

فصلنامه‌ی انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی
و خدمات وابسته
شماره‌ی ۶۹ | بهار ۱۴۰۵

ندای حمل و نقل ریلی

- ◀ واگذاری تعمیرات جاری واگن‌ها به بخش خصوصی کلید خورد
- ◀ حمایت از واگن حمل بنزین ایرانی وظیفه ملی است
- ◀ سیر آرام مسافران قطارها در میان آتش جنگ
- ◀ جابه‌جایی‌های اداری گره صنعت ریلی را باز نمی‌کند





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

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



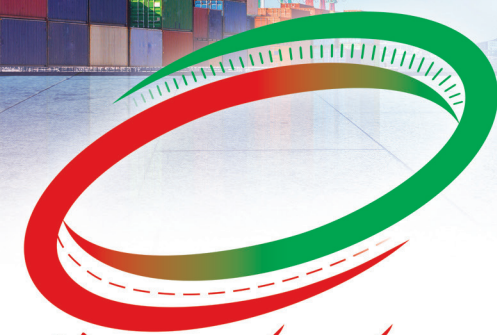
ترکیه



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



فهرست ۶۹

شماره ۶۹ | بهار ۱۴۰۵

۴	سرمقاله
۶	واگذاری تعمیرات جاری واگن ها به بخش خصوصی کلید خورد
۷	طرح مطالبات بخش خصوصی ریلی در دیدار با وزیر راه و مدیرعامل راه آهن
۸	حمایت از واگن حمل بنزین ایرانی وظیفه ملی است
۱۰	نقشه راه عبور از بحران پساجنگ صنعت ریلی
۱۱	جنگ و فرسایش قطارهای اقتصادی
۱۲	سیر آرام مسافران قطارها در میان آتش جنگ
۱۴	نجابت، صنعت ریلی را زمین گیر کرده است
۱۶	چشم انداز امیدبخش حمل و نقل ریلی ایران و افغانستان
۱۹	برقی کردن خطوط پر ترافیک قربانی منافع کوتاه مدت
۲۰	ریل فردا EUROFIMA چه درسی برای صنعت ریلی ایران دارد؟
۲۲	تلاش راه آهن برای حفظ میراث و جهش ترانزیتی
۲۸	بازتعریف راه آهن در صحنه رقابت لجستیکی - کريدوری
۳۲	گره کور تامین و پایداری ناوگان لکوموتیو را چگونه می توان باز کرد؟ (بخش اول)
۳۷	ریل؛ پیشران مغفول سرمایه گذاری هوشمند در اقتصاد ایران
۳۸	جابه جایی های اداری گره صنعت ریلی را باز نمی کند
۴۰	لزوم حمایت ویژه از واگن های لبه کوتاه در دوره پساجنگ
۴۲	ارتقای سرمایه مدیریتی صنعت ریلی با تجارب جنگ
۴۵	ریل به مثابه شریان تاب آوری اقتصاد در پیچ محاصره لجستیکی
۴۶	فهرست اعضای انجمن

بسم الله الرحمن الرحيم



r t c guild . i r

رایجیل و نقل ریلی

فصلنامه خبری، آموزشی و اطلاع رسانی

صاحب امتیاز:
انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی
و خدمات وابسته

مدیرمسئول: حمید صدیق پور

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

طراح و گرافست: هما پورمحمد
طراح آگهی ها: 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

کد پستی: ۱۴۱۹۷۹۳۱۱
صندوق پستی: ۱۸۸-۱۴۱۹۵

ارتباط با انجمن: ۰۲۱-۶۶۵۶۵۶۱۵

نمابر: ۰۲۱-۶۶۵۹۴۷۴۷

سایت: r t c guild . i r

کانال تلگرام: RTCGuild

اینستاگرام: RTCGuild

ایمیل: info@rtcguild.com

فصلنامه ای «ندای حمل و نقل ریلی» آماده ای انعکاس نظرها، دیدگاه ها و مقالات صاحب نظران، کارشناسان، مسؤولان و سایر علاقه مندان حوزه ای ریلی است.
فصلنامه ای «ندای حمل و نقل ریلی» در کوتاه کردن و ویرایش مقالات آزاد است.
استفاده از مقالات، مصاحبه ها و تصاویر نشریه، با ذکر منبع آزاد است.
مقالات منتشر شده دیدگاه نویسندگان است و شخصاً پاسخگوی مالکیت خود بر مقالات هستند.



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





ریل خصوصی در آزمون تاب آوری



تأمین مالی مستمند. بنابراین اختلال در نقدینگی، فقط یک مسئله مالی نیست و به تدریج می‌تواند به کاهش کیفیت خدمات و افت توان عملیاتی شرکت‌ها منجر شود.

از همین منظر، تسهیلات سرمایه در گردش برای شرکت‌های ریلی اهمیتی فوری دارد. اعلام شرکت راه‌آهن مبنی بر تخصیص تسهیلات حمایتی به شرکت‌های ریلی در دوره پساجنگ، اقدامی مثبت و ضروری است. انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته نیز با جمع‌آوری و آماده‌سازی فهرست متقاضیان، این موضوع را وارد مسیر اجرایی کرده است. تکمیل این اقدام، نیازمند تخصیص سریع منابع، کاهش تشریفات اداری و تناسب تسهیلات با نیاز واقعی شرکت‌هاست؛ زیرا در وضعیت کنونی، تأخیر در تریب نقدینگی می‌تواند هزینه‌های بیشتر از اصل حمایت به صنعت تحمیل کند. در کنار آن، افزایش دوره اعتبار تعرفه بهره‌برداری و تسهیل پرداخت اجاره لکوموتیوهای خصوصی نیز می‌تواند بخشی از فشار کوتاه‌مدت شرکت‌ها را کاهش دهد.

در ماه‌های اخیر، انجمن تلاش کرده است مطالبات پراکنده شرکت‌ها را به یک دستور کار منسجم و قابل پیگیری تبدیل کند. چالش‌های کلیدی بخش خصوصی ریلی جمع‌آوری، دسته‌بندی و به وزارت راه و شهرسازی و شرکت راه‌آهن ارائه شده و جلساتی نیز با مسئولان مربوطه حول این محورها شکل گرفته است. این بسته، موضوعاتی از قبیل تأمین مالی، تعرفه‌ها، ماده ۱۲، مالیات بر ارزش افزوده، بیمه واگن‌ها، حق دسترسی، صدور اسناد ناوگان، بهره‌برداری از لکوموتیوهای خصوصی و مسائل حمل‌ونقل بین‌المللی را در بر می‌گیرد. اکنون ضروری است که این گفت‌وگوها با تعیین اولویت‌ها، زمان‌بندی مشخص و تصمیم‌های اجرایی ادامه یابد.

در این میان، یکی از پرونده‌های مهم و امیدبخش، واگذاری تعمیرات جاری واگن‌هاست؛ موضوعی که می‌توان آن را مصداقی روشن از کاهش تصدی‌گری و حرکت به سوی مشارکت عملی بخش خصوصی دانست. تعمیرات جاری واگن‌ها صرفاً یک فعالیت فنی نیست، بلکه بخشی از زنجیره ایمنی، آماده‌به‌کاری و بهره‌وری ناوگان کشور است. پیگیری‌های مستمر انجمن در این زمینه، اکنون وارد مرحله‌ای جدی‌تر

سید علیرضا سید وکیلی
دبیر انجمن



حمل‌ونقل ریلی ایران در ماه‌های اخیر بار دیگر در موقعیتی قرار گرفته است که اهمیت آن، نه فقط به‌عنوان یک شیوه حمل‌ونقل، بلکه به‌عنوان بخشی از زیرساخت تاب‌آوری اقتصاد ملی آشکار شده است. شرایط خاص کشور، کاهش تقاضای حمل در برخی حوزه‌ها، فشار بر صنایع عمده بارآفرین، محدودیت نقدینگی بنگاه‌ها و افزایش هزینه‌های نگهداری و بهره‌برداری، نشان می‌دهد که صنعت ریلی برای ایفای نقش واقعی خود نیازمند سیاست‌هایی فراتر از تصمیمات روزمره و مقطعی است. مسئله امروز، تنها توسعه ناوگان یا افزایش حمل نیست؛ بلکه حفظ توان عملیاتی موجود، جلوگیری از فرسایش سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده و تقویت حضور پایدار بخش خصوصی در این صنعت است. در چنین شرایطی، «تاب‌آوری» معنایی کاملاً عملیاتی پیدا می‌کند. تاب‌آوری به این معنا نیست که شرکت‌ها صرفاً با فشار بیشتر، کمبود منابع، تأخیر در دریافت مطالبات و افزایش هزینه‌ها کنار بیایند؛ بلکه مستلزم آن است که نظام سیاست‌گذاری و تنظیم‌گری، متناسب با شرایط موجود، تصمیم‌هایی سریع، هدفمند و قابل اجرا اتخاذ کند. بخش خصوصی ریلی طی سال‌های گذشته با سرمایه‌گذاری در ناوگان، تعمیرات، بهره‌برداری و لجستیک، سهم مهمی از بار توسعه صنعت را بر دوش کشیده است؛ اما تداوم این نقش، بدون اصلاح برخی سازوکارهای اقتصادی و اجرایی، دشوار خواهد بود.

