

فصلنامه‌ی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی
و خدمات وابسته
شماره‌ی ۶۸ | زمستان ۱۴۰۴



ندای حمل و نقل ریلی

◀ ریل‌گذاری ناقص برای قطار کامل
◀ تجدید ساختار راه‌آهن با چاشنی نقض غرض!
◀ پرهیز از شتاب‌زدگی در تأسیس نهاد مستقل تنظیم‌گر ریلی
◀ تله‌سودآوری روی کاغذ در کمین پروژه‌های ریلی



بسم رب الشهداء والصدیقین



انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی،
شهادت رهبر معظم انقلاب حضرت
آیت الله سیدعلی خامنه‌ای و جمعی
از فرزندان این مرز و بوم، از جمله
مدافعان وطن و مردم بی‌گناه، در
جنگ تحمیلی دنیای استکبار و
استعمار به سرکردگی آمریکا و اسرائیل
جنایتکار را به پیشگاه هم‌میهنان
تسلیت عرض می‌کند. بی‌تردید
یاد و راه این شهید و مجاهد نستوه
و آنان که جان خویش را در راه دفاع
از میهن، مردم و ارزش‌های اسلامی و
انسانی فدا کردند، در تاریخ این
سرزمین ماندگار خواهد بود.



Railway Transportation Company

(سهامی عام)

شرکت راه آهن خمدونقتر

برترین در حمل و نقل بین المللی ریلی
و بزرگترین شرکت خصوصی در
صنعت حمل و نقل ریلی

بیش از ۳۲ سال سابقه فعالیت



Tel: +98 21 66424900

Fax: +98 21 66421216

Website: www.rwt.ir

E-mail: info@rwt.ir

حوزه فعالیت حمل و نقل بین المللی شرکت در کشورهای :



بلاروس



ازبکستان



قزاقستان



قرقیزستان



ترکمنستان



تاجیکستان



آذربایجان



هند



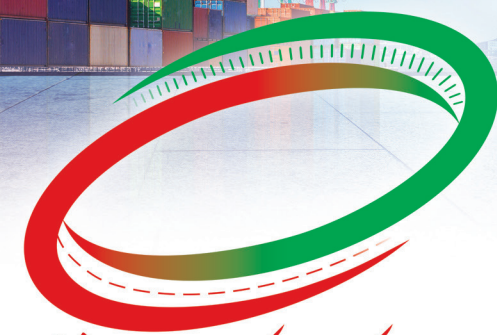
ترکیه



چین



روسیه



شرکت ترکیب حمل و نقل

حمل و نقل ریلی- جاده ای
بین المللی و لجستیک



راهی بجز ترکیب نیست...

نماینده ایران در کریدور بین المللی شمال-جنوب
دارای نمایندگی فعال در گمرکات و بنادر ایران

☎ ۰۲۱-۶۶۹۱۳۹۲۸-۹ / ۰۲۱-۶۶۹۱۵۱۸۳-۵ 📠 ۰۲۱-۶۶۹۱۵۱۸۷

🌐 www.tarkibtrans.ir ✉ info@tarkibtrans.ir

📍 تهران، میدان توحید، خیابان نصرت غربی، بعد از خوش شمالی، پلاک ۱۵۸



Parsian
Rail Transportation
Company

شرکت توسعه حمل و نقل ریل پارسیان

- مالکیت ۱۲۰۰ دستگاه واگن مخزن دار حمل مواد سوختی
- فعالیت ترانزیتی در گستره ملی و بین المللی
- تکمیل زنجیره های لجستیکی کریدور شمال-جنوب
- حمل مواد معدنی؛ سنگ آهن، کنستانتره آهن، گندله، آهن اسفنجی و مقاطع فولادی
- حمل محصولات پتروشیمی؛ کود اوره مایع UAN، اوره گرانول
- حمل محصولات مرتبط با سیمان، کلینکر و کیسه ای
- احداث خطوط آنتنی ریلی

تهران - بلوار نلسون ماندلا،

کوچه گلخانه، پلاک ۳۶ طبقه چهارم

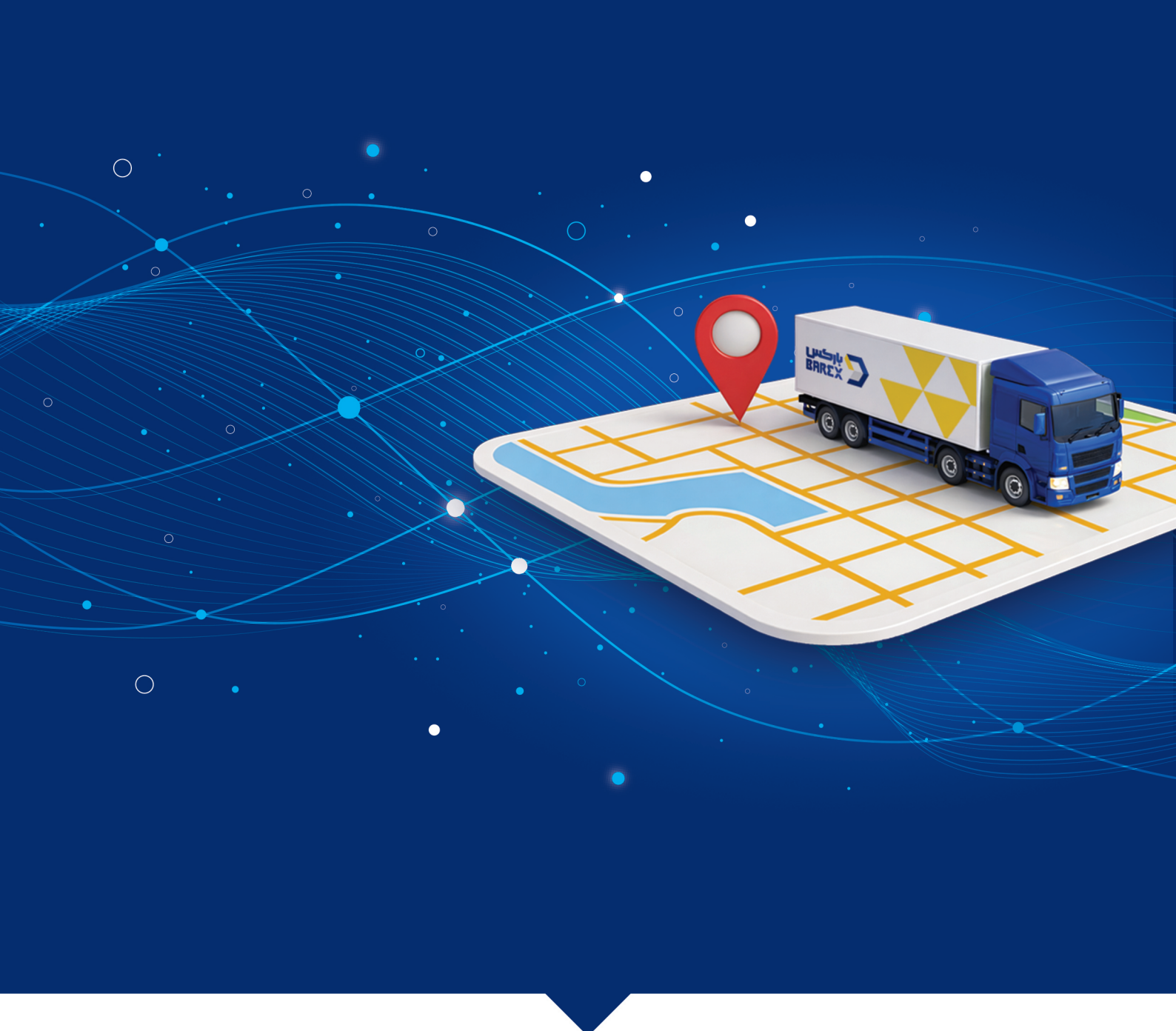
تلفن: ۷۵۴۶ ۲۰۰۰

فکس: ۲۶۲۹ ۴۴۱۳

www.prtcdc.ir

ir.prtcdc@info





مسیرش اینجا است

بارکس، ارتباط هوشمند بین صاحب بار و راننده
سریع، شفاف و بدون دردسر

شرکت بزرگ مقیاس هوشمند
بنیامین ترابار پارسیان
BENYAMIN TARABAR PARSIAN



www.benyamintarabar.com
www.barexapp.ir

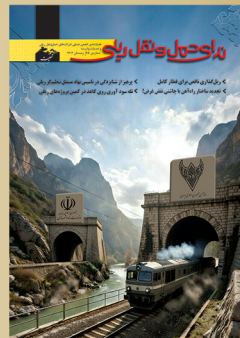


فهرست ۶۸

شماره ۶۸ | زمستان ۱۴۰۴

۶	سرمقاله
۸	پرهیز از شتابزدگی در تأسیس نهاد مستقل تنظیم‌گر ریلی
۱۱	بریتانیا چگونه حکمرانی راه‌آهن را بازطراحی می‌کند؟
۱۲	تجدید ساختار راه‌آهن با چاشنی نقض غرض!
۱۴	فشار نظام تعرفه راه‌آهن به بخش خصوصی
۱۶	ریل‌گذاری ناقص برای قطار کامل
۲۰	برگزاری مجمع و انتخاب دو عضو جدید هیأت مدیره
۲۱	هشدار افت آماده‌به‌کاری لکوموتیوها
۲۲	نسخه ابتکاری سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی مسافری
۲۶	تله سود آوری روی کاغذ در کمین پروژه‌های ریلی
۲۸	انتقال بار از جاده به ریل با هدف نجات جان انسان‌ها
۳۰	خطر حذف قطارهای اقتصادی
۳۴	جهاد حفاظت از سرمایه انسانی راه‌آهن
۳۶	جلوگیری از خروج میلیون‌ها دلار ارز با تولیدات ملی «ایرید»
۳۷	تجلیل از ستون‌های صنعت ریلی در ضیافت معنوی انجمن
۳۸	بومی‌سازی نخستین واگن تخصصی حمل بنزین
۴۰	ریل در سایه بحران‌ها؛ تاب‌آوری زیرساختی، تجربه جنگ‌ها و نقش فناوری‌های نو
۴۴	مسئولان، ریل را به اندازه جاده محترم بشمارند
۴۶	فهرست اعضای انجمن

بسم الله الرحمن الرحيم



rtcguild.ir

رایجیل و نقل ریلی

فصلنامه‌ی خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

صاحب امتیاز:
انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی
و خدمات وابسته

مدیرمسئول: حمیدصدیق پور

سردبیر: مجتبی کاوه
تحریریه: دریا یزدانی / منا حیدری سپهر / سمیرا دشتبانی

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

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: چاپ و لیتوگرافی سرمدی

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

کدپستی: ۱۴۱۹۷۹۳۳۱۱
صندوق پستی: ۱۸۸-۱۴۱۹۵

ارتباط با انجمن: ۰۲۱-۶۶۵۶۵۶۱۵

نمابر: ۰۲۱-۶۶۵۹۴۷۴۷

سایت: rtcguild.ir

کانال تلگرام: RTCGuild

اینستاگرام: RTCGuild

ایمیل: info@rtcguild.com

فصلنامه‌ی «ندای حمل و نقل ریلی» آماده‌ی انعکاس نظرها، دیدگاه‌ها و مقالات صاحب نظران، کارشناسان، مسئولان و سایر علاقه‌مندان حوزه‌ی ریلی است.
فصلنامه‌ی «ندای حمل و نقل ریلی» در کوتاه‌کردن و ویرایش مقالات آزاد است.
استفاده از مقالات، مصاحبه‌ها و تصاویر نشریه، با ذکر منبع آزاد است.
مقالات منتشرشده دیدگاه نویسندگان است و شخصاً پاسخگوی مالکیت خود بر مقالات هستند.



امور فنی، تولید محتوا و تبلیغات: تین نیوز.
ارائه‌ی مقاله و سفارش آگهی:
۰۲۱-۴۴۶۲۳۱۲۱-۳





ریل در آستانه باز آرای حکمرانی



قابل پیش‌بینی برای فعالیت فعالان صنعت باشد؛ چارچوبی که زمینه‌ساز اعتماد بیشتر سرمایه‌گذاران و پویایی بازار حمل‌ونقل ریلی خواهد بود.

در کنار این تحولات ساختاری، رخدادهای ماه‌های اخیر بار دیگر اهمیت زیرساخت‌های پایدار حمل‌ونقل را در شرایط بحران یادآور شد. تجربه بحران‌ها همواره نشان داده است که شبکه‌های حمل‌ونقل تنها ابزار جابه‌جایی نیستند، بلکه بخشی از زیرساخت حیاتی کشور برای حفظ تداوم فعالیت‌های اقتصادی و لجستیکی محسوب می‌شوند. در چنین شرایطی، تاب‌آوری شبکه حمل‌ونقل و قابلیت استمرار خدمات آن اهمیت دوچندان می‌یابد.

حمل‌ونقل ریلی به دلیل ظرفیت بالا، مصرف انرژی کمتر و امکان برنامه‌ریزی پایدار، در بسیاری از کشورها یکی از ارکان اصلی تداوم زنجیره‌های تأمین در شرایط بحران محسوب می‌شود. وجود شبکه‌ای قابل اتکا که بتواند حتی در شرایط پرتنش نیز جریان جابه‌جایی کالا و مواد اولیه را حفظ کند، به تدریج سطح اعتماد فعالان اقتصادی به این مد حمل‌ونقل را افزایش می‌دهد. این اعتماد، سرمایه‌ای است که تنها با توسعه زیرساخت، مدیریت کارآمد شبکه و مشارکت مؤثر بخش خصوصی شکل می‌گیرد.

تاب‌آوری صنعت ریلی البته تنها به زیرساخت فیزیکی محدود نمی‌شود. هماهنگی نهادی، شفافیت در تصمیم‌گیری‌ها و تعریف دقیق نقش‌ها در حکمرانی صنعت نیز از عوامل تعیین‌کننده در توان شبکه برای مواجهه با شرایط پیچیده هستند. از این منظر، اصلاح ساختار حکمرانی و حرکت به سمت تنظیم‌گری حرفه‌ای، نه تنها برای بهبود کارایی اقتصادی صنعت بلکه برای تقویت پایداری و قابلیت اتکای آن در شرایط دشوار نیز اهمیت دارد. در کنار این مباحث، تجربه‌های گذشته نشان داده است که

سید علیرضا سید وکیلی
دبیر انجمن



صنعت حمل‌ونقل ریلی ایران در مقطعی قرار گرفته است که می‌توان آن را یکی از نقاط عطف ساختاری سال‌های اخیر دانست. تصویب سند جدید مأموریت و وظایف وزارت راه و شهرسازی و انتقال بخشی از وظایف حاکمیتی از شرکت راه‌آهن به ستاد وزارتخانه، صرفاً جابه‌جایی اداری نیست؛ بلکه نشانه‌ای از بازاندیشی در معماری حکمرانی این صنعت است. تغییری که اگر با طراحی دقیق و اجرای هوشمندانه همراه شود، می‌تواند مسیر آینده ریل کشور را بازتعریف کند.

سال‌هاست یکی از چالش‌های بنیادین صنعت ریلی، تداخل نقش‌ها میان سیاست‌گذاری، تنظیم‌گری و بهره‌برداری بوده است. در ساختاری که یک مجموعه همزمان متولی زیرساخت، بهره‌بردار، تعیین‌کننده تعرفه و تنظیم‌کننده بازار است، شکل‌گیری رقابت سالم، جذب سرمایه‌گذاری و ایجاد انضباط اقتصادی با دشواری مواجه می‌شود. اکنون با بازگشت بخشی از وظایف حاکمیتی به ستاد وزارتخانه، فرصتی فراهم آمده است تا تفکیک نقش‌ها شفاف‌تر شود و زمینه برای شکل‌گیری ساختاری متوازن‌تر در حکمرانی ریلی مهیا گردد.

نهاد تنظیم‌گر مستقل ریلی می‌تواند یکی از ارکان چنین ساختاری باشد؛ نهادی که با ایجاد توازن و کاهش تعارض منافع، در جهت شفاف‌سازی مقررات و سامان‌دهی بازار عمل کند. انتشار پیش‌نویس اساسنامه این نهاد نیز می‌تواند گامی مهم در جهت شکل‌دهی به فرآیندهای اجرایی و ایجاد چارچوبی



تغییر اگرچه با پیچیدگی‌های اجرایی همراه بوده، اما با همکاری نزدیک میان راه‌آهن و انجمن صنفی و برگزاری جلسات تخصصی و آزمون‌های مربوط به بازرسان فنی، گام‌های مهمی برای استقرار آن برداشته شده است.

موضوع دستورالعمل قطار کامل نیز در همین چارچوب قابل تحلیل است. تحقق این سیاست مستلزم هماهنگی ساختاری، شفافیت در مسئولیت‌ها و ایجاد انگیزه اقتصادی برای شرکت‌هاست؛ امری که بدون اصلاح بستر حکمرانی و روشن شدن نسبت نقش‌ها، با چالش‌هایی مواجه خواهد بود.

بازآرایی حکمرانی ریلی فرصتی مهم برای بازتعریف رابطه دولت و بخش خصوصی است. اگر دولت در جایگاه سیاست‌گذار و تسهیل‌گر باقی بماند و تنظیم‌گر مستقل نقش داور بی‌طرف بازار را ایفا کند، می‌توان انتظار داشت که سرمایه‌گذاری، نوآوری و بهره‌وری در این صنعت شتاب گیرد. در غیر این صورت، تغییرات ساختاری ممکن است تنها به جابه‌جایی عناوین اداری محدود شود.

انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در این مقطع حساس، نقش خود را در تبیین مسائل، ایجاد اجماع و تسهیل گفت‌وگو میان بخش خصوصی و نهادهای حاکمیتی ادامه خواهد داد. تجربه نشان داده است که اصلاحات پایدار نه از مسیر تقابل، بلکه از طریق گفت‌وگوی مستمر، طراحی مشترک و تعهد به اجرای دقیق قوانین به ثمر می‌رسد.

ریل کشور امروز در آستانه بازآرایی حکمرانی قرار دارد. تصمیم‌های امروز نه تنها ساختار اداری صنعت، بلکه آینده رقابت‌پذیری، سرمایه‌گذاری و جایگاه منطقه‌ای حمل‌ونقل ریلی ایران را رقم خواهد زد. بهره‌گیری از این فرصت مستلزم نگاه بلندمدت، شفافیت در نقش‌ها و عزم مشترک برای عبور از تصدی‌گری به سوی تنظیم‌گری حرفه‌ای و کارآمد است.

اصلاحات ساختاری بدون توجه به محیط اقتصادی صنعت نمی‌تواند به تنهایی تحرک پایدار ایجاد کند. اختصاص خط اعتباری ۱۵ هزار میلیارد تومانی برای تقویت ناوگان ریلی اگرچه اقدامی مثبت در مسیر نوسازی محسوب می‌شود، اما بدون ایجاد چارچوب اقتصادی پایدار و تضمین بازگشت سرمایه، نمی‌تواند به تنهایی موجب جهش سرمایه‌گذاری شود. منابع مالی زمانی اثربخش خواهند بود که در فضایی شفاف، پیش‌بینی‌پذیر و مبتنی بر انضباط بازار تخصیص یابند.

همچنین اجرای ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر، که با هدف بازگشت صرفه‌جویی سوخت به سرمایه‌گذاران طراحی شده است، همچنان با چالش‌های اجرایی و ناهماهنگی میان دستگاه‌ها مواجه است. در شرایطی که کشور بیش از هر زمان به توسعه حمل‌ونقل کم‌مصرف و ارتقای بهره‌وری انرژی نیاز دارد، تسریع در اجرای این ماده می‌تواند یکی از مؤثرترین ابزارهای تشویقی برای توسعه ناوگان و زیرساخت ریلی باشد. از سوی دیگر، مسئله مالیات بر ارزش افزوده در بخش حمل‌ونقل ریلی طی سال‌های اخیر به یکی از دغدغه‌های مهم فعالان این صنعت تبدیل شده است. برداشتهای متفاوت از مقررات، هزینه‌های پیش‌بینی‌نشده‌ای را بر شرکت‌ها تحمیل کرده و ضرورت ایجاد تفسیر واحد و پایدار را بیش از پیش نمایان ساخته است. در ساختار جدید حکمرانی انتظار می‌رود هماهنگی میان سیاست‌گذار و نهادهای مالیاتی به گونه‌ای سامان یابد که ثبات حقوقی و اقتصادی بیشتری برای فعالان این حوزه فراهم شود.

در حوزه عملیاتی نیز واگذاری تعمیرات جاری واگن‌ها به شرکت‌های مالک و بهره‌بردار را می‌توان نمونه‌ای از حرکت به سوی کاهش تصدی‌گری و تقویت مسئولیت‌پذیری بخش خصوصی دانست. این



پرهیز از شتاب‌زدگی در تأسیس نهاد مستقل تنظیم‌گر ریلی

عباس قربانعلی بیک
کارشناس حمل و نقل ریلی



«تجربه دو دهه خصوصی‌سازی، واگذاری ناوگان و سیاست‌گذاری تعرفه‌ای در صنعت ریلی موضوعاتی است که باید پیش از هر گونه تجدید ساختار راه آهن مورد توجه قرار گیرد.» این عصاره نقطه نظرات مهندس عباس قربانعلی بیک، کارشناس باسابقه صنعت ریلی و صاحب‌نظر اهل تحقیق و قلم در این حوزه است. وی در این مصاحبه تصریح می‌کند پیش از هر تصمیم شتاب‌زده برای تأسیس نهاد تنظیم‌گر ریلی، باید با نگاهی بی‌طرفانه به آسیب‌شناسی ساختاری راه آهن، خطاهای تفکیک عمودی و پیامدهای تسخیر رگولاتور پرداخت؛ مسائلی که به گفته او امروز خود به یکی از عوامل کاهش بهره‌وری، افزایش هزینه‌ها و محدود شدن ظرفیت واقعی شبکه ریلی کشور تبدیل شده‌اند.



مستحضرید که شورای رقابت بحث تأسیس نهاد تنظیم‌گر ریلی را به شدت پیگیری می‌کند. در اساسنامه پیش‌نویس این نهاد اشاره شده که نهاد تنظیم‌گر باید بتواند ضوابط، مقررات، تعرفه‌ها و چارچوب‌های رقابتی را تنظیم کند. به نظر شما چه دامنه‌ای از اختیارات برای این نهاد لازم است تا تنظیم‌گری مؤثر در بازار ریلی انجام دهد و از تعارض با وظایف وزارتخانه یا شرکت راه آهن جلوگیری شود؟

تأسیس نهاد تنظیم‌گر برای حضور

حمل و نقل ریلی یک ضرورت انکار ناپذیر است اما باید به مقدمات ضروری و پیش‌نیازهای آن هم توجه کنیم. اهداف تأسیس این نهاد را اشاره فرمودید اما برای اثربخشی آن باید ابتدا به بررسی وضعیت کنونی راه آهن و آسیب‌شناسی خصوصی‌سازی واگذاری ناوگان ریلی بپردازیم.

در اواخر سال ۱۳۸۴ مدل مالی واگذاری واگن‌های باری به بخش خصوصی (با منطق غلط تفکیک عمودی با الگوبرداری از کشورهای اروپایی) با تعهد سیر روزانه ۳۰۰ کیلومتر برای واگن‌های باردار نتایج مثبتی را نشان می‌داد ولی هنوز با شرایط جذاب برای ورود بخش خصوصی فاصله داشت و نتیجه مدل مالی منفی بود.

در این شرایط برای افزایش مطلوبیت ورود بخش خصوصی به حمل و نقل ریلی و تقویت مزیت رقابتی، پیشنهاد افزایش بارمحموری واگن‌ها که مدت‌ها از سوی هیئت مدیره مورد مخالفت بود برای افزایش درآمد شرکت‌ها به قائم مقام راه آهن ارائه و پذیرفته شد.

اکنون پس از گذشت ۲۰ سال از شروع خصوصی‌سازی بدلیل انتخاب روش غلط (تفکیک عمودی) و اجرای عجولانه و ناپخته واگذاری، حفظ بخش خصوصی نه تنها سبب افزایش بهره‌وری نگردید بلکه با کاهش آن عاملی برای تضعیف بیشتر راه آهن شده است. این فشار با ابلاغ فرمول نامناسب شورای رقابت برای



موضوع مهم دیگر این که تجدید ساختار وزارت راه و شهرسازی به تصویب دولت رسیده و قرار است وظایف حاکمیتی شرکت راه آهن به وزارتخانه منتقل شود. به نظر شما ساختار جدید، در صورت تحقق، چه تأثیری بر برنامه ریزی و اجرای پروژه های بزرگ ریلی مانند کریدورهای باری بین المللی، اتصال بندر و شبکه خطوط اصلی و همچنین ارتقای خدمات در مسیرهای مسافری - مثلاً برقی سازی خطوطی که سالیانه از آن صحبت می شود ولی پیشرفت کار بسیار کند است - خواهد داشت؟

وزارت راه و شهرسازی که از ادغام غلط و وزارتخانه راه و ترابری و وزارت مسکن و شهرسازی و نگاه صرفاً عمرانی به موضوع چندبعدی حمل و نقل تشکیل گردید و چندین بار هم از سوی نمایندگان برای تفکیک آن اقدام شد، متأسفانه در انجام وظایف حاکمیتی کنونی هم ناتوان است. بسیاری از مشکلات راه آهن بدلیل قصور و کوتاهی وزارت مذکور برای تشخیص و تعیین اولویتهای توسعه شبکه در سالهای گذشته است که سبب احداث



شخصاً معتقدم وظایف حاکمیتی راه آهن باید در شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران حفظ شود اما از سوی وزارت راه مورد نظارت و پایش قرار داشته باشد. برنامه ریزی و اجرای پروژه های بزرگ ریلی، هم اکنون نیز از سوی شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور و با نظارت ضعیف وزارت راه و شهرسازی انجام می شود و نقش راه آهن در این امر بسیار ضعیف است. در موضوع تعامل شبکه ریلی با بنادر هم باید توجه کنیم که مشکل اصلی در اتصال شبکه نیست بلکه از یک سو ضعف شبکه خطوط داخلی بندر و از سوی دیگر انگیزه پایین سازمان بنادر در واگذاری بار به راه آهن است که با فشار بخش جاده ای و ضعف های راه آهن به ویژه سرعت متوسط پایین قطارهای باری تشدید می شود.

محاسبه تعرفه اجاره لکوموتیو در مردادماه سال ۱۳۹۲ تشدید گردید.

این فرمول که ظاهراً با فشار روانی بخش خصوصی بر مدیران شورا ابلاغ شد یکی از عوامل ۴ برابر شدن هزینه نگهداری لکوموتیو ایران نسبت به کشورهای مورد مقایسه در گزارش رولند برگر بود.

لذا قبل از ورود به بحث اختیارات نهاد تنظیم گر، باید به آسیب شناسی وضع موجود و یافتن دلایل بالا بودن هزینه های نگهداری و کیفیت پایین و حتی آماده بکاری برخی لکوموتیوهای بخش خصوصی (MDBF) پردازیم که سبب کاهش ظرفیت شبکه ریلی شده است.

از سوی دیگر باید به این نکته هم توجه کنیم که در مبحث درب های گردان و تسخیر رگولاتور که در کشورهای پیشرفته مکرراً مشاهده شده و برای آن قوانین موثر تعارض منافع وضع شده و برای راه آهن ما هم مشکلات فراوانی مانند تعرفه تحمیلی بالا (برای مالکان) را در پی داشته، تاکنون چه اقداماتی شده است.



به نظر شما کدام چالش های عملیاتی در راه اندازی نهاد تنظیم گر ایرانی مهم ترین هستند و ما از تجربه بین المللی چه درس هایی می توانیم برای طراحی و اجرای موفق این نهاد بگیریم؟

یکی از مهمترین چالش ها، مبحث درب های گردان و تسخیر رگولاتور (Revolving Door) و مشابه پدیده نفوذ است که در پاسخ قبل توضیح داده شد. در کشورهای پیشرفته برای مدیریت و کاهش این مشکل قوانین موثر برای جلوگیری تعارض منافع وضع شده از جمله در کانادا که ظاهراً بسیار موثر و کارآمد بوده ولی برای کشور ما، فقدان قانون موثر و دیگر قوانین مانند قانون از کجا آوردهای سبب تشدید مشکلات ریلی شده است.

این چالش با کم توجهی نمایندگان به مشکلات حمل و نقل ریلی و عدم آسیب شناسی قانون مدیریت سوخت و هدمندی یارانه ها، تشدید شده است. توجه به عدم موفقیت شورای رقابت در موضوع خودرو و ظاهر قانونی و نتایج معکوس آن، نشان دهنده پیچیدگی موضوع برای صنعت ریلی خواهد بود.





۱٪ است که با احتساب نسبت سرعت پایین و بهره‌وری اندک (شبکه، ناوگان و نیروی انسانی)، نشان‌دهنده این است که بسیاری از الگوها و روش‌های مورد استفاده در راه‌آهن ایران بهینه نبوده و با تجربیات موفق جهانی در تعارض است.

