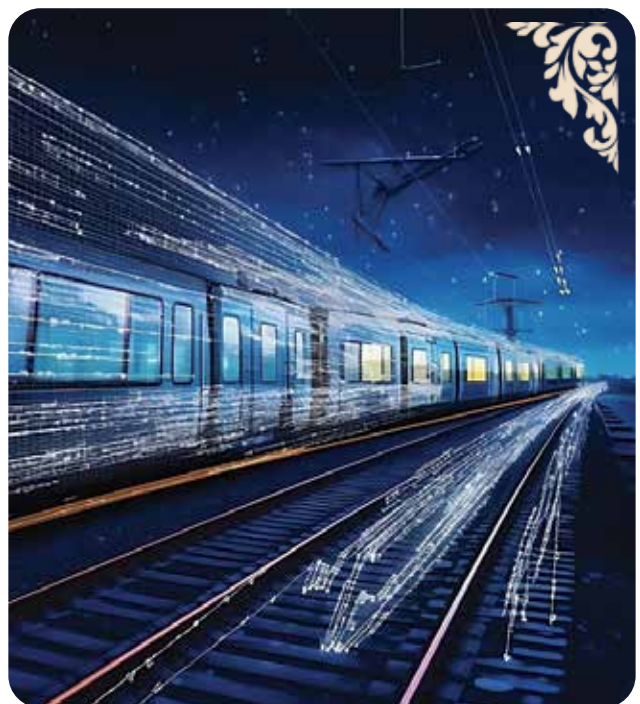
**ایمنی و امنیت به‌طور ذاتی در سیستم‌های ریلی به یکدیگر مرتبط هستند. ایمنی به حفاظت از افراد و دارایی‌ها در برابر حوادث و خطرات دیگر اشاره دارد، در حالی که امنیت بر حفاظت از سیستم‌ها در برابر آسیب‌های عمدی، مانند حملات سایبری تمرکز دارد. یک رویکرد یکپارچه برای مدیریت ایمنی و امنیت برای اطمینان از تاب‌آوری کلی سیستم‌های ریلی ضروری است. این چارچوب مفهومی شامل شناسایی و کاهش ریسک‌ها، اجرای تدابیر حفاظتی و نظارت و بهبود مستمر شیوه‌های ایمنی و امنیت است. با پرداختن به نگرانی‌های ایمنی و امنیت، اپراتورهای راه‌آهن می‌توانند قابلیت اطمینان و استحکام سیستم‌های خود را افزایش دهند.**

علاوه بر این، چارچوب امنیت سایبری NIST دستورالعمل‌های جامعی برای مدیریت خطرات امنیت سایبری در شبکه‌های الکتریکی ارائه می‌دهد. این استانداردها و دستورالعمل‌ها به اپراتورهای راه‌آهن کمک می‌کنند تا تدابیر امنیت سایبری موثری برای حفاظت از زیرساخت‌های الکتریکی خود در برابر تهدیدات احتمالی اعمال کنند (Dedeke, 2017).

##### ۳/۳- مطالعه‌های موردی از حملات سایبری به شبکه‌های الکتریکی راه‌آهن

بررسی مطالعه‌های موردی از حملات سایبری به شبکه‌های الکتریکی راه‌آهن بینش‌های ارزشمندی در مورد روش‌های استفاده شده توسط مهاجمان و تأثیر این حملات ارائه می‌دهد. در سال ۲۰۱۵، یک حمله‌ی سایبری به شبکه‌ی برق اوکراین باعث قطع برق گسترده شد و میلیون‌ها نفر را تحت تأثیر قرار داد. اگرچه این حادثه به‌طور مستقیم به سیستم‌های ریلی مرتبط نبود، اما پیامدهای احتمالی حملات سایبری به شبکه‌های الکتریکی را نشان می‌دهد (Sharifi, 2023).