یکی از مهم‌ترین مسائل کنونی، کاهش جریان نقدینگی شرکت‌های ریلی است. افت تقاضا، تأخیر مشتریان در پرداخت کرایه‌ها و هم‌زمانی آن با هزینه‌های ثابت و اجتناب‌ناپذیر نگهداری ناوگان، فشار مضاعفی بر شرکت‌ها وارد کرده است. در صنعت ریلی، توقف هزینه‌ها به‌سادگی ممکن نیست؛ تعمیرات جاری و اساسی، تأمین قطعات، آماده‌به‌کاری ناوگان، الزامات ایمنی و حفظ نیروی انسانی متخصص، همگی نیازمند



آنکه ناخواسته رقابت پذیری ریل را کاهش دهند. پرداخت مطالبات ناشی از ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید نیز همچنان یکی از شاخص‌های مهم اعتمادسازی میان دولت و سرمایه‌گذار خصوصی است. ماده ۱۲ صرفاً یک حمایت مالی نیست؛ بلکه نشانه به رسمیت شناختن منافع ملی حاصل از سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی است. تأخیر طولانی در پرداخت این مطالبات، پیام نگران‌کننده‌ای به سرمایه‌گذاران ارسال می‌کند. تداوم حضور بخش خصوصی در صنعت ریلی نیازمند آن است که تعهدات قانونی دولت، شفاف، به موقع و قابل پیش‌بینی اجرا شود.

آنچه امروز بیش از هر زمان دیگری ضروری به نظر می‌رسد، عبور از نگاه موردی و حرکت به سمت یک بسته منسجم برای تاب‌آوری صنعت ریلی است. تسهیلات سرمایه در گردش، واگذاری تعمیرات جاری، صدور اسناد ناوگان، فعال‌سازی ابزارهای مالی، پرداخت ماده ۱۲، اصلاح مالیات بر ارزش افزوده، بازنگری در بیمه واگن‌ها و تعدیل حق دسترسی، در ظاهر پرونده‌هایی جداگانه‌اند؛ اما همگی به یک پرسش بنیادین بازمی‌گردند: آیا سیاست‌گذاری حمل‌ونقل ریلی می‌تواند بخش خصوصی را به عنوان شریک پایدار توسعه به رسمیت بشناسد و برای تقویت این مشارکت، قواعد متناسب و قابل اجرا طراحی کند؟

انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته، در این مسیر تلاش کرده است نقش خود را نه فقط در بیان مشکلات، بلکه در تبدیل آنها به راهکارهای اجرایی ایفا کند. پیگیری تشکیل شرکت مشترک تعمیرات جاری، ارائه منسجم مطالبات شرکت‌ها به وزارت راه و شهرسازی و راه‌آهن، آماده‌سازی فهرست متقاضیان تسهیلات سرمایه در گردش و حضور فعال در جلسات تخصصی، نشان می‌دهد که بخش خصوصی برای مشارکت مسئولانه در حل مسائل صنعت آمادگی دارد. اکنون انتظار می‌رود این آمادگی، با تصمیم‌های سریع، حمایت‌های هدفمند و اعتماد نهادی پاسخ داده شود. تاب‌آوری واقعی ریل زمانی شکل می‌گیرد که سرمایه، تخصص و تجربه بخش خصوصی دیده شود و مسیر مشارکت آن در اداره، توسعه و بهره‌برداری از صنعت، روشن و قابل اتکا باشد.

شده است: هیئت مؤسس شرکت مشترک تعمیرات جاری شکل گرفته، جلسات منظمی در حال برگزاری است و امور اجرایی و حقوقی مرتبط نیز دنبال می‌شود. موفقیت این تجربه می‌تواند الگویی برای سایر حوزه‌های قابل واگذاری باشد؛ الگویی که در آن، راه‌آهن با تمرکز بیشتر بر سیاست‌گذاری، نظارت و تنظیم‌گری، زمینه را برای نقش‌آفرینی تخصصی بخش خصوصی فراهم می‌کند.

البته کاهش تصدی‌گری زمانی به نتیجه مطلوب می‌رسد که با قواعد شفاف، مسئولیت‌های دقیق و سازوکار اقتصادی پایدار همراه باشد. واگذاری فعالیت‌ها بدون تعریف روشن سطح خدمات، شیوه پرداخت و نظام نظارت، ممکن است تنها به انتقال مسئله از یک بخش به بخش دیگر منجر شود. از این رو، پرونده تعمیرات جاری باید با دقت، مشارکت ذی‌نفعان و توجه به واقعیت‌های مالی و عملیاتی شرکت‌ها پیش برود.

در کنار این اقدامات، برخی مطالبات ساختاری همچنان نیازمند تصمیم‌های جدی‌ترند. صدور کامل اسناد ناوگان باری و مسافری، یکی از مهم‌ترین پیش‌شرط‌های تأمین مالی شرکت‌هاست. ناوگانی که با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی وارد شبکه شده، باید بتواند به عنوان دارایی قابل تهرین و پشتوانه دریافت تسهیلات عمل کند. همین منطق درباره فعال‌سازی مؤثر گواهی سپرده خاص نیز صادق است. برای توسعه و نوسازی ناوگان، تعمیرات اساسی و تأمین قطعات، دولت بیش از آنکه به تزریق مستقیم منابع نیاز داشته باشد، باید موانع اجرایی را رفع کند، ضمانت‌های لازم را فراهم آورد و امکان استفاده شرکت‌ها از ظرفیت دارایی‌های موجود را تسهیل کند.

بخشی دیگر از فشار بر شرکت‌های ریلی، ناشی از هزینه‌هایی است که آثار آنها به‌درستی در سیاست‌گذاری لحاظ نشده است. مالیات بر ارزش افزوده، بیمه شخص ثالث واگن‌ها، حق دسترسی و هزینه‌های مرتبط با سوخت، مستقیماً بر قیمت تمام‌شده حمل ریلی اثر می‌گذارد. هنگامی که حمل‌ونقل ریلی از منظر مصرف انرژی، ایمنی و کاهش آلودگی نسبت به حمل جاده‌ای مزیت دارد، سیاست‌های مالیاتی، بیمه‌ای و تعرفه‌ای نیز باید در جهت تقویت این مزیت طراحی شوند، نه



واگذاری تعمیرات جاری واگن‌ها به بخش خصوصی کلید خورد



در راستای تحقق سیاست‌های کلان توسعه حمل‌ونقل ریلی و با هدف افزایش بهره‌وری و برون‌سپاری خدمات تخصصی به بخش خصوصی، روند انتقال «تعمیرات جاری واگن‌های باری» از شرکت راه‌آهن به شرکت‌های خصوصی وارد فاز اجرایی شد. این رخداد با پیگیری‌های مستمر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و همکاری نزدیک با شرکت راه‌آهن رقم خورد و هیئت مؤسس شرکت متولی بخش خصوصی تعمیرات جاری نیز روز چهارم خردادماه ۱۴۰۵ با نمایندگانی از شرکت‌های متقاضی، برای پیشبرد و پیگیری امور اجرایی این طرح تشکیل شد. بهار سال ۱۴۰۴ بود که ایده محول کردن تعمیرات جاری واگن‌های باری از سوی شرکت راه‌آهن مطرح شد. از همان زمان، انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با درک اهمیت این تحول ساختاری، نقش تسهیل‌گری و هماهنگی میان مالکین واگن‌ها و شرکت راه‌آهن را بر عهده گرفت. جلسات کارشناسی متعدد و رایزنی‌های گسترده انجمن، زمینه را برای رسیدن به یک مدل مشترک و کارآمد جهت اجرایی‌سازی این طرح فراهم کرد.



تشکیل شرکت تخصصی با سهام‌داری بخش خصوصی

برآوردها نشان می‌دهد بازار تعمیرات جاری واگن‌ها به تنهایی گردش مالی قابل ملاحظه‌ای دارد و در صورت الحاق تعمیرات ویژه، این مجموعه به یکی از مهم‌ترین کسب و کارهای خدمات فنی صنعت ریلی کشور تبدیل خواهد شد.

نظری با اشاره به تأخیرهای ایجادشده در اجرای طرح افزود: برخی شرایط خاص کشور از جمله تحولات امنیتی و جنگ‌های اخیر موجب شد زمان بندی اولیه اجرای این طرح به تعویق بیفتد، اما راه‌آهن همچنان بر اجرای آن تأکید دارد و بر اساس ابلاغیه‌های صادر شده، مقرر است فرآیند انتقال در کوتاه‌ترین زمان ممکن عملیاتی شود.