متأسفانه روش معمول و متداول کنونی این است که غالباً یک محصول ریلی با بررسی اندک از تولیدکنندگان خارجی و حتی داخلی خریداری می‌شود، ولی به شیوه انتخاب بهینه، آزمون‌های جدی و سخت‌گیرانه، بهره‌برداری صحیح و نگهداری مناسب آن توجه نمی‌شود و در نتیجه با صرف چندبرابر هزینه، کارایی پایین، غیراقتصادی و غیررقابتی حاصل می‌شود.

ساختار نامناسب راه‌آهن و تضعیف بخش تحقیقات و تفکیک امور بین‌الملل هم در این مشکلات تأثیر زیادی داشته و با اصلاح آنها می‌توان پندهای بسیار موثر و ارزشمندی برای راه‌آهن کشور گرفت.

برای نمونه سالهاست که بر ضرورت اعزام مدیران و کارشناسان ادارات کل ستادوصف بویژه سیروحرکت، نواحی پر بار و حتی شرکت‌های مشاور به بازدید از خطوط پرتراфик مانند داتونگ چین، خطوط معدنی آفریقای جنوبی، برزیل و ... تأکید شده است.

البته مطالعه و بررسی تجربیات این کشورها هم در اثر بخشی بیشتر بازدیدها نقش بالایی خواهد داشت.

علاوه بر این، استفاده از تجارب سازمان‌های موفق مانند سازمان بندار و برقراری دوره‌های آموزشی داخل و خارج مانند (RMBA و EMBA)، برای انتقال صحیح و به‌موقع این تجربیات بسیار مهم و ضروری است.



چه راهکارهایی می‌تواند باعث شود که وزارتخانه و شرکت راه‌آهن در ساختار جدید بهتر هماهنگ شوند تا شبکه ریلی هم برای حمل بار و هم مسافران سریع‌تر و مؤثرتر عمل کند؟

یکی از اولین قدم‌ها حتی با ساختار موجود، آسیب‌شناسی مشکلات راه‌آهن در بخش‌های مختلف باری و مسافری است که باید با صرف وقت و بدون سوگیری در کمیته‌های تخصصی با حضور معاونت حمل‌ونقل و ترجیحاً وزیر انجام شود. در این کمیته‌ها علاوه بر نمایندگان مطلع و مسلط راه‌آهن، شرکت‌های خصوصی، انجمن‌ها و ... باید از اشخاص صاحب‌نظر بدون تعلق و وابستگی و رسانه‌ها هم دعوت به عمل آید.

بررسی و استفاده از تجربیات دیگر کشورها و به‌کارگیری مشاورین خارجی مشروط بر مراقبت از تکرار خطاهای رولندبرگر و ...، تعامل مناسب و دادن اطلاعات صحیح هم در این راستا بسیار موثر خواهد بود.



توجه به تجربه کشورهای دیگر، از نظر ساختار صنعت ریلی، چه درس‌هایی می‌توان برای ایران گرفت تا خدمات ریلی باری و مسافری هم امن‌تر، سریع‌تر و کارآمدتر شود؟

ضمن تشکر از این پرسش بسیار ارزشمند، باید توجه نماییم که سهم ما در حمل و نقل ریلی جهان بسیار کمتر از سهم نسبی جمعیتی و مساحتی یعنی حدود

چند هزار کیلومتر راه‌آهن بی‌فایده در کشور گردید.

شخصاً معتقدم، وظایف حاکمیتی راه‌آهن باید در شرکت راه‌آهن حفظ شود اما از سوی وزارت مورد نظارت و پایش قرار داشته باشد.

برنامه‌ریزی و اجرای پروژه‌های بزرگ ریلی، هم‌اکنون نیز از سوی شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور و با نظارت ضعیف وزارت راه و شهرسازی انجام می‌شود و نقش راه‌آهن در این امر بسیار ضعیف است.

در موضوع تعامل شبکه ریلی با بندر هم باید توجه کنیم که مشکل اصلی در اتصال شبکه نیست بلکه از یک سو شبکه خطوط داخلی بندر و از سوی دیگر انگیزه پایین سازمان بندار در واگذاری بار به راه‌آهن است که با فشار بخش جاده‌ای و ضعف‌های راه‌آهن بویژه سرعت متوسط پایین قطارهای باری تشدید می‌شود.

در موضوع برقی کردن مسیر ریلی تهران-مشهد و موضوعات مشابه که اکنون قریب ۲ دهه از مصوبه دولت برای اجرای آن می‌گذرد هم نیازی به ساختار جدید نبوده و نیست، بلکه بی‌توجهی وزرای راه به این موضوع راهبردی، تصور غلط برخی مدیران در مورد تعارض برقی و سریع‌السير و فشار برخی ذینفعان از خرید و نگهداری لکوموتیوهای دیزل سبب تأخیر آن شده است.

البته ناگفته نماند که برقی‌سازی در افزایش ظرفیت خطوط پرتراфик باری هم بسیار موثر بوده و در خطوط حومه هم باعث کاهش هزینه نگهداری و افزایش ظرفیت می‌شود که مورد تأکید ریاست محترم جمهور هم قرار گرفته است.



ریل‌فردا

بریتانیا چگونه حکمرانی راه‌آهن را بازطراحی می‌کند؟

سال ۲۰۲۴ سازوکاری فعال شده که بر اساس آن با پایان قرارداد اپراتورهای مسافری، خدمات به جای تمدید خصوصی، به مالکیت عمومی منتقل می‌شود. در این مرحله، اپراتور دولتی وزارت حمل‌ونقل نقش «پل انتقال» را دارد تا خدمات بازگشته در نهایت در ساختار GBR ادغام شوند.

در محور دوم، دولت در نوامبر ۲۰۲۵ لایحه Railways Bill را برای ایجاد GBR به پارلمان ارائه کرد. طبق طراحی اعلام‌شده، GBR قرار است «مغز هدایت‌گر» شبکه باشد و تصمیم‌های کل سیستمی را یکپارچه کند. وظایف زیرساختی Network Rail (ریل، علائم‌دهی، ایستگاه‌ها و مدیریت شبکه) در GBR ادغام می‌شود و بخش عمده خدمات مسافری نیز زیر چتر مدیریت عمومی هماهنگ‌تری قرار می‌گیرد. همچنین برخی «سیستم‌های صنعت» که پیش‌تر میان بازیگران مختلف توزیع شده بود، یکپارچه‌تر خواهد شد تا مدیریت شبکه و تجربه مشتری انسجام بیشتری یابد.



نقش ORR در مدل جدید چه می‌شود؟

ORR حذف نمی‌شود و همچنان تنظیم‌گر مستقل باقی می‌ماند، اما تمرکز آن بیشتر بر نظارت و داوری شفاف خواهد بود. بخشی از تصمیم‌های اجرایی مرتبط با دسترسی به شبکه و سازوکارهای عملیاتی در GBR متمرکز می‌شود و ORR نقش ارزیابی برنامه‌ها، پایش تغییرات عمده و رسیدگی به اعتراض‌ها نسبت به تصمیم‌های GBR را پررنگ‌تر ایفا می‌کند. به بیان دیگر، اداره شبکه در یک نقطه جمع می‌شود و ORR نقش داور مستقل را حفظ می‌کند.



آیا GBR فقط مسافری است یا شامل بار هم می‌شود؟

اصلاحات عمدتاً متوجه یکپارچه‌سازی حکمرانی شبکه و اداره بخش مسافری است و عملیات باری قرار نیست ملی شود؛ بنابراین اپراتورهای باری عمدتاً خصوصی باقی می‌مانند. با این حال، از آنجا که GBR مدیریت ظرفیت، تخصیص مسیر، برنامه حرکت و قواعد دسترسی را در اختیار دارد، تصمیم‌های آن مستقیماً بر عملکرد بخش بار اثر می‌گذارد. در نتیجه، حتی با حفظ مالکیت خصوصی، «قواعد بازی شبکه» در ساختار جدید متمرکزتر و شفاف‌تر تنظیم می‌شود.



تفاوت اصلی ساختار قبلی و بعدی چیست؟

در گذشته، شبکه میان چند نهاد اصلی تقسیم شده بود؛ اما در مدل جدید، مدیریت زیرساخت و بخش عمده بهره‌برداری مسافری در یک نهاد عمومی واحد (GBR) متمرکز می‌شود و ORR به‌عنوان تنظیم‌گر مستقل، نقش نظارت و داوری را ایفا می‌کند.

مزیت‌های مورد انتظار این مدل – با توجه به اینکه هنوز کامل مستقر نشده – شامل پاسخگویی روشن‌تر، هماهنگی بهتر در سطح کل سیستم و کاهش اصطکاک میان زیرساخت و بهره‌بردار است. برای بخش بار نیز مهم‌ترین پیامد، بهبود شفاف‌تر شدن مدیریت دسترسی، ظرفیت و برنامه حرکت در سطح شبکه خواهد بود.



در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته، «نوآوری» فقط به معنای فناوری‌های سخت (ناوگان جدید یا هوش مصنوعی) نیست؛ گاهی مهم‌ترین نوآوری، بازطراحی حکمرانی و مدل اداره صنعت است. بریتانیا یکی از نمونه‌های روز این رویکرد است: برنامه‌ای برای ایجاد نهادی جدید به نام Great British Railways (GBR) تا مدیریت شبکه ریلی را از وضعیت پراکنده خارج کرده و «ریل و قطار» را زیر فرماندهی واحد هماهنگ کند. مطالعه این تجربه‌ها کمک می‌کند مسیرهای بهبود حکمرانی ریلی را دقیق‌تر بشناسیم و در صورت تناسب با شرایط کشور، آن‌ها را برای راه‌آهن ایران بررسی و بومی‌سازی کنیم. بریتانیا این اصلاح ساختاری را با هدفی روشن دنبال می‌کند: یکپارچه‌سازی تصمیم‌گیری در سطح کل سیستم. ایده اصلی این است که وقتی زیرساخت (ریل، علائم‌دهی، ایستگاه‌ها) و بهره‌برداری (برنامه حرکت، مدیریت ظرفیت، کیفیت سرویس) میان چند نهاد تقسیم شود، هماهنگی و پاسخگویی دشوار می‌شود. دولت معتقد است این «تکه‌تکه‌گی» باعث کندی تصمیم‌ها، افزایش اصطکاک نهادی و افت کیفیت خدمت شده و باید نهادی واحد نقش «مغز هدایت‌گر» شبکه را ایفا کند.



ساختار قبلی صنعت ریلی بریتانیا به چه شکل بود؟

برای روشن شدن موضوع، ساختار قبلی را می‌توان در پنج لایه دید: سیاست‌گذاری، زیرساخت، بهره‌برداری مسافری، بار و تنظیم‌گری. در سیاست‌گذاری، وزارت حمل‌ونقل بریتانیا (DfT) جهت‌گیری‌های کلان را تعیین و قراردادهای خدمات مسافری را مدیریت می‌کرد. در زیرساخت، مالکیت و مدیریت خطوط، علائم‌دهی و بخش مهمی از ایستگاه‌ها در اختیار Network Rail بود؛ نهادی عمومی که پس از تجربه خصوصی‌سازی زیرساخت تثبیت شد.

در بهره‌برداری مسافری، قطارها عمدتاً توسط شرکت‌های خصوصی (TOCs) اداره می‌شدند. اگر اپراتوری دچار بحران عملکردی یا مالی می‌شد، دولت برای جلوگیری از توقف سرویس، بهره‌برداری را موقتاً از طریق اپراتور دولتی خود در دست می‌گرفت. در بخش بار نیز اپراتورها عمدتاً خصوصی بودند اما به شدت به قواعد دسترسی، ظرفیت و زمان‌بندی شبکه وابسته بودند. در نهایت، تنظیم‌گری بر عهده Office of Rail and Road (ORR) بود؛ نهادی مستقل و غیروزارتی که وظیفه آن تنظیم‌گری، نظارت و داوری اختلاف‌ها در چارچوب قانون است.

چالش اصلی این ساختار، پراکندگی مسئولیت‌ها و ابهام در پاسخگویی بود. هنگام افزایش تأخیر یا افت کیفیت، هر بازیگر می‌توانست مشکل را به دیگری نسبت دهد؛ چون «مالک تصمیم نهایی کل سیستم» شفاف نبود، حل مسئله گاه کند و پرهزینه پیش می‌رفت.



مدل جدید چیست و اکنون در چه مرحله‌ای قرار دارد؟

اصلاحات جدید بر دو محور اصلی حرکت می‌کند: بازگشت تدریجی بهره‌برداری مسافری به مالکیت عمومی و ایجاد نهاد یکپارچه GBR. در محور نخست، از

تجدید ساختار راه آهن با چاشنی نقض غرض!



سعید قصابیان
کارشناس ارشد حمل و نقل ریلی

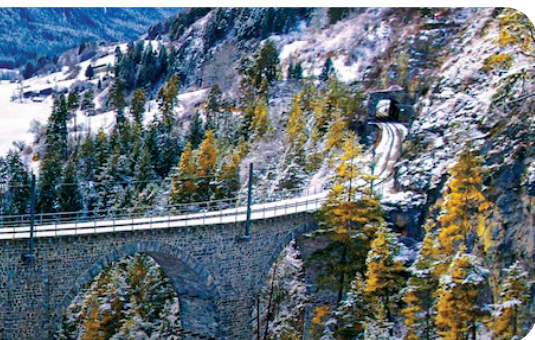


سعید قصابیان، کارشناس ارشد حمل و نقل ریلی، در این گفتگو با تحلیل مصوبه جدید وزارت راه و شهرسازی درباره تجدید ساختار وزارتخانه مذکور در حوزه ریلی، به چالش‌ها و ابهامات آن پرداخته است. به باور وی، تأثیرات این تجدید ساختار بر رقابت‌پذیری بخش ریلی، بهره‌وری شبکه و کاهش نقش دولت در این فرآیندها چندان مثبت ارزیابی نمی‌شود و چنین مصوبه‌ای با سوالات فراوانی از سوی بخش خصوصی مواجه است. قصابیان معتقد است با مصوبه مذکور، تاسیس نهاد تنظیم‌گر مستقل ریلی هم که شورای رقابت پیگیر آن است، دچار چالش می‌شود.



به باور شما در ساختار جدید که شرکت راه آهن بیشتر بر وظایف اجرایی و عملیاتی تمرکز می‌کند، این تغییر به بهبود مدیریت سیر و حرکت خطوط باری و مسافری منجر می‌شود؟

در این مصوبه برخی از وظایف حاکمیتی از راه آهن منفک و به ستاد وزارت راه محول شده است اما در مورد وظایف اجرایی و عملیاتی ساکت است. به نظر می‌رسد در این تجدید ساختار، بهبود عملیات سیر و حرکت مد نظر نبوده است؛ این در حالیست که یکی از روش‌های اساسی در افزایش بهره‌وری حمل و نقل ریلی خروج سیر و حرکت قطارها از انحصار راه آهن است.



با فرض انتقال وظایف حاکمیتی و سیاست‌گذاری از شرکت راه آهن به ستاد وزارتخانه، طبق آنچه از ساختار جدید وزارت راه و شهرسازی منتشر شده، آیا این تغییر تأثیری بر سرعت تصمیم‌گیری‌های مدیریتی، هماهنگی و بهره‌وری کلی شبکه ریلی خواهد داشت؟ آیا تغییر ساختار به این شکل که نوعی دولتی‌سازی‌تر کردن صنعت حمل و نقل ریلی نیست؟

مرور دقیق‌تر مصوبه در بخش مرتبط با صنعت ریلی و شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، این نکته را روشن می‌کند که ساختار سازمانی راه آهن دستخوش تحول می‌شود. به تصریح مصوبه، با انتزاع وظایف حاکمیتی، تدوین و به‌روزرسانی ضوابط، معیارها، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های حوزه‌های مختلف ریلی، فنی، ایمنی و اقتصادی تنظیم و پیشنهاد تعرفه‌های حمل و نقل ریلی در چارچوب قوانین از شرکت راه آهن منفک و به ستاد وزارت راه و شهرسازی و در واقع معاونت مربوطه منتقل خواهد شد. مصوبه نتیجه گرفته است که این انتقال بهره‌گیری از ظرفیت بخش غیر دولتی در فضای رقابتی، در

انطباق با سیاست‌های کلان کشور و قوانین را بازطراحی می‌کند اما چنین نتیجه‌ای از چنین مصوبه‌ای با ابهامات فراوان روبرو است. مثلاً یکی از ابهامات این است که آیا در وزارت راه و شهرسازی معاونتی وجود دارد که تجربه و صلاحیت تعیین ضوابط، معیارها، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های حوزه‌های مختلف ریلی، فنی، ایمنی و اقتصادی و پیشنهاد تعرفه‌های حمل و نقل ریلی را داشته باشد؟ سوال بعدی این که آیا معاونت مربوطه آنقدر اقتدار و برش دارد که بتواند مصوبه شورای اقتصاد مبنی بر بازگرداندن منافع حاصل از صرفه جویی سوخت به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در توسعه حمل و نقل ریلی را محقق کند؟ سوال دیگر این که توسعه چنین معاونتی که بتواند از پس وظایف فوق‌الذکر برآید به بزرگ شدن بدنه وزارت راه منجر نخواهد شد که اگر این گونه شود، نقض غرض اتفاق می‌افتد. این‌ها بخشی از ابهامات مصوبه است اما جدا از ابهامات، نکته قابل تأمل این که به نظر می‌رسد ستاد وزارت راه همان قدر دولتی است که شرکت راه آهن، لذا در درجه غلظت دولتی بودن امور بعد از تجدید ساختار هم نمی‌شود تغییر محسوسی را انتظار داشت.



به نظر شما کدام چالش‌های عملیاتی در راه‌اندازی نهاد تنظیم‌گر ایرانی مهم‌ترین هستند و ما از تجربه بین‌المللی چه درس‌هایی می‌توانیم برای طراحی و اجرای موفق این نهاد بگیریم؟

به‌نظر من مهم‌ترین چالش در راه‌اندازی این نهاد مقاومت عناصر دولتی است. بدیهی است که هیچ نهاد دولتی به‌راحتی به محدودیت دایره فعالیتش رضایت نمی‌دهد. کما اینکه در همین مصوبه دولت درباره تجدید ساختار هم هیچ اشاره‌ای به واگذاری بخشی از اختیارات حاکمیت به یک نهاد تنظیم‌گر وجود ندارد. یکی از پرسش‌هایی که در این زمینه مطرح می‌شود این است که آیا این نهاد تنظیم‌گر جدید آن‌قدر اقتدار و برش دارد که بتواند دست نهادهای بیرونی که قیمت بلیط قطارهای مسافری را دیکته می‌کنند کوتاه کند و قیمت آن را آزاد کند و در تعیین قیمت بلیط علاوه بر منافع اصحاب دولت، مصلحت و منافع شرکت‌های ریلی حمل‌ونقل مسافر را هم در نظر بگیرد؟ کلام آخر این که به‌نظر من تغییر ساختار به شکلی که مطرح شده، شرکت راه‌آهن را از بلاتکلیفی و نقش دوگانه رها نخواهد کرد. راه‌آهن باید تصمیم بگیرد که آیا یک شرکت مستقل تابع قانون تجارت است که به واسطه شرکت‌های اقماری‌اش بار و مسافر حمل می‌کند و تلاش می‌کند برای تولید سود برای سهام‌دارانش و در مقابل ضرر باید پاسخگوی هیئت مدیره و سهامداران باشد و یا راه‌آهن دولتی ایرانی است که نماینده حاکمیت در حمل‌ونقل ریلی است. در این حالت، در ازای انجام وظیفه حاکمیتی بودجه دولتی دریافت می‌کند و شرکت‌هایی مانند رجا و شرکت قطارهای حومه‌ای را به نمایندگی از دولت تحت پوشش خود می‌گیرد و در حمل‌ونقل ریلی نقش رگولاتور را بازی می‌کند و زیر ساخت ریلی را در اختیار شرکت‌های حمل‌ونقل بار و مسافر قرار می‌دهد. بنابراین خودش در رقابت شرکت نمی‌کند اما در فضای رقابتی بین شرکت‌های غیر دولتی داوری می‌کند و موظف است به برداشتن موانع رقابت سالم بین بازیگران.

از آنجا که در این شرایط راه‌آهن دولتی در بازار حمل و نقل ریلی کاسبی نمی‌کند و ذی‌نفع نیست شاید بشود وظیفه تنظیم‌گری را به آن محول کرد.



مستحضرد که شورای رقابت هم بحث تأسیس نهاد تنظیم‌گر ریلی را با جدیت پیگیری می‌کند. در اساسنامه پیش‌نویس این نهاد اشاره شده که نهاد تنظیم‌گر باید بتواند ضوابط، مقررات، تعرفه‌ها و چارچوب‌های رقابتی را تنظیم کند. به نظر شما چه دامنه‌ای از اختیارات برای این نهاد لازم است تا تنظیم‌گری مؤثر در بازار ریلی انجام دهد و از تعارض با وظایف وزارتخانه یا شرکت راه‌آهن جلوگیری شود؟

به‌نظر من وظیفه اصلی نهاد تنظیم‌گر، تنظیم روابط حقوقی بین رقابت‌کنندگان غیر دولتی در بازار حمل‌ونقل ریلی با دولت و حاکمیت است؛ چنانچه وقتی یک عنصر خصوصی به این بازار رقابت وارد می‌شود خیالش راحت باشد که حاکمیت حافظ حقوق او هست. نهاد تنظیم‌گر ضامن حفظ این حقوق است. به‌نظر می‌رسد که اصلی‌ترین نقش تنظیم‌گر، داوری در رقابت است و تضمین سلامت رقابت. نقش مهم دیگر این نهاد نظارت بر نحوه تقسیم منافع حاصل از رقابت در حمل‌ونقل بار و مسافر است. می‌توان تشخیص صلاحیت عناصری که قرار است در این میدان با هم رقابت کنند را هم به این نهاد واگذار کرد. همان‌طور که اشاره کردید، این نهاد تنظیم‌گر است که باید بتواند ضوابط، مقررات، تعرفه‌ها و چارچوب‌های رقابتی را تنظیم کند. حال آنکه وزارت راه در مصوبه‌ای که دولت بر اساس آن تجدید ساختار این وزارتخانه را مصوب کرده، به‌روزرسانی ضوابط، معیارها، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های حوزه‌های مختلف ریلی، فنی، ایمنی و اقتصادی تنظیم و پیشنهاد تعرفه‌های حمل‌ونقل ریلی را در حیطه اختیارات خود حفظ کرده است. چارچوب رقابتی را باید از نهادی خارج از وزارت راه مطالبه کرد و نه از ساختاری در داخل وزارتخانه.



یک هدف کلی از بازطراحی ساختار شرکت راه‌آهن بهره‌گیری از ظرفیت بخش خصوصی و رقابت‌پذیری عنوان شده است. این تجدید ساختار چه فرصت‌هایی برای بخش خصوصی در توسعه خدمات حمل بار ریلی و شبکه خطوط باری ایجاد می‌کند و ممکن است چه اثراتی بر کیفیت خدمات مسافری داشته باشد؟

برای من قابل درک نیست که وقتی برخی از وظایف یکی از معاونت‌های وزارت راه (راه‌آهن) را حذف و به ستاد (یک معاونت دیگر) منتقل می‌کنیم، چه تاثیری می‌تواند روی رقابت‌پذیری در بازار حمل‌ونقل ریلی داشته باشد؟! و چطور از ظرفیت بخش غیر دولتی در فضای رقابتی می‌توان استفاده بیشتری کرد؟ مشکل اصلی که اکنون در بحث رقابت‌پذیری در بازار حمل‌ونقل با آن مواجه هستیم حضور شرکت راه‌آهن در حمل و بار و مسافر در رقابت با شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی غیر دولتی است. در مصوبه روشن نیست که از این پس راه‌آهن همچنان به واسطه شرکت‌های باری عضو صندوق کارکنان راه‌آهن و به واسطه شرکت رجا که اخیراً به راه‌آهن برگشته است، به بار کشی و مسافر کشی ریلی ادامه خواهد داد یا آن را ترک خواهد کرد؟ به‌نظر من رقابت چند شرکت دولتی وابسته به راه‌آهن با تعدادی شرکت حمل‌ونقلی غیر دولتی معنا ندارد. برنده این رقابت از قبل معلوم است. پیش فرض من آن است که: (اول) هدف اصلی از خصوصی‌سازی در حمل‌ونقل ریلی ایجاد فضای رقابتی بوده است. (دوم) رقابت، موتور محرک بهره‌وری است. بنابراین تا وقتی تکلیف رقابت در بخش ریلی روشن نشود تغییر ساختار به این سبک فرصت خاصی برای بخش خصوصی در توسعه خدمات حمل بار ریلی و شبکه خطوط باری ایجاد نمی‌کند. توجه به این نکته هم ضروری است که تاثیری که تغییر ساختار در سطح کلان بر کیفیت خدمات ریلی می‌گذارد یکسان است و در این فقره فرقی بین بخش باری و مسافری وجود ندارد.





عضو هیأت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی عنوان کرد:

فشار نظام تعرفه راه آهن به بخش خصوصی

حسن صدیقی

عضو هیأت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی



سال جاری برای حمل و نقل ریلی ایران، سالی متفاوت بود؛ از یک سو کاهش شدید حمل گوگرد در نیمه دوم سال به عنوان یکی از اصلی‌ترین کالاهای ترانزیتی ریلی، شوک بزرگی به شبکه وارد کرد و از سوی دیگر، تحولات ژئوپلیتیکی منطقه، ریسک عبور کالا از خاک ایران را افزایش داد. با این حال، آمارها از رشد تناژ ترانزیت حکایت دارد؛ رشدی که در نگاه اول امیدوارکننده است اما در لایه‌های عمیق‌تر، پرسش‌هایی درباره پایداری، ساختار تعرفه‌ای و نسبت منافع بخش خصوصی و حاکمیت ایجاد می‌کند. حسن صدیقی، عضو هیأت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی در این گفت‌وگو، ضمن تشریح عوامل رشد امسال، به نقد صریح نظام حق دسترسی و ارائه راهکارهای اصلاحی می‌پردازد.

از بندرعباس به سرخس نسبت به سال گذشته چشمگیر بوده است. علاوه بر این، افزایش حمل سوخت و کانتینر به افغانستان نیز به جبران افت گوگرد کمک کرده است. مجموع این عوامل باعث شد که در شاخص تناژ، افت شدید تجربه نکنیم و حتی رشد ثبت شود.



اما در شاخص تن-کیلومتر با افت مواجه بوده‌ایم. علت چیست؟

دلیل آن ساختاری است. مسیرهایی که جایگزین گوگرد شدند، عموماً کوتاه‌تر هستند. وقتی بار در مسافت کمتری حمل شود، حتی اگر تناژ افزایش یابد، مجموع تن-کیلومتر کاهش پیدا می‌کند. گوگرد عمدتاً در مسیرهای طولانی‌تری جابه‌جا می‌شد اما بخشی از بارهای جدید در مسیرهای کوتاه‌تر مثل افغانستان یا برخی مقاصد منطقه‌ای حمل می‌شوند. بنابراین کاهش تن-کیلومتر الزاماً به معنای افت عملکرد نیست، بلکه نشان‌دهنده تغییر ترکیب مسیرهاست. با این حال، از منظر درآمدی و بهره‌وری شبکه، تن-کیلومتر شاخص مهمی است و باید به آن توجه ویژه داشت.

ریلی کشور داشت. حذف یا کاهش شدید چنین کالایی، به‌طور طبیعی باید افت قابل توجهی ایجاد می‌کرد. اینکه این افت تا حد زیادی جبران شده، نشان می‌دهد شرکت‌های حمل و نقل و شبکه ریلی توانسته‌اند خود را با شرایط جدید تطبیق دهند.