در سال ۲۰۱۶، تأمین برق ایستگاه راه‌آهن کیف به‌واسطه‌ی یک حمله‌ی سایبری مختل شد و باعث تأخیرات و چالش‌های عملیاتی قابل



# اعضای انجمن

فصلنامه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته  
شماره ۶۳

 <b>آنتن ریل گلستان</b> رجب فراز تلفن: ۰۷-۲۲۲۷۶۶۰ شماره: ۰۷-۲۲۲۷۱۵۵	 <b>آسیا اسپورز</b> سجاد شریحمدلو تلفن: ۰۲۱-۲۶۵۰۲۶ شماره: ۰۲۱-۲۶۵۰۲۶۸	 <b>آسیا گسین ریل</b> نوید بزرگی تلفن: ۰۲۱-۸۵۵۲۰۹۹ شماره: ۰۲۱-۸۵۵۲۲۷۷	 <b>آریا ریل خاورمیانه</b> حنین الزنگ تلفن: ۰۵۱-۲۲۲۷۰۸۸ شماره: ۰۵۱-۲۲۲۷۰۸۸	 <b>آریا تجارت اسپروز</b> محمد نسیری تلفن: ۸۸۲۲۸۷۹ شماره: ۸۸۲۲۸۷۶	 <b>گروه صنعت آذر کیا تجارت</b> محمد شایع زاده تلفن: ۸۸۸۱۷۰۰۰ شماره: ۸۸۸۱۷۱۱	 <b>آباد تردد پارس</b> پاشا افشاری تلفن: ۲۸۲۶۰۲ شماره: ۲۸۵۰۵۰۷
 <b>اسپاد ریل</b> اسپاد ریل لطفی تالوی تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۳۳۳۰ شماره: ۰۲۱-۲۲۲۳۳۳۲	 <b>اسپاد ترابر ویرا</b> اسپاد ترابر ویرا سابر تالوی تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۳۳۳۰ شماره: ۰۲۱-۲۲۲۳۳۳۲	 <b>احیاء</b> احیاء صنعت حرکت حامد شمسائی تلفن: ۸۸۷۶۵۷۸ شماره: ۸۸۷۶۵۷۸	 <b>احیاء ریل ایرانیان</b> سید محمود کمالی تلفن: ۲۲۷۷۸۲۰ شماره: ۲۲۷۷۸۲۰	 <b>آهن ریل کاران</b> سجاد اسلامی تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۷۰۵۱۵ شماره: ۰۲۱-۲۲۲۷۰۵۱۵	 <b>آنتن میراث گلستان</b> آرش فراز تلفن: ۰۷-۲۲۲۳۸۵۸ شماره: ۰۷-۲۲۲۳۸۵۸	 <b>آنتن کاروان توران</b> فرشید خورسائی تلفن: ۰۷-۲۲۳۸۶۷۲ شماره: ۰۷-۲۲۳۸۶۵۸
 <b>راه آهن شرقی</b> بنیاد (بن ریل) ابراهیم نادری تلفن: ۲۱۶۸۰۰۰ شماره: ۸۸۵۲۱۶۹	 <b>برادران مجد پور</b> مجید مجد پور تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۲۲۸۷ شماره: ۰۲۱-۸۸۵۲۲۸۸	 <b>بازرگانی ولجستیک</b> ایرانیان اور آسیا مجتبی حسینی تلفن: ۰۵۱-۳۳۰۰۶۰۰ شماره: ۰۵۱-۳۳۸۶۲۰۵	 <b>گسترش صنایع ریلی ایران</b> محمد مغانی پور تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۵۱۷۶ شماره: ۰۲۱-۸۸۹۵۱۷۹	 <b>البرز نیرو</b> البرز نیرو قاسم عبدالمطلبی تلفن: ۸۸۲۲۵۷۲۰۴ شماره: ۸۸۲۲۵۷۶	 <b>اطلس لجستیک آسیا</b> عزیز حسن زراد تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۱۷۹۸ شماره: ۰۲۱-۲۲۲۱۷۹۸	 <b>کفریز</b> اسفهان کفریز احمد سرمدی تلفن: ۰۲۱-۳۶۶۵۰۰۲ شماره: ۰۲۱-۳۶۶۵۰۰۲