وی مهم‌ترین مزیت واگذاری تعمیرات به بخش خصوصی را افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌ها دانست و گفت: بخش خصوصی به دلیل برخورداری از انعطاف‌پذیری بیشتر و سازوکارهای مدیریتی چابک‌تر می‌تواند خدمات تعمیراتی را با هزینه کمتر و کیفیت بالاتر ارائه کند. این موضوع در بلندمدت به کنترل هزینه‌های نگهداری ناوگان کمک خواهد کرد.

رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی همچنین به آثار غیرمستقیم این واگذاری اشاره کرد و افزود: یکی از مشکلات فعلی مالکان واگن، توقف‌های طولانی مدت ناوگان در فرآیندهای تعمیراتی و بازرسی است که موجب افزایش خواب واگن و کاهش بهره‌وری سرمایه‌گذاری می‌شود. واگذاری این فعالیت‌ها به بخش خصوصی می‌تواند زمان توقف واگن‌ها را کاهش داده و درآمد مالکان را افزایش دهد.

وی در پایان اظهار کرد: نشست‌های کارشناسی با هدف بررسی نحوه مشارکت شرکت‌های مالک واگن، ساختار سهامداری، تأمین سرمایه و آماده‌سازی زیرساخت‌های لازم ادامه خواهد یافت و نتایج آن برای هماهنگی نهایی و اجرای موفق طرح به مدیران راه‌آهن ارائه می‌شود.

بر اساس توافقات صورت‌گرفته، مقرر شد جهت تسریع در روند برون‌سپاری، شرکت «راه‌آهن تعمیرات پارس» که تحت مالکیت صندوق پس‌انداز کارکنان راه‌آهن قرار دارد، به عنوان بستر اصلی این فرآیند انتخاب شود تا با انتقال تمامی سهام آن به بخش خصوصی، مالکیت این مجموعه در اختیار شرکت‌های ریلی قرار گیرد. در مدل تعریف شده، مبنای اختصاص سهام به شرکت‌های متقاضی، بر اساس «تعداد محور واگن‌های تحت مالکیت» هر شرکت تعیین شده است تا توزیع سهام به صورت عادلانه و متناسب با سهم هر شرکت از ناوگان باری کشور انجام شود.

دکتر سبحان نظری رئیس هیات مدیره انجمن در نشست بررسی فرآیند واگذاری تعمیرات جاری واگن‌ها به بخش خصوصی اظهار کرد: از نخستین روزهای حضور مدیرعامل راه‌آهن، موضوع کاهش تصدی‌گری و واگذاری فعالیت‌های قابل واگذاری به بخش خصوصی به عنوان یکی از برنامه‌های اصلی مطرح شد و انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی نیز با توجه به سابقه مطالبه‌گری خود در این زمینه، از این رویکرد استقبال کرد.

وی ادامه داد: برنامه ریزی انجام شده بر این اساس است که شرکت‌های مختلف فعال در صنعت ریلی بتوانند از طریق مشارکت در سرمایه‌گذاری و خرید سهام، در مدیریت و توسعه این شرکت نقش آفرینی کنند و به تدریج ساختار جدیدی برای انجام تعمیرات جاری و در مراحل بعدی تعمیرات ویژه واگن‌ها شکل گیرد.

وی حجم فعالیت این مجموعه را قابل توجه ارزیابی کرد و گفت:



طرح مطالبات بخش خصوصی ریلی در دیدار با وزیر راه و مدیرعامل راه آهن

اولویت بخشی به لکوموتیوهای بخش خصوصی در بهره برداری از شبکه ریلی نیز از دیگر درخواستهای مطرح شده در این نشستها بود. در بخش دیگری از مباحث مطرح شده، رئیس انجمن با تأکید بر ضرورت ایجاد توازن میان حمل و نقل جاده ای و ریلی، پیشنهاد اعمال عوارض دو تا سه درصدی بر بارنامه های حمل جاده ای و تخصیص منابع حاصل از آن به

توسعه زیرساخت ها و حمایت از صنعت ریلی را مطرح کرد. این پیشنهاد با حمایت مهندس سعیدنژاد، مدیرعامل اسبق راه آهن و عضو هیئت مدیره انجمن، همراه شد. وی با اشاره به وجود ظرفیتهای قانونی در این زمینه، خواستار اجرای کامل قوانین مرتبط با اخذ عوارض از حمل و نقل جاده ای و هدایت منابع حاصل به سمت توسعه حمل و نقل ریلی شد.

موضوع مالیات بر ارزش افزوده نیز از دیگر محورهای مورد تأکید فعالان بخش خصوصی بود. به گفته دکتر نظری و مهندس سعیدنژاد، معافیت فعلی مالیات بر ارزش افزوده صنعت ریلی نه تنها منجر به حمایت مؤثر از شرکت ها نشده، بلکه در برخی موارد آثار نامطلوبی بر فعالیت اقتصادی شرکت های ریلی برجای گذاشته است؛ از این رو بازنگری در این سیاست یکی از مطالبات جدی بخش خصوصی محسوب می شود.

توسعه کریدور ایران - چین و بهره گیری از ظرفیتهای گسترده ترانزیتی این مسیر نیز از دیگر موضوعاتی بود که از سوی انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی مطرح شد و مورد توجه فعالان صنعت قرار گرفت.

در این نشست ها، دکتر جبارعلی ذاکری، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران، ضمن قدردانی از ایستادگی و تلاش فعالان صنعت ریلی در روزهای دشوار اخیر، تأکید کرد که تمامی سناریوهای لازم برای حفظ پایداری شبکه ریلی و استمرار خدمت رسانی پیش بینی شده است.

وی از برنامه ریزی راه آهن برای توسعه تبادلات ریلی با ترکیه، جذب بارهای جدید و افزایش سهم حمل و نقل ریلی در جابه جایی کالا خبر داد و هدف گذاری حمل ۵۲ میلیون تن بار در سال ۱۴۰۵ را از برنامه های مهم این مجموعه عنوان کرد.

مدیرعامل راه آهن همچنین از تجهیز و فعال سازی ایستگاه ابرانشهر برای تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی، نصب باسکول و تأمین تجهیزات مورد نیاز در این منطقه خبر داد و بر پیگیری مطالبات شرکت های ریلی، اجرای تعهدات مرتبط با ماده ۱۲ و حمایت از حفظ اشتغال در این صنعت تأکید کرد.

ذاکری در پایان با توصیه به شرکت ها برای حفظ نیروی انسانی و پرهیز از تعدیل کارکنان، ابراز امیدواری کرد که با همکاری نزدیک دولت و بخش خصوصی، صنعت ریلی کشور بتواند از شرایط کنونی عبور کرده و نقش مؤثرتری در اقتصاد و حمل و نقل ملی ایفا کند.

فعالان بخش خصوصی ریلی در بهار ۱۴۰۵ طی دو نشست جداگانه ی مهم با دکتر فرزانه صادق وزیر راه و شهرسازی و دکتر جبارعلی ذاکری مدیرعامل راه آهن، ضمن تشریح پیامدهای ناشی از تحولات اخیر و جنگ، خواستار اجرای بسته های حمایتی، تسهیل تأمین مالی، رفع موانع عملیاتی و تقویت جایگاه حمل و نقل ریلی شدند.

در نشست مشترک مدیرعامل راه آهن با فعالان ریلی، دکتر سبحان نظری، رئیس انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی، ضمن تبریک سال نو و قدردانی از تلاش های فعالان صنعت، بر ضرورت حمایت از بدنه اجرایی و عملیاتی حمل و نقل ریلی تأکید کرد.

وی تأمین تسهیلات سرمایه در گردش برای شرکت ها، پیگیری جدی وصول مطالبات از صنایع بزرگ به ویژه شرکت های فولادی و همچنین توجه به وضعیت معیشتی کارکنان و نیروهای انسانی فعال در این صنعت را از مهم ترین اولویتهای کنونی بخش خصوصی برشمرد.

رئیس انجمن در نشست وزیر راه و شهرسازی با فعالان صنعت ریلی نیز با اشاره به آثار اقتصادی ناشی از جنگ و تحولات اخیر منطقه، خواستار آن شد که شرکت های خصوصی فعال در حوزه های حمل بار، حمل مسافر، لکوموتیو، تعمیرات و خدمات وابسته در فهرست شرکت های آسیب دیده قرار گرفته و از حمایت ها و تسهیلات پیش بینی شده دولت بهره مند شوند.

دکتر نظری همچنین پیشنهاد تشکیل «کمیته بحران صنعت ریلی» به ریاست مدیرعامل راه آهن و با حضور نمایندگان وزارت راه و شهرسازی و بخش خصوصی را مطرح کرد تا در شرایط بحرانی، تصمیم گیری ها با سرعت، هماهنگی و اثربخشی بیشتری انجام شود.