این تطبیق دقیقاً چگونه اتفاق افتاد؟ چه کالاهای مسیریایی جایگزین گوگرد شدند؟

جایگزینی در چند محور مهم اتفاق افتاد. نخست، محور افغانستان بود. طی ده‌ماهه سال جاری، بیش از ۶۰۰ هزار تن بار بین‌المللی به سمت افغانستان حمل شده که شامل هم صادرات و هم ترانزیت است. این عدد در مقایسه با سال‌های گذشته قابل توجه است. دوم، افزایش صادرات به کشورهای CIS از مسیر ایستگاه مطهری بود. بخشی از این بار صادراتی و بخشی نیز ترانزیتی بود که از کریدور شمال-جنوب یا مسیر چین-اروپا وارد کشور شده و سپس عبور کرده است. همچنین رشد حمل کانتینری به‌ویژه



ارزیابی شما از رشد ترانزیت ریلی در سال جاری چیست؟ آیا این رشد را می‌توان پایدار دانست؟

اگر بخواهیم تحلیل دقیقی ارائه دهیم، باید رشد ترانزیت را در دو شاخص مستقل بررسی کنیم: تناژ حمل‌شده و تن-کیلومتر. این دو شاخص هرچند به هم مرتبط‌اند، اما پیام‌های متفاوتی به ما می‌دهند. در شاخص تناژ، خوشبختانه شاهد رشد بوده‌ایم. این رشد در شرایطی رقم خورده که طی ماه‌های گذشته با ریسک‌های ژئوپلیتیکی جدی مواجه بودیم؛ ریسک‌هایی که طبیعتاً می‌توانستند باعث کاهش شدید عبور کالا از مسیر ایران شوند. بنابراین از منظر کمی، عملکرد قابل قبولی ثبت شده است. نکته مهم‌تر این است که این رشد در حالی اتفاق افتاده که ما یکی از مهم‌ترین کالاهای ترانزیتی خود، یعنی گوگرد را در نیمه دوم سال تقریباً از دست دادیم. گوگرد به‌طور سنتی سهمی بین ۶۰ تا ۷۰ درصد از ترانزیت

مالکانه بیشتر شده است. این در حالی است که سیاست‌های کلان کشور بر تقویت نقش بخش خصوصی تأکید دارند. وقتی نرخ مالکانه سهم منطقی نداشته باشد، بازگشت سرمایه با مشکل مواجه می‌شود. در چنین شرایطی، سرمایه‌گذار جدید وارد صنعت نمی‌شود و حتی سرمایه‌گذار فعلی نیز انگیزه توسعه ناوگان نخواهد داشت.



راهکار پیشنهادی شما برای اصلاح این وضعیت چیست؟

پیشنهاد مشخص ما تشکیل «کمیته مشترک تعرفه» بین انجمن صنفی و راه‌آهن است. این کمیته باید قیمت نهایی حمل ریلی را با نگاه جامع استخراج کند؛ یعنی: بررسی بهای تمام‌شده واقعی زیرساخت، تحلیل شرایط بازار و رقابت با جاده، توجه به کشش قیمتی مشتری و حفظ انگیزه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی. همچنین باید از ظرفیت ماده ۶ قانون استفاده شود. طبق این ماده اگر راه‌آهن نتواند هزینه‌های زیرساخت را از محل حق دسترسی پوشش دهد، دولت مکلف است از محل بودجه عمومی کمک کند. فشار بیش از حد بر تعرفه‌ها، در نهایت به کاهش سهم ریل از بازار منجر می‌شود و این به زیان کل اقتصاد است.



چشم‌انداز آینده ترانزیت ریلی را چگونه می‌بینید؟

ظرفیت‌های بالقوه ما به‌ویژه در افغانستان و آسیای میانه بسیار فراتر از وضعیت فعلی است. اگر دیپلماسی ریلی فعال، چابکی تعرفه‌ای و مدیریت گلوگاه‌های مرزی را جدی بگیریم، می‌توانیم سهم ایران را در بازار ترانزیت منطقه افزایش دهیم. ریل و راه‌آهن و بخش خصوصی رقیب هم نیستند؛ شرکای یک زنجیره‌اند. اگر سیاست‌گذاری‌ها به‌گونه‌ای باشد که مزیت قیمتی ریل در برابر جاده حفظ شود، هم سرمایه‌گذاری تقویت می‌شود و هم تجارت از مسیر ایران عبور خواهد کرد. در غیر این صورت، بازار منتظر ما نمی‌ماند و مسیر جایگزین را انتخاب می‌کند.

و مبادله واگن با ترکمنستان است. از ابتدای سال جاری، مبادله واگن با کندی انجام می‌شود که باعث انباشت واگن و افزایش هزینه‌ها شده است. این موضوع در نهایت بهای تمام‌شده حمل ریلی را بالا می‌برد و باعث می‌شود جاده قدرت رقابتی بیشتری پیدا کند. در محور افغانستان هم با وجود رشد مناسب، کمبود زیرساخت‌های لجستیکی به‌ویژه در روزنک، ظرفیت بالفعل را محدود کرده است. از سوی دیگر، مدیریت حوزه ریلی افغانستان مستقیماً تحت نظارت راه‌آهن ایران نیست و این موضوع ریسک سرمایه‌گذاری را افزایش می‌دهد. حضور فعال‌تر راه‌آهن در این کریدور می‌تواند هم اطمینان‌بخش باشد و هم شفافیت تعرفه‌ای ایجاد کند.



آیا نظام فعلی تعیین حق دسترسی شبکه ریلی را مناسب و مطابق با قانون دسترسی آزاد به شبکه می‌دانید؟

صادقانه بگویم، خیر. طبق ماده ۶ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، تعرفه‌ها باید به‌گونه‌ای تنظیم شود که حمل ریلی نسبت به جاده دارای مزیت رقابتی باشد. اما در عمل، مکانیزم فعلی چنین نتیجه‌ای ایجاد نکرده است. راه‌آهن معمولاً نرخ جاده را رصد می‌کند و متناسب با افزایش آن، تعرفه بهره‌برداری خود را افزایش می‌دهد. این در حالی است که کشش بازار محدود است و مشتریان افزایش نرخ را نمی‌پذیرند. در نتیجه، امکان افزایش نرخ مالکانه برای مالکان واگن فراهم نمی‌شود و فشار عملاً به بخش خصوصی منتقل می‌شود.



این روند چه اثری بر سرمایه‌گذاری بخش خصوصی دارد؟

در سال‌های اخیر، سهم تعرفه راه‌آهن از کرایه حمل ریلی افزایش یافته و شکاف آن با نرخ



تا چه اندازه رشد یا افت حمل ریلی را تابع شرایط تجارت می‌دانید؟

حمل و نقل ذاتاً یک تقاضای مشتق از تجارت است. اگر تجارت رونق بگیرد، حمل و نقل نیز رشد می‌کند و اگر تجارت افت کند، حمل بار و لجستیک هم آسیب می‌بیند. بر اساس تحلیل‌های داده‌ستانه، حمل و نقل به‌عنوان نهاده ورودی تجارت شناخته می‌شود. بنابراین مهم‌ترین عامل تعیین‌کننده حجم حمل، فضای تجاری کشور اعم از صادرات، واردات و ترانزیت است. البته در کالاهای با ارزش افزوده پایین، هزینه حمل سهم بیشتری از بهای تمام‌شده را تشکیل می‌دهد و در این موارد، سیاست‌های تعرفه‌ای می‌تواند اثر متقابل بر تجارت بگذارد. اما در مجموع، حمل و نقل بیشتر تابع شرایط بازرگانی است تا بالعکس.



نقش سیاست‌گذاری راه‌آهن را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

بی‌تردید سیاست‌گذار نیز اثرگذار است. در دوره اخیر، راه‌آهن اقدامات مثبتی انجام داده که باید به آنها اشاره کرد. پس از یکسان‌سازی نرخ ارز، شوک هزینه‌ای به بخش حمل وارد شد. راه‌آهن با اعمال تخفیف در تعرفه‌های حمل بین‌المللی، بخشی از این شوک را خنثی کرد تا بازار دچار اختلال نشود. همچنین امضای پروتکل‌هایی برای اعزام واگن‌های ایرانی به ازبکستان، ترکمنستان و تاجیکستان اقدام بسیار مهمی بود. این موضوع باعث شد شرکت‌های ایرانی بتوانند در بازاری با نرخ‌های مناسب‌تر و تقاضای پایدارتر فعالیت کنند و در دوره‌های رکود داخلی، بخشی از ظرفیت خود را در بازارهای خارجی به کار بگیرند. از دیگر اقدامات مثبت، کاهش اجاره بوژی، تخفیف دسترسی برگشت از ترکیه و اعزام رایگان واگن از حمل داخلی به بین‌المللی بود. این سیاست‌ها به تقویت مزیت رقابتی واگن ایرانی کمک کرده است.



مهم‌ترین گلوگاه‌های عملیاتی فعلی چیست؟

یکی از مهم‌ترین چالش‌ها، مرز سرخس



رئیس کارگروه فنی انجمن مطرح کرد: ریل‌گذاری ناقص برای قطار کامل



احسان سالاری
رئیس کارگروه فنی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی



طرح «قطار کامل» که از سوی راه‌آهن به‌عنوان یکی از محورهای اصلی افزایش نظم و بهره‌وری در شبکه ریلی مطرح شده، با اما و اگرهای جدی از سوی بخش خصوصی روبه‌رو شده است. در این مصاحبه، رئیس کارگروه فنی انجمن با نگاهی انتقادی و مبتنی بر تجربه عملی، به بررسی منطق اجرایی قطار کامل، ریسک‌های اقتصادی آن، دلایل عدم استقبال شرکت‌ها و الزامات واقعی اجرای موفق این طرح پرداخته است.

و جزئی به عملکرد شبکه توجه شود، اجرای قطار کامل الزاماً منجر به افزایش بهره‌وری نخواهد شد و حتی این احتمال وجود دارد که بهره‌وری کاهش یابد.



مدعای راه‌آهن در قطار کامل این است که بازی قطار کامل، یک بازی دشوار است و شرکت‌ها الزامی برای ورود به آن ندارند ولی اگر شرکت‌های ریلی با توجه به امکانات و شرایطی که دارند بتوانند وارد این بازی شوند، بهره‌وری و درآمد آنها افزایش می‌یابد. شما با این ادعا موافق نیستید؟

پاسخ به این سوال توضیح تفصیلی می‌طلبد چرا که از نظر من راه‌آهن به گونه‌ای بازی را طراحی کرده که گویی می‌خواسته قطار کامل اجرا نشود. بنده آمادگی دارم به‌صورت دقیق و مستند، وضعیت فعلی و وضعیت پس از اجرای قطار کامل را مقایسه کنیم و میزان تغییر بهره‌وری را محاسبه نماییم. ارزیابی من این است که یا بهره‌وری افزایش نخواهد یافت، یا افزایش آن بسیار ناچیز خواهد بود و حتی محتمل‌ترین سناریو این است که بهره‌وری کاهش پیدا کند.

اگر تلقی شما را از ایده‌ی محوری راه‌آهن برای قطار کامل قبول کنیم و فرض کنیم راه‌آهن با اجرای قطار کاملی که در ذهن دارد، بیشترین تأکید را روی نظم‌پذیری سیر و حرکت قرار داده است، آیا شما با تحلیل راه‌آهن که مشکل اصلی شبکه ریلی کشور، نظم است، و قطار کامل می‌تواند نظم را در شبکه حاکم کند، موافقت می‌کنید؟

خیر! من با این تحلیل راه‌آهن موافق نیستم. به نظر بنده، مسئله به این سادگی نیست. در حال حاضر نیز شبکه ریلی بر اساس یک روش مشخص و نظم نسبی فعالیت می‌کند. اگر قرار باشد نظم جدیدی حاکم شود سؤالاتی که مطرح می‌شود این است که، اولاً در کدام بخش شبکه امکان اعمال آن وجود دارد؟ ثانیاً این نظم تا چه حد امکان‌پذیر و در دسترس است؟ و چه اتفاقی باید رخ دهد تا این نظم افزایش یابد؟ ضمناً میزان این نظم چقدر است و چند درصد بهره‌وری را افزایش می‌دهد؟ از سوی دیگر، حتی اگر فرض کنیم قطار کامل اجرا شود، تکلیف سایر قطارها چه خواهد شد؟ واقعیت این است که تصور مدیران راه‌آهن از آثار اجرای قطار کامل با آنچه در شبکه رخ می‌دهد همخوانی ندارد. اگر به‌صورت دقیق

به عنوان سوال اول برای ورود به بحث، بفرمائید به اعتقاد شما راه‌آهن، قطار کامل را با چه دیدگاه و رویکردی دنبال می‌کند؟

از ابتدای حضور آقای دکتر ذاکری در سمت مدیرعاملی شرکت راه‌آهن، موضوع قطار کامل از سوی ایشان به‌عنوان یکی از اقدامات حتمی و از اهداف اصلی دوره مدیریتی‌شان مطرح شد. مفهوم قطار کامل می‌تواند برداشت‌های متفاوتی داشته باشد. بخش خصوصی انتظارات خاصی از این موضوع دارد و در مقابل، راه‌آهن نیز برداشت متفاوتی در ذهن دارد. بر اساس برداشتی که بنده از ذهنیت راه‌آهن دارم محور اصلی‌ای که از طرف راه‌آهن در قطار کامل مطرح می‌شود، موضوع «نظم» است. بر اساس این نگاه، مشکل فعلی شبکه، فقدان نظم است و اگر این نظم‌ها برقرار شود، بهره‌وری نیز به‌طور طبیعی افزایش می‌یابد. از این منظر، ایراد اصلی شبکه، نبود همین نظم تلقی می‌شود اما اگر این رویکرد را به نوعی ریل‌گذاری در نظر بگیریم که قرار است قطار کامل روی آن حرکت کند، به زعم من اساساً این ریل‌گذاری از طرف راه‌آهن اشتباه صورت گرفته است.



در مورد احتمال کاهش بهره‌وری که مطرح کردید، کمی بیشتر توضیح می‌دهید؟

از نظر اجرایی در شبکه فعلی، لکوموتیوها معمولاً به‌صورت تجمیعی کار می‌کنند. به این معنی که چند لکوموتیو با هم بار را حمل می‌کنند و در مسیر برگشت چون بار حمل نمی‌کنند با تعداد کمتری فعالیت می‌کنند. در قطار کامل، این انعطاف‌پذیری وجود ندارد و ناچاراً لکوموتیوها حتی در مسیر برگشت نیز با کسری بار باید فعالیت می‌کنند. این موضوع به‌طور مستقیم باعث کاهش بهره‌وری لکوموتیو می‌شود. از سوی دیگر، چون هزینه مسیر پرداخت شده، منطقی است که یک یا چند لکوموتیو آماده به‌عنوان ذخیره نگه داشته شود تا در صورت خرابی، جایگزین شود. این نیز خود منجر به کاهش بهره‌وری می‌شود. از طرف دیگر برای تضمین وجود واگن دارای بار در مبادی و پوشش ریسک‌های بارگیری باید تعدادی واگن مازاد همیشه در مبدا بار وجود داشته باشند تا در صورت بروز مشکل در بارگیری واگن‌ها، روت خریداری شده کنسل نشود. در نهایت در تعداد واگن تخصیص داده شده به سیکل صرفه‌جویی چندانی نخواهد شد.

صادر شود اما وقتی شرکت‌ها قدم جلو گذاشتند، راه‌آهن بگوید من دستورالعمل قطار کامل را دادم و بخش خصوصی نخواست اجرا کند!



مسئله قطار کامل به این سادگی که راه‌آهن تصور می‌کند، نیست. در حال حاضر نیز شبکه ریلی بر اساس یک روش مشخص و نظم نسبی فعالیت می‌کند. اگر قرار باشد نظم جدیدی تحت عنوان قطار کامل در شبکه حاکم شود سؤالاتی که مطرح می‌شود این است که اولاً در کدام بخش شبکه امکان این نظم وجود دارد؟ ثانیاً اعمال آن تا چه حد امکان‌پذیر و در دسترس است؟ و چه اتفاقی باید رخ دهد تا این نظم افزایش یابد؟ ضمناً میزان این نظم چقدر است و چند درصد بهره‌وری را افزایش می‌دهد؟ از سوی دیگر، حتی اگر فرض کنیم قطار کامل اجرا شود، تکلیف سایر قطارها چه خواهد شد؟ واقعیت این است که تصور مدیران راه‌آهن از آثار اجرای قطار کامل با آنچه در شبکه رخ می‌دهد همخوانی ندارد.

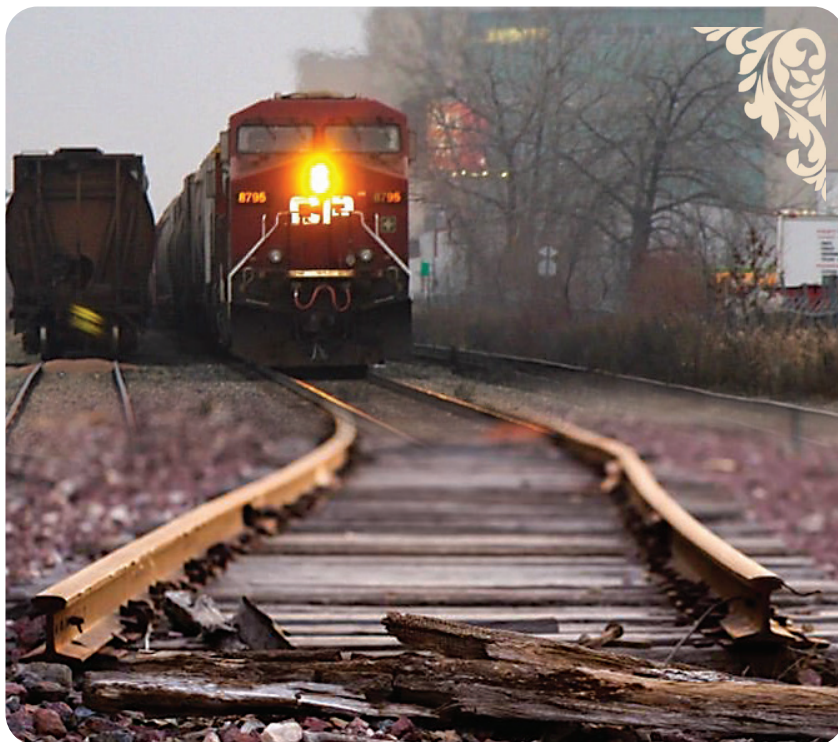
برای روشن شدن موضوع، لازم است سازوکار قطار کامل به‌طور دقیق بررسی شود. در وضعیت فعلی شبکه، هر جا بار وجود دارد، واگن‌ها به آن مبدا اعزام می‌شوند و بار را حمل می‌کنند. اگر در روزها یا هفته‌های بعد بار در آن مبدا وجود نداشته باشد، فعالیت آن مبدا متوقف شده و واگن‌ها به مبادی دیگر هدایت می‌شوند. این روند کاملاً طبیعی و منعطف است.

ریسک اصلی قطار کامل آن است که یک مسیر مشخص از مبدا به مقصد خریداری می‌شود و حداقل برای یک دوره، معمولاً یک ماه، باید بار مستمر وجود داشته باشد. حجم بار نیز معمولاً حداقلی برای یک رام قطار در حدود پنجاه تا صد هزار تن در نظر گرفته می‌شود. در شرایط عدم قطعیت حاکم بر اقتصاد کشور، تضمین تداوم بار، بارگیری منظم، تخلیه بدون وقفه و حتی وجود خود بار، ریسک بسیار بزرگی محسوب می‌شود. مالک واگن ریسکی را می‌پذیرد که عملاً خارج از کنترل اوست. تداوم تولید کارخانه‌ها در زمستان، تأمین برق در تابستان، یا دسترسی به مواد اولیه در شرایط تحریم همگی با عدم قطعیت همراه هستند.

نمونه عینی آن، توقف یا کاهش بارگیری در مبادی بزرگی همچون سنگان و چادرملو در اثر قطع گاز در هفته‌های اخیر است. در کشوری که گاز و برق صنایع به‌طور دوره‌ای قطع می‌شود، تضمین وجود بار به مدت یک ماه یا بیشتر بسیار دشوار است. حتی اگر فرض شود این ریسک پذیرفته شود، سازوکار مالی قطار کامل به این صورت است که کل هزینه مسیر باید پیشاپیش پرداخت شود و در صورت عدم استفاده، هزینه مسترد نمی‌شود. این مدل تنها در شرایطی قابل پذیرش است که اطمینان بالایی از تخصیص بار وجود داشته باشد.

و در نهایت، این ریسک باید به صاحب کالا منتقل شود، صاحب کالا یا تولیدکننده، چنین ریسکی را نمی‌پذیرد که هزینه یک مسیر یک‌ماهه را پرداخت کند، بدون آنکه مطمئن باشد بار به‌طور مستمر وجود خواهد داشت، و این موضوع عملاً اجرای طرح را با چالش جدی مواجه می‌کند.

به نظر می‌رسد وقتی طرح قطار کامل تدوین می‌شده یا به این بخش از موضوع به‌اندازه کافی توجه نشده، یا اجرای عملی قطار کامل از ابتدا مدنظر نبوده است؛ به این معنا که دستورالعملی





چه نکته یا استدلال اشتباه دیگری در ذهنیت حاکم بر قطار کاملی که مدنظر راه‌آهن است، وجود دارد؟

استدلال دیگر مدیران راه‌آهن و موافقان قطار کاملی که مدنظر راه‌آهن است این است که به دلیل جریمه‌های سنگین خرابی که با این دستورالعمل برای قطار کامل در نظر گرفته شده، کیفیت تعمیرات لکوموتیوها افزایش می‌یابد و آماده‌به‌کاری لکوموتیوها هم بیشتر می‌شود و بنابراین بهره‌وری رشد می‌کند اما باید توجه داشت که حدود ۶۰ درصد لکوموتیوها در اختیار راه‌آهن است و اجرای قطار کامل تأثیری بر کیفیت تعمیرات آن‌ها نخواهد داشت. در خصوص ۴۰ درصد لکوموتیوهای بخش خصوصی نیز مشکل اصلی، دسترسی نداشتن به قطعات اصلی است. استفاده از قطعات غیراصلی یا تقلبی به جای قطعات اصلی لکوموتیوها، با اعمال جریمه حل نخواهد شد. در شرایط تحریم، دسترسی به قطعات اصلی به راحتی ممکن نیست و در نهایت مالک، جریمه را می‌پردازد، بدون آنکه به هدف مورد نظر سیاست‌گذار دست یابد یا تنها به میزان بسیار محدودی به آن نزدیک شود. ضمناً در نهایت، این سازوکار باید از نظر اقتصادی توجیه‌پذیر باشد. اگر جریمه‌ها آن‌قدر سنگین باشد که مالک ناچار به تأمین قطعات اصلی از مسیرهای پرهزینه شود، این فعالیت دیگر صرفه اقتصادی نخواهد داشت و بخش خصوصی وارد چنین بازی پریسکی نخواهد شد.



با این اوصاف، قطار کامل مدنظر راه‌آهن برای شرکت‌های ریلی جذابیتی ندارد و هیچ شرکتی آن را اجرا نخواهد کرد؟

تا جایی که مطلعیم بیش از یک ماه است که آیین‌نامه آزمایشی و نرخ‌نامه برای قطار کامل اعلام شده اما هیچ شرکتی اعلام آمادگی برای اجرای قطار کامل نکرده است. در واقع، هیچ شرکتی نمی‌خواهد آن را اجرا کند چرا که پارادایم غلط است. بنابراین بازی قطار کامل از ابتدا اشتباه شروع شده و اگر هدف اشتباه باشد، هرچقدر هم تلاش کنید، بی‌نتیجه خواهد بود.



مدیران راه‌آهن تصور می‌کنند به دلیل جریمه‌های سنگین خرابی که با این دستورالعمل برای قطار کامل در نظر گرفته شده، کیفیت تعمیرات لکوموتیوها افزایش می‌یابد و آماده‌به‌کاری لکوموتیوها هم بیشتر می‌شود و بنابراین بهره‌وری رشد می‌کند اما باید توجه داشت که حدود ۶۰ درصد لکوموتیوها در اختیار راه‌آهن است و اجرای قطار کامل تأثیری بر کیفیت تعمیرات آن‌ها نخواهد داشت. در خصوص لکوموتیوهای بخش خصوصی نیز مشکل اصلی، دسترسی نداشتن به قطعات اصلی است که با اعمال جریمه حل نخواهد شد.



به اعتقاد شما قطار کامل را باید با چه دیدگاهی ببینیم که قابلیت اجرایی پیدا کند؟

قاعدتاً جواب سهل‌الوصل و راحتی نمی‌توان به این سوال داد اما آنچه به ذهن من می‌رسد این است که، بخش خصوصی اکنون تعداد زیادی لکوموتیو و واگن دارد، و بار را نیز بخش خصوصی مدیریت می‌کند ولی این بخش‌ها هنوز با هم همکاری نکرده‌اند. هرکدام از این‌ها نیاز دارند که از راه‌آهن خدمات دریافت کنند. به عنوان مثال، مالک لکوموتیو مجبور است لکوموتیو خود را به راه‌آهن اجاره دهد و از آن حق اجاره دریافت کند و مالکین واگن هم باید به راه‌آهن حق دسترسی و حق لکوموتیو پرداخت کنند. در این فرآیند، هر چیزی که به بخش خصوصی مربوط است، یک سر آن به راه‌آهن وصل می‌شود. این دور اشتباه است و مشکلات مالی و عملیاتی زیادی ایجاد کرده است. به نظر من، این مدل کار، بهره‌وری را پایین می‌آورد و مشکلات متعددی ایجاد کرده است. نکته اصلی این است که بخش خصوصی باید خود مدیریت کند و بخش‌هایی از وظایف راه‌آهن باید واگذار شود. این به نفع رشد و توسعه بخش خصوصی خواهد بود. از این رو، ابتدا باید برخی از وظایف راه‌آهن را جدا کنیم و به بخش خصوصی واگذار کنیم. در عین حال، باید بپذیریم که این فرایند ممکن است بهره‌وری را افزایش ندهد اما باعث جذب سرمایه و رشد بیشتر در بخش خصوصی و راه‌آهن





به عنوان رئیس کارگروه فنی انجمن به نظر شما، سیاست راه آهن مبنی بر واگذاری بازرسی و تعمیرات جاری به شرکت های ریلی چه تأثیری بر بخش خصوصی خواهد داشت؟

این سیاست تأثیرات مثبتی در بلندمدت خواهد داشت چرا که شرکت ها به تدریج بخش فنی خود را تقویت می کنند و باعث می شود که مالکین ناوگان خود بر کیفیت تعمیرات و ایمنی نظارت دقیق تری داشته باشند. واگذاری بازرسی و تعمیرات جاری به بخش خصوصی همچنین به این معناست که شرکت ها دیگر نمی توانند به راه آهن تکیه کنند و باید به طور مستقل از نیروهای فنی خود برای جلوگیری از مشکلات استفاده کنند. این تغییر در آینده، با همکاری بیشتر میان راه آهن و بخش خصوصی، به موجب پیشرفت در روش های تعمیر و نگهداری خواهد شد. قابل انکار نیست که هزینه های مربوط به این فرآیند برای شرکت ها بیشتر از هزینه های فعلی است و سرمایه گذاری در منابع انسانی و آموزش ضروری خواهد بود. این تغییرات نیازمند تشکیل کنسرسیوم میان شرکت های مالک واگن است تا واگذاری کارها به بخش خصوصی به درستی انجام شود که نتیجتاً شاهد ایجاد انحصار در تعمیرات واگن ها و مشکلات پس از آن نباشیم. در نهایت، این فرآیند ممکن است در ابتدا با اختلالاتی مواجه شود که برای شروع هر کاری طبیعی است.

امکان را می دهد که بهره وری خود را افزایش دهد و مسئولیت هایی که قبلاً در دست راه آهن بود به عهده بگیرد. البته این فرآیند، نیاز به زمان دارد. نیروهای متخصص باید جذب شوند و آموزش های لازم برای آن ها انجام شود. این کار نمی تواند یک شبه انجام شود.



تعرفه هایی که برای قطار کامل در نظر گرفته می شود باید چگونه و با چه رویکردی وضع شود؟

نکته بسیار مهم دیگر همین بحث تعرفه قطار کامل است که اصلاً در دستورالعمل راه آهن با رویکرد منطقی مدنظر قرار نگرفته است. اجرای قطار کامل در بخش مالی باید به دقت مورد توجه قرار گیرد، چرا که افزایش هزینه ها و تعرفه ها می تواند سوددهی را کاهش دهد اما راه آهن بدون هیچ توجیهی در حالی که ریسک های زیادی را به بخش خصوصی تحمیل کرده، تعرفه ها را هم متناسب در نظر نگرفته است. قطعاً لازم است تعرفه های قطار کامل به گونه ای تنظیم شوند که بخش خصوصی بتواند در این فرآیند، سودآوری داشته باشد. اگر تعرفه ها اصلاح شوند و شرایط اجرایی قطار کامل به درستی تدوین گردد می توان این طرح را به صورت مؤثر پیاده سازی کرد و به موفقیت رساند.

خواهد شد. هدف اصلی این است که بخش خصوصی بتواند به صورت مستقل فعالیت کند و این واگذاری ها باعث شود که رشد و توسعه به شکلی واقعی و عملی صورت بگیرد. حالا برای انجام این اهداف، ما باید به راه آهن اجازه دهیم که فقط هزینه زیرساخت شبکه را از اپراتورها دریافت کند. اپراتورهای قطار باید درخواست دهند که در چه مسیری می خواهند قطار اجرا کنند و محدودیت های زمانی برای تشکیل و حرکت قطار باید صرفاً به تعیین بازه هایی با انعطاف لازم، محدود شود نه به صورت فعلی که ساعت و دقیقه خاصی برای حرکت قطار اعلام شده است. در حال حاضر، دستورالعمل قطار کامل به گونه ای نوشته شده که قابل اجرا نیست.