 <b>پارسیان ریل شرق</b> محمدرضا احمدی بهروز تلفن: ۲۰۲۲۹۲۶ شماره: ۲۰۲۲۹۸۱	 <b>پارس خرید و فروش</b> بهزاد حسن کرشنده تلفن: ۰۲۱-۵۵۶۶۲۰۷ شماره: -	 <b>پیکران قشیم</b> شرکت موزان و خدمات کامپیوتر پیکران قشیم سرویس فریادگار تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۸۸۶۲۰۶ شماره: ۰۲۱-۸۸۹۸۸۶۵۷	 <b>B.T. Azhour</b> بهینه ترابری آژور سهاله علی پور خونده تلفن: ۸۸۷۵۸۰۲۰۵ شماره: ۸۸۵۰۰۳۲۲	 <b>شرکت بهمن ریل</b> مهندسی راه آهن بهمن ریل محمدرضا باایی تلفن: ۰۲۱-۲۷۷۵۱۵۲۶۰۷ شماره: ۰۲۱-۲۶۶۲۰۶۱۱	 <b>حمل و نقل ترکیبی</b> بهمن ایرانیان ایوب غزالی تلفن: ۲۲۹۷۲۳۱ شماره: ۲۲۹۷۲۳۰	 <b>فرهنگ سیاهان</b> بهتاش سیاهان سید سمان حسینی رشوانی تلفن: ۰۲۱-۳۲۲۵۰۰۱ شماره: ۰۲۱-۳۲۲۸۰۰۲
 <b>تجارت ریلی پارت سپند</b> محمدرضا باایی تلفن: ۸۸۵۲۹۵۲ شماره: ۸۸۷۰۲۲۲	 <b>پیشتر راه و شهر</b> مجید افشاری تلفن: ۵۵۶۶۲۳۵۰۰۲ شماره: ۵۵۶۶۲۳۵۰۰۲	 <b>پیمان ترانس</b> روح الله محمودی تلفن: ۸۶۰۳۷۷۱ شماره: ۸۶۰۳۷۵۲	 <b>پودا ترابری پیشتر</b> شرکت پودا ترابری راه آهن پارس مسعود ساسانی تلفن: ۹۹۲۲۹۱۲۱ شماره: ۹۹۲۲۸۹۱۰۲	 <b>پرسی ایران گاز</b> امیررضا لسانی تلفن: ۸۸۹۰۰۱۶۱ شماره: ۸۸۹۰۲۰۵۳	 <b>پروپار فرابر خلیج فارس</b> صادق نغمه جهان تلفن: ۸۸۸۹۰۲۶ شماره: ۸۸۸۹۱۷۸	 <b>پارسیان ریل کادوس</b> پیمان باایی تلفن: ۰۲۰-۲۲۲۳۳۳۶ شماره: -
 <b>توکا گشت</b> مهراد روشن تلفن: ۰۲۱-۳۶۵۰۶۰۲۰۷ شماره: ۰۲۱-۳۶۵۰۶۰۲۸	 <b>توکا ریل</b> محسن سیدمحمدی تلفن: ۰۲۱-۳۶۶۹۰۲۸۲۰۵ شماره: ۰۲۱-۳۶۶۹۰۲۷۵۴	 <b>توسعه حمل و نقل</b> بین المللی پارسیان سیدنواب حسینی منتی تلفن: ۷۵۶۶۲۰۰۰ شماره: ۳۲۸۲۹۱۳	 <b>توسعه تجارت توس</b> صدراي مشهد محمدعلی حبیبی تلفن: ۰۵۱-۳۸۳۶۰۰۰ شماره: ۰۵۱-۳۸۳۶۰۰۰۲۶	 <b>توس رسان تجارت</b> امیرفرهاد کاشانی تلفن: ۰۵۱-۲۲۲۳۳۳۱۵۵ شماره: ۰۵۱-۲۲۲۳۳۳۲۰	 <b>ترکیب حمل و نقل</b> محمود حسن آقا تلفن: ۶۶۹۱۵۱۸۲۰۵ شماره: ۶۶۹۱۵۱۸۷	 <b>تجارت کوشش سیاهان</b> شرکت کوشش سیاهان شکراله شریح زاده تلفن: ۰۲۱-۳۶۷۰۱۶۱۰۲ شماره: ۰۲۱-۳۶۶۹۹۹۹۶