در این نشست ها، مدیران شرکت های ریلی نیز دیدگاه ها و پیشنهادهای خود را برای عبور از شرایط موجود مطرح کردند. دکتر حسن صدیقی، عضو هیات مدیره انجمن، با اشاره به فشارهای ناشی از شرایط بحرانی اخیر، اعمال تخفیف در حق دسترسی به شبکه ریلی، تمدید مهلت انجام تعمیرات اساسی واگن ها و استمرار تخفیف ۲۰ درصدی حمل و نقل بین المللی را از جمله اقدامات ضروری برای حمایت از شرکت های فعال در این حوزه دانست.

همچنین مهندس تخمه چیان، مدیرعامل شرکت پرتوبار فرابر خلیج فارس، بر لزوم تسریع در پرداخت مطالبات شرکت های ریلی از سوی شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی و اجرای تعهدات مربوط به ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید تأکید کرد. در همین راستا، دکتر فاتحی زاده، رئیس کارگروه اقتصاد و سرمایه گذاری انجمن، نیز خواستار رایزنی راه آهن با شبکه بانکی کشور برای انتشار و توسعه اوراق گواهی سپرده خاص با هدف تأمین مالی پروژه های ریلی شد. یکی دیگر از مطالبات مهم مطرح شده از سوی بخش خصوصی، صدور اسناد مالکیت برای واگن های باری و مسافری بخش خصوصی و همچنین اعطای تسهیلات و وام های کم بهره به شرکت های ریلی بود. فعالان این حوزه معتقدند که تحقق این مطالبات می تواند زمینه تقویت توان سرمایه گذاری و توسعه ناوگان ریلی را فراهم کند. موضوع

رئیس کارگروه مالکان واگن‌های مخزن دار:

حمایت از واگن حمل بنزین ایرانی وظیفه ملی است

سید محمد مهدی شریفی

رئیس کارگروه مالکان واگن‌های مخزن دار



تولید نخستین واگن تخصصی حمل بنزین در ایران را می‌توان یکی از مهم‌ترین دستاوردهای سال‌های اخیر صنعت ریلی کشور دانست. محصولی راهبردی که علاوه بر کاهش وابستگی به خارج و صرفه جویی ارزی، زمینه انتقال بخش قابل توجهی از حمل فرآورده‌های نفتی سبک از جاده به ریل را فراهم کرده و ارزش آفرینی واگن‌های مخزن دار تخصصی را تثبیت می‌کند. «سید محمد مهدی شریفی» رئیس کارگروه مالکان واگن‌های مخزن دار در گفت‌وگو با ندای حمل و نقل ریلی، از مسیر پیرایه طراحی و ساخت این واگن، مزیت‌های اقتصادی و صنعتی آن و ضرورت حمایت راه آهن و نهادهای مرتبط برای توسعه ناوگان تخصصی حمل بنزین سخن می‌گوید.

دانشگاه اراک نیز به‌عنوان بازوی علمی پروژه در بخش‌های مطالعاتی و تحقیقاتی مشارکت فعال داشت. طی حدود پنج ماه، فرآیند طراحی، ساخت و انجام آزمون‌های مختلف با نظارت مستمر کارشناسان راه آهن جمهوری اسلامی ایران انجام شد. به دلیل ماهیت حساس محموله‌های قابل حمل، تمامی آزمایش‌ها و ارزیابی‌های فنی در سختگیرانه‌ترین شرایط ممکن صورت گرفت و خوشبختانه پس از طی مراحل مختلف، طراحی واگن مورد تأیید مراجع تخصصی راه آهن قرار گرفت و پلاک بهره‌برداری نیز برای آن صادر شد.



**بومی‌سازی واگن حمل بنزین چه
مزیت‌های اقتصادی و صنعتی برای
کشور ما ایجاد می‌کند؟**

ما تحقیقات مفصلی درباره توجیه پذیری اقتصادی و فنی این طرح انجام دادیم و در جریان بررسی‌ها، گزینه استفاده از فناوری خارجی هم مورد مطالعه قرار گرفت. حتی پیشنهادهایی برای بهره‌گیری از مخازن آماده برخی سازندگان معتبر خارجی مطرح شد اما محاسبات اقتصادی نشان داد که ساخت داخلی این واگن حدود ۳۰ تا ۳۵ درصد ارزان‌تر از نمونه‌های وارداتی خواهد بود. علاوه بر صرفه‌جویی ارزی، بومی‌سازی این محصول موجب فعال شدن ظرفیت‌های تولیدی کشور، اشتغال‌زایی در صنایع واگن‌سازی و ارتقای دانش فنی داخلی می‌شود.

مورد نیاز برای حمل ریلی آن‌ها در کشور وجود نداشته است.

در حوزه بنزین نیز شرایط مشابهی حاکم است. تأسیسات بارگیری ریلی در برخی مراکز تولید و توزیع سوخت کشور سال‌ها پیش احداث شده‌اند، اما به دلیل نبود ناوگان تخصصی، هیچ‌گاه امکان بهره‌برداری از آن‌ها فراهم نشده است. این در حالی است که تقاضا برای انتقال بخشی از حمل بنزین از جاده به ریل سال‌هاست از سوی مجموعه‌های مرتبط با صنعت نفت مطرح شده و ظرفیت بار کافی برای این موضوع وجود دارد. از این رو، طراحی و ساخت واگن‌های تخصصی حمل بنزین به یکی از نیازهای راهبردی صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور تبدیل شده بود. با توجه به این نیاز ملی، تصمیم گرفتیم فرآیند طراحی و ساخت نخستین نمونه داخلی واگن حمل بنزین را آغاز کنیم.



**تولید این واگن‌ها مستلزم پذیرش چه
ریسک‌هایی بود و چه مراحل را برای
تولید پشت سر گذاشتید؟**

این پروژه از همان ابتدا با ریسک‌های قابل توجهی همراه بود چرا که ساخت نخستین نمونه هر محصول جدید مستلزم صرف هزینه‌های تحقیق و توسعه، طراحی مهندسی و دریافت تأییدیه‌های متعدد است و حتی احتمال عدم اخذ مجوزهای نهایی نیز وجود دارد. با این حال، با همکاری یکی از شرکت‌های واگن‌سازی کشور و مشارکت تیم‌های فنی، مطالعات گسترده‌ای آغاز شد.

**جناب شریفی! در ماه‌های اخیر
شاهد رخداد مهمی در صنعت
ریلی بودیم و نخستین واگن حمل
بنزین ایرانی در کشور تولید شد.
این تحول چگونه و بر اساس چه
نیازهایی رقم خورد؟**

مستحضرد که توسعه حمل‌ونقل ریلی در هر کشوری نیازمند هم‌افزایی سه مؤلفه اساسی زیرساخت، ناوگان و بار است. در ایران طی سال‌های گذشته سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی برای توسعه زیرساخت‌های ریلی صورت گرفته و بسیاری از مراکز صنعتی، پالایشگاهی و پتروشیمیایی هم به شبکه ریلی متصل شده‌اند اما در برخی حوزه‌ها فقدان ناوگان تخصصی موجب شده ظرفیت‌های موجود به‌طور کامل مورد بهره‌برداری قرار نگیرد. یکی از مهم‌ترین این حوزه‌ها، حمل فرآورده‌های نفتی سبک نظیر بنزین، نفتا و سایر هیدروکربن‌های فرار است. واگن‌های مخزن دار متداول کشور قابلیت حمل طیف وسیعی از کالاهای مایع از جمله مازوت، گازوئیل، روغن‌های صنعتی و خوراکی را دارند اما برای حمل موادی مانند بنزین و نفتا که دارای فراریت بالا و الزامات ایمنی ویژه هستند، نیاز به واگن‌هایی با طراحی کاملاً متفاوت وجود دارد. برای مثال، خطوط ریلی تا داخل مجتمع‌های پتروشیمی نظیر پتروشیمی تبریز امتداد یافته‌اند، اما بخشی از مواد اولیه این واحدها همچنان از طریق جاده حمل می‌شود، زیرا واگن تخصصی