پیشنهاد مشخص شما برای قطار کامل قابل اجرا، نه آن قطار کاملی که هیچ شرکتی حاضر به اجرای آن نباشد، چیست؟

من به عنوان پیشنهاد می گویم که در این سیستم جدید، بخش خصوصی باید بتواند لکوموتیو و واگن را تأمین کند و خود مسئولیت تعمیرات جاری و بازدید قطارها را به عهده بگیرد و همان طور که قبلاً گفتم اپراتورهای قطار بتوانند قطارهای مدنظرش را در بازه های زمانی توافق شده اجرا کند. این مدل، به بخش خصوصی این



برگزاری مجمع و انتخاب دو عضو جدید هیأت مدیره



مجمع عمومی عادی و فوق‌العاده انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته، عصر روز سه‌شنبه ۹ دی‌ماه ۱۴۰۴ با حضور گسترده نمایندگان شرکت‌های عضو برگزار شد. این نشست در محل اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران و با حضور نمایندگان اکثریت اعضای انجمن و همچنین نمایندگان وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و اتاق بازرگانی به عنوان ناظران رسمی مجمع تشکیل شد.

در ابتدای جلسه، سبحان نظری رئیس هیأت‌مدیره انجمن که ریاست مجمع را نیز بر عهده داشت، گزارشی جامع از عملکرد انجمن در دوره گذشته ارائه کرد. وی ضمن مرور مهم‌ترین اقدامات انجام‌شده در حوزه پیگیری مطالبات صنفی، تعامل با دستگاه‌های اجرایی و تلاش برای ارتقای جایگاه بخش خصوصی ریلی، به تشریح چالش‌ها و مسائل پیش‌روی صنعت حمل‌ونقل ریلی پرداخت. از جمله محورهای مطرح‌شده در این گزارش می‌توان به تنگناهای ناشی از تورم و افزایش هزینه‌های عملیاتی شرکت‌ها، نحوه تعامل و همکاری با شرکت راه‌آهن در دوره مدیریت جدید، موضوع مالیات بر ارزش افزوده و آثار آن بر فعالیت شرکت‌های عضو، ضرورت توسعه فعالیت‌های انجمن در حوزه‌های آموزشی، حقوقی و مشاوره‌ای، و همچنین تقویت هم‌افزایی میان اعضا اشاره کرد. وی در ادامه از اعضا خواست با ارائه دیدگاه‌ها و پیشنهادهای خود، انجمن را در مسیر تصمیم‌گیری‌های راهبردی یاری کنند.

در بخش بعدی جلسه، همایون اسدی گزارش بازرس انجمن و ایوب خزایی عضو هیأت‌مدیره، گزارش‌های مالی سالانه را تشریح کردند. در این بخش، جزئیات مربوط به درآمدها، هزینه‌ها، نحوه تخصیص منابع و وضعیت مالی انجمن به صورت شفاف برای اعضا ارائه شد و پس از طرح پرسش‌ها و دریافت توضیحات تکمیلی، صورت‌های مالی به رأی گذاشته شد و به تصویب مجمع رسید. همچنین پیشنهاد افزایش حق عضویت اعضا با هدف تقویت بنیه مالی انجمن و گسترش خدمات قابل ارائه به شرکت‌های عضو مطرح و پس از بحث و بررسی، با رأی اکثریت اعضا تصویب شد.

در ادامه، فرآیند انتخابات برای تعیین دو عضو جدید هیأت‌مدیره و بازرس انجمن برگزار شد. این انتخابات با نظارت ناظران رسمی و طبق آیین‌نامه‌های مربوطه انجام گرفت. در پایان شمارش آراء، آقایان حسن صدیقی و سید جواد ساداتی به عنوان اعضای جدید هیأت‌مدیره انتخاب و به ترکیب مدیریتی انجمن اضافه شدند. همچنین همایون اسدی با کسب رأی اعتماد مجدد اعضا، بار دیگر به عنوان بازرس انجمن برگزیده شد.

این مجمع با تأکید بر ضرورت انسجام و همکاری بیشتر میان شرکت‌های فعال در حوزه حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته به کار خود پایان داد و بر ادامه پیگیری مطالبات صنفی، تعامل سازنده با نهادهای حاکمیتی و تلاش برای بهبود شرایط فعالیت بخش خصوصی در صنعت ریلی کشور تأکید شد.



مدیرعامل البرز نیرو عنوان کرد:

هشدار افت آماده به کاری لکوموتیوها

قاسم عبداللهی
مدیرعامل شرکت البرز نیرو



رشد آماده به کاری نیروی کشش امید بخش است اما حفظ این شرایط الزاماتی دارد که نمی توان نسبت به آن بی توجه بود. قاسم عبداللهی مدیرعامل شرکت البرز نیرو در این گفتگو با اشاره به رشد ۲۱ درصدی آماده به کاری لکوموتیوهای بخش خصوصی در ۱۱ ماهه نخست امسال، نسبت به تداوم این روند ابراز تردید کرده است. مصاحبه ندای حمل و نقل ریلی را با این مدیر ریلی بخوانید تا علت تردید وی را دریابید.

سوخت پرداخت می کنند. در حالی که مصرف سوخت ریلی به ازای تن-کیلومتر مشابه تقریباً یک هفتم جاده است. با این حال، عملاً سوخت با نرخ چندبرابری محاسبه می شود. این در حالی است که هر لکوموتیو در هر نوبت بین ۶ تا ۹ هزار لیتر سوخت گیری می کند و هزینه توزیع سوخت آن نیز به مراتب کمتر از هزینه های شبکه گسترده انتقال سوخت به بخش جاده ای است. در بخش جاده ای، کامیون ها برای مسیرهایی مانند تهران-بندرعباس مبلغ محدودی بابت عوارض پرداخت می کنند و سهم عوارض بارنامه نیز حدود ۸ تا ۹ درصد است اما در حمل و نقل ریلی، بین ۳۰ تا ۳۵ درصد هزینه حمل مربوط به زیرساخت است؛ یعنی از هر تن-کیلومتر باری که در بخش ریلی جابجا می شود، حدود یک سوم درآمد به زیرساخت اختصاص می یابد و متعلق به شرکت راه آهن است. این به معنای رقابت ناهمگون حمل و نقل ریلی با حمل و نقل جاده ای است. اگر شرایط برابر صنعت ریلی با بخش جاده ای فراهم شود، صنعت ریلی نیازی به حمایت های مقطعی نخواهد داشت. در یک فضای رقابتی عادلانه، ریل قطعاً می تواند هزینه های خود را پوشش دهد و مزیت رقابتی خود را به نمایش بگذارد. در این صورت سرمایه گذاران جذب می شوند و توسعه پایدار در این بخش نیز شکل می گیرد. بنابراین ظرفیت و مزیت اقتصادی در ریل وجود دارد اما لازمه آن اصلاح ساختار تعرفه ای و هزینه ای است.

آن، حتی در بخش قطعات داخلی نیز به دلیل وابستگی مواد اولیه به واردات، افزایش هزینه چشمگیری داشتیم. در مجموع انتظار افزایش نرخ حدود ۶۰ درصدی را داشتیم، اما افزایش اعمال شده تنها ۱۹.۵ درصد بود. این میزان به هیچ وجه هزینه های واقعی بخش لکوموتیو را پوشش نمی دهد و در نتیجه مالکان خصوصی توان کافی برای تعمیر و تأمین قطعات نخواهند داشت. اگر تأمین قطعات و سرمایه در گردش با همین وضعیت ادامه پیدا کند، در کنار اثرات فصلی گرما، آماده به کاری لکوموتیوها در خردادماه کاهش محسوسی خواهد داشت. این موضوع می تواند ظرفیت حمل بار ریلی کشور را تحت تأثیر قرار دهد.

به نظر شما به عنوان مدیر یکی از شرکت های پرچمدار نیروی کشش ریلی در کشور، مهم ترین چالش ساختاری صنعت ریلی چیست؟

صنعت ریلی بیش از آنکه حمایت عملی شود، فقط در جلسات و سمینارها مورد تأکید شعارگونه قرار می گیرد. برای شکوفایی این صنعت، تنها کافی است شرایط رقابت برابر با جاده برای این صنعت فراهم شود. برای مثال، قیمت سوخت تحویلی به لکوموتیو بین ۱۳۱۶ تا ۱۹۵۰ تومان است؛ یعنی حدود ۴.۵ تا ۶.۵ برابر قیمتی که کامیون ها بابت

وضعیت آماده به کاری لکوموتیوهای بخش خصوصی در سال جاری چگونه بوده است و پیش بینی شما از تداوم و پایداری این روند چیست؟

در ۱۱ ماهه نخست امسال، آماده به کاری لکوموتیوهای بخش خصوصی نسبت به مدت مشابه سال گذشته حدود ۲۱ درصد افزایش داشته است. این رشد ناشی از دو عامل مهم بود؛ نخست، پرداخت های منظم تر شرکت راه آهن به مالکان لکوموتیو و دوم، اصلاح نرخ ها متناسب با تغییرات نرخ ارز و هزینه های عملیاتی. صادقانه باید بگویم به نظر من این روند پایدار نخواهد بود. پیش بینی می کنم از اردیبهشت و خرداد سال آینده شاهد روند نزولی در آماده به کاری لکوموتیوها باشیم. یکی از دلایل اصلی این موضوع، انتقال ارز تخصیصی بخش ریلی از تالار اول به تالار دوم در شهریور ۱۴۰۴ بود که عملاً جهشی سنگین در هزینه های ارزی ایجاد کرد.

تغییر نرخ ارز چه تأثیری بر هزینه های نگهداری لکوموتیو گذاشته است؟

دست کم ۴۰ درصد هزینه های نگهداری و تعمیرات لکوموتیو ارزی است. علاوه بر

مدیر عامل شرکت ریل تراپرس سبا و عضو هیات مدیره انجمن مطرح کرد:

نسخه ابتکاری سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی مسافری



سید جواد ساداتی
مدیر عامل شرکت ریل تراپرس سبا و عضو هیات مدیره انجمن

در آستانه نوروز، صنعت حمل و نقل ریلی مسافری در حالی خود را برای موج جدید سفرها آماده می‌کند که این حوزه همچنان با چالش‌های جدی در حوزه تأمین لکوموتیو، ناترازی اقتصادی و کمبود سرمایه‌گذاری روبه‌رو است. سید جواد ساداتی، مدیر عامل شرکت ریل تراپرس سبا و عضو هیات مدیره انجمن، در این گفت‌وگو از تمهیدات نوروزی، موانع ساختاری صنعت ریلی، تجربه بزرگ‌ترین سرمایه‌گذاری سه سال اخیر در ناوگان مسافری و راهکارهای ابتکاری رشد سرمایه‌گذاری در این شرکت سخن گفته است.



جناب ساداتی! برای سفرهای نوروزی امسال آماده هستید؟ چه تمهیداتی تدارک دیده‌اید؟

سفرهای نوروزی هر سال یکی از مهم‌ترین برنامه‌های بخش ریلی کشور است. این برنامه در چارچوبی مشخص و مدون از سوی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تدوین می‌شود و طی جلسات متعدد، مسئولیت‌ها و سهم هر شرکت به‌طور دقیق تعیین می‌گردد. در روزهای گذشته هم جلسات فشرده‌ای با اداره کل راه آهن تهران برگزار شد و درباره تعداد قطارها، مسیرهای فعال و سطح آمادگی ناوگان برای ایام نوروز تصمیم‌گیری و مکاتبات لازم انجام شد. همچنین گزارشی از اقدامات انجام‌شده برای آماده‌سازی ناوگان به مسئولان مربوطه ارائه شده است. در حوزه آماده‌سازی قطارها

اقدامات زیر انجام شده یا در حال تکمیل است: (۱) تعویض تمامی منسوجات قطار شامل ملحفه‌ها، روکش پتوها و روکش صندلی‌ها در قطارهای چهارستاره. (۲) نوسازی داخلی واگن‌ها پیش از آغاز سال جدید. (۳) رنگ‌آمیزی بخش‌هایی که دچار آسیب‌دیدگی شده‌اند و تعمیر یا تعویض اقلام معیوب به‌منظور ارتقای کیفیت خدمات. (۴) اجرای برنامه فشرده تعمیر و نگهداری پیشگیرانه روی واگن‌ها. هدف ما از اجرای اقدامات مذکور این است که قطارها در ایام نوروز خدماتی شایسته و متفاوت نسبت به ماه‌های گذشته به مسافران ارائه دهند. از نظر تعداد قطارها، تغییر عمده‌ای نسبت به روال جاری وجود ندارد و همان برنامه سیر قبلی اجرا خواهد شد. با این حال در برخی مسیرها و ایام خاص، قطارهای فوق‌العاده در صورت ابلاغ راه‌آهن پیش‌بینی و آماده‌سازی

خواهند شد. مقاصد اصلی سفرهای نوروزی شامل مشهد مقدس از مبادی تهران، قم، زنجان و اصفهان است که در هر مسیر یک یا دو قطار فعال خواهد بود. همچنین قطارهای چهارستاره «غدیر» و پنج‌ستاره «رویال» در این مسیرها خدمات ارائه می‌کنند. علاوه بر این، مسیرهای تهران-شیراز، تهران-یزد، تهران-آذربایجان و نیز قطار بندرعباس-مشهد که سال جاری افتتاح شد، فعال هستند و در نوروز نیز خدمات‌رسانی خواهند داشت. برنامه زمانی سفرهای نوروزی معمولاً از ۵ تا ۱۰ روز مانده به آغاز سال نو شروع می‌شود و تا ۱۵ فروردین ادامه دارد؛ یعنی حدود ۲۰ تا ۲۵ روز برنامه فشرده خدمات‌رسانی نوروزی خواهیم داشت. امسال برای نخستین بار پس از چند سال، ماه مبارک رمضان با نوروز همزمان نیست و عید سعید فطر با

حداقل افزایش حقوق را در ابتدای هر سال اعلام می‌کند، اما این ارقام کف حقوق محسوب می‌شود. برای حفظ نیروهای متخصص، ناگزیر باید افزایش بیشتری اعمال شود. به‌عنوان نمونه، در شرکت ریل تراپر سبای طی سال جاری در نیمه نخست سال ۳۵ درصد و در نیمه دوم سال نیز از طریق مشوق و افزایش رفاهی به حقوق و مزایا افزایش یافته است تا هم نیروی انسانی حفظ شود و هم کیفیت خدمات آسیب نبیند. نتیجه این شرایط، ایجاد ناترازی میان دخل و خرج شرکت‌هاست؛ به‌گونه‌ای که قیمت بلیت متناسب با رشد هزینه‌ها افزایش نمی‌یابد و شرکت‌ها سال‌به‌سال با فشار مالی بیشتری مواجه می‌شوند.



این ناترازی چه پیامدهایی برای شرکت‌ها و به‌طور کلی حوزه مسافری ریلی داشته است؟

یکی از پیامدهای این ناترازی، مصرف تدریجی سرمایه اصلی شرکت‌ها است. در مدل استاندارد اقتصادی، شرکت باید بخشی از درآمد خود را برای نوسازی و جایگزینی واگن‌ها پس از پایان عمر مفید کنار بگذارد اما در شرایط فعلی، عملاً چنین امکانی وجود ندارد و درآمدها صرف هزینه‌های جاری می‌شود. به تعبیر دیگر، شرکت‌ها به‌جای اندوخته‌سازی برای نوسازی ناوگان، از اصل سرمایه خود هزینه می‌کنند. روندی که در بلندمدت پایداری صنعت را تهدید می‌کند. از سوی دیگر این فشار اقتصادی بر ایمنی قطارها و کیفیت خدمات نیز تاثیرگذار است. البته در حوزه ایمنی، نظارت‌های سخت‌گیرانه حاکمیتی و کنترلی از سوی مجموعه ریلی



با توجه به محدودیت منابع شرکت‌های مسافری، جذب سرمایه‌های بیرونی ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است. شرکت ریل تراپر سبای برای عبور از این بن‌بست، مدل مشارکتی را در پیش گرفته است. در این الگو، سرمایه‌گذاران می‌توانند بدون تأسیس شرکت مستقل و بدون درگیر شدن با پیچیدگی‌های عملیاتی، در قالب شراکت وارد پروژه شوند. بر این اساس، پیشنهاد شده است سرمایه‌گذاران نیمی از هزینه یک رام قطار را تأمین کند و نیم دیگر توسط شرکت پرداخت شود. سپس قطار در قالب بهره‌برداری مشترک وارد ناوگان شده و سود حاصل بر اساس توافق تقسیم گردد. این مدل تاکنون با چند گروه سرمایه‌گذار مختلف به توافق رسیده و زمینه ورود سرمایه‌های جدید را فراهم کرده است. هدف از این رویکرد، ایجاد جریان پایدار سرمایه‌گذاری و توسعه ناوگان است. برنامه آتی ما نیز سرمایه‌گذاری برای خرید ۳۰ واگن جدید و الحاق آنها به شبکه ریلی کشور است.

بر این بخش وجود ندارد. شرکت‌های ریلی در برابر افزایش مداوم هزینه‌ها، عملاً اختیار و ابزار مؤثری برای چانه‌زنی ندارند؛ به‌ویژه آنکه تعداد تأمین‌کنندگان قطعات تخصصی ریلی محدود است و امکان انتخاب گسترده در بازار وجود ندارد. در حوزه نیروی انسانی نیز اگرچه دولت محترم

ایام نوروز تقارن دارد. این موضوع می‌تواند انگیزه سفر را افزایش دهد. با توجه به اینکه در ماه‌های گذشته به دلیل برخی شرایط، میزان سفرها کاهش یافته بود، پیش‌بینی می‌شود فروردین امسال با افزایش تقاضا و شرایط ویژه‌تری در تهیه بلیت مواجه باشیم. در مجموع، با تمام توان و در بالاترین سطح کیفیت آماده خدمت‌رسانی به مسافران نوروزی هستیم.



به عقیده شما بزرگ‌ترین معضل شرکت‌های ریلی مسافری در کشور چیست؟

به باور من، تناقض بین مدل اقتصادی تعریف شده برای این شرکت‌ها و مداخله دولت در این مدل، بزرگ‌ترین چالش صنعت ریلی مسافری است. مدل اقتصادی در این شرکت‌ها، همانند سایر کسب‌وکارها، بر پایه تعادل میان «درآمد» و «هزینه» تعریف می‌شود. درآمد اصلی این شرکت‌ها از محل فروش بلیت تأمین می‌شود و طبیعتاً باید هزینه‌های جاری، نگهداری، تعمیرات، نیروی انسانی و سرمایه‌گذاری‌های آتی را پوشش دهد اما چالش اساسی از آنجا آغاز می‌شود که تعیین قیمت بلیت در اختیار شرکت‌ها نیست و از سوی دولت و نهادهای حاکمیتی، مشخص می‌شود. تصمیم‌گیری این نهادها با هدف جلوگیری از فشار اقتصادی به مردم و کنترل افزایش قیمت‌ها انجام می‌شود. در مقابل، ساختار هزینه‌ای شرکت‌ها کاملاً تابع بازار آزاد است. به این معنی که قیمت قطعات فنی، اقلام مصرفی، مواد غذایی و پذیرایی، تجهیزات بهداشتی، منسوجات و سایر ملزومات عملیاتی بر اساس نرخ‌های بازار تعیین می‌شود و نظارت یا کنترل قابل توجهی از سوی دولت





کشور و ظرفیت‌های صنعت ریلی نیست. برای ایجاد تحول واقعی باید سرمایه‌گذاری در توسعه شبکه و ناوگان ریلی افزایش یابد، ردیف‌های بودجه‌ای تقویت شود، نگاه سیاست‌گذاران به مزیت‌های راهبردی ریل تغییر کند و مدل‌های حمایتی و اقتصادی صنعت ریلی بازنگری شود. توسعه حمل و نقل ریلی می‌تواند به کاهش مصرف انرژی، کاهش تلفات جاده‌ای، بهبود محیط‌زیست و ارتقای کیفیت سفر شهروندان منجر شود. فاصله فعلی ایران با استانداردهای جهانی در این حوزه قابل جبران است اما نیازمند تصمیم‌های جدی، سرمایه‌گذاری هدفمند و تغییر رویکرد در سیاست‌گذاری حمل و نقل هستیم.



وضعیت سرمایه‌گذاری در ناوگان ریلی مسافری در حال حاضر چگونه است؟

سرمایه‌گذاری در حوزه مسافری همچنان با موانع جدی مواجه است. نخستین چالش، همان مسئله ناترازی دخل و خرج است. این عدم تعادل، جذابیت سرمایه‌گذاری را کاهش می‌دهد. سرمایه‌گذار پیش از ورود، محاسبات اقتصادی انجام می‌دهد و در صورت نبود توجیه مالی، از ورود صرف‌نظر می‌کند. چالش دوم، حجم بالای سرمایه اولیه موردنیاز است. در حال حاضر قیمت هر واگن نو بین ۷۰ تا ۸۰ میلیارد تومان برآورد می‌شود و تشکیل یک رام قطار ۱۰ واگنی، سرمایه‌ای بالغ بر ۷۰۰ تا ۸۰۰ میلیارد تومان نیاز دارد. از سوی دیگر، بر اساس ضوابط موجود، تأسیس یک

از نظر لکوموتیو شرایط خیلی بهتر نشده است. لکوموتیو شاه‌رگ حیاتی بخش مسافری است. در حال حاضر صنعت ریلی کشور با کمبود جدی لکوموتیو مواجه است.

بر اساس قوانین جاری کشور، تأمین کشش (لکوموتیو و دیزل) از وظایف راه‌آهن است و راه‌آهن تلاش می‌کند حداکثر توان خود را برای آماده‌به‌کار نگه داشتن ناوگان به کار گیرد اما تحریم‌ها و دشواری تأمین قطعات، فرایند اورهال و تعمیرات اساسی را با مشکل مواجه کرده است. افزایش تعداد لکوموتیوهای خارج از سرویس باعث شده در برخی موارد از لکوموتیوهای باری برای جبران کمبود در بخش مسافری استفاده شود. این اقدام نشان‌دهنده تلاش مجموعه راه‌آهن برای مدیریت شرایط است، اما پاسخگوی نیاز کامل شبکه نیست. در نتیجه، برخی قطارهای مسافری به دلیل نبود لکوموتیو کافی، امکان سیر منظم ندارند یا ناچارند بخشی از برنامه حرکت خود را متوقف کنند. این در حالی است که شرکت‌های مسافری سرمایه‌گذاری انجام داده‌اند، نیروی انسانی و واگن آماده دارند و بازار تقاضا نیز وجود دارد؛ اما قطار به دلیل کمبود کشش، زمین‌گیر می‌شود. در چنین شرایطی، هزینه‌های شرکت‌ها اعم از دستمزد و هزینه‌های سربار پرداخت می‌شود اما درآمدی حاصل نمی‌گردد و این موضوع زیان قابل توجهی به شرکت‌ها وارد می‌کند.

ما می‌دانیم راه‌آهن تلاش زیادی انجام می‌دهد و برخی پروژه‌ها برای تأمین لکوموتیو در حال اجراست اما اقدامات انجام‌شده متناسب با نیاز

کشور مانع از بروز آسیب جدی شده است. ایمنی خط قرمز صنعت ریلی محسوب می‌شود و بازرسی‌های فنی مستمر، به‌ویژه در ایستگاه‌های تشکیلاتی، اجازه نمی‌دهد قطارها بدون رعایت استانداردهای ایمنی سیر کنند. از این منظر، نگرانی جدی در حوزه ایمنی وجود ندارد اما در بخش خدمات، فشار اقتصادی می‌تواند اثرگذار باشد. با این حال، شرکت‌های مسافری تلاش کرده‌اند سطح مطلوب خدمات را حفظ کنند؛ چراکه افت کیفیت، مستقیماً به کاهش اعتماد و استقبال مسافران منجر می‌شود. به همین دلیل، با وجود دشواری‌های مالی، شرکت‌ها هزینه‌های لازم را برای نگهداشت کیفیت خدمات متقبل می‌شوند، هرچند این امر به افزایش فشار مالی بر آن‌ها انجامیده است. در مجموع، صنعت حمل و نقل ریلی مسافری با وجود پذیرش شرایط اقتصادی کشور و همراهی با سیاست‌های حاکمیتی، انتظار دارد در بخش هزینه‌ها نیز حمایت‌ها و سازوکارهای کنترلی یا یارانه‌ای پیش‌بینی شود تا تعادل اقتصادی این صنعت حفظ و امکان نوسازی و توسعه ناوگان فراهم شود.



وضعیت تأمین لکوموتیو در حال حاضر چگونه است؟ شرایط نسبت به سال قبل بهتر شده یا خیر؟

اگر بخواهیم صادقانه صحبت کنیم باید گفت



مشترک وارد ناوگان شده و سود حاصل بر اساس توافق تقسیم گردد. این مدل تاکنون با چند گروه سرمایه گذار مختلف به توافق رسیده و زمینه ورود سرمایه های جدید را فراهم کرده است. هدف از این رویکرد، ایجاد جریان پایدار سرمایه گذاری و توسعه ناوگان است. برنامه آتی شرکت نیز سرمایه گذاری برای خرید ۳۰ واگن جدید و الحاق آن ها به شبکه ریلی کشور است. جذب سرمایه در شرایط امروز، نیازمند ادبیات تخصصی و کاملاً اقتصادی است. سرمایه گذار با تحلیل شاخص هایی نظیر نرخ بازده داخلی (IRR)، ارزش فعلی خالص (NPV)، مطالعات امکان سنجی (FS) و برنامه کسب و کار دقیق تصمیم گیری می کند. سرمایه، ماهیتی فزاینده دارد و بدون ارائه تحلیل شفاف و مبتنی بر داده، وارد پروژه نمی شود. بر همین اساس، نخستین اصل ما در مذاکرات با سرمایه گذاران، شفافیت و صداقت در ارائه اطلاعات مالی و عملیاتی است. همچنین به سرمایه گذاران اعلام شده که ایجاد شرکت جدید و تشکیل ساختار عملیاتی مستقل، فرآیندی پیچیده و پرهزینه است؛ در حالی که می توانند با مشارکت در ساختار موجود، از ظرفیت های عملیاتی، نیروی انسانی، تعمیرات و شبکه بهره برداری بهره مند شوند. بر اساس مذاکرات انجام شده، چندین پروژه مشارکتی در دست بررسی و برنامه ریزی است و امید است با تداوم این روند، بخشی از کمبود سرمایه در حوزه ناوگان مسافری جبران شود و مسیر توسعه حمل و نقل ریلی کشور هموارتر گردد.

نظرسنجی های انجام شده توسط راه آهن جمهوری اسلامی ایران، به عنوان قطار برتر از نگاه مسافران معرفی شده است. در طراحی این واگن ها توجه ویژه ای به تجربه سفر شده است؛ چراکه مسافر بیش از ۱۰ ساعت در فضایی محدود (حدود دو متر در دو متر) حضور دارد و این فضا باید به گونه ای طراحی شود که از خستگی و دلزدگی جلوگیری کند. بر همین اساس، ناوگان «رویال» با رویکردی مبتنی بر رفاه، زیبایی بصری و ارتقای کیفیت سفر طراحی و عرضه شد و با استقبال مناسب مسافران مواجه گردید.



برای تداوم جریان سرمایه گذاری و عبور از شرایط دشواری که اکنون بر حوزه سرمایه گذاری در بخش ریلی مسافری حاکم است، چه تدبیری اندیشیده اید؟

با توجه به محدودیت منابع شرکت های مسافری، جذب سرمایه های بیرونی ضرورتی اجتناب ناپذیر است. شرکت ریل ترابر سبا برای عبور از این بن بست، مدل مشارکتی را در پیش گرفته است. در این الگو، سرمایه گذاران می توانند بدون تأسیس شرکت مستقل و بدون درگیر شدن با پیچیدگی های عملیاتی، در قالب شراکت وارد پروژه شوند. بر این اساس، پیشنهاد شده است سرمایه گذار نیمی از هزینه یک رام قطار را تأمین کند و نیم دیگر توسط شرکت پرداخت شود. سپس قطار در قالب بهره برداری

شرکت مسافری مستلزم در اختیار داشتن حداقل ۵۰ واگن (معادل پنج رام قطار) است؛ موضوعی که به معنای نیاز به چند هزار میلیارد تومان سرمایه اولیه است. طبیعی است که تعداد سرمایه گذارانی که توان و تمایل تأمین چنین سرمایه ای را داشته باشند، محدود باشد. به همین دلیل طی سال های اخیر شرکت مسافری جدید وارد بازار نشده است.