# اعضای انجمن

شماره ۶۳ فصلنامه انجمن صنعتی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

## در جدول و نقل ریلی

<p>شرکت خط و ایبه فلی دکتر صبا خط و ایبه فلی مرکز مشاوره کراس</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>خاور زمین طوس محمین صباغی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی عشره خا ابراهیم زاده</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>جهش تجارت فرزین مرکز جرجی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>جهان دیز کلا رامین حسن زاده</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>گروه صنعتی جاویدکیا سلمان نظریه</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>حمل و نقل بین المللی جاده آپریشم شهرام امین زارع</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>
<p>راهبران ریلی آسیا پاز غلامرضا میرزایی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۲-۱۱۸ نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۲-۱۸۳</p>	<p>راه آینده مستقیم محمد رضا محمدی ارس</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>راه آهن کشش عشره خا علی نو</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>راه آهن حمل و نقل حسن عاشوری</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>راه معیار امین علی دهقان قادکلائی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>دلیجان طلایی شکوه پارس حافظ نظری</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>حمل و نقل بین المللی دریاداران طوس الهام حامی زاده</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>
<p>ریل خاور آسیا WAL TOY GROUP SINGAPORE</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>ریل پورتو آفرین محمد رضا محمدی ارس</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>ریل پورتو اسپر حسن پورمحمد</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>رسان ریل پارس فرشید امیران</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>رسان لجستیک پارس مرکز افراتش</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>حمل و نقل ریلی رجاء ناصر بخشاری</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>راهوار تو آریا محمد حاجی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>
<p>ساحل بیکران البرز محمین صباغی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>چند وجهی فولاد لجستیک علی امیری</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>زگرس نشینان نو آور علی ساسی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>شرکت بازرگانی بین المللی زنجه پور تامین واکن خاورمیانه سید مصطفی آشی بزادی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>ریل گردخون ایرومات ریل گردش ایرانیان امیر آزادی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>ریل کاران ورسک ابراهیم نصیری دهقان</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>ریل توپروس محمد رضا سنگار مقدم</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>
<p>سهند ریل سیاهان احمد باقری خرم دشمن</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>حمل و نقل چندوجهی سنگان مکران شرق محمودرضا آفرین</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>سامندریل امیررضا طاهران</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>سربو لجستیک هوشمند ایرانیان مهدی کشش</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>سپهر زاوه طوس علی امین سیدی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>سپهران ریل راسا حسن باقری</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>شرکت بازرگانی و بخش سپهر آرمان امیررضا زارع زاده</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>
<p>صنعت ریلی ساتراپ سیامک سراج اکبری</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>فنی مهندسی صدر کارکیا داوود فولادی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>صبا لجستیک شقایق کاشانی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>شرکت بازرگانی صادق گلستان سیدعطاءالله صدیقی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>حمل و نقل بین المللی شنل حسن صدیقی</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>سینتاریل پارس علی لاری</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>	<p>سهند لجستیک اسماعیل طهرانه</p> <p>تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۱ نمابر: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۰۰</p>

# اعضای انجمن

فصلنامه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته  
شماره ۶۲

 کران سازنده مهندسی معماری داخلی	 کاون ریل صنعت نیرو مشاور حسینی	 حمل و نقل چندوجهی سایبالجستیک مشاوره معماری	 فولاد ریل توس مطابق ماسلمان	 فراز سازان راه و ساختمان اسماعیل جلالی	 خدمات مهندسی فراز ریل جنوب مهندسی حکمت پور	 غلات چهار فصل مهندسی سافانی
تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۵۱۵ فکس: ۰۲۱-۲۲۲۲۳۳۳	تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۸۴۴۴ فکس: ۰۲۱-۸۸۲۸۴۴۴	تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۸۲۲۲-۲ فکس: ۰۲۱-۸۸۲۸۲۲۲	تلفن: ۰۲۱-۸۱۰۰۰۱۱ فکس: ۰۲۱-۲۸۲۸۸۲۲	تلفن: ۰۲۱-۲۸۸۲۸۰۰ فکس: ۰۲۱-۲۸۸۲۸۲۱	تلفن: ۰۲۱-۲۰۲۸۲۸۸ فکس: ۰۲۱-۲۰۲۸۲۸۲	تلفن: ۰۲۲-۰۰۰۰۱۱ فکس: ۰۲۲-۰۰۰۰۱۱