ظرفیت شبکه موجب شد امکان تمرکز بیشتری بر حمل فرآورده‌های نفتی فراهم شود. همزمان شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی نیز با طراحی مسیرهای جایگزین و اصلاح الگوهای بارگیری، همکاری کم‌نظیری با فعالان بخش ریلی داشت. در مقاطعی که برخی مراکز بارگیری با محدودیت مواجه شدند، مسیرهای جدیدی برای حمل مازوت و سایر فرآورده‌ها تعریف شد و به موازات آن، راه‌آهن نیز با مدیریت مناسب سیر و حرکت قطارها، شرایطی فراهم کرد که واگن‌های مخزن‌دار با سرعت و بهره‌وری بیشتری در شبکه جابه‌جا شوند. نتیجه این همکاری مشترک، ثبت رکوردهای کم‌سابقه در عملکرد شرکت‌های عضو کارگروه بود. در برخی مسیرها، واگن‌های باردار در زمان‌هایی به مقصد رسیدند که پیش از آن سابقه نداشت. میزان بارگیری، تن کیلومتر طی‌شده و شاخص بهره‌برداری ناوگان نیز به رکوردهای جدیدی دست یافت. یکی از مهم‌ترین دستاوردهای این دوره، تحقق بیش از ۱۰۵ درصدی برنامه‌های ابلغی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی بود که در سال‌های گذشته سابقه نداشت. البته این موفقیت تنها حاصل تلاش مالکان واگن مخزن‌دار نبود بلکه نتیجه همکاری نزدیک سه ضلع اصلی این زنجیره یعنی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، راه‌آهن و شرکت‌های مالک ناوگان محسوب می‌شود. رضایت شرکت ملی پخش از عملکرد بخش ریلی به اندازه‌ای بود که در ماه‌های بعد نیز برنامه‌های توسعه بارگیری با حجم بیشتری ابلاغ شد. این اتفاق نشان داد که حمل‌ونقل ریلی می‌تواند در شرایط بحرانی نیز به‌عنوان یک ابزار مطمئن، پایدار و قابل اتکا برای جابه‌جایی فرآورده‌های نفتی ایفای نقش کند. یکی دیگر از دستاوردهای مهم این دوره، شکل‌گیری مسیرهای جدید ترانزیتی به مقصد افغانستان بود. در ماه‌های ابتدایی سال، حمل فرآورده‌های نفتی از بندر امیرآباد به مقصد ایستگاه روزنک افغانستان با استفاده از واگن‌های مخزن‌دار ایرانی آغاز شد و نتایج امیدوارکننده‌ای نیز به همراه داشت. البته در ادامه، تغییرات قیمت سوخت در مبادی و مقاصد باعث شد توجیه اقتصادی این مسیر موقتاً کاهش یابد و بخشی از عملیات ترانزیتی متوقف شود. با این حال زیرساخت‌ها، توافقات و امکانات لازم برای ادامه این مسیر همچنان وجود دارد و پیش‌بینی می‌شود با بهبود شرایط اقتصادی و تثبیت فضای منطقه‌ای، این کریدور بار دیگر فعال شود. علاوه بر مسیر امیرآباد، ظرفیت‌های قابل توجهی نیز برای توسعه ترانزیت از مسیرهای غربی کشور به مقصد افغانستان ایجاد شده که می‌تواند در ماه‌های آینده نقش مهمی در افزایش سهم ایران از بازار ترانزیت منطقه ایفا کند.



جناب شریفی! کمی هم درباره جنگ اخیر و پیامدهای آن بر حوزه واگن‌های مخزن‌دار صحبت کنید. جنگ چه آسیب‌هایی به این بخش وارد کرد و این خسارات چگونه مدیریت شد؟ آیا جنگ غیر از خسارت، فرصتی هم ایجاد کرد؟

در جریان تجاوز اخیر آمریکا و رژیم صهیونیستی به برخی زیرساخت‌های کشور، بخشی از ناوگان مخزن‌دار ریلی نیز به‌طور مستقیم در معرض آسیب قرار گرفت اما آنچه در این میان اهمیت بیشتری دارد، نحوه مدیریت بحران و تبدیل تهدیدها به فرصت‌هایی برای ارتقای عملکرد شبکه ریلی کشور است. در جریان حمله دشمن به محدوده انبار نفت ری، ۲۹ دستگاه واگن مخزن‌دار متعلق به شرکت‌های مختلف فعال در حوزه حمل فرآورده‌های نفتی دچار آسیب شدند که شدت خسارات در واگن‌ها متفاوت بود. پس از وقوع حادثه، کارگروه تخصصی مالکان واگن‌های مخزن‌دار با همکاری شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران پیگیری‌های گسترده‌ای را برای تعیین تکلیف واگن‌ها آغاز کرد. خوشبختانه امروز بخش عمده‌ای از فرایندهای مربوط به تخلیه واگن‌ها، مستندسازی خسارات و اخذ مجوزهای لازم برای جبران زیان از محل پوشش‌های بیمه‌ای انجام شده و این پروژه در مراحل پایانی خود قرار دارد. پیش‌بینی می‌شود پس از تکمیل ارزیابی‌ها و انجام تعمیرات لازم، واگن‌های آسیب‌دیده بار دیگر به چرخه حمل‌ونقل کشور بازگردند. در نظر داشته باشید که اگرچه جنگ خساراتی را به ناوگان وارد کرد اما از سوی دیگر فرصتی کم‌نظیر برای نمایش توانمندی شبکه حمل‌ونقل ریلی کشور فراهم آورد. به این معنی که کاهش بخشی از بارهای معدنی و فولادی و آزاد شدن



راه‌آهن و سایر سازمان‌ها و نهادهای مرتبط چگونه می‌توانند از این ارزش‌آفرینی که در کشور اتفاق افتاده، حمایت کنند؟

به نکته مهمی اشاره کردید. در حال حاضر که نخستین نمونه این واگن با موفقیت ساخته شده و امکان تولید انبوه آن فراهم شده است، حمایت سیاست‌گذار و متولی شبکه ریلی کشور اهمیت دوچندانی پیدا می‌کند. در اینجا باید میان «واگن نو» و «واگن جدید» تفاوت قائل شد. واگن حمل بنزین صرفاً یک واگن تازه‌ساز نیست، بلکه محصولی جدید برای شبکه ریلی کشور محسوب می‌شود که تاکنون نمونه‌ای از آن در ناوگان ملی وجود نداشته است. این واگن امکان جذب بارهایی را فراهم می‌کند که سال‌ها صرفاً از طریق جاده جابه‌جا می‌شده‌اند. به همین دلیل انتظار می‌رود راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برای چنین پروژه‌هایی مشوق‌های ویژه سرمایه‌گذاری در نظر بگیرد. تجربه موفق مصوبه «حق دسترسی یک ریالی» در دهه ۱۳۹۰ نشان داد که حمایت‌های هدفمند می‌تواند نقش مهمی در ترغیب سرمایه‌گذاران برای ورود به حوزه ناوگان ایفا کند. واقعیت آن است که ظرفیت بار قابل توجهی برای این واگن‌ها در کشور وجود دارد. اگر زمینه تولید چندصد دستگاه از این ناوگان فراهم شود، بخش مهمی از حمل فرآورده‌های نفتی سبک می‌تواند از جاده به ریل منتقل شود. اتفاقی که علاوه بر کاهش مصرف سوخت و هزینه‌های حمل، آثار مهمی در ارتقای ایمنی، کاهش سوانح جاده‌ای و حفظ محیط زیست خواهد داشت. اکنون زمان آن رسیده است که با همکاری بخش خصوصی، راه‌آهن و مجموعه‌های مرتبط با صنعت نفت، مسیر توسعه این ناوگان راهبردی هموار شود. نهایتاً باید گفت حمایت از این واگن‌های جدید یک وظیفه ملی و سرمایه‌گذاری برای آینده حمل‌ونقل ریلی کشور است.



نقشه راه عبور از بحران پساجنگ صنعت ریلی

حسن صدیقی

عضو هیأت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی



حمایتی ایفا کند.

۳- پذیرش ناوگان ریلی به عنوان وثیقه بانکی

دولت باید فوراً سازوکار قانونی لازم را برای پذیرش ناوگان ریلی به عنوان وثیقه‌ای معتبر و دارای ارزش‌گذاری کارشناسی فراهم کند تا مسیر تامین مالی و نوسازی ناوگان تسهیل شود.

۴- اصلاح فوری مالیات بر ارزش افزوده

مالیات بر ارزش افزوده به طور مستقیم بر سودآوری و نقدینگی شرکت‌های ریلی اثرگذار است. در شرایط فعلی، لغو یا تعدیل این شمولیت مالیاتی می‌تواند به سرعت بخشی از فشار مالی وارد بر شرکت‌های ریلی را کاهش دهد و امکان تداوم فعالیت آن‌ها را فراهم سازد.

۵- اجرای ماده ۶ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی

اجرای کامل ماده (۶) قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی کشور و رقابت پذیر کردن نرخ‌های حمل ریلی در برابر حمل جاده‌ای از طریق کاهش حق دسترسی راه‌آهن و تامین بودجه لازم برای هزینه‌های زیرساختی راه‌آهن از محل منابع دولتی ضروری است.

۶- کاهش یا حذف بیمه شخص ثالث واگن‌های باری

در حال حاضر هزینه بیمه شخص ثالث واگن‌های باری بدون پشتوانه کارشناسی روشن درباره میزان ریسک، دامنه وقوع و تکرار خسارت به شرکت‌های ریلی تحمیل می‌شود. بازنگری در این موضوع و کاهش یا حذف این هزینه می‌تواند بخشی از بار مالی شرکت‌ها را کاهش دهد.