با این وجود، ریل ترابر سبا در سال های اخیر سرمایه گذاری انجام داده است. این سرمایه گذاری با چه دیدگاهی انجام شد؟

به نکته مهمی اشاره کردید. شرکت «ریل ترابر سبا» یکی از مجموعه هایی است که در سال های اخیر بیشترین میزان سرمایه گذاری را در حوزه حمل و نقل مسافری ریلی انجام داده است. رویکرد این شرکت بر این باور استوار است که توسعه کشور بدون سرمایه گذاری در حوزه ریلی امکان پذیر نیست و مسئولیت اجتماعی ما ایجاب می کند خدماتی در خور شان مردم بزرگوار و با تمدن ایران به آنها ارائه دهیم. بنابراین در این سرمایه گذاری صرفاً به مسائل اقتصادی و سود و درآمد شرکت توجه نشده است. بر این اساس، ما بزرگ ترین سرمایه گذاری سه سال اخیر در بخش ریلی مسافری کشور را انجام دادیم. در همین راستا، قطار پنج ستاره «رویال» به عنوان محصول شاخص این سرمایه گذاری وارد ناوگان شد. قطاری که طی دو سال گذشته و بر اساس



تله سود آوری روی کاغذ در کمین پروژه‌های ریلی



دکتر علی نصیری اقدم

عضو هیئت مدیره

علی نصیری اقدم

استاد اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی و رئیس اسبق پژوهشکده امور اقتصادی وزارت اقتصاد



توسعه کریدورهای ریلی در سال‌های اخیر همواره به‌عنوان یکی از محورهای اصلی سیاست‌گذاری حمل‌ونقل کشور مطرح بوده، اما با وجود سرمایه‌گذاری‌های گسترده، سهم ایران از ترانزیت ریلی منطقه همچنان با ظرفیت‌های بالقوه فاصله دارد. دکتر علی نصیری اقدم، استاد اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی و رئیس اسبق پژوهشکده امور اقتصادی وزارت اقتصاد، در این گفت‌وگو با رویکردی نهادگرایانه، به نقد منطق سرمایه‌گذاری در پروژه‌های ریلی می‌پردازد و تأکید می‌کند بدون «محک بازار» و پذیرش ریسک توسط سرمایه‌گذار واقعی، تزریق منابع از مسیر تهاثر نفت یا بازار سرمایه، لزوماً به رشد ترانزیتی منجر نخواهد شد.



با این متر و معیار کدام پروژه های ریلی در کشور ما فاقد توجیه اقتصادی است؟

اگر محک بازار را ملاک قرار دهیم من حدود دو سال است معتقدم پروژه رشت-آستارا پروژه خاصیت‌داری نیست. دوستان مخالف با عقیده من می‌گویند تو اعداد و ارقام را طوری کنار هم می‌چینی که نتیجه‌اش این می‌شود که این پروژه به درد نمی‌خورد. می‌گویی باری از هند به روسیه وجود ندارد که ریل‌پسند باشد و عمدتاً حمل‌ونقل دریایی است. آنها می‌گویند این حرف را قبول ندارند و اتفاقاً این مسیر بسیار ریل‌پسند است. من می‌گویم باشد، شاید حرف من اشتباه باشد، اما معیار قضاوت چیست؟ معیار، بازار است. آیا سرمایه‌گذاری حاضر است کنسرسیومی تشکیل دهد و خودش پای سود و زیان این پروژه بایستد و بگوید پانزده میلیون تن بار در این مسیر جابه‌جا می‌شود و من آن را در سود و زیانم لحاظ می‌کنم؟ آیا چنین سرمایه‌گذاری وجود دارد؟ اگر وجود ندارد، چرا صراحتاً به سیاست‌گذار نمی‌گوییم که کسی حاضر به سرمایه‌گذاری نیست و ما ناچاریم از روش‌هایی مانند تهاثر نفت استفاده کنیم؟

می‌کنید، اما به شکلی هزینه می‌کنید که دو یا سه برابر استانداردهای جهانی خرج می‌شود، در حالی که اثربخشی لازم در پیشگیری و درمان حاصل نمی‌شود. به باور من در حوزه ریل و سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی نیز همین مسئله برقرار است. نقشه بهره‌برداری ریلی کشور ما نشان می‌دهد که در گذشته کجا سرمایه‌گذاری کرده‌ایم، این سرمایه‌گذاری‌ها چه ظرفیتی دارند و از این ظرفیت‌ها چه میزان استفاده می‌کنیم. نتیجه این بررسی می‌تواند فاجعه‌ای که ما ایجاد کرده ایم را منعکس کند. حال سؤال این است که چه ضمانتی داریم اگر سرمایه‌گذار بیاوریم و دوباره سرمایه‌گذاری کنیم، به همان سرنوشت دچار نشود؟ هیچ ضمانتی وجود ندارد. یک معیار اقتصادی که می‌توان به آن توجه کرد، «محک بازار» یا همان مارکت دیسیپلین است. سؤال این است که آیا سرمایه‌گذار خصوصی حاضر است با پول خودش سرمایه‌گذاری کند یا نه؟ بدیهی است که بخش عمده تأمین مالی را از منابع دیگر غیر از جیب خودش انجام می‌دهد، اما آیا خودش پای منافع و زیان آن می‌ایستد یا خیر؟



برخی منتقدان درباره توسعه شبکه ریلی خصوصاً از منظر ترانزیتی معتقدند ما در حوزه ریلی و در کریدورهای ریلی سرمایه‌گذاری قابل توجهی کرده ایم و همچنان هم سرمایه‌گذاری می‌کنیم اما رشد لازم در حمل و نقل ترانزیتی ریلی کشور ما ایجاد نمی‌شود. به عنوان یک اقتصاددان این مسئله را چگونه توضیح می‌دهید؟

خانمی به نام مایل شری، اقتصاددانی شناخته‌شده در حوزه نهادگرایی، کتابی دارد که در آن این پرسش را مطرح می‌کند: چرا سرمایه‌گذاری داریم اما رشد نداریم؟ در حالی که مدل‌های اولیه اقتصاد کلان می‌گویند اگر سرمایه‌گذاری کنید، رشد ایجاد می‌شود. ایشان به تفصیل از حوزه‌های مختلف مثال می‌آورد که مثلاً شما در آموزش و پرورش سرمایه‌گذاری می‌کنید، اما چیزی آموزش می‌دهید که کارآمد نیست؛ یا در بهداشت و درمان سرمایه‌گذاری

فرآیند اقتصادی جذب می‌شود. حل این مسئله در لایه سیاست‌گذاری کلان پولی و مالی امکان‌پذیر است. سرمایه‌گذار در چارچوب مقررات موجود به دنبال تأمین مالی می‌رود، اما وظیفه وزارت راه و شهرسازی است که تیم اقتصادی مجربی را تجهیز کند تا با بانک مرکزی، سازمان برنامه و وزارت اقتصاد وارد مذاکره شود و این مفاهیم را جا بیندازد که می‌توان پروژه‌های ریلی را از محل منابع ریلی تأمین مالی کرد.



در ادبیات جدید سرمایه‌گذاری در حوزه ریلی، ظرفیت‌های بورس و بازار سرمایه هم یکی از منابع مهم تأمین مالی طرح‌های ریلی قلمداد می‌شود. در این باره چه نظری دارید؟

درباره تأمین مالی از بازار سرمایه نیز باید گفت اگرچه در ظاهر درست است که به جای بانک به بازار سرمایه مراجعه کنیم، اما در عمل بازار سرمایه نیز به شبکه بانکی متصل است. وقتی اوراقی در بازار فروخته می‌شود، خریدار باید از محل فروش دارایی یا دریافت تسهیلات بانکی منابع را تأمین کند. بنابراین در نهایت بخش مهمی از تأمین مالی در اقتصاد به سیستم بانکی متصل است، حتی اگر از مسیر بازار سرمایه انجام شود. این نکته را از منظر کسی عرض می‌کنم که در حوزه پول و بانکداری کار کرده است. برای حل گره تأمین مالی در حمل‌ونقل ریلی، نیاز به سطح بالاتری از گفت‌وگو و لابی‌گری اقتصادی در سیاست‌گذاری کلان وجود دارد.

کنیم و معمولاً نسبت به آن بی‌اعتنا هستیم این است که اگر می‌خواهیم برای توسعه شبکه ترانزیت ریلی سرمایه‌گذار جذب کنیم، باید بررسی کنیم چرا در مسیرهایی که بار وجود دارد و مطالعات هم درست تنظیم شده، بار به اندازه ظرفیت و حتی به اندازه بسیار کمتر از ظرفیت جابه‌جا نمی‌شود؟ مثلاً چرا در رابطه با ترکمنستان، به سطح مورد انتظار نرسیده‌ایم؟ این نشان می‌دهد مسئله فقط سخت‌افزاری نیست و لایه نرم‌افزاری و دیپلماسی نیز دارد. همچنین باید پرسید چرا در سال‌های گذشته شرکت‌های صاحب بار خودشان برای توسعه شبکه ترانزیت ریلی سرمایه‌گذاری نکرده‌اند؟ تا پاسخ این «چرا»ها را نداشته باشیم، نمی‌توانیم مسیر سرمایه‌گذاری را باز کنیم.



انتقاد دیگری هم به پروژه رشت آستارا دارید؟

بله. سرمایه‌گذاری در زیرساخت ریلی بیش از آنکه دلار نیاز داشته باشد، ریال نیاز دارد. ما کمبود ریال نداریم. اگر پروژه‌ای مانند رشت-آستارا اقتصادی باشد، دلیلی ندارد برای آن از روسیه منابع ارزی بگیریم. وقتی قرار است درآمد ریلی داشته باشیم، تأمین مالی دلاری یک خطای استراتژیک است و ما را در معرض ریسک ارزی قرار می‌دهد. در اقتصاد هر کشور، پول ملی همانند نور خورشید است. محدودیت واقعی، کمبود منابع واقعی است نه پول ملی. اگر پروژه اقتصادی باشد، در مرحله‌ای تأمین مالی انجام می‌شود و در مرحله بعد بازگشت سرمایه رخ می‌دهد و پول خلق‌شده در



شما تهاتر نفت برای احداث یک کریدور ترانزیتی ریلی و به طور مشخص خط ریلی رشت آستارا را روش مناسبی نمی‌دانید؟

تهاتر نفت می‌تواند منابعی ایجاد کند، اما باید در جای درست استفاده شود، نه اینکه جایگزین قضاوت سرمایه‌گذار شود. اگر سرمایه‌گذاری پیدا شد که آمد و گفت برای این پروژه ده میلیارد دلار لازم دارم و نحوه بازپرداخت را مشخص کرد، می‌توان گفت از طریق تهاتر نفت تأمین می‌کنیم؛ اما باید خودش پای کار بایستد و طرح قابلیت ارائه به بانک داشته باشد و سهم دولت مشخص باشد. تا زمانی که این کار انجام نشود، همه پروژه‌ها روی کاغذ سودآور خواهند بود. چند پروژه داریم که در مطالعات امکان‌سنجی گفته شده ده میلیون تن بار جابه‌جا می‌شود، اما در عمل حتی چهارصد هزار تن هم جابه‌جا نمی‌شود؟ بنابراین نباید به مطالعات اکتفا کرد. تا وقتی سرمایه‌گذار واقعی پای کار نیامده و مسئولیت نپذیرفته، نباید پیش رفت. نمی‌گویم دولت سهم نداشته باشد، اما در نهایت سرمایه‌گذار باید بگوید با این آورده دولت و این میزان زیان احتمالی، پروژه را می‌پذیرم. اگر پذیرفت، امضا کند؛ اگر نپذیرفت، دلیلی برای اجرا وجود ندارد.



در موضوع سرمایه‌گذاری برای توسعه کریدورهای ریلی، غیر از محک بازار چه عامل کلیدی دیگری باید مورد بررسی قرار گیرد که معمولاً توسط تصمیم‌گیران مغفول واقع می‌شود؟

یکی دیگر از عواملی که باید به آن توجه





مدیر عامل سینا ریل پارس عنوان کرد:

انتقال بار از جاده به ریل با هدف نجات جان انسان‌ها



علی قبادی
مدیر عامل سینا ریل پارس



علی قبادی، مدیر عامل سینا ریل پارس، پس از ثبت کارنامه‌ای درخشان در فولاد لجستیک و شکستن رکورد حمل بار این مجموعه، امروز به‌عنوان چهره‌ای تحول‌آفرین در صنعت ریلی شناخته می‌شود. قبادی در سینا ریل پارس نیز مدیریت شایسته دارد و این شرکت را از شمول ماده ۱۴۱ قانون تجارت خارج کرده و از زیان انباشته به سودآوری چشمگیر رسانده است تا مسیر تازه‌ای از توسعه و ثبات پیش روی این مجموعه گشوده شود. در نخستین نوبت از معرفی مدیران موفق صنعت ریلی، گفتگویی با ایشان داشتیم که در ادامه می‌خوانید.

جذب و پرورش افرادی هستیم که علاوه بر دانش آکادمیک، تشنه یادگیری مستمر در حوزه‌های فنی، لجستیک و حمل و نقل ریلی باشند. تغییر فرهنگ سازمانی کار یک روزه نیست اما می‌توان آن را با اقدامات هدفمند، به سمت بهره‌وری هدایت کرد. بهره‌وری در حوزه منابع انسانی زمانی رخ می‌دهد که نیروی انسانی با انگیزه باشد و مورد قدرشناسی قرار گیرد.



اگر بخواهید چشم‌انداز آینده سینا ریل پارس را ترسیم کنید، مهم‌ترین هدف شما چیست؟ و دوست دارید از شما به‌عنوان مدیر عامل این شرکت با چه ویژگی یا دستاوردی یاد شود؟

هدف ما در سینا ریل تبدیل شدن به یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های حمل و نقل ریلی در حوزه داخلی و بین‌المللی است. پیرو تأکیدات مقام معظم رهبری شهید در خصوص لزوم توسعه حمل و نقل ریلی و در راستای تحقق سهم ریلی از بار حمل شده در برنامه هفتم توسعه، سیاست ما تلاش حداکثری جهت انتقال بار از جاده به ریل است. همانگونه که مستحضرد حمل و نقل ریلی علاوه بر کاهش مصرف سوخت و آلودگی باعث کاهش تصادفات جاده‌ای هم می‌شود. از این رو ما انتقال بار حتی یک کامیون از جاده به ریل را وظیفه خود می‌دانیم زیرا اگر باعث کاهش یک تصادف در جاده‌ها، شویم چه بسا ناجی جان یک انسان باشیم. هدف بنده این است که به‌عنوان مدیری یاد شوم که تمام تلاش خود را در این زمینه انجام داده و در کنار تلاش برای سودآوری شرکت، دغدغه ایمنی و محیط زیست هم داشته است.

در سال جاری با فعال شدن مسیر ترانزیت سوخت به افغانستان و با اقدامات و حمایت‌های خوبی که شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، راه‌آهن و سازمان هدفمندی یارانه‌ها در خصوص حمل ریلی فرآورده‌های نفتی انجام دادند مشوق‌های خوبی برای جذب سرمایه‌گذار و خرید واگن مخزن‌دار ایجاد شده که از این فرصت استفاده خواهیم کرد.



صنعت ریلی به‌شدت تحت تأثیر سیاست‌های کلان است. شما چگونه در شرایط عدم قطعیت تصمیم‌گیری می‌کنید؟

بحث تصمیم‌گیری در شرایط عدم قطعیت صرفاً مربوط به صنعت ریلی نیست. متأسفانه در شرایط کنونی با توجه به تأثیر تحریم‌های ظالمانه بر اقتصاد، تقریباً کلیه صنایع با این مشکلات مواجه هستند. رویکرد ما تمرکز بر تدوین و اجرای برنامه‌های کوتاه مدت و میان مدتی است که مبتنی بر مفروضات و شرایط فعلی کشور بوده و در عین حال هم‌راستا با برنامه‌های بلندمدت، استراتژی‌های کلان و اهداف تعریف شده برای شرکت باشد.



چه نگاهی به توسعه سرمایه‌انسانی دارید و چگونه فرهنگ سازمانی را در مجموعه خود به سمت بهره‌وری و نوآوری هدایت کرده‌اید؟

توسعه سرمایه‌انسانی در سینا ریل پارس مبتنی بر تخصص‌گرایی، آموزش مستمر، شایسته‌سالاری، بهره‌وری، نوآوری و قدرشناسی است. صنعت ریلی ذاتاً میان‌رشته‌ای و پیچیده است. ما به دنبال



چه نقاط عطفی بیشترین تأثیر را در شکل‌گیری سبک مدیریتی شما در صنعت ریلی داشته‌اند؟

پیش از ورود به صنعت ریلی تجربه مدیریت در شرکت شرکت‌های صنعتی باعث شد از نزدیک شاهد فعالیت‌ها و چالش‌های صنایع باشم. تجربه مدیریت در شرکت فولاد لجستیک نیز باعث شد درک واقعی از نیازهای شرکت‌های بزرگ در زمینه حمل و نقل و تأمین به موقع مواد اولیه کسب نمایم. شناخت دقیق و داشتن رویکرد واقع‌گرایانه جهت پاسخ به نیازهای همه ذی‌نفعان صنعت ریلی از جمله صاحبان کالا، مولفه مهمی در تعیین استراتژی‌های شرکت‌های حمل و نقل ریلی و هدایت صنعت ریلی به سمت توسعه است. یکی از نقاط عطفی که در طول مدیریت در صنعت ریلی تجربه کردم تغییر سیاست‌های راه‌آهن در دوره مدیریت جدید و تعامل سازنده با بخش خصوصی است. این سیاست‌های حمایتی و عدم تقابل راه‌آهن با شرکت‌های ریلی باعث شد که ما در سینا ریل با همدلی و تلاش موفق شویم مجموعه را از زیان انباشته خارج کنیم و در مسیر سودآوری و توسعه قرار گیریم.



در شرایطی که صنعت ریلی ایران با چالش‌هایی مانند کمبود لکوموتیو، محدودیت منابع و رقابت فشرده مواجه است، استراتژی شما برای رشد و تثبیت جایگاه سینا ریل پارس چه بوده است؟

استراتژی ما در شرایط کنونی توسعه هدفمند در راستای ظرفیت‌های موجود است. به‌عنوان مثال

« قطارهای پنج ستاره رویال »

فرارویال

FIVE STAR LUXURY TRAINS قطارهای فاخر پنج ستاره



صندلی و تخت
بر پایه اصول ارگونومی



نمایشگر چندزبانه
سرگرمی دیجیتال



نورپردازی
آسمان مجازی

ما باور داریم سفر فقط جابه‌جایی از نقطه‌ای به نقطه‌ای دیگر نیست، بلکه تجربه‌ای لذت‌بخش، ایمن و خاطره‌انگیز است؛ از همین رو با بالاترین استانداردهای ایمنی و کیفیت خدمات تلاش می‌کنیم سفری فراتر از انتظار را برای شما فراهم کنیم، زیرا هر مسافر شایسته دریافت خدماتی ویژه و منحصر به فرد است و قطارهای ما برای خلق یک سفر ریلی متفاوت طراحی شده‌اند.

« فراتر از انتظار سفر کن »



www.sabatrails.ir

royal.trains



+982188480004

در گفتگو با ندای حمل و نقل ریلی مطرح شد:

خطر حذف قطارهای اقتصادی



ناصر غفاری

عضو هیات مدیره انجمن شرکت‌های ریلی مسافری



در شرایطی که موج تورم، بسیاری از بخش‌های اقتصادی را با چالش جدی روبه‌رو کرده است، افزایش قیمت بلیت قطار هم، که واکنشی ناگزیر به رشد دو تا سه برابری هزینه قطعات و اقلام مصرفی بود، نتوانست گره چندانگی از مشکلات شرکت‌های حوزه ریلی مسافری باز کند. ناصر غفاری، عضو هیات مدیره انجمن شرکت‌های ریلی مسافری، در این مصاحبه از خنثی شدن اثر مثبت افزایش قیمت بلیت قطار بر شرکت‌ها به دلیل تورم، خطر حذف قطارهای اقتصادی و الزامات حمایت از این مدل قطارها سخن گفته است.



آقای غفاری، در ماه‌های اخیر افزایش قیمت بلیت قطار واکنش‌های مختلفی را در پی داشته است. واقعاً دلیل این افزایش چه بوده است؟

ابتدا باید تأکید کنم که هیچ شرکت ریلی علاقه‌مند به افزایش قیمت بلیت نیست. ما هم مانند سایر مردم در همین جامعه زندگی می‌کنیم، خانواده داریم، سفر می‌کنیم و با فشارهای اقتصادی دست‌وپنجه نرم می‌کنیم. طبیعتاً ثبات قیمت‌ها به نفع همه ماست. هرچه قیمت‌ها باثبات‌تر باشد، برنامه‌ریزی اقتصادی برای شرکت‌ها هم ساده‌تر است. آنچه اتفاق افتاد، ناشی از مجموعه‌ای از تحولات اقتصادی بود که عملاً راه دیگری

تاریخی را تا حدی جبران کند و نوعی تراز میان درآمد و هزینه شرکت‌ها برقرار شود. حتی صحبت از این بود که شاید در طول سال یک یا دو نوبت افزایش قیمت متناسب با تورم داشته باشیم. متأسفانه این سیاست با جهش ناگهانی قیمت‌ها در سطح کلان اقتصاد هم‌زمان و اثر مثبت آن بر شرکت‌های ریلی مسافری خنثی شد. افزایش نرخ ارز، حذف ارز ترجیحی، آزادسازی قیمت‌ها و انتقال یارانه‌ها از ابتدای زنجیره به مصرف‌کننده نهایی، باعث شد موج تورمی شدیدی شکل بگیرد. در چنین فضایی، افزایش قیمتی که ما روی بلیت قطار داشتیم نه تنها جبران عقب‌ماندگی سال‌های گذشته را نکرد بلکه صرفاً بخشی از افزایش هزینه‌های جاری را پوشش داد.

برای ما باقی نگذاشت. افزایش شدید نرخ ارز، حذف ارز ترجیحی موسوم به «تالار اول»، رشد جهشی قیمت قطعات وارداتی و حتی اقلام تولید داخل، و همچنین افزایش هزینه‌های جاری و حقوق و دستمزد، باعث شد هزینه‌های شرکت‌های ریلی به‌صورت بی‌سابقه‌ای افزایش یابد. همان‌طور که مستحضردر سال‌های ۱۳۹۵ و ۱۳۹۶ ما هیچ افزایش قیمت بلیتی نداشتیم. در سال ۱۳۹۷ هم افزایش قیمت تنها ۱۰ درصد بود، آن هم در شرایطی که تورم بسیار بالاتر از این عدد بود. این فشار برای عدم افزایش قیمت در آن سال‌ها باعث شد شکاف قابل توجهی میان درآمد و هزینه شکل بگیرد. این فاصله هیچ‌گاه به‌طور واقعی جبران نشد. در یک سال اخیر، رویکرد راه‌آهن این بود که این عقب‌ماندگی



برخی می‌گویند حقوق کارکنان قطارها ثابت مانده است. آیا این درست است؟

خیر، چنین چیزی امکان‌پذیر نیست. در یک اقتصاد تورمی، اگر حقوق کارکنان افزایش پیدا نکند، عملاً قدرت خرید آن‌ها کاهش می‌یابد و ما توان حفظ نیروهای متخصص را از دست می‌دهیم. صنعت ریلی به نیروی انسانی ماهر نیاز دارد؛ از مهماندار گرفته تا نیروهای فنی و تعمیراتی. به طور طبیعی افزایش حقوق باید حدود ۳۵ درصد می‌بود، اما در عمل در بسیاری از شرکت‌ها مجموع پرداختی‌ها نسبت به سال قبل بیش از ۵۰ درصد افزایش داشته است؛ چه در قالب افزایش حقوق پایه و چه در قالب کمک‌هزینه‌های معیشتی، مزایای مناسبتی و سایر پرداخت‌ها. اگر این اقدام انجام نمی‌شد، نیروها یا از شرکت خارج می‌شدند یا حتی از صنعت ریلی مهاجرت می‌کردند. بنابراین وقتی می‌گوییم هزینه‌ها دو برابر شده، منظور فقط قطعات نیست؛ مجموعه‌ای از هزینه‌های فنی، عملیاتی و نیروی انسانی است که هم‌زمان رشد کرده‌اند. در مقابل، افزایش قیمت بلیت حدود ۲۵ درصد بوده که حتی کفاف همین افزایش هزینه‌های جاری را هم نمی‌دهد.

داشتند. قیمت گوشت، مرغ، برنج، لبنیات، اقلام پذیرایی و حتی آب معدنی در بازه کوتاهی ۵۰ تا ۶۰ درصد افزایش پیدا کرد. وقتی شما در قطار خدمات پذیرایی ارائه می‌دهید، نمی‌توانید نسبت به این افزایش‌ها بی‌تفاوت باشید.



برای حمایت از قطارهای اقتصادی چند پیشنهاد مشخص وجود دارد: اول، بازنگری در نرخ اجاره لکوموتیو برای قطارهای اقتصادی. وقتی در آمد و نقدینگی قطار ۵ ستاره با قطار اقتصادی متفاوت است چرا باید هزینه لکوموتیو برای قطار شش تخته مشابه قطار پنج ستاره باشد. دوم، در زمان کمبود لکوموتیو، اولویت حذف نباید با قطارهای اقتصادی باشد. زیرا حذف آن‌ها به معنای سوق دادن مسافران به سمت قطارهای گران‌تر است و این وضعیت در بلندمدت الگوی سفر را تغییر می‌دهد و به حذف قطارهای اقتصادی می‌انجامد. سوم، در موضوع قطارهای دسترسی مانند اعزام‌های مناسبتی وقتی مشخص است که قطار یک‌طرفه و خالی برمی‌گردد، نباید هزینه کامل لکوموتیو از شرکت دریافت شود.



به طور مشخص، افزایش نرخ ارز چه اثری بر هزینه‌های شما داشته است؟

بخش قابل توجهی از هزینه‌های صنعت ریلی وابسته به نرخ ارز و واردات است. بسیاری از قطعات کلیدی واگن‌ها وارداتی هستند؛ مانند رولبرینگ‌ها، چرخ و محور، برخی کنتاکتورها، قطعات مولد برق، ژنراتورها و قطعات موتور. با حذف تالار اول و افزایش نرخ ارز، قیمت این اقلام تقریباً سه برابر شد. اجازه بدهید یک مثال ملموس بزنم. ما اخیراً مناقصه‌ای برای خرید گاز R۱۳۴ (گاز سیستم‌های سرمایشی) برگزار کردیم. قیمت پیشنهادی نسبت به دوره مشابه سال قبل دو و نیم برابر شده بود. این فقط یک قلم از صدها قلم مصرفی است. وقتی نرخ دلار تقریباً سه برابر می‌شود، طبیعی است که هزینه قطعات وارداتی هم حداقل دو تا سه برابر شود. از طرف دیگر، حتی اقلامی که در داخل تولید می‌شوند نیز افزایش قیمت قابل توجهی داشتند. چون بسیاری از تولیدکنندگان داخلی برای تولید قطعات، از ماشین‌آلات وارداتی استفاده می‌کنند یا مواد اولیه آن‌ها وابسته به واردات است. بنابراین با افزایش نرخ ارز، هزینه تولید آن‌ها هم بالا رفت. ما شاهد افزایش بیش از دو برابری در اقلامی مانند شیشه واگن، فنرها، لنت ترمز و سایر قطعات مصرفی بودیم. علاوه بر قطعات فنی، اقلام خوراکی و پذیرایی هم افزایش شدیدی





چرا قطارهای پنج‌ستاره برای شرکت‌های ریلی مسافری جذاب‌ترند؟ برخی معتقدند شرکت‌ها به سمت قطارهای پنج‌ستاره می‌روند چون سود بیشتری دارند. نظر شما در این باره چیست؟

واقعیت این است که سودآوری هر دو مدل محدود است اما تفاوت اصلی در جریان نقدینگی است. در قطار پنج‌ستاره شما از هر مسافر رقم بالاتری مثلاً دو تا دو و نیم میلیون تومان دریافت می‌کنید. در قطار شش‌تخته ممکن است این رقم حدود ۶۰۰ هزار تومان باشد. حتی اگر در نهایت حاشیه سود نسبی مشابه باشد، حجم ورودی نقدینگی در قطار پنج‌ستاره بالاتر است و این به مدیریت مالی شرکت کمک می‌کند. در مقابل، قطارهای شش‌تخته که عمدتاً مورد استفاده اقشار متوسط و کم‌درآمد هستند، جریان نقدی ضعیف‌تری دارند. اگر حمایت نشوند، در آینده ممکن است به تدریج حذف شوند. اگر قطار اقتصادی از بین برود، بخش مهمی از جامعه امکان سفر ریلی را از دست خواهد داد.