 مایان شتاب ریل آسیا آرژانتینی	 لکوموتیور ریل آرژانتین پهرو شجاعی	 گوهر نگار طوس اسمان ماکار	 گهر ریل ایشاز امیر شکایت مهر	 گهر ترابور سیرجان حمل و نقل ترکیبی امیر هادی نجفی نوری	 کیسار ریل سیرسیاهان مهندس خدایان	 کیان صنعت شهیناز مهدی شرفی
تلفن: ۰۲۱-۲۸۲۲۲۲۲ فکس: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲۲	تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۸۲۲۲-۲ فکس: ۰۲۱-۸۸۲۲۲۲۲	تلفن: ۰۲۱-۲۸۲۲۲۲-۲ فکس: ۰۲۱-۲۸۲۲۲۲۲	تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۲۲-۲۲ فکس: ۰۲۱-۸۸۲۲۲۲	تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۲۲۲ فکس: ۰۲۱-۸۸۲۲۲۲	تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲۲ فکس: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲۲	تلفن: ۰۲۲-۲۲۲۲۲۲ فکس: ۰۲۲-۲۲۲۲۲۲

 نگین ریل آسیا اسماعیل کریمی	 ناوگان ریل آوند نیرو مشاوره ماسلمان	 میتالورژی ایندکمیستری پرو دگت پارس کمال الدین اسکندرلو	 حمل و نقل چندوجهی مینا سید ترابور علی اصغر	 توسعه ناوگان ریلی مینا مجتبی کوی	 تعمیرات و توسعه بهره برداری ریلی مینا سنا ماسی	 ماکان تجارت آفتاب پارت سیدرضا برکتی
تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲۲ فکس: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲۲	تلفن: ۰۲۱-۲۸۲۲۲۲۲ فکس: ۰۲۱-۲۸۲۲۲۲۲	تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۲۲۲ فکس: ۰۲۱-۸۸۲۲۲۲	تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲ فکس: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲	تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲-۲ فکس: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲	تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲ فکس: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲	تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲۲ فکس: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲۲

 HMC شرکت مهندسی معماری مهندسی معماری و سازه همراه جاده ریل دریا محسن تهرانی	 HAG BAR کشتیرانی هاگبار مهندس سافانی	 WAGON BAR واگن بار آسیا	 WAGON BAR واگن آسیا پدک سید جلالی	 WAGON BAR نیروی کشش ریلی پرس پهرو سهرابی	 WAGON BAR نیروکشا مهندس تهرانی
تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲ فکس: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲	تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲ فکس: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲	تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲ فکس: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲	تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲-۲ فکس: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲	تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲ فکس: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲	تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲ فکس: ۰۲۱-۲۲۲۲۲۲

## 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



ALVAND

Alvand Niroo Railway Fleet

ناوگان ریل الوند نیرو

# خدمتی سبز و استوار با الوند از مبداء تا بی نهایت



تلفن : ۰۲۱-۴۸۰۰۰۹۰۰

کد پستی : ۱۴۸۱۸۷۵۷۳۳

آدرس دفتر : تهران، بلوار فردوس، خیابان گلستان شمالی، بزرگراه آیت الله کاشانی، پلاک ۲۲۰، طبقه نهم، واحد ۱

تلفن : Info@alvandniroo.ir

کد پستی : www.alvandniroo.ir

آدرس دفتر : تهران، بلوار فردوس، خیابان گلستان شمالی، بزرگراه آیت الله کاشانی، پلاک ۲۲۰، طبقه نهم، واحد ۱



alborzniroo.ir

اولین و بزرگترین شرکت خصوصی مالک لکوموتیو

# شرکت تجهیزات ناوگان ریلی البرز نیرو

تهران، بلوار آیت الله کاشانی، نیش خیابان  
رامین شمالی، پلاک ۲۷۰، طبقه اول  
کدپستی: ۱۴۸۱۸۷۴۱۶۳

۰۲۱ ۴۴ ۰۳ ۰۷ ۵۳  
۰۲۱ ۴۴ ۰۶ ۰۸ ۴۴