۷- پرداخت یارانه صرفه‌جویی ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید

پرداخت مطالبات شرکت‌های ریلی از محل یارانه صرفه‌جویی سوخت موضوع ماده (۱۲) قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر، می‌تواند بخشی از کمبود نقدینگی فعالان این صنعت را جبران کند.

۸- تقسیط بدهی‌ها و بخشودگی جرائم

سازمان تامین اجتماعی و سازمان امور مالیاتی باید مکلف شوند بدهی شرکت‌های ریلی را به صورت بلندمدت تقسیط کرده و حداکثر بخشودگی ممکن را برای جرائم بیمه‌ای و مالیاتی در نظر بگیرند.

۹- استمهال تسهیلات بانکی

بازپرداخت تسهیلات بانکی شرکت‌های ریلی باید متناسب با شرایط جنگی کشور استمهال شده و جرائم تأخیر در پرداخت نیز حذف شود تا فشار مضاعفی بر بنگاه‌های اقتصادی فعال در این صنعت وارد نشود.

جنگ و بحران‌های ناشی از آن، صنعت حمل و نقل ریلی ایران را دچار بحرانی کرده است که ضرورت مداخله فوری دولت برای مدیریت این بحران احساس می‌شود. نخستین و مهم‌ترین پیامد جنگ، کاهش شدید تقاضای حمل ریلی بود. تنها با بروز حادثه برای دو مجموعه بزرگ فولادی کشور، یعنی فولاد مبارکه و فولاد خوزستان، حدود ۳۰ درصد از تن-کیلومتر حمل در شبکه ریلی کشور از دست رفت. آسیب‌دیدگی برخی مجتمع‌های پتروشیمی نیز موجب شد حجم قابل توجهی از بار این بخش از شبکه ریلی خارج شود. در کنار این عوامل، محاصره دریایی و اختلال در فعالیت بنادر جنوبی کشور، اثر مستقیمی بر عملکرد حمل و نقل ریلی گذاشت. بنادر شهید رجایی، بندر امام خمینی و سایر بنادر جنوبی سالانه ده‌ها میلیون تن کالا را تخلیه و بارگیری می‌کنند که بخش مهمی از آن از طریق شبکه ریلی جابه‌جا می‌شود. همچنین ظرفیت عملیاتی چند میلیون TEU کانتینر در بندر شهید رجایی نیز بخشی از تقاضای حمل ریلی کشور را تشکیل می‌داد که با توقف فعالیت‌های بندری، این ظرفیت نیز عملاً از چرخه حمل خارج شد. در حوزه حمل و نقل بین‌المللی نیز کریدور ترانزیتی سرخس - بندرعباس که سهمی بین ۶۰ تا ۷۰ درصدی از ترانزیت کشور را به خود اختصاص داده است، عملاً از مدار فعالیت خارج شد. در نتیجه، ترانزیت بین‌المللی کشور با افتی بیش از ۸۰ درصد مواجه شد. جنگ همچنین بر الگوی بار و مسیرهای حمل تأثیر گذاشت. صاحبان واگن و شرکت‌های حمل و نقل برای حفظ فعالیت خود ناچار شدند به دنبال مشتریان جدید در مسیرهایی باشند که کمتر از جنگ آسیب دیده بودند. در مقابل، صاحبان کالا نیز برای تأمین نیازهای خود به استفاده از مسیرهای جایگزین روی آوردند؛ مسیرهایی که اغلب هزینه بالاتر، زمان حمل بیشتر و محدودیت‌های ظرفیتی قابل توجهی داشتند. در شرایط کنونی، حمایت هدفمند دولت و نهادهای تصمیم‌گیر از صنعت ریلی ضرورتی انکارناپذیر است. مهم‌ترین اقدامات پیشنهادی عبارت‌اند از:

۱- تشکیل کمیته بحران ریلی

در شرایط کنونی تشکیل کمیته بحران ریلی با حضور بخش خصوصی، وزارت راه، راه‌آهن، سازمان برنامه و بودجه، وزارت اقتصاد و وزارت امور خارجه جهت رفع موانع و مشکلات شرکت‌های ریلی و با تمرکز بر کریدورهای ریلی بین‌المللی می‌تواند راهگشا باشد.

۲- پرداخت تسهیلات کم‌بهره و تسهیل دسترسی به منابع مالی

دولت، علیرغم تنگناهای ملی موجود، باید برای تامین سرمایه در گردش شرکت‌ها و جلوگیری از توقف فعالیت آن‌ها و تعدیل نیروها، تسهیلات کم‌بهره به شرکت‌های ریلی که فعالیت آن‌ها متأثر از جنگ شده است پرداخت کند. علاوه بر این، دولت باید در فرآیند اعطای تسهیلات مالی پیش‌بینی شده، به ویژه تسهیلاتی که در قالب گواهی سپرده خاص برای شرکت‌های ریلی در نظر گرفته شده است، نقش تسهیل‌گر و



جنگ و فرسایش قطارهای اقتصادی

ناصر غفاری

عضو هیات مدیره انجمن شرکت‌های ریلی مسافری



به ۳۰ درصد افت درآمد را تجربه کردیم. این در حالی بود که ناوگان شرکت توسعه یافته و واگن‌های جدید نیز به چرخه بهره‌برداری اضافه شده بود و پیش‌بینی می‌شد نوروز و ایام پس از آن، به‌ویژه همزمان با دهه کرامت، از دوره‌های پرتقاضای سفرهای ریلی باشد. بیشترین فشار اقتصادی این شرایط بر قطارهای اقتصادی وارد شد. بسیاری از شرکت‌های دارای قطارهای پنج‌ستاره برای حفظ سهم بازار خود، تخفیف‌های گسترده‌ای ارائه کردند و طبیعی بود که بخشی از تقاضا به سمت این قطارها سوق پیدا کند. در نتیجه، قطارهای اقتصادی که اساساً با حاشیه سود محدود فعالیت می‌کنند، بیش از سایر بخش‌ها از رکود سفرها آسیب دیدند.

از سوی دیگر، شرکت‌های ریلی مسافری، بنگاه‌هایی درآمد-هزینه‌ای هستند و برخلاف برخی بخش‌ها، یارانه مستقیمی دریافت نمی‌کنند. کاهش شدید درآمد در کنار رشد مداوم هزینه‌ها، شرکت‌ها را ناچار به اتخاذ سیاست‌های انقباضی از جمله کاهش هزینه‌های جاری و محدود کردن اضافه‌کارها، کنترل مصرف اقلام و پرداخت‌های حداقلی به کارکنان، کرد.

مهم‌ترین پیامد این وضعیت، فرسایش سرمایه انسانی در صنعت ریلی است. بیش از ۴۰ درصد بهای تمام‌شده خدمات ریلی مربوط به نیروی انسانی است و در شرایطی که درآمد شرکت‌ها کاهش یافته، افزایش هزینه‌های حقوق و دستمزد فشار مضاعفی بر شرکت‌ها وارد کرده است. تداوم این روند، به‌تدریج موجب کاهش انگیزه نیروی انسانی، افت کیفیت خدمات، خروج نیروهای متخصص و کاهش جذابیت اشتغال در صنعت ریلی خواهد شد.

واقعیت آن است که هزینه قطعات، تجهیزات وارداتی، مواد اولیه، اقلام مصرفی و خدمات تعمیراتی متناسب با نرخ تورم و افزایش نرخ ارز رشد کرده، اما نرخ بلیت همچنان با تاخیر و فاصله‌ای قابل توجه نسبت به واقعیات اقتصادی اصلاح می‌شود. شرکت‌ها از ابتدای سال هزینه‌های جدید را پرداخت می‌کنند، اما فرآیند اصلاح نرخ بلیت معمولاً ماه‌ها بعد محقق می‌شود و همین مسئله، زیان انباشته را در صنعت افزایش می‌دهد.

صنعت حمل‌ونقل ریلی مسافری امروز بیش از هر زمان دیگری نیازمند تصمیمات سریع، واقع‌بینانه و حمایتی است. چنانچه قرار باشد حمل‌ونقل ریلی همچنان به‌عنوان شیوه‌ای ایمن، اقتصادی و پایدار در نظام حمل‌ونقل کشور ایفا نقش کند، ضروری است سیاست‌گذاری‌ها نیز متناسب با واقعیات اقتصادی این صنعت صورت گیرد. در غیر این صورت، قطارهای اقتصادی که نقش مهمی در جابه‌جایی اقشار متوسط و کم‌درآمد ایفا می‌کنند، بیش از گذشته در معرض فرسایش و حذف تدریجی قرار خواهند گرفت. رخدادهای که پیامدهای آن صرفاً متوجه شرکت‌های ریلی نخواهد بود، بلکه کل نظام حمل‌ونقل عمومی کشور را متاثر خواهد ساخت.