چه اقداماتی می‌تواند به حفظ این قطارها کمک کند؟

برای حمایت از قطارهای اقتصادی چند پیشنهاد مشخص وجود دارد: اول، بازنگری در نرخ اجاره لوکوموتیو برای قطارهای اقتصادی. وقتی درآمد و نقدینگی قطار ۵ ستاره با قطار اقتصادی متفاوت است چرا باید هزینه لوکوموتیو برای قطار شش‌تخته مشابه

نوروز نیز برنامه نوسازی کامل منسوجات خواب، تعویض روکش‌ها و پرده‌ها و به‌روزرسانی اقلام پذیرایی را در دستور کار داریم. ما کمیت بهبود و توسعه خدمات را به‌صورت هفتگی تشکیل دادیم و سیستم CRM راه‌اندازی کردیم. پس از هر سفر، به صورت تصادفی با تعدادی از مسافران تماس گرفته می‌شود و درباره رفتار مهماندار، وضعیت ظاهری واگن، کیفیت غذا و سایر موارد سؤال می‌شود و نتایج در داشبورد مدیریتی ثبت می‌شود. نیروهایی که امتیاز بالاتر می‌گیرند، پاداش دریافت می‌کنند و کسانی که نارضایتی بیشتری دارند، از کارانه‌شان کسر می‌شود. این نظام ارزیابی باعث شده کیفیت خدمات به شکل محسوسی افزایش پیدا کند. در حوزه پذیرایی نیز تغییراتی اعمال کردیم. به دلیل کاهش استقبال از غذاهای سنتی در قطار، ساندویچ و پیتزا به منو اضافه کردیم. همچنین دستگاه‌های گرم‌کن (هات‌باکس) برای حفظ کیفیت غذا نصب شد تا فاصله زمانی بین طبخ و سرو باعث افت کیفیت نشود. شرکت در ماه‌های اخیر علاوه بر جرم‌گیری تمام واگن‌ها، اقدام به انجام تعمیرات سالیانه کل واگن‌ها کرده و در تلاش هستیم ۴ دستگاه واگن تبدیلی خود به واگن مسافری ۶ تخته را قبل از پیک نوروزی به چرخه سیر اضافه کنیم. همچنین در راستای افزایش کارایی نیروی انسانی، نسبت به پرداخت حقوق، پاداش، کارانه و ترحیل البسه نو به پرسنل اقدام کردیم. با این تمهیدات مطمئناً شرایط بهتری نسبت به سفرهای نوروزی سال‌های گذشته داریم و ان‌شاءالله نوروز ۱۴۰۵ سفرهای ریلی بهتری برای مردم شریف کشورمان رقم خواهیم زد.

قطار پنج‌ستاره باشد. دوم، در زمان کمبود لوکوموتیو، اولویت حذف نباید با قطارهای اقتصادی باشد. زیرا حذف آن‌ها به معنای سوق دادن مسافران به سمت قطارهای گران‌تر است و این وضعیت در بلندمدت الگوی سفر را تغییر می‌دهد و به حذف قطارهای اقتصادی می‌انجامد. سوم، در موضوع قطارهای دستوری مانند اعزام‌های مناسبتی (مثلاً راهیان نور)، وقتی مشخص است که قطار یک‌طرفه و خالی برمی‌گردد، نباید هزینه کامل لوکوموتیو از شرکت دریافت شود. چهارم، موضوع هزینه خدمات ایستگاهی است. این هزینه عددی ثابت است و برای همه قطارها یکسان دریافت می‌شود. اما در قطار ارزان، سهم بیشتری از درآمد را تشکیل می‌دهد. باید راهکاری پیدا شود که این فشار کمتر شود. این حمایت‌ها باید با همکاری دولت، راه‌آهن و سازمان برنامه و بودجه انجام شود. هدف ما تقابل با ارگان‌های دولتی و حاکمیتی نیست بلکه حفظ تعادل در صنعت است.



درباره اقدامات شرکت مهتاب سیر جم برای ارتقای کیفیت خدمات، خصوصاً در نوروز ۱۴۰۵ توضیح می‌دهید؟

تمام واگن‌های ما به دلیل عمر بالای ۳۰ سال مشمول آیین‌نامه بازسازی بودند. طی سه تا چهار سال گذشته، با تلاش جهادی توانستیم حدود ۸۰ درصد واگن‌ها را بازسازی و نوسازی کنیم. این کار هزینه سنگینی داشت اما انجام شد. برای ۲۰ درصد باقی‌مانده نیز در شش ماه دوم سال جاری تعمیرات اساسی شامل رنگ‌آمیزی بدنه، نوسازی سرویس‌های بهداشتی، سقف کوبه‌ها و درب‌های ورودی انجام دادیم. برای



تجربه یک سفر خاطره انگیز و اقتصادی با مهتاب سیر جم



شرکت قطارهای مسافری مهتاب سیر جم
MAHTAB SAIR JAM Co.

شماره تماس: ۰۲۱ - ۸۸۸۱۳۹۷۸ - ۸۰

۰۲۱ - ۸۸۳۲۲۲۲۶

نشانی: تهران، خیابان کریمخان زند، خیابان سنایی، خیابان هفتم، پلاک ۱۹

مدیرکل امور رفاهی و سلامت شرکت راه آهن عنوان کرد: جهاد حفاظت از سرمایه انسانی راه آهن



خسرو محمدعلیزاده
مدیرکل امور رفاهی و سلامت شرکت راه آهن



نقش راهبردی خدمات رفاهی و سلامت در ارتقای کیفیت زندگی کارکنان و خانواده‌های پرسنل شرکت راه آهن بر کسی پوشیده نیست و بهینه‌سازی این خدمات ارتقاء بهره‌وری نیروی انسانی و عملکرد کلی شرکت راه آهن را به دنبال خواهد داشت. ناگفته پیداست که هر چه بهره‌وری نیروی انسانی شرکت راه آهن رشد کند، بخش خصوصی نیز که همکاری تنگاتنگی با راه آهن دارد، از این شرایط نفع خواهد برد. خسرو محمدعلیزاده، مدیرکل امور رفاهی و سلامت شرکت راه آهن، در این گفت‌وگو رویکردها و برنامه‌های مجموعه تحت مسئولیت خود را برای افزایش انگیزه، سلامت و رضایتمندی نیروی انسانی شرکت راه آهن تشریح کرده است.



مشاغل ریلی معمولاً با شیفت‌های کاری سنگین و فشار کاری همراه‌اند؛ این موضوع چه تأثیری بر سلامت و رفاه کارکنان دارد و چه راهکارهایی برای کاهش این فشارها اندیشیده شده است؟

به درستی اشاره کردید که مشاغل ریلی به طور معمول با شیفت‌های نامنظم، ساعات کاری طولانی و فشارهای جسمی و روانی همراه‌اند. این شرایط می‌تواند در درازمدت بر سلامت جسمی و روانی کارکنان اثرگذار باشد و حتی زمینه بروز خستگی مزمن یا مشکلات خانوادگی را فراهم کند. بخش عمده‌ای از همکاران راه آهن را نیروهای زحمتکش عملیاتی تشکیل می‌دهند که به صورت شبانه‌روزی در حال خدمت هستند و بنابراین توجه ویژه به آنان یک ضرورت است. در همین راستا، انجام معاینات دوره‌ای منظم، پایش وضعیت سلامت کارکنان، اجرای برنامه‌های بهداشتی



آقای دکتر ذاکری مدیرعامل و تیم مدیریت ارشد راه آهن چه رویکردی به امور رفاهی پرسنل دارند؟

دیدگاه تیم مدیریتی فعلی در راه آهن بر این اساس استوار است که سرمایه اصلی سازمان، نیروی انسانی آن است و ما در این اداره کل خود را موظف به فعالیت جهادی برای حفاظت از سرمایه انسانی راه آهن می‌دانیم. بر همین مبنا تلاش شده است از طریق اداره کل امور رفاهی و سلامت، با طراحی و اجرای برنامه‌های متنوع، بخشی از مشکلات و دغدغه‌های پرسنل برطرف شود. انعقاد تفاهت‌نامه با بانک‌ها، پیگیری موضوع مسکن، ارائه خدمات بیمه‌ای تکمیلی مناسب، پرداخت‌های رفاهی مناسبی و مستمر و ایجاد دسترسی بهتر به خدمات رفاهی از جمله اقداماتی است که در اولویت قرار گرفته است. هدف این است که کارکنان و خانواده‌های محترم آنان احساس کنند سازمان در کنارشان حضور دارد و نسبت به شرایط زندگی آنان بی‌تفاوت نیست.



امور رفاهی و سلامت راه آهن چه نقشی در بهبود کیفیت زندگی کارکنان دارد؟

امور رفاهی و سلامت در مجموعه‌ای گسترده و عملیاتی مانند راه آهن، نقشی فراتر از ارائه چند خدمت اداری دارد و در واقع یکی از ارکان اصلی پشتیبانی سرمایه انسانی به شمار می‌رود. کارکنان راه آهن، به‌ویژه نیروهای عملیاتی، در خط مقدم خدمت‌رسانی به مردم قرار دارند و کیفیت زندگی آنان به طور مستقیم بر کیفیت عملکرد سازمان اثر می‌گذارد. از این رو اداره کل امور رفاهی و سلامت، به عنوان تنها مجموعه‌ای که ارتباط مستقیم و مستمر با کارکنان و خانواده‌های آنان در حوزه‌هایی همچون امور رفاهی، بیمه، بهداشت، ورزش و خدمات حمایتی دارد، نقشی کلیدی در ایجاد نشاط، انگیزه و آرامش خاطر ایفا می‌کند. هر میزان که دغدغه‌های معیشتی و درمانی همکاران کاهش یابد، تمرکز آنان بر انجام مأموریت‌های سازمانی افزایش خواهد یافت.

اتفاق پزشک در ستاد و مناطق، اجرای طرح‌های غربالگری، انجام آزمایش‌های دوره‌ای، توجه ویژه به ورزش همکاران از طریق حمایت از فعالیت‌های ورزشی و موضوعات آموزشی و پیشگیرانه از جمله اقدامات انجام‌شده است. در برنامه‌های آتی نیز تمرکز بیشتری بر آموزش خانواده‌ها، ارتقای سواد سلامت و ترویج سبک زندگی سالم خواهد شد تا سلامت به عنوان یک فرهنگ در میان کارکنان و خانواده‌های آنان نهادینه شود.



چشم‌انداز شما برای ارتقای رفاه و سلامت در راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران چیست و در کدام حوزه‌ها در آینده بیشترین تمرکز را خواهید داشت؟

چشم‌انداز پیش‌رو در حوزه رفاه و سلامت، دستیابی به سطحی از خدمات است که در شأن کارکنان پرتلاش راه‌آهن باشد. دامنه فعالیت در این حوزه بسیار گسترده است و نیازها نیز متنوع و رو به افزایش است. با این حال، با برنامه‌ریزی منسجم و حمایت مدیران ارشد، تلاش خواهد شد خدمات رفاهی و سلامت به شکل هدفمند، عادلانه و اثربخش ارائه شود. هدف نهایی، افزایش رضایتمندی پرسنل، تقویت انگیزه سازمانی و فراهم کردن زمینه‌ای برای پیشبرد هرچه بهتر اهداف راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران است.



امور رفاهی راه‌آهن چه نقشی در افزایش انگیزه، بهره‌وری و ماندگاری نیروی انسانی ایفا می‌کند و این تأثیر چگونه سنجیده می‌شود؟

اداره کل امور رفاهی و سلامت نقش مستقیمی در افزایش انگیزه، بهره‌وری و ماندگاری نیروی انسانی دارد. هنگامی که کارکنان احساس کنند سازمان به رفاه و سلامت آنان اهمیت می‌دهد، تعلق سازمانی آنان افزایش می‌یابد و با انرژی و انگیزه بیشتری به خدمت‌رسانی می‌پردازند. این تأثیر از طریق میزان رضایتمندی کارکنان، کاهش غیبت‌های ناشی از بیماری، افزایش مشارکت در برنامه‌های رفاهی و بازخوردهای دریافتی از پرسنل قابل سنجش است. خدمات رفاهی باید متناسب با شرایط اقتصادی جامعه طراحی شود تا کارکنان حس کنند مورد توجه واقعی قرار گرفته‌اند.



در کنار درمان، چه برنامه‌هایی در حوزه پیشگیری، تندرستی و سبک زندگی سالم برای کارکنان و خانواده‌های آنان اجرا می‌شود؟

در کنار درمان، برنامه‌های پیشگیرانه و ترویج سبک زندگی سالم جایگاه ویژه‌ای در برنامه‌های این اداره کل دارد. راه‌اندازی

پیشگیرانه و ارائه مشاوره‌های تخصصی در دستور کار قرار دارد. همچنین تلاش می‌شود با برنامه‌ریزی مناسب و هماهنگی با سایر واحدها، فشار کاری مدیریت شده و زمینه کاهش فرسودگی شغلی فراهم شود.



کدام طرح رفاهی با انگیزشی بیشترین رضایت کارکنان را به همراه داشته و دلیل موفقیت آن را در چه می‌دانید؟

طبق تجربه، طرح‌های رفاهی که مستقیماً در معیشت روزمره کارکنان اثرگذار است، بیشترین رضایت را به همراه داشته‌اند. علاوه بر پرداخت‌های نقدی که به صورت مستقیم به حساب پرسنل واریز می‌شود، مزایای رفاهی در قالب بن کارت یا شارژ کیف پول الکترونیکی که امکان تأمین مایحتاج ضروری خانواده‌ها را فراهم می‌کند، بازخورد مثبت‌تری داشته است. دلیل موفقیت این طرح‌ها آن است که کارکنان به صورت ملموس و فوری اثر آن را در زندگی خود مشاهده می‌کنند و این حمایت را در زمان مناسب دریافت می‌نمایند.



خدمات درمانی و سلامت کارکنان راه‌آهن تا چه حد متناسب با شرایط کار در حوزه ریلی کشور طراحی شده و چه برنامه‌هایی برای ارتقای آن وجود دارد؟

در حوزه درمان و سلامت تلاش شده خدمات متناسب با شرایط خاص کار در صنعت ریلی طراحی شود. انجام واکسیناسیون‌های مورد نیاز، معاینات دوره‌ای تخصصی، همکاری با مراکز درمانی طرف قرارداد و استفاده از ظرفیت بیمه تکمیلی برای انجام آزمایش‌ها و خدمات پاراکلینیکی، بخشی از این اقدامات است. علاوه بر این، برگزاری کارگاه‌های آموزشی در حوزه بهداشت، سلامت روان، مدیریت استرس و تغذیه سالم در دستور کار قرار دارد تا همکاران علاوه بر درمان، از آموزش‌های پیشگیرانه نیز بهره‌مند شوند. برنامه‌های توسعه‌ای آینده نیز بر ارتقای کیفیت بیمه تکمیلی و گسترش دسترسی به خدمات درمانی در مناطق مختلف متمرکز خواهد بود.





درخشش ایرید در همایش تولید ملی افتخار ملی

جلوگیری از خروج میلیون‌ها دلار ارز با تولیدات ملی «ایرید»

محمد کلامی
مدیرعامل شرکت ایرید



در بیست و سومین جشنواره «تولید ملی، افتخار ملی» که روز دوشنبه ۲۷ بهمن ۱۴۰۴ در مرکز همایش‌های بین‌المللی صدا و سیما بین‌المللی صدا و سیما برگزار شد، شرکت صنایع ریلی ایران (ایرید) عنوان تولیدکننده برتر گروه تجهیزات راه‌آهن را از خود کرد و لوح تقدیر و تندیس این رویداد به دکتر محمد کلامی، مدیرعامل شرکت، اهدا شد. در حاشیه این رویداد با دکتر محمد کلامی گفتگویی داشتیم و وی از چگونگی کسب این موفقیت، تحولات بزرگ شرکت، صادرات محصولات و نقش حیاتی ایرید در توسعه صنعت ریلی کشور سخن گفت.

هشت هزار دلار است. باید اولویت تخصیص منابع به ما داده شود، همانطور که برای دارو یا مواد غذایی انجام می‌شود. حمل و نقل ریلی یکی از زیرساخت‌های توسعه کشور است؛ اگر نباشد، ترافیک شهری، مصرف بنزین و گازوئیل، زمان و انرژی مردم و حتی تخلیه بار از بندر به مرکز کشور با مشکلات جدی مواجه می‌شود.



توان شرکت در تأمین نیازهای صنعت ریلی کشور چقدر است؟

اگر حمایت لازم انجام شود، ما می‌توانیم تمام نیاز صنعت ریلی کشور را در حوزه‌های مختلف، از سوزن و تراورس گرفته تا ادوات انیساطی، تأمین کنیم. روابط ما با شرکت راه‌آهن خوب است، اما مشکل اصلی تأمین مالی خود راه‌آهن است. در شبکه ریلی کشور نزدیک به دو هزار سوزن فرسوده داریم که باید برای بهسازی شبکه تعویض شوند، تازه برای بهسازی نه توسعه. دولت باید در تأمین مالی راه‌آهن کمک کند تا پروژه‌ها سریع‌تر پیش بروند و خریدها با پرداخت بهتر انجام شود. ما انتظار ویژه‌ای جز حمایت در تخصیص ارز نداریم. تولید داخلی محصولات ریلی هم صرفه‌جویی ارزی برای کشور ایجاد می‌کند، هم توسعه صنعت ریلی را تسریع می‌کند و هم امکان پیشبرد پروژه‌های ملی بدون وقفه را فراهم می‌سازد.

اضافه کنیم، تازه تالار دوم، مبلغی بالای هفت و نیم میلیارد تومان می‌شود. یعنی ایرید به ازای هر سوزنی که تولید می‌کند، مانع خروج حدود ۵۰ هزار دلار ارز از کشور می‌شود. نکته جالب این است که حضور ایرید در کشور سبب شده دولت بتواند بسیاری از پروژه‌های خود را بدون نیاز به نقدینگی جلو ببرد. ما امروز محصولاتمان را در اختیار متروها و شرکت‌های شبه دولتی مانند شرکت ساخت قرار می‌دهیم. معمولاً نحوه وصول مطالبات ما حداقل هفت تا هشت ماه طول می‌کشد. به نوعی ایرید برای توسعه صنعت ریلی کشور یک ال‌سی پنج تا شش ماهه ایجاد می‌کند؛ اگر خرید خارجی باشد، مشتری باید حداقل سه تا چهار ماه قبل، پول کل محصول را به صورت یکجا و ارزی پرداخت کند. بنابراین ایرید هم محصول به‌روز و با کیفیت با گارانتی پنج ساله تولید می‌کند و هم به دولت کمک می‌کند پروژه‌هایش را جلو ببرد.



آیا ایرید نقش استراتژیک در صنعت ریلی ایران دارد؟

بله. ما تنها تولیدکننده این محصول در ایران و حتی خاورمیانه هستیم. اگر ما تولید نکنیم، محصول باید وارد شود و به ازای هر سوزن وارداتی، ۵۴ هزار یورو باید هزینه شود، در حالی که نهایت مصرف داخلی هر سوزن

جناب کلامی، ضمن تبریک به شما و همکارانتان در شرکت ایرید برای کسب این موفقیت، بفرمایید ایرید چگونه به این دستاورد ملی دست یافته است؟

شرکت ایرید در سال ۱۴۰۳ وارد یک فاز تحولی شد که اثرات آن را ما در سال ۱۴۰۴ مشاهده کردیم. امسال حدود ۳۰۰ درصد افزایش تولید محصول اصلی‌مان که سوزن ریلی بود را داشتیم و در کنار آن، ۹۰۰ درصد رشد فروش را تجربه کردیم. برای اولین بار صادرات محصولات خود را آغاز کردیم و یازده محصول جدید، به ویژه در حوزه‌های سبک، به سبد محصولاتمان اضافه شد که اخیراً با حضور مدیرعامل محترم راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران رونمایی شد. همه این توفیقات باعث شد که شرکت ایرید امسال به عنوان واحد نمونه ملی و هم به عنوان واحد برگزیده تولید ملی انتخاب شود.



این تولیدات چقدر ارزش افزوده ارزی یا ریالی برای شرکت و کشور ایجاد کرده‌اند؟

امروز از یکی از دوستانم در چین قیمت گرفتم؛ قیمت سوزن در بازار چین حدود ۵۴ هزار دلار است و اگر تراورس را هم



تجلیل از ستون‌های صنعت ریلی در ضیافت معنوی انجمن

سمیرا دشتبانی
خبرنگار حوزه حمل‌ونقل ریلی



بعد نوبت به تجلیل از حمید صدیق‌پور مشاور عالی انجمن رسید؛ چهره‌ای ماندگار در عرصه روابط عمومی صنعت ریلی که سال‌ها فعالیت خستگی‌ناپذیر، روایت‌گری صادقانه از فراز و فرودهای این صنعت و ایجاد پلی ارتباطی میان مدیران، کارشناسان و افکار عمومی، از او شخصیتی اثرگذار ساخته است. تقدیم لوح سپاس به صدیق‌پور، تنها قدردانی از یک مدیر شایسته نبود بلکه تکریم صدایی بود که همواره کوشیده است دستاوردها و مزیت‌های صنعت ریلی را به گوش جامعه برساند و تصویری صحیح و امیدبخش از این حوزه ارائه دهد.

در ادامه از دیگر پیشکسوتان نیز با اهدای لوح تقدیر قدردانی شد؛ از جمله مهندس قطبی از چهره‌های شناخته‌شده حوزه بهره‌برداری راه‌آهن، سید ابوالفضل بهره‌دار رئیس انجمن مهندسی حمل‌ونقل ریلی، مهندس نجفی با سابقه فعالیت گسترده در بخش دولتی و خصوصی و مهندس پوربصیر از مدیران موفق صندوق پس‌انداز کارکنان راه‌آهن.

در بخش پایانی مراسم، نام مهندس رحمتی با سابقه مدیریت در راه‌آهن و وزارت راه و همچنین مهندس حمزه مرند به‌عنوان دیگر پیشکسوتان برجسته حوزه ناوگان و مدیریت ریلی مطرح شد که به دلیل عدم حضور، مقرر شد لوح تقدیرشان به‌صورت جداگانه اهدا شود.

ضيافت افطار تشکّل های بخش خصوصی صنعت ریلی که آینه‌ای بود از پیوند تجربه و جوانی، این گونه به اتمام رسید که مدیران و نام‌آوران و پیشکسوتان این صنعت، با تأکید بر ضرورت توجه بیشتر به استادان دانشگاه و نخبگان علمی حمل‌ونقل ریلی، ابراز امیدواری کردند در دوره‌های آینده، قدردانی از نقش‌آفرینان علمی این حوزه نیز با شکلی گسترده‌تر دنبال شود.



چهارشنبه ۶ اسفندماه ۱۴۰۴ در هفتمین غروب ماه مبارک رمضان، جمعی از نام‌آوران و مدیران بخش خصوصی و دولتی صنعت ریلی به همراه استادان و دانش‌آموختگان این صنعت در فضایی صمیمی گرد هم آمدند تا در ضیافت افطاری مشترکی، پیوند میان دانشگاه و صنعت را بار دیگر استوار کنند. این آیین به همت انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته، انجمن صنایع ریلی ایران، کانون دانش‌آموختگان و اساتید دانشکده مهندسی راه‌آهن دانشگاه علم و صنعت برگزار شد. محفلی که نه تنها رنگ و بوی معنوی داشت بلکه جلوه‌ای از قدردانی و پاسداشت از سال‌ها تلاش پیشکسوتان در مسیر توسعه حمل‌ونقل ریلی کشور بود.

مراسم با سخنان سیدعلیرضا سیدوکیلی، دبیر انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته آغاز شد. او با تأکید بر مفهوم «پیشکسوتی» به‌عنوان سرمایه‌ای ماندگار در توسعه پایدار صنعت، یکی از اهداف مهم برگزاری این مراسم را پاسداشت سال‌ها خدمت صادقانه و فراهم کردن زمینه انتقال تجربه به نسل جوان عنوان کرد. به گفته او، صنعت ریلی بیش از هر زمان دیگر به هم‌افزایی تجربه و دانش نوین نیازمند است.

در ادامه، با دعوت از سبحان نظری، رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و رحمت‌الله پوربایایی، دبیر و رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنایع ریلی ایران، از مدیران ارشد صنعت برای حضور در جایگاه تجلیل دعوت شد و میرحسن موسوی قائم‌مقام مدیرعامل راه‌آهن، نورالله بیرانوند معاون تأمین سرمایه و اقتصاد حمل‌ونقل راه‌آهن و مهندس نوروزی از بنیان‌گذاران و استادان باسابقه دانشکده مهندسی راه‌آهن روی سن آمدند.

محمد سعید نژاد مدیرعامل اسبق راه‌آهن و عضو هیات مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی نخستین چهره‌ای بود که در این آیین مورد تجلیل قرار گرفت؛ مدیری که کارنامه‌اش روایتگر سال‌ها مسئولیت در سه حوزه مهم حمل‌ونقلی در وزارت راه و ترابری است. او در سخنانی کوتاه اما تأمل‌برانگیز، آینده صنعت ریلی را در گرو اعتماد به نسل دانشگاهی و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین دانست و تأکید کرد که مسیر پیش‌رو بدون اتکا به دانش روز هموار نخواهد شد. در ادامه سید حسن موسوی‌نژاد، از مدیران باسابقه راه‌آهن و شرکت رجا نیز با نگاهی صریح به تحولات پیش‌رو، از ضرورت تزریق «خون تازه» به این صنعت سخن گفت و ابراز امیدواری کرد فارغ‌التحصیلان دانشکده‌های تخصصی بتوانند با انگیزه و نوآوری، روحی تازه در کالبد حمل‌ونقل ریلی کشور بدمند.



با سرمایه‌گذاری یکی از شرکت‌های عضو انجمن صورت گرفت:

بومی‌سازی نخستین واگن تخصصی حمل بنزین

سیدمهدی شریفی

رئیس کارگروه تخصصی شرکت‌های مالک واگن مخزن‌دار



در شرایطی که توسعه ناوگان تخصصی حمل سوخت و فرآورده‌های نفتی و کاهش وابستگی به واردات، به یکی از اولویت‌های راهبردی صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور تبدیل شده، شرکت توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان با همکاری صنایع داخلی از نخستین واگن تخصصی حمل بنزین رونمایی کرد. واگن‌هایی که به گفته سید مهدی شریفی مدیرعامل این شرکت، نه تنها کشور را از واردات بی‌نیاز می‌کند، بلکه می‌تواند مسیر تازه‌ای برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حوزه واگن‌های مخزن‌دار بگشاید. شریفی در گفت‌وگو با «ندای ریلی» از ابعاد فنی، اقتصادی و سیاستی این پروژه سخن گفته است.



بومی‌سازی واگن تخصصی محصولات سبک سوختی چه جایگاه و اهمیتی در صنعت ریلی کشور دارد؟

بومی‌سازی واگن تخصصی حمل محصولات سبک نفتی، و به طور مشخص بنزین، یک نقطه عطف در صنعت ریلی کشور است. این پروژه با اتکا به دانش فنی مهندسان داخلی و با سرمایه‌گذاری مشترک دو شرکت بخش خصوصی اجرا شده و ما را از واردات واگن‌های حمل فرآورده‌های سبک نفتی بی‌نیاز می‌کند. این اقدام صرفاً یک تولید صنعتی نیست؛ بلکه گامی مهم در مسیر بومی‌سازی تجهیزات کلیدی صنعت ریلی و کاهش وابستگی خارجی است. در شرایطی که تأمین تجهیزات از خارج با محدودیت‌ها و ریسک‌های متعددی همراه است و به خروج ارز می‌انجامد، دستیابی به چنین توانمندی‌ای یک مزیت راهبردی برای کشور محسوب می‌شود.