جنگ، صرفاً یک رخداد نظامی نیست؛ بلکه پدیده‌ای است که آثار آن در تمامی ساحت‌های اقتصادی، اجتماعی و مدیریتی کشور نمایان می‌شود. صنعت حمل‌ونقل ریلی نیز در جریان این بحران، همزمان دو تجربه متفاوت را پشت سر گذاشت؛ از یک‌سو نمایش کم‌نظیری از انسجام، ایثار و مدیریت جهادی در مجموعه و از سوی دیگر، تشدید فشارهای اقتصادی بر شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسافری، به‌ویژه فعالان حوزه قطارهای اقتصادی. کارنامه راه‌آهن در ایام جنگ، حقیقتاً فراتر از انتظار بود. در روزهایی که برخی زیرساخت‌ها و مراکز حمل‌ونقلی در معرض تهدید و حمله قرار داشتند، مجموعه راه‌آهن با آرامش، انسجام و دوری از هرگونه هیجان‌زدگی، مدیریت بحران را در دست گرفت. اهمیت این عملکرد زمانی آشکارتر می‌شود که بدانیم بخشی از زیرساخت‌های ریلی نیز در معرض تهدید مستقیم قرار داشت. در این میان، آنچه بیش از همه شایسته توجه است، روحیه مسئولیت‌پذیری و فداکاری مدیران و کارکنان راه‌آهن بود. در روزهایی که احتمال حمله وجود داشت، برخی مدیران پس از تخلیه نیروها، خود در محل باقی می‌ماندند تا فرآیند مدیریت بحران و هماهنگی‌های عملیاتی دچار اختلال نشود.

با این حال، در کنار این عملکرد موفق، جنگ آثار اقتصادی سنگینی نیز بر صنعت حمل‌ونقل ریلی مسافری بر جای گذاشت؛ آثاری که به‌ویژه قطارهای اقتصادی را با چالش‌های جدی مواجه ساخت.

با آغاز جنگ و توقف پروازها، در نگاه نخست چنین تصور می‌شد که حمل‌ونقل ریلی بتواند بخشی از تقاضای سفر را جذب کند؛ اما فضای نااطمینانی و نگرانی عمومی، موجب کاهش محسوس میل به سفر شد. نتیجه این وضعیت، افت قابل توجه تقاضا برای سفرهای ریلی و شکل‌گیری موج گسترده استرداد بلیت‌ها بود؛ مسئله‌ای که فشار کم‌سابقه‌ای بر نقدینگی شرکت‌های ریلی وارد کرد. این بحران دقیقاً در مقطعی رخ داد که شرکت‌های ریلی از ماه‌ها قبل خود را برای ایام نوروز آماده کرده بودند؛ دوره‌ای که مهم‌ترین فصل درآمدی صنعت حمل‌ونقل ریلی مسافری به شمار می‌رود. شرکت‌ها با اتکا به درآمد پیش‌بینی‌شده نوروز، هزینه‌های سنگینی برای آماده‌سازی ناوگان، نوسازی تجهیزات، تامین اقلام خدماتی، خرید البسه پرسنل، بازسازی واگن‌ها و پرداخت تعهدات پایان سال متحمل شده بودند.

در بسیاری از شرکت‌ها، ستادهای نوروزی از ماه‌های پایانی سال فعالیت خود را آغاز می‌کنند و مجموعه‌ای گسترده از اقدامات خدماتی و فنی برای ارتقای کیفیت سفرهای نوروزی انجام می‌شود. اما ناگهان با کاهش سفرها و استرداد گسترده بلیت‌ها، بخش مهمی از نقدینگی صنعت از بین رفت و شرکت‌ها با بحران مالی روبه‌رو شدند. در شرکت مهتاب سیر جم، تنها در اسفندماه نسبت به مدت مشابه سال قبل، حدود ۴۳ درصد کاهش جابه‌جایی مسافر ثبت شد و درآمد نیز نزدیک به ۲۰ درصد کاهش یافت. این روند در فروردین و اردیبهشت نیز ادامه پیدا کرد؛ به‌گونه‌ای که در فروردین‌ماه حدود ۴۵ درصد کاهش مسافر و نزدیک



معاون مسافری راه آهن در گفتگوی اختصاصی با ندای حمل و نقل ریلی مطرح کرد:

سیر آرام مسافران قطارها در میان آتش جنگ

دکتر غلامحسین کریمی
معاون مسافری راه آهن



مسافرانی که در جنگ تحمیلی اخیر، سفر ریلی را تجربه کردند شاهد تلاش‌های جهادگونه پرسنل و مدیران راه آهن برای تداوم ایمن سفرها بودند. به این ترتیب، امنیتی که مسافران همیشه در قطارها از آن برخوردار بودند، در جنگ هم ادامه داشت و در هیاهوی جنگ، ریتم حرکت قطار بر ریل در دل دشت‌های کشور، طنین آرامش و خدمت‌رسانی بود. «دکتر غلامحسین کریمی»، معاون مسافری راه آهن در گفت‌وگویی اختصاصی با خبرنگار ما، از اقدامات این معاونت در ایام جنگ و برنامه‌های آینده برای توسعه خدمات سخن گفته است.

جنوب شرق کشور همچون زاهدان و ایرانشهر پروژه‌های نیمه‌تمام را تکمیل کردیم و خدمات ایستگاهی را بهبود بخشیدیم. یکی از چالش‌های ایام جنگ، در تمام سطوح اجرایی کشور کاهش نیروی انسانی بود. طبق بخشنامه دولت، باید بیست درصد کارکنان دولت به صورت حضوری فعالیت می‌کردند اما ماهیت عملیاتی کار ما چنین اجازه‌ای نمی‌داد و لکوموتوران، مأمور بلیت، نیروهای خدماتی و ایستگاهی همه در محل کار حاضر بودند بنابراین عملاً هشتاد درصد نیروها با همت جهادی و روحیه بالای ایثارگری و خدمت‌رسانی در خدمت ماندند. سامانه شکایات و پاسخگویی شبانه‌روزی به مسافران هم بی هیچ وقفه‌ای فعال بود و خود من نیز شخصا چندین بار در محل حاضر شده و تماس‌های مردم را پاسخ دادم.



چه پیش‌بینی‌هایی برای پایدار ماندن فروش بلیت قطارها در شرایط بحرانی داشتید و آیا از این نظر به مشکلی برخورد نکردید؟

ما با همکاری بسیار خوب دفتر فناوری اطلاعات راه آهن، برای قطع احتمالی اینترنت

بود و بخشی از تقاضای سفر نیز به صورت اجباری شکل گرفت. بر این اساس در زمان جنگ، با کاهش طبیعی سفرهای گردشگری روبه‌رو شدیم اما در مقابل، سفرهای اجباری و جابه‌جایی جمعیت در برخی مسیرها افزایش پیدا کرد. در این شرایط مهم‌ترین هدف ما حفظ ایمنی مسافران و پایداری مسیرها بود و با وجود دشواری‌ها، شبکه ریلی کشور بدون وقفه فعالیت کرد.



تمهیداتی که برای سفرهای نوروزی داشتید در ایام جنگ به مدیریت بحران کمک کرد؟

بله. در دوره ابتدایی حضورم در معاونت مسافری عملیات گسترده‌ای برای بهبود کیفیت خدمات در ایام نوروز انجام شد که طی دوره چند هفته‌ای جنگ نیز به کار ما آمد. بخش مهمی از این عملیات در ایستگاه‌های کشور انجام گرفت که از پایش فنی زیرساخت‌ها تا آمادگی برای شرایط اضطراری را شامل می‌شد. سکوها، مسیرهای دسترسی، فضاهای خدماتی و نمازخانه‌ها بهسازی شدند. در ایستگاه‌های پرتردد مانند تهران، مشهد و اندیمشک و نیز ایستگاه‌های



جناب کریمی بیشتر از سه ماه از حضور شما در این معاونت سپری شده و این مدت مقارن با اتفاقاتی در کشور بوده که خدمات ریلی مسافری در کانون توجه قرار داشته است. برای چنین چالشی آمادگی داشتید؟

امروز که با شما صحبت می‌کنم آخر اردیبهشت ماه است و حدود صد و بیست روز از حضور من در این مسئولیت می‌گذرد. دقیقاً شروع کار من مقارن با وقوع اتفاقات دی ماه و بعد از آن جنگ تحمیلی رمضان بود. وقتی جنگی به این ابعاد به کشور تحمیل می‌شود طبیعتاً برنامه‌های پیش‌بینی شده برای مدیریت بحران عملیاتی می‌شود و ما هم در معاونت مسافری با حداکثر توان و سرعت خود را با شرایط بحرانی هماهنگ کردیم. البته من قبل از وقوع جنگ، آماده ورود به میزبانی سنگین سفرهای نوروزی بودم که این اتفاقات واقع شد و تا حدودی فرصت اجرای برنامه‌های معمول نوروزی را از ما گرفت. در واقع هر سال در بهمن‌ماه ستادهای نوروزی برای برنامه ریزی سفرهای ریلی تشکیل می‌شود اما امسال شرایط متفاوت

پتانسیل گردشگری شناسایی شده‌اند و با همکاری آژانس‌های مسافرتی، بسته‌های تور ریلی در این مسیرها تعریف می‌شود. راه‌آهن قصد دارد مسیرهایی که تقاضای عادی آن‌ها پایین است را در دوره‌های خاص به مسیرهای گردشگری تبدیل کند تا هم ظرفیت ناوگان حفظ شود و هم توسعه گردشگری محقق گردد. ضمناً دستورالعمل جامع گردشگری ریلی و بازنگری مسیرهای ریلی کشور در حال تدوین است.