از نظر فنی و اقتصادی، این واگن‌ها چه ویژگی‌هایی دارند که آن را متمایز می‌کند؟

از نظر اقتصادی، قیمت تمام‌شده این واگن‌ها حدود ۳۰ درصد کمتر از نمونه‌های مشابه خارجی است. اما نکته مهم‌تر این است که کاهش قیمت به معنای افت کیفیت نیست؛ برعکس، از نظر استانداردهای ایمنی، کیفیت ساخت و عملکرد عملیاتی، این واگن‌ها در سطحی بالاتر از نمونه‌های وارداتی ارزیابی می‌شوند. در طراحی مخزن، انتخاب آلیاژها، سیستم‌های بارگیری و تخلیه و همچنین رعایت الزامات ایمنی برای حمل مواد اشتعال‌زا، بالاترین استانداردها لحاظ

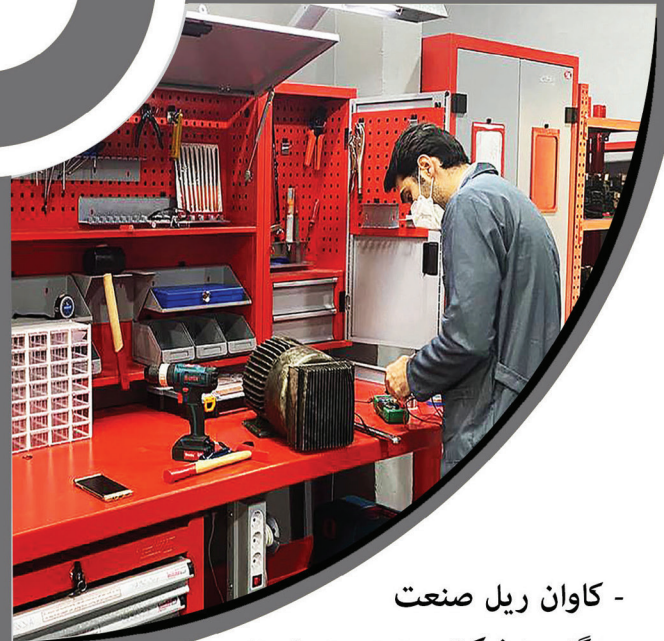
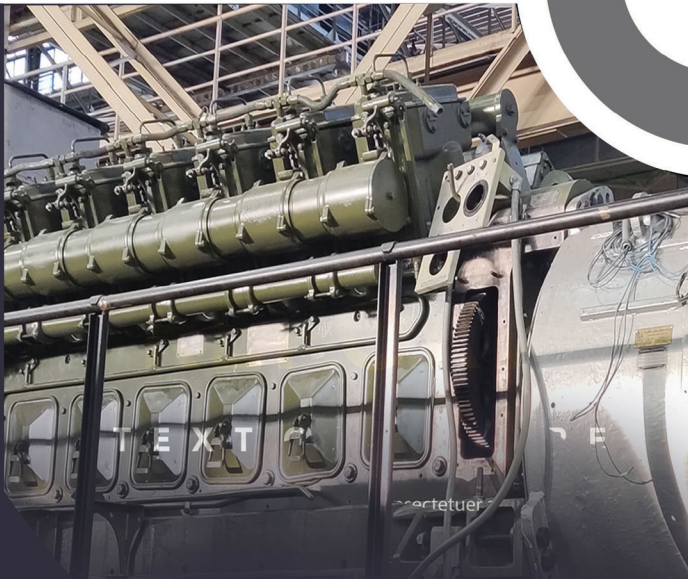
شده است. این موضوع برای حمل بنزین که جزو محمولات حساس و پرریسک محسوب می‌شود، اهمیت دوچندان دارد. در نظر داشته باشید که حمل فرآورده‌های نفتی یکی از بخش‌های حیاتی لجستیک کشور است. افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی بنزین و سایر فرآورده‌های سبک نفتی، می‌تواند هزینه‌های لجستیکی را کاهش دهد، ایمنی حمل را ارتقا دهد و از فشار بر شبکه جاده‌ای بکاهد. سرمایه‌گذاری در واگن‌های تخصصی مخزن‌دار یکی از منطقی‌ترین حوزه‌های سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی است. تقاضای پایدار برای حمل سوخت، بازگشت سرمایه قابل پیش‌بینی و مزیت‌های زیست‌محیطی و ایمنی حمل ریلی، این حوزه را برای بخش خصوصی جذاب می‌کند. علاوه بر این، توسعه این واگن‌ها موجب تقویت زنجیره تأمین داخلی و ایجاد ارزش افزوده در صنایع مرتبط می‌شود.

شود، شاهد جهش قابل توجهی در توسعه ناوگان تخصصی خواهیم بود. تسهیلات ماده ۱۲ یکی از ابزارهای مهم تشویقی برای توسعه سرمایه‌گذاری در حوزه ریلی است. مطالبه جدی ما این است که اجرای این تسهیلات با روندی سریع‌تر و کارآمدتر انجام شود. سرمایه‌گذار نیاز به پیش‌بینی‌پذیری و اطمینان دارد. اگر فرایند بررسی و پرداخت این تسهیلات تسریع شود، انگیزه ورود سرمایه‌های جدید به حوزه واگن‌های مخزن‌دار افزایش می‌یابد و طرح‌های توسعه‌ای با شتاب بیشتری پیش خواهند رفت. ضمناً ما از اجرای شدن توافقنامه متناسب‌سازی کرایه حمل مواد سوختی که میان راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران و سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت منعقد شده، صمیمانه تقدیر می‌کنیم. این توافقنامه را اقدامی امیدبخش برای سرمایه‌گذاری در حوزه واگن‌های مخزن‌دار می‌دانیم. ایجاد تعادل اقتصادی در کرایه حمل سوخت، به سرمایه‌گذار این پیام را می‌دهد که سیاست‌گذار به دنبال ایجاد ثبات و جذابیت اقتصادی در این حوزه است. اجرای دقیق و پایدار این توافق می‌تواند زمینه‌ساز ورود سرمایه‌های جدید و توسعه ناوگان تخصصی شود. اگر حمایت‌های سیاستی تقویت شود، تسهیلات قانونی با سرعت بیشتری اجرا شود و توافقات اقتصادی به‌صورت پایدار دنبال گردد، صنعت واگن‌های مخزن‌دار کشور ظرفیت جهش قابل توجهی دارد. بومی‌سازی نخستین واگن تخصصی حمل بنزین آغاز راه است. ما معتقدیم با تداوم همکاری میان بخش خصوصی، صنایع داخلی و نهادهای حاکمیتی، می‌توان سهم حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی فرآورده‌های نفتی را به‌طور چشمگیری افزایش داد و گام بلندی در جهت تقویت تاب‌آوری اقتصادی کشور برداشت.



با توجه به سرمایه‌گذاری سازنده‌ای که در این حوزه انجام شده چه انتظاری از مدیریت راه‌آهن و سایر بخش‌های دولتی دارید؟

از بخش‌های دولتی و مدیریت محترم راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران انتظار داریم با جدیت بیشتری از سرمایه‌گذاری شرکت‌های بخش خصوصی در توسعه ناوگان حمایت کنند. امروز بخش خصوصی با تأمین منابع مالی و پذیرش ریسک، نقش اصلی را در نوسازی و توسعه ناوگان ایفا می‌کند. ضروری است سیاست‌های حمایتی، تسهیل صدور مجوزها و ایجاد مشوق‌های اقتصادی با سرعت و انسجام بیشتری دنبال شود. اگر این حمایت‌ها تقویت



- کاوان ریل صنعت آمادگی اجرای قراردادهای
نت لکوموتیو از سطح جاری، اساسی،
بازسازی و نوسازی و نگهداری و تعمیرات
کامل (full Maintenance) را دارد.
- ما بیشترین تعداد متخصصین لکوموتیو و
اجزاء آن را در بخش خصوصی داریم.

با ما برای نگهداری و تعمیرات لکوموتیو و تجهیزات ریلی تماس بگیرید.

تهران، فردوس شرق، خیابان ابراهیمی جنوبی، کوچه ۱۲، نبش
اتوبان ستاری، پلاک ۱۶، طبقه ۴
تلفن: ۰۲۱۹۱۲۰۰۱۹۹ شماره داخلی فکس: ۶۰۰

- کاوان ریل صنعت
بزرگترین شرکت صنعتی در زمینه
نگهداری و تعمیرات انواع لکوموتیو و تجهیزات
آن می باشد.
- این شرکت، کارخانه و کارگاه های متعددی در
کرج، هشتگرد، اصفهان و ... در اختیار دارد و
می تواند سرویس های مختلف فوق را در نقاط
مختلف کشور ارائه نماید.
- ما در حال حاضر قرارداد های متعدد با بیش از ۱۵
شرکت داخلی در نت لکوموتیو و اجزاء آن داریم.



ریل در سایه بحران‌ها؛ تاب‌آوری زیرساختی، تجربه جنگ‌ها و نقش فناوری‌های نو

رضا محمودی
کارشناس روابط عمومی انجمن



تاریخ زیرساخت‌های حمل‌ونقل نشان می‌دهد که اهمیت واقعی شبکه‌های لجستیکی اغلب در شرایط بحران آشکار می‌شود. جنگ‌ها، بلایای طبیعی و اختلالات بزرگ اقتصادی همواره آزمونی برای سنجش توان کشورها در حفظ جریان جابه‌جایی کالا، نیرو و منابع بوده‌اند. در میان مدهای مختلف حمل‌ونقل، راه‌آهن در بسیاری از کشورها به عنوان یکی از پایدارترین و قابل اتکاترین زیرساخت‌ها در شرایط بحران شناخته شده است؛ زیرساختی که می‌تواند حتی در سخت‌ترین شرایط نیز ستون فقرات لجستیک ملی را حفظ کند.

یکی از نخستین نمونه‌های برجسته در این زمینه به جنگ داخلی ایالات متحده در قرن نوزدهم بازمی‌گردد. در این جنگ، شبکه راه‌آهن به عامل تعیین‌کننده‌ای در جابه‌جایی سریع نیروها، تجهیزات و تدارکات تبدیل شد و برای نخستین بار نقش راهبردی ریل در پشتیبانی از عملیات گسترده نظامی به شکل جدی نمایان شد. تجربه این جنگ موجب شد بسیاری از کشورها به اهمیت راه‌آهن نه فقط به عنوان یک ابزار اقتصادی، بلکه به عنوان زیرساختی حیاتی در مدیریت بحران‌ها و منازعات توجه کنند.

در جنگ جهانی اول نیز راه‌آهن نقش اساسی در سازماندهی لجستیک جبهه‌ها ایفا کرد. انتقال انبوه نیروها از مناطق داخلی به خطوط مقدم، جابه‌جایی تجهیزات سنگین و تأمین مستمر تدارکات بدون شبکه‌های ریلی عملاً امکان‌پذیر نبود. در بسیاری از جبهه‌ها، ظرفیت و کارایی خطوط ریلی یکی از عوامل تعیین‌کننده در پایداری عملیات نظامی محسوب می‌شد. همین تجربه باعث شد برنامه‌ریزی توسعه راه‌آهن در بسیاری از کشورها با ملاحظات راهبردی و دفاعی نیز پیوند بخورد.

اهمیت ریل در جنگ جهانی دوم حتی پررنگ‌تر شد. در اروپا، آلمان و شوروی هر دو به شدت به شبکه‌های ریلی برای انتقال تجهیزات، سوخت و نیروهای نظامی متکی بودند. در جبهه شرقی، گستردگی جغرافیایی و حجم عظیم جابه‌جایی‌ها موجب شد راه‌آهن به یکی از اصلی‌ترین ابزارهای پشتیبانی لجستیکی تبدیل شود. در همین دوره بود که مفهوم «شبکه حمل‌ونقل راهبردی» در ادبیات برنامه‌ریزی زیرساختی کشورها تثبیت شد. در دهه‌های بعد نیز تجربه جنگ‌ها و بحران‌های مختلف نشان داد که حتی با گسترش حمل‌ونقل جاده‌ای و هوایی، راه‌آهن همچنان یکی از پایدارترین مدهای حمل‌ونقل در شرایط اختلال محسوب می‌شود. برای نمونه در بسیاری از کشورهای اروپایی، در زمان بحران‌های انرژی یا اختلال در تأمین سوخت، حمل‌ونقل ریلی به دلیل بهره‌وری بالاتر انرژی و وابستگی کمتر به سوخت مایع توانسته نقش مهمی در حفظ جریان حمل‌ونقل ایفا کند.



علاوه بر جنگ‌ها، بلایای طبیعی نیز بارها اهمیت تاب‌آوری شبکه‌های ریلی را نشان داده‌اند. در برخی کشورها پس از وقوع سیل، زلزله یا طوفان‌های گسترده، خطوط ریلی به دلیل ساختار مهندسی پایدارتر و امکان بازگشت سریع‌تر به مدار بهره‌برداری، در مدت زمان کوتاه‌تری نسبت به برخی مسیرهای جاده‌ای به چرخه حمل‌ونقل بازگشته‌اند. همین ویژگی موجب شده است که در بسیاری از برنامه‌های توسعه زیرساختی، مفهوم «تاب‌آوری شبکه ریلی» به عنوان یکی از معیارهای اصلی برنامه‌ریزی مورد توجه قرار گیرد.

تاب‌آوری در اینجا تنها به معنای استحکام فیزیکی خطوط و تأسیسات نیست، بلکه مجموعه‌ای از عوامل مدیریتی، فنی و نهادی را دربر می‌گیرد. توان بازگشت سریع شبکه به مدار بهره‌برداری، انعطاف در مدیریت ترافیک، وجود مسیرهای جایگزین و هماهنگی میان نهادهای مسئول از جمله عواملی هستند که می‌توانند ظرفیت یک شبکه ریلی برای مواجهه با شرایط بحرانی را افزایش دهند.

در کنار این ابعاد فنی، نقش بخش خصوصی نیز در پایداری شبکه‌های حمل‌ونقل اهمیت قابل توجهی دارد. تجربه بسیاری از کشورها نشان می‌دهد که مشارکت فعال شرکت‌های خصوصی در مالکیت ناوگان، بهره‌برداری و ارائه خدمات لجستیکی می‌تواند انعطاف‌پذیری و سرعت واکنش شبکه در شرایط بحران را افزایش دهد. زمانی که بازیگران متعدد و توانمند در یک بازار حضور دارند، امکان توزیع ریسک و تداوم فعالیت‌ها در شرایط دشوار بیشتر خواهد بود.

از سوی دیگر، اعتماد فعالان اقتصادی به یک مد حمل‌ونقل نیز ارتباط مستقیمی با همین مفهوم تاب‌آوری دارد. صنایع و زنجیره‌های تأمین زمانی به یک شبکه لجستیکی تکیه می‌کنند که بدانند حتی در شرایط بی‌ثبات نیز امکان برنامه‌ریزی و استمرار جابه‌جایی وجود دارد. در چنین شرایطی، ریل می‌تواند به تدریج جایگاه خود را به عنوان یکی از مطمئن‌ترین ابزارهای حمل‌ونقل در اقتصاد ملی تثبیت کند.

در کنار این عوامل نهادی و مدیریتی، تحولات فناورانه نیز در سال‌های اخیر به یکی از مؤلفه‌های مهم تقویت تاب‌آوری شبکه‌های ریلی تبدیل شده‌اند. تجربه بسیاری از کشورها نشان می‌دهد که بهره‌گیری از فناوری‌های دیجیتال می‌تواند ظرفیت شبکه برای پیش‌بینی اختلالات، مدیریت بحران و بازگشت سریع به شرایط عادی را به شکل قابل توجهی افزایش دهد. در واقع، فناوری‌های نوین این امکان را فراهم می‌کنند که مدیریت شبکه ریلی از یک رویکرد واکنشی به یک رویکرد پیش‌نگر و داده‌محور حرکت کند.

یکی از مهم‌ترین ابزارها در این زمینه، توسعه سامانه‌های پایش هوشمند زیرساخت‌های ریلی است. در بسیاری از شبکه‌های پیشرفته، حسگرهای مختلف در طول خطوط، پل‌ها، تونل‌ها و تجهیزات فنی نصب می‌شوند تا وضعیت زیرساخت را به صورت مستمر و لحظه‌ای پایش کنند. این سامانه‌ها قادرند تغییرات غیرعادی در ارتعاشات ریل، وضعیت تراورس‌ها، نشست بستر خط یا عملکرد تجهیزات سیگنالینگ را شناسایی کرده و پیش از آنکه یک نقص فنی به اختلال گسترده تبدیل شود، هشدارهای لازم را در اختیار مدیران شبکه قرار دهند. چنین رویکردی به مدیران زیرساخت این امکان را می‌دهد که به جای واکنش پس از وقوع خرابی، با برنامه‌ریزی نگهداشت پیشگیرانه از بروز



اساسی، مدیریت ظرفیت شبکه و حتی طراحی توسعه‌های آینده نیز مورد استفاده قرار گیرد.

ترکیب این دو رویکرد - پایش هوشمند زیرساخت و شبیه‌سازی دیجیتال شبکه - می‌تواند گام مهمی در جهت افزایش آمادگی صنعت ریلی برای مواجهه با شرایط بحرانی باشد. شبکه‌ای که بتواند وضعیت خود را به طور پیوسته رصد کند و در عین حال سناریوهای مختلف اختلال را پیشاپیش شبیه‌سازی نماید، در عمل از قدرت واکنش و انعطاف‌پذیری بیشتری برخوردار خواهد بود.

در مجموع، تجربه تاریخی کشورهای مختلف نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ریلی صرفاً به معنای توسعه یک مد حمل‌ونقل نیست، بلکه نوعی سرمایه‌گذاری در تاب‌آوری اقتصادی و لجستیکی کشورها نیز به شمار می‌رود. شبکه‌ای که بتواند در شرایط عادی با کارایی بالا فعالیت کند و در زمان بحران نیز جریان حمل‌ونقل را حفظ نماید، در واقع یکی از پایه‌های ثبات و پایداری اقتصاد ملی خواهد بود.

از این منظر، توجه به توسعه و تقویت صنعت ریلی تنها یک انتخاب حمل‌ونقلی نیست، بلکه بخشی از راهبرد کلان کشورها برای افزایش تاب‌آوری زیرساختی و کاهش آسیب‌پذیری در برابر بحران‌های آینده محسوب می‌شود. در این میان، تحول دیجیتال در صنعت ریلی تنها یک روند فناورانه نیست، بلکه ابزاری کلیدی برای افزایش تاب‌آوری شبکه‌های حمل‌ونقل به شمار می‌رود. شبکه‌ای که بتواند وضعیت خود را به صورت لحظه‌ای پایش کند، سناریوهای بحران را پیشاپیش شبیه‌سازی نماید و تصمیم‌گیری‌های عملیاتی را بر پایه داده‌های دقیق انجام دهد، در مواجهه با اختلالات و بحران‌ها نیز از پایداری بیشتری برخوردار خواهد بود.

بسیاری از اختلالات جلوگیری کنند. در شرایط بحران نیز این سامانه‌های پایش هوشمند می‌توانند نقش مهمی در ارزیابی سریع وضعیت شبکه ایفا کنند. هنگامی که یک حادثه طبیعی، اختلال فنی یا حادثه غیرمترقبه در بخشی از شبکه رخ می‌دهد، دسترسی سریع به اطلاعات دقیق درباره وضعیت خطوط و تأسیسات می‌تواند تصمیم‌گیری برای بازگشایی مسیرها یا تغییر مسیر ترافیک را تسهیل کند. به همین دلیل، بسیاری از کشورها در سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری قابل توجهی در توسعه سامانه‌های پایش هوشمند زیرساخت‌های حمل‌ونقل انجام داده‌اند.

در کنار این ابزارها، یکی دیگر از فناوری‌های نوظهور در مدیریت زیرساخت‌های پیچیده، ایجاد «دوقلوی دیجیتال» از شبکه‌های حمل‌ونقل است. دوقلوی دیجیتال در واقع یک مدل مجازی و پویا از شبکه واقعی است که با استفاده از داده‌های عملیاتی، اطلاعات زیرساختی و داده‌های ترافیکی به طور مداوم به‌روزرسانی می‌شود. در چنین مدلی، مدیران شبکه می‌توانند رفتار سیستم را در شرایط مختلف شبیه‌سازی کرده و پیامدهای سناریوهای گوناگون را پیش از وقوع در محیطی مجازی بررسی کنند.

کاربرد این فناوری در صنعت ریلی می‌تواند بسیار گسترده باشد. برای مثال، در صورت بروز اختلال در یک محور اصلی، مدل دیجیتال شبکه می‌تواند مسیرهای جایگزین، ظرفیت باقی‌مانده خطوط دیگر و پیامدهای احتمالی تغییر مسیر قطارها را در زمان کوتاهی شبیه‌سازی کند. این قابلیت به مدیران شبکه کمک می‌کند تا در شرایط بحران تصمیم‌هایی سریع‌تر و دقیق‌تر اتخاذ کنند و از گسترش اختلال در کل شبکه جلوگیری نمایند. افزون بر این، دوقلوی دیجیتال می‌تواند در برنامه‌ریزی تعمیرات





- ارائه کلیه خدمات عمومی و تخصصی حمل و نقل باری ریلی
- حمل انواع محصولات معدنی، فولادی، فرآورده های نفتی و کانتینر
- مجهز به ناوگان واگن های لبه کوتاه، لبه بلند و مخزن دار
- ارائه خدمات حمل و نقل ترکیبی
- ساختار سازمان یافته و تیم مدیریتی مجرب



فکس: ۸۸۸۷۹۱۷۸

آدرس: تهران، خیابان گاندی شمالی، خیابان شهید برادران شریفی، ساختمان خشایار، پلاک ۱۰، واحد ۱۵

info@parto-bf.com

تلفن: ۸۸۷۸۴۴۱۰ ۸۸۸۸۹۰۲۶ ۸۸۶۶۰۹۱۳

www.parto-bf.com



دبیر و رئیس هیات مدیره انجمن صنایع ریلی ایران:

مسئولان، ریل را به اندازه جاده محترم بشمارند



رحمت الله پوربابایی

دبیر و رئیس هیات مدیره انجمن صنایع ریلی ایران



در حالی که صنایع ریلی کشور زیر بار مشکلات به سختی نفس می‌کشند، دبیر و رئیس هیات مدیره انجمن صنایع ریلی ایران با هشدار صریح می‌گوید: «تاب‌آوری این صنعت رو به پایان است». رحمت الله پوربابایی از مطالبه‌های قدیمی اما مغفول سخن می‌گوید؛ اینکه سیاست‌گذاران، ریل را به اندازه جاده محترم بشمارند و سهم عادلانه‌ای از حمایت و بودجه به حمل‌ونقل ریلی اختصاص دهند، پیش از آن که چراغ کارخانه‌های این صنعت برای همیشه خاموش شود.



مدیران صنایع ریلی کشور با مشکلات مالی و نقدینگی، تأمین اعتبار، کمبود سفارش تولید، تحریم و تورم افزایش هزینه‌های تولید و معضلات بسیار دیگر، دست به گریبان هستند و شرایط سختی را تجربه می‌کنند. انجمن صنایع ریلی ایران چه اقداماتی برای منعکس کردن این مشکلات به مراجع مسئول دولتی و حاکمیتی انجام داده و تاکنون چه نتایجی به دست آمده است؟

به نظر من این پرسش شما، ترکیبی یا چندلایه است که کوشش خواهم کرد آن را بشکافم و جزئی‌تر به آن پاسخ بدهم. علاوه بر آن مشکلات گریبان‌گیر صنایع ریلی نیز چند وجهی است و به همین دلیل ساختارهای نهادهای صنفی مانند انجمن‌ها برای حفاظت بیشتر از منافع صنفی و اعضای خود لازم است با شناخت بهتر این منظومه، ریشه‌یابی دقیق علت‌ها، ارتباط آن‌ها با یکدیگر و البته با بررسی و نگاهی کارشناسانه به این موارد بپردازند و گرنه صرف ردیف کردن مشکلات و ارائه گزارش و آمار بدون ارزیابی، پیشنهاد و راه کارهای اجرایی نتیجه‌یی در پی ندارد.

نخست: در یک نگاه کلی مشکلات صنایع کشور در دو بخش کلی تعریف می‌شوند که بخش اول؛ مربوط به مسایل و مواردی است که از اختیار شرکت‌ها بیرون و به اقتصاد کلان و رفتار

صنایع در «بخش اول» می‌پردازم. آن گونه که در بطن پرسش شما هم آمده است مشکلات مالی و نقدینگی، تأمین اعتبار، کمبود سفارش تولید، تحریم و تورم افزایش هزینه‌های تولید و معضلات بسیار دیگر که لاجرم بخش مهمی از آن‌ها ساختاری و از اختیار شرکت‌ها بیرون است همان بافتی است که پیش‌تر گفته شد که با یک درهم‌تنیدگی پیچیده و انباشته در گذر سال‌های پرتنش، استهلاک سیستماتیک صنایع را رقم زده است. انجمن بدون کوچکترین ابهام و تردیدی باور دارد که صنایع کشور، به ویژه صنایع ریلی حال‌شان خوب نیست و زمان زیادی به پایان تاب‌آوری آن‌ها نمانده است از این رو در تلاش برای یافتن راهی برای رهایی از این پیچیدگی کمرشکن و سردرگمی روزافزون، با اعضای محترم و شرکت‌های زیرمجموعه از یک سو و نهادها بالادستی و سازمان‌های متولی از سوی دیگر ارتباطات موثر خود را تقویت کرده و مشغول رایزنی و فعالیت‌هایی برای برون رفت از اوضاع و شرایط سخت صنایع ریلی است. البته انعکاس مشکلات و مسائل صنایع ریلی یک روی سکه است که همواره با رصد آن‌ها، حتی پیش از بروز و ظهور نشانه‌های بحران به شیوه‌های گوناگون (مکاتبه، سخنرانی، رسانه‌ها و...) اعلام شده و سوابقش حداقل در رسانه‌ی شما (تین‌نیوز) موجود است. در شرایط بحرانی مانند همین سال‌های اخیر نیز به همه دستگاه‌های متولی حکمرانی و مسئول گزارش‌های مفصل و متعددی فرستاده و هشدارهای لازم منتقل شده است اما روی دیگر سکه ارائه پیشنهادها و

اقتصادی حاکمیت مربوط است و بی تردید رفتار اقتصادی حاکمیت نتیجه رفتارهای سیاسی، روابط بین‌الملل و ... کلان است. البته من نه کارشناس روابط سیاسی هستم و نه در این باره موضعی دارم اما منظور این است که یک برون داد اقتصادی، نتیجه مجموعه رفتارهای شبکه‌یی سیستم است که ویرترین آن شکوفایی یا زمین‌گیر شدن اقتصاد می‌شود. بخش دوم؛ صنایع کشور دچار یک سری مشکلات دیگری نیز هستند که ناشی از مسائل و راهبردهای درونی آن‌هاست و اگر چه بسیاری از مشکلات‌شان با بخش اول ارتباط دارد و متأثر از رفتارهای کلان اقتصادی حاکمیت است، اما از نگاه تحلیلی و بررسی کارشناسی می‌توان به این مدخل ورود نکرد و نهادهای مانند انجمن هم با صرف نظر از پرداختن به «بخش دوم» تلاش می‌کند تا با نگاهی کارشناسانه «بخش اول» را مورد واکاوی قرار دهد و آن‌جا که شرکت‌ها دست‌شان نمی‌رسد مفری بیابد و راهی برای حل آن‌ها پیدا کند. اساساً اگر گفته می‌شود نهادهای صنفی حلقه واسطه بخش خصوصی و حاکمیت‌اند یکی از دلایلی همین است و این معنا همین‌جا ظهور و بروز می‌یابد.

دوم: متأسفانه رسوب مشکلات صنایع در هر بخش با انبوه جزئیاتی که دارد و درهم‌تنیدگی آن‌ها، بافت و ساختاری را به وجود می‌آورد که انباشتگی آن‌ها در گذر زمان سبب استهلاک شده و ناگزیر تاب‌آوری سیستم به صفر میل خواهد کرد. همان‌گونه که گفتم به «بخش دوم» ورود نمی‌کنم اما قدری به نقش درهم‌تنیدگی جزئیات مشکلات

منحصر بفرد و بالقوه‌یی در زمینه‌های دانش فنی، مهارت، نیروی کار، مدیریت، خطوط تولید، مواد اولیه و... برخوردار است و به ضرس قاطع توانایی طراحی و ساخت مدرن‌ترین نیازهای ناوگان (لکوموتیو، واگن، قطعات، مجموعه‌ها، خط و ابنیه، علایم و سیگنالینگ و...) و ارائه خدمات (فنی و مهندسی، مشاوره و بازرسی، تعمیرات و نگهداری و...) را برابر با استاندارد Uic داراست و علاوه بر نیاز داخلی امکان صدور محصولات و خدمات به دیگر کشورها وجود دارد که بدون تردید یکی از مسیرهای معرفی و درآمدزایی شرکت‌ها و شکوفایی صنعت است.



باتوجه به تجربه جنابعالی، انجمن‌ها و تشکل‌های ریلی در ایران امکان هم‌افزایی و کمک بیشتر به رونق امور و فعالیت‌های شرکت‌های زیرمجموعه خود را دارند؟ به بیان دیگر و انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی چگونه می‌تواند به انجمن صنایع ریلی در برطرف شدن یا کاهش مشکلات شرکت‌های تابعه این انجمن کمک کند و برعکس؟

شخصاً در ادوار گوناگونی که در خدمت اعضای محترم بوده‌ام، همیشه شعارم تعامل و هم‌افزایی نهادهای صنفی چه با یکدیگر و چه با سازمان‌های حاکمیتی بوده و البته در تعامل با اعضای محترم و همکارانم در هیئت‌مدیره، راهبرد انجمن صنایع ریلی نیز بر همین اصل بنا شده است. شاید در نگاه اول تعدد انجمن‌های صنفی در یک بخش از صنعت مانند صنعت ریلی ضروری به نظر نیاید اما به نظر من نشان از پویایی و سرزندگی صنعت است و معلوم است که اهداف همه‌ی آن‌ها با توانمندسازی «صنعت» هم‌پوشانی دارد پس مهم این است که با هم‌افزایی و در کنار هم یک صدا این هدف کلان و مشترک را پی‌گیری کنند. چه اگر چنین شود تعداد آن‌ها به مثابه تقسیم کار در جزئیات است و امور با هزینه و زمان کمتری برای رسیدن به هدف راهبردی مشترک، بهتر سامان می‌یابد. اما اگر پراکنده در پی رسیدن به اهداف خود باشند هم انرژی بسیاری صرف و قطعاً زمان بیشتری هم تلف خواهند کرد. خوشبختانه این دوره هم انجمن صنایع ریلی ایران رویکرد تعاملی و هم‌افزایی را در دستورکار دارد و بدون تردید با سایر سمن‌ها همکاری نزدیک و پیوسته‌یی داشته و باور داریم «خانواده بزرگ صنعت ریلی» با تلاش همه‌ی اعضای خود پابرجا و استوار به توسعه‌ی کمی و کیفی می‌رسد.

و جاده‌ای مبتنی بر گزارش‌های رسمی و قوانین مصوب کشور، در ابعاد گوناگون (مصرف سوخت، زمانبندی جابه‌جایی حمل کالا و مسافر، ایمنی، موارد زیست محیطی، تلفات، خسارات و...) در برابر اهمیت و سهم حمایتی در تخصیص بودجه‌های ریالی و ارزی، پشتیبانی مالی و سرمایه‌گذاری، مشوق‌های قانونی و...) منتشر کنند و به نظرم این کار داده‌های پایه‌ای خوبی به دست می‌دهد تا مبنای پرسش‌های آسیب‌شناسی و گفت‌وگو با مسئولان باشد شاید بر اثر تکرار تلنگری وارد و در تصمیمات نامتوازن توسعه صنعت حمل و نقل کشور تجدیدنظر کنند. منظورم از این پیشنهاد این است که بعضی وقت‌ها اجرای نص قانون گره‌گشا که چه عرض کنم، از گرهِ خوردن امور پیش‌گیری خواهد کرد. در بسیاری از موارد مشکلات صنایع ریلی ناشی از نادیده گرفتن قوانین و تعلل در اجرای به موقع آن است. به باور من در صورتبندی کلان توسعه، رقابت بین شقوق صنعت بی‌معناست اما ما در رقابتی ناخواسته با صنعت و حمل‌ونقل جاده‌ای قرار گرفته‌ایم که از قضا ناعادلانه است و با نادآوری هم روبه‌رویم اما با این همه معتقدم این وضعیت نتیجه‌ی شکست صنعت ریلی نیست بلکه به این دلیل است که هیچ‌گاه فرصت شکوفایی به آن داده نشده است.



برخی از مدیران شرکت‌های ریلی از توانمندی‌های صادراتی سخن می‌گویند و بر لزوم توجه به بازارهای صادراتی برای تولیدات ریلی ایرانی تأکید کرده‌اند. از این اظهارات چه ارزیابی‌ای دارید؟ آیا واقع بینانه هستند؟

چطور واقع بینانه نیست؟! همانطور که می‌دانید ایران عزیز ما در صنعت ریلی از پیش‌تازان منطقه و سال آینده ۱۰۰ سالگی راه‌اندازی راه‌آهن در ایران است. در این مدت نسبتاً طولانی شرکت‌های تولیدی مهم و ارزشمندی با قدمت ۵۰-۶۰ ساله پا گرفته‌اند که با اختلاف، پرچمدار صنایع ریلی ملی و فراملی هستند. این را با اطلاع دقیق عرض می‌کنم، صنایع ریلی از ظرفیت روزآمد،

راه‌کارهای عملی برای عبور از بحران است که رویکرد انجمن صنایع ریلی ایران همیشه این گونه بوده و خوشبختانه در تعامل با سازمان‌های بالادستی پیشنهادهای انجمن بعضاً مورد قبول واقع شده و در قالب طرح‌هایی برای حمایت از صنایع ریلی در حال برنامه‌ریزی و انجام است. در اجرای قانون حمایت از کالای ساخت داخل، انجمن صنایع ریلی ایران در تعاملی سازنده با وزارت صنعت، معدن و تجارت، در حمایت از شرکت‌های سازنده داخلی با همه‌ی توان و تمام قد در برابر واردات بی‌رویه ایستاده و برابر نص صریح قانون از منافع اعضای انجمن دفاع می‌کند و تا امروز وزارت صمت نیز تعامل خوبی با انجمن داشته است.



تازه‌ترین اخبار از سفارش‌گذاری یا هر گونه اقدام برای رونق بخشی به صنایع ریلی چیست؟ ایده یا پیشنهادی در این زمینه دارید؟

متأسفانه اخبار خوبی در این باره ندارم و منتشر نشده، چندین سال است که خطوط تولید با حداقل ظرفیت مشغول و در برخی موارد حتی خوابند و با این که از دوره گذشته این روزها را به مسئولان گوشزد کرده بودیم، اما شرایط متأسفانه به سمت پیش‌بینی ما پیش می‌رود که ممکن است بسیاری از شرکت‌ها اعلام ورشکستگی کنند. از آن جایی که سفارش تولید ناوگان در شبکه ریلی مستلزم سرمایه‌گذاری هنگفت با بازگشت سرمایه نسبتاً طولانی است در همه‌ی دنیا مالک ناوگان ثبت سفارش را با کمک ال‌سی حمایتی دولت‌ها یا بانک انجام می‌دهد، با این کار تولیدکننده در موعد مقرر ارزش قرارداد را دریافت و با مالک تسویه می‌کند و گرفتار تأمین اعتبار و نقدینگی در سیستم بانکی نمی‌شود. به عبارتی ماهیت اقتصاد ریلی به دلیل خدماتش، عمومی است و به سبب‌های گوناگون در جهت سیاست‌های رفاهی حاکمیتی و ملی برای عموم مردم خدمات ارائه می‌کند و ناگزیر از دریافت یارانه و حمایت‌های دولتی است. بنا به همین دلایل راهکارهای انجمن در این مورد بسیار روشن است و بارها اعلام شده و یک بار دیگر یادآور هم می‌شوم، صنعت ریلی را به اندازه‌ی صنعت خودرو و حمل و نقل ریلی را به اندازه حمل و نقل جاده‌ای محترم بشمارند و سهم حمایتی آن را منصفانه و متناسب با یک اقتصاد، از یک بودجه بپردازند. البته پرداختن به این موضوع زمان بیشتری را می‌طلبد و به سهم خودم آماده‌ام تا در کنار دیگر دوستان کارشناس مورد واکاوی و بررسی دقیق قرارگیرد. پیشنهادی برای شما و همکاران محترم‌تان دارم، اگر برای رسانه‌ها نیز جذابیت دارد خوب است گزارشی از یک قیاس کلی و تطبیقی دو بخش صنعت ریلی

اعضای انجمن

فصلنامه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته
شماره ۶۸

رایج حمل و نقل ریلی

گروه صنعت آذر کیا تجارت
محمد شفیع زاده

تلفن: ۸۸۸۱۲۷۰-۱۰
تلفن: ۸۸۸۱۲۷۱۱

آریا تجارت اسپروز
محمد نصیری

تلفن: ۸۸۶۹۲۸۷۹
تلفن: ۸۸۶۹۲۸۷۶

آریا ریل خاورمیانه
احسان انتظاریون

تلفن: ۵۱-۳۲۲۲۷۰۸۸
تلفن: ۵۱-۳۲۲۲۷۰۸۸

آسیا کسین ریل
نوبه بزرگی

تلفن: ۲۱-۸۸۵۵۴۰۹۹
تلفن: ۲۱-۸۸۵۵۳۲۲۷

آسیا سپراس
سجاد شیرمحمدلو

تلفن: ۲۱-۳۶۵۰۵۰۲۶
تلفن: ۲۱-۳۶۵۰۴۷۹۸

آلتن ریل گلستان
رجب قزاق

تلفن: ۲۱-۳۳۲۷۶۶۴۰
تلفن: ۲۱-۳۳۲۲۱۱۵۵

آلتن کاروان توران
تیمور زاده عبدالبادی

تلفن: ۲۱-۳۳۶۸۶۷۶۳
تلفن: ۲۱-۳۳۶۸۶۵۷۸

آهن ریل کاران
حمید رجایی (سرپرست)

تلفن: ۶۱-۳۳۲۷۴۵۱۵
تلفن: ۶۱-۳۳۲۷۴۵۱۵

احیاء ریل ایرانیان
حسن تاجیک

تلفن: ۲۱-۷۷۵۳۸۳۰۱-۷
تلفن: ۲۲۷۷۸۲۰۰

احیاء صنعت ادوات
محسن عباسی

تلفن: ۸۸۷۶۵۷۹۲
تلفن: ۸۸۷۶۵۷۹۲

اسپاد ترابر ویرا
صابر ثانوی

تلفن: ۲۱-۳۴۲۹۳۶۰-۱
تلفن: ۲۱-۳۴۲۹۳۶۲

اسپاد ریل
لطیفعلی ثانوی

تلفن: ۲۱-۳۴۲۹۳۶۰
تلفن: ۲۱-۳۴۲۹۳۶۲

اصفهان کفریز
سیامک ابدایی

تلفن: ۲۱-۳۶۶۵۰۰۶۱-۳
تلفن: ۲۱-۳۶۶۵۰۰۶۱

اطلس لجستیک آسیا
عزیز حسن نژاد

تلفن: ۲۱-۳۳۱۲۱۷۹۸
تلفن: ۲۱-۳۳۱۲۱۷۹۸

البرز نیرو
قاسم عبداللهی

تلفن: ۴۴۰۶۰۸۴۴-۴۴۰۳۰۷۵۳
تلفن: ۴۴۰۷۱۹۴۳

گسترش صنایع ریلی ایران
محمد کلامی

تلفن: ۲۱-۸۸۹۹۵۱۱۶
تلفن: ۲۱-۸۸۹۹۵۱۱۹

بازرگانی و لجستیک ایرانیان اوراسیا
مجتبی عباسی

تلفن: ۵۱-۳۳۰۰۶۰۰۰
تلفن: ۵۱-۳۳۸۶۲۰۵

برادران مجد پور
مجید مجدپور

تلفن: ۲۱-۸۸۵۴۴۸۶۷
تلفن: ۲۱-۸۸۵۴۴۸۶۸

راه آهن شرقی
علی همتی

تلفن: ۴۱۶۶۸۰۰۰
تلفن: ۸۸۵۳۱۵۶۹

بهتاش سپاهان
حجت الله سلیمیان

تلفن: ۲۱-۳۶۲۴۵۰۱۰
تلفن: ۲۱-۳۶۲۴۸۰۲۶

حمل و نقل ترکیبی بهین ایرانیان
ایوب خزانی

تلفن: ۲۲۹۷۶۳۱۰
تلفن: ۲۲۹۷۶۳۴۰

شرکت بهین ریل
مهندس راه آهن بهین ریل
محمدرضا بابایی

تلفن: ۲۱-۳۷۷۵۱۵۲۶-۷
تلفن: ۲۱-۳۷۷۵۱۵۲۹

بهینه ترابر آژور
سمانه علی پور خویسته

تلفن: ۲۱-۸۸۷۵۳۶۰۹
تلفن: ۲۱-۸۸۵۰۰۶۳۴

بیکران قشم
بیکران قشم
سپروس طرف راد

تلفن: ۲۱-۸۸۹۸۸۶۵۲-۶
تلفن: ۲۱-۸۸۹۸۸۶۵۷

امیدبخش قرناک
رقیه پندسی

تلفن: ۲۱-۶۵۱۰۳۳۵
تلفن: ۲۱-۶۵۱۰۳۳۵

پارسیان ریل شرق
محمدرضا احمدی بهروز

تلفن: ۴۰۲۳۴۹۴۶
تلفن: ۴۰۲۳۴۹۸۱

حمل و نقل بین المللی پارت نیک
کامران اسفرازاده

تلفن: ۲۱-۷۷۵۳۸۴۷۴
تلفن: ۲۱-۷۷۵۳۸۴۷۴

پارسیان ریل کادوس
پیمان زینالی

تلفن: ۲۱-۳۳۱۲۴۱۱۶
تلفن: -

پرتو بار فرابر خلیج فارس
صادق نخعی چیان

تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶
تلفن: ۸۸۸۸۹۱۷۸

پرسی ایران گاز
علی کریمی

تلفن: ۸۸۹۰۰۱۲۱
تلفن: ۸۸۹۰۴۰۵۳

پوش پزوهان صنعت
محمدحسین پیروزی

تلفن: ۲۱-۸۸۹۹۴۰۸۷
تلفن: ۲۱-۸۸۹۹۴۰۸۷

پیمان ترانس
روح الله محمودی

تلفن: ۸۶۰۳۶۷۴۱
تلفن: ۸۶۰۳۶۷۵۲

پیشتر راه و شهر
مجید قناتی

تلفن: ۵۵۶۶۳۳۵۰-۲
تلفن: ۵۵۶۶۳۳۵۰-۲

تجارت ریلی پارت سهند
محمدرضا نجفی

تلفن: ۸۸۵۵۲۹۵۳
تلفن: ۸۸۷۰۳۳۴۲

تجارت کوشش سپاهان
شکرت الله شفیع زاده

تلفن: ۲۱-۳۶۷۰۱۱۶۱-۴
تلفن: ۲۱-۳۶۶۹۴۹۹۴

ترکیب حمل و نقل
محمود حسن نیا

تلفن: ۶۶۹۱۵۱۸۳-۵
تلفن: ۶۶۹۱۵۱۸۷

توس رسان تجارت
امیر فرهاد گلستانی

تلفن: ۲۱-۳۲۲۳۳۱۵۵
تلفن: ۲۱-۳۲۲۳۳۰۹۲۰

توسعه تجارت توس
صدرای مشهد
محمدعلی نجیمی

تلفن: ۲۱-۳۲۲۳۳۰۹۲۰
تلفن: -

توسعه تجارت پیا باروس
توسعه تجارت پیا باروس
مرتضی مایینی

تلفن: ۸۸۳۲۱۴
تلفن: ۸۸۳۲۱۴

توسعه ترابر ریلی ایرانیان
پویان جمشیدی

تلفن: ۲۱-۸۶۰۷۳۹۲۷
تلفن: ۲۱-۸۶۰۷۳۹۲۷

توسعه حمل و نقل بین المللی پارسین
سیدناوب حسینی منش

تلفن: ۷۵۶۶۳۰۰۰
تلفن: ۲۶۲۹۴۱۳

توسعه لجستیک آداک
محمد ساشی

تلفن: ۲۱-۷۷۶۰۸۵۹۱
تلفن: ۲۱-۷۷۶۰۸۵۹۱

اعضای انجمن

شماره ۴۸
فصلنامه انجمن صنعتی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

 حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی علیرضا ابراهیمی زاده تلفن: ۲۶۷۵۸۳۹۴ تلفن: ۲۶۷۵۸۱۳۰ نماینر:	 جهش تجارت فرزین مرتضی چرخگی تلفن: ۰۵۱-۲۷۵۸۱۷۰۸ تلفن: ۰۵۱-۲۷۵۸۱۷۰۸ نماینر:	 گروه صنعتی جاویدکیا ساسان نظربنده تلفن: ۰۲۱-۲۸۴۲۲۰۰ تلفن: ۰۲۱-۶۵۰۱۰۲۹۴ نماینر:	 حمل و نقل بین المللی جاده ابریشم شهرام امین زارع تلفن: ۴۰۸۸۱۱۱۲ تلفن: ۴۰۸۸۱۵۲۰ نماینر:	 تولیدی یازرگانی تیوان صنعت راویس غلامرضا چقادی تلفن: ۰۲۱-۳۶۵۰۶۵۲۶ تلفن: ۰۲۱-۳۶۵۰۶۵۲۶ نماینر:	 توکا کشش مهرداد روشن تلفن: ۰۲۱-۳۶۵۰۶۰۲۶-۷ تلفن: ۰۲۱-۳۶۵۰۶۰۲۸ نماینر:	 توکاریل داود صافی تلفن: ۰۲۱-۳۶۶۹۰۲۸۲-۵ تلفن: ۰۲۱-۳۶۶۹۰۲۷۵۴ نماینر:
 راه آهن حمل و نقل حسن صدیقی تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰-۱۲ تلفن: ۶۶۴۲۴۱۲۱۶ نماینر:	 راه معیار امین علی دهقان قادیکانی تلفن: ۸۶۱۱۲۶۷۰ تلفن: ۸۶۱۱۰۶۲۰ نماینر:	 دلچان طلایی شکوه پارس هاتف مظفری تلفن: ۸۸۷۲۸۵۱۷-۲۰ تلفن: ۸۸۷۲۸۵۲۱ نماینر:	 حمل و نقل بین المللی دریاداران طوس الهام حامی زاده تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۴۷۹۴۰ تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۸۱۹۵۷ نماینر:	 شرکت خط و ابنیه فلک (بهمن نامی) خط و ابنیه فلک مرتضی علیرضا گزالی تلفن: ۶۶۱۲۲۵۹۲ تلفن: ۶۶۱۲۳۱۱۴ نماینر:	 خاورزمین طوس معین صباغی تلفن: ۰۵۱-۳۳۴۴۶۹۰۰ تلفن: ۰۵۱-۳۳۴۴۶۹۰۰ نماینر:	 حمل و نقل پرسی گاز حامد عربی تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۰۲۱۹۵ تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۰۱۲۵۶ نماینر:
 ریل پرداز سیر محمد ذوالقدری تلفن: ۸۸۷۲۸۵۲۳-۴ تلفن: ۴۳۴۲۴ (۳۵۰ داخلی) نماینر:	 رسان ریل پارس فرشاد میرپریان تلفن: ۸۸۷۵۷۸۰۴ تلفن: ۸۸۵۰۰۶۳۴ نماینر:	 رسالجستیک پارس عرفان قربانعلی تلفن: ۰۲۱-۴۴۱۲۹۹۱۰ تلفن: - نماینر:	 حمل و نقل ریلی رجا مرتضی ملازاد تلفن: ۸۸۲۱۰۸۸۰ تلفن: ۸۸۸۳۲۴۴۰ نماینر:	 راهوار نیرو آریا محمد رجایی تلفن: ۰۲۱-۳۶۵۰۸۵۶۷ تلفن: ۰۲۱-۳۶۵۱۴۶۹۵ نماینر:	 راه آهن کشش محمد متقی پور تلفن: ۶۶۹۳۹۴۰ تلفن: ۶۶۹۱۶۱۸۸ نماینر:	 راه آهن کشش محمد متقی پور تلفن: ۶۶۹۳۹۴۰ تلفن: ۶۶۹۱۶۱۸۸ نماینر:
 زرین نومان سیدعلی رضا میرحبیبی تلفن: ۸۸۶۵۵۲۰۰ تلفن: - نماینر:	 شرکت بازرگانی بین المللی تجیریه تامین واگن خاورمیانه آتش یزدی تلفن: ۰۵۱-۳۴۳۸۲۶۷ تلفن: ۰۵۱-۳۴۳۸۲۶۷ نماینر:	 ریل گردش ایرانین امیر یزدی تلفن: ۹۲۰۰۲۰۴۴ تلفن: ۹۲۰۰۲۰۴۴ نماینر:	 ریل کاران ورسک ابراهیم نصیری دهقان تلفن: ۷۷۴۲۴۷۷۰-۴ تلفن: ۷۷۴۴۵۶۸۹ نماینر:	 ریل توابروس حمیدرضا رسنگار مقدم تلفن: ۰۵۱-۳۶۵۸۷۹۸۹ تلفن: ۰۵۱-۳۶۵۸۷۹۸۹ نماینر:	 ریل توابروس سید جواد ساداتی تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴-۷ تلفن: ۸۸۷۲۴۶۸۹ نماینر:	 ریل پرداز نو آفرین محمد رضا عطارزاده تلفن: ۹۵۱۱۹۴۱۱ تلفن: ۵۵۱۲۵۷۶۲ نماینر:
 حمل و نقل چندوجهی سنگان مکران شرق محمودرضا آذین تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۵۵۶۳۰ تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۵۵۶۳۸ نماینر:	 سمندرل محسن یزدانفر تلفن: ۰۲۱-۴۴۷۸۲۲۵۰ تلفن: ۰۲۱-۴۸۷۹۳۲۹ نماینر:	 سریر لجستیک هوشمند ایرانیان سریر لجستیک هوشمند ایرانیان مهدی گلشنی تلفن: ۸۸۱۹۰۷۲۰ تلفن: ۸۸۱۹۲۶۰۰ نماینر:	 سهر زاهو طوس محمی الدین صبیحی تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۲۳۲ تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۲۵۰ نماینر:	 سهران ریل راسا حسین باقری تلفن: ۲۱۹۸۹۹۵۵ تلفن: ۲۱۲۵۹۸۷ نماینر:	 ساحل بیکران البرز عباس مهربانی تلفن: ۰۲۶-۳۴۷۲۵۰۴۷ تلفن: ۰۲۶-۳۴۷۲۵۰۴۷ نماینر:	 حمل و نقل چندوجهی سایپا لجستیک احمد اشجعی (سرپرست) تلفن: ۰۲۱-۵۵۵۲۴۸۷۶۹ تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۵۵۵۶ نماینر:
 صنعت ریلی ساتراپ سیماک سراج اکبری تلفن: ۸۸۵۴۴۷۷۵-۶ تلفن: ۸۸۷۴۶۸۴۴ نماینر:	 فنی مهندسی صدر کارکیا داوود فولادی تلفن: ۰۸۶-۳۴۶۵۵۲۴۴ تلفن: ۰۲۱-۵۵۴۹۳۵۷۳ نماینر:	 صبا لجستیک شهلا کاظمیان تلفن: ۶۶۵۷۸۷۸۱ تلفن: ۶۶۹۲۸۰۵۵ نماینر:	 حمل و نقل بین المللی شنل محمد رضا زارع لویسانی تلفن: ۴۳۶۲۴ تلفن: ۱۵۰ داخلی نماینر:	 سینا ریل پارس سینا ریل پارس علی فهادی تلفن: ۸۸۱-۸۹۹۱-۴ تلفن: ۸۸۱-۸۹۹۱-۴ نماینر:	 سهند لجستیک اسماعیل علیرضا تلفن: ۴۴۲۱۰۲۰ تلفن: ۴۵۸۱۳۲۵ نماینر:	 سهند ریل سپاهان احمد جلالی خرم دشنی تلفن: ۰۲۱-۳۵۷۲۲۶۰۵ تلفن: ۰۲۱-۳۵۷۲۲۶۰۵ نماینر:

اعضای انجمن

فصلنامه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته
شماره ۶۸

درآمد و نقل ریلی

 شرکت حمل و نقل ترکیبی مواد معدنی گسترش و توسعه ترابری و حمل و نقل حمل و نقل ترکیبی مواد معدنی گهر ترابری و حمل و نقل (مهراس) مدیرعامل: امیرعلی نجفی نوری تلفن: ۰۳۴-۴۲۲۵۶۱۳۷ تلفن: ۰۳۴-۴۲۲۵۶۱۴۷	 فصلنامه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته کیان صنعت شهپاز مدیرعامل: مهدی شرفی تلفن: ۰۵۱۲۵۸۲۳ تلفن: ۰۵۱۲۴۰۲۴	 کاوآن ریل صنعت نیرو مدیرعامل: خشایار حسینی تلفن: ۰۸۸۷۰۸۴۲۷ تلفن: ۰۸۸۷۰۸۴۲۷	 شرکت قطارهای آوان ریل مدیرعامل: مهدی ابراهیمی تلفن: ۰۲۱-۴۲۱۰۱ تلفن: ۰۲۱-۴۲۱۰۱	 شرکت چندوجهی فولاد لجستیک مدیرعامل: علی امیدی تلفن: ۰۶۱-۳۲۱۳۷۶۰ تلفن: ۰۶۱-۳۲۱۳۷۶۰	 فولاد ریل توس مدیرعامل: غلامرضا میلانی تلفن: ۰۵۱-۹۱۰۱۱۰۱ تلفن: ۰۵۱-۳۸۶۸۱۸۲۳	 فراز سازان راه و ساختمان مدیرعامل: اسماعیل جلالی تلفن: ۰۵۱-۳۸۸۴۰۹۰۰ تلفن: ۰۵۱-۳۸۸۴۷۸۲۱
--	---	---	--	---	--	---

 شرکت توسعه ناوگان ریلی مینا مدیرعامل: مجتبی کویهر تلفن: ۰۸۱۹۸۱۰۰۱-۳ تلفن: ۰۲۶۴۰۴۴۱۶	 شرکت تعمیرات و توسعه بهره برداری ریلی مینا مدیرعامل: سینا عباسی تلفن: ۰۲۳۱۵۴۰۴۴ تلفن: ۰۵۵۶۵۰۶۵۲	 ماکان تجارت آفتاب پارت مدیرعامل: سیدرضا مر تقوی تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۶۱۶۱ تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۶۲۶۲	 مایان شتاب ریل آسیا مدیرعامل: آذر دهستانی تلفن: ۰۵۱-۲۸۱۱۲۷۴۸ تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۳۸۴۰	 لکوموتیور ریل اوند مدیرعامل: بهرام شجاعی تلفن: ۰۸۸-۴۸۹۹۱-۲ تلفن: ۰۸۸-۴۳۲۲۴	 گوهر نگر طوس مدیرعامل: ایمان مالداری تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۲۹۳۰۵ تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۱۸۳۲۶	 گهر ریل اینار مدیرعامل: اصغر شکیب مهر تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۳۹۰۷۶ تلفن: -
--	--	--	--	--	---	---

 شرکت واگن آما پدک مدرک مدیرعامل: یوسف جلیلی تلفن: ۰۲۱-۴۴۹۰۹۳۵۸-۹ تلفن: ۰۲۱-۴۴۹۰۵۱۸۷	 شرکت نیروی کشش ریلی پرس مدیرعامل: بهیار سنواری تلفن: ۰۲۱-۸۶۰۸۱۸۷۹ تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۵۰۶۲۹	 نوآتش لجستیک مدیرعامل: ترکیس ایراتلو تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۴۹۷۵ تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۴۹۷۵	 نورالرضا مدیرعامل: محمددرگاهی تلفن: ۰۸۸۸۰۰۹۳۵ تلفن: ۰۸۸۹۰۹۷۷۵	 ناوگان ریل الوند نیرو مدیرعامل: مازیار یزدانی تلفن: ۰۲۱-۴۸۰۰۰۹۰۰ تلفن: ۰۲۱-۴۸۰۰۰۹۰۰	 مینالورژی ایندکیمیستری مدیرعامل: کابلادی پینکوف تلفن: ۰۸۸۶۷۹۵۳ تلفن: ۰۸۸۶۰۳۴۹	 شرکت حمل و نقل چندوجهی مینا مدیرعامل: سید مرتضی علی احمدی تلفن: ۰۲۳۱۵۴۱۲ تلفن: ۰۲۶۴۰۴۴۱۶
--	---	---	--	---	--	---



 شرکت مدیریت بین المللی همراه مدیرعامل: محسن نادری تلفن: ۰۲۵-۲۸۲۳۶۵۱۴ تلفن: ۰۲۵-۲۸۲۳۶۵۱۴	 همراه جاده ریل دریا مدیرعامل: محسن نادری تلفن: ۰۸۶۱۲۹۲۷ تلفن: ۰۸۶۱۲۹۲۷	 کشتیرانی هاگبار مدیرعامل: محمد سمادی تلفن: ۰۴۴۹۰۷۱۶۷ تلفن: ۰۴۴۹۰۷۱۶۹
--	---	--



فرم سفارش آگهی در نشریه ندای حمل و نقل ریلی

ردیف	محل آگهی و اندازه	تعرفه ۱۴۰۴ (ریال)
۱	پشت جلد داخل روی جلد	۱۷۸.۳۶۰.۰۰۰
۲	(صفحه ۲ جلد) داخل پشت جلد	۱۵۴.۰۰۰.۰۰۰
۳	(صفحه ۳ جلد)	۱۲۸.۸۰۰.۰۰۰
۴	صفحات نخست متن	۱۲۳.۲۰۰.۰۰۰
۵	صفحات آخر متن	۱۱۵.۲۲۰.۰۰۰
۶	صفحات داخلی	۱۰۴.۳۰۰.۰۰۰
۷	یک دوم صفحات داخلی	۵۴.۸۸۰.۰۰۰
۸	یک سوم یا یک چهارم صفحات داخلی	۳۳.۳۲۰.۰۰۰
۹	رپرتاژ آگهی (بابت ۲ صفحه)	۱۹۱.۸۰۰.۰۰۰
۱۰	طراحی یک صفحه آگهی در هر اندازه	۲۳.۵۲۰.۰۰۰

سینا ریل پارس



با سینا ریل پارس
فرا تر از پهنه پارس



مالکیت ۹۰۰ واگن لبه بلند و مخزن دار
حمل داخلی و بین المللی محمولات :

- انواع مواد معدنی و فله
- انواع محمولات نفتی
- انواع محمولات شیمیایی

فورواردری و مدیریت حمل بین الملل
حمل ترکیبی (ریلی و جاده ای)

۰۲۱ - ۴۶۱۰۰۹۸۰ - ۹

info@srpt.ir

www.srpt.ir

تهران، بزرگراه شهید ستاری شمال، نبش بلوار فردوس شرق، پلاک ۴۴۰، ساختمان سینا، طبقه ۳



شرکت تجهیزات ناوگان ریلی البرز نیرو

اولین و بزرگترین شرکت خصوصی مالک لکوموتیو



۰۲۱ ۴۴ ۰۳ ۰۷ ۵۳
۰۲۱ ۴۴ ۰۶ ۰۸ ۴۴
alborzniroy.ir



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