بعضی شرکت‌های ریلی مسافری بیشتر رغبت دارند خدمات لوکس ارائه دهند و در برابر نرخ بلیت را خودشان مدیریت کنند و از قیمت‌گذاری دستوری بلیت گله دارند. در این باره چه دیدگاهی دارید؟

هدف ما ارتقای کیفیت خدمات است و رقابت سالم میان شرکت‌ها را تشویق می‌کنیم اما همه قطارها نمی‌توانند پنج‌ستاره باشند، همان‌طور که همه هتل‌ها پنج‌ستاره نیستند. خدمات راه‌آهن کشور باید متناسب با شرایط مالی مسافران باشد. قطارها در کشور با سطح خدمات سه‌ستاره تا پنج‌ستاره تعریف شده‌اند تا همه اقشار جامعه بتوانند از حمل‌ونقل ریلی استفاده کنند. البته ما بسته‌های حمایتی مشخصی برای سرمایه‌گذاری در بخش مسافری داریم و هر فرد یا شرکتی که قصد ایجاد یا راه‌اندازی ناوگان ریلی مسافری دارد، می‌تواند به معاونت سرمایه‌گذاری مراجعه کند. در صدور مجوز، تخصیص مسیر و تسهیلات، کاملاً حمایت می‌کنیم. توسعه حمل‌ونقل ریلی بر اساس تقاضا انجام می‌شود. هر مسیر که ضرب‌اشغال آن به حد لازم برسد، بلافاصله فعال می‌شود. فعلاً کمبود ناوگان به شکل جدی و حاد نداریم و مدیریت دقیق سیر و حرکت قطارهای مسافری بر اساس صرفه اقتصادی و نیاز واقعی صورت می‌گیرد اما قطعاً شرایط به این شکل نخواهد ماند و باید برای رشد ظرفیت و کیفیت قطارها با مشارکت بخش خصوصی تلاش کنیم.

در نوع خود کار سنگینی بود که بحمدالله با رضایت کامل مسافران انجام شد و هیچ خللی در خدمات‌رسانی به وجود نیامد. موضوع مهم دیگر قطارهای حومه‌ای بود. راه‌آهن حتی در اوج بحران جنگ، خدمات قطارهای حومه‌ای را هم متوقف نکرد. در کلان‌شهرها به‌ویژه تهران، با آماده‌سازی ناوگان و تعمیرات لازم، خدمات قطارهای حومه‌ای حفظ شد و در ساعات پرتردد ظرفیت خدمت‌رسانی افزایش یافت تا مردم دچار مشکل نشوند.



حملات جنایتکارانه دشمن به زیرساخت‌های ریلی را چگونه مدیریت کردید؟

امنیت جانی مسافران بالاترین اولویت راه‌آهن است و ما در پی تهدید دشمن به حمله به زیرساخت‌های ریلی آماده بودیم که مردم و مسافران را از هر گونه گزند در امان نگه داریم. تمهیدات جامعی در این زمینه پیش‌بینی کرده بودیم. در لحظه حمله به چند زیرساخت ریلی کشور، بلافاصله با هماهنگی‌های قبلی که با سازمان راهداری صورت داده بودیم برای انتقال مسافران با اتوبوس اقدام کردیم. در همان ایستگاه‌های نخست قبل از محل آسیب دیده، عملیات تخلیه مسافران و جابجایی آنها با اتوبوس به مقاصد مورد نظر انجام گرفت و خوشبختانه هیچ آسیبی به مسافران وارد نشد.



از بحث جنگ فاصله بگیریم. جناب کریمی! معاونت مسافری راه‌آهن با حضور شما که سبقه گردشگری دارید، شاهد چه تحولاتی خواهد بود؟

برنامه‌های جدیدی در این معاونت در حوزه گردشگری ریلی در دستور کار داریم و کارگروه ویژه گردشگری ریلی در شرکت راه‌آهن تشکیل شده است. مسیرهای دارای مناظر زیبا و ایستگاه‌های تاریخی دارای

سناریوهای جابگزین داشتیم و حتی روش دستی فروش بلیت آماده بود اما خوشبختانه هیچ اختلالی ایجاد نشد و مسافران به راحتی بلیت تهیه کردند. در این دوران رفتار مردم هم آرام و همدلانه بود و هیچ بحران جدی در سیستم فروش بلیت یا برنامه حرکت قطارها مشاهده نشد.



وضعیت قیمت بلیت در این ایام چطور بود؟ تغییر قیمت به صورت غیررسمی و متخلفانه یا شکل‌گیری بازار سیاه بلیت نداشتیم؟

این یکی از مهم‌ترین تأکیدات ما بود که قیمت بلیت با ثبات کامل حفظ شود و هیچ گونه تخلف یا بازار غیررسمی برای فروش بلیت قطار ایجاد نشود. بنابراین در ایام جنگ، نظارت جدی بر قیمت بلیت‌ها داشتیم و اجازه ندادیم حتی یک ریال گران‌فروشی یا تخلف دیگری انجام شود. ضمناً به همکارانم تأکید کردم شرایط جنگی ویژگی‌های خود را دارد و ممکن است بعضی افراد تحت تأثیر استرس، رفتار چندان به هنجاری نداشته باشند. بنابراین حتی در صورت برخورد با چنین مواردی هم با احترام کامل پاسخگوی مردم باشند و اگر مسافری بدون دلیل موجه ناراحت یا معترض باشد با سعه صدر با او رفتار شود. صد البته در این ایام مردم ما هم نشان دادند که درک بالایی دارند و با دیدن رفتار محترمانه و پاسخ‌گویی درست، با پرسنل راه‌آهن همراهی می‌کردند.



با افزایش تقاضای ناشی از جنگ در مسیرها چه مواجهه‌ای داشتید؟ آیا شرایط جنگی ایجاب کرد قطارهای فوق‌العاده‌ای در بعضی مسیرها داشته باشید؟

قطعاً بعضی مسیرها با وقوع جنگ به شکل جهشی با رشد تقاضا مواجه می‌شد و از قبل برای آن برنامه‌ریزی کرده بودیم. به عنوان مثال راه‌اندازی قطار فوق‌العاده در مسیر بین‌المللی تهران - وان - ترکیه در ایام جنگ یکی از این مسیرها بود. این مسیر، تنها مرز ریلی فعال کشور بود و طبعاً تقاضا برای آن بالا رفت، بنابراین هفته‌ای دو بار قطار فوق‌العاده اضافه کردیم. همچنین در ایام جنگ به دلیل محدودیت و توقف کامل پروازها، راه‌آهن با هماهنگی سایر نهادها، جابه‌جایی حجاج عمره را از مرزهای شلمچه و خرمشهر به مقاصد مشهد و تهران انجام داد. این عملیات هم





نجابت، صنعت ریلی را زمین گیر کرده است

سیدعلیر ضاسیدوکیلی

دبیر انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی



دبیر انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی معتقد است مهم‌ترین بحران امروز صنعت ریلی کشور نه فقط کمبود منابع یا آسیب‌های ناشی از جنگ و تحریم، بلکه «فرهنگ نجابت» در این صنعت است. فرهنگی که باعث شده است که هم راه آهن و هم شرکت‌های ریلی کمتر مطالبه‌گری کنند و بیش از همه فشارها را خودشان تحمل کنند. دکتر سیدعلیرضا سیدوکیلی در این گفت‌وگوی صریح، از کاهش ۳۰ تا ۴۰ درصدی مشتریان حمل و نقل ریلی، آسیب‌پذیری شدید شبکه راه آهن در بحران‌ها، اجرا نشدن قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی و ضرورت واگذاری واقعی تصدی‌گری به بخش خصوصی سخن می‌گوید.

سنگینی بر اقتصاد شرکت‌های ریلی وارد کرده است. شرکت‌های ریلی پیش از این هم با حاشیه سود ۱۰ تا ۱۵ درصدی فعالیت می‌کردند، حالا این شرکت‌ها در شرایطی قرار گرفته‌اند که هم مشتریانشان کاهش یافته و هم هزینه‌ها به شدت بالا رفته است.



نسبت سرمایه به درآمد این شرکت‌ها در حال حاضر چگونه است؟

وضعیت صنعت ریلی و شرایطی که در آن به سر می‌بریم از نظر نسبت‌های مالی و رقابت با بازارهای رقیب بسیار غیررقابتی و غیر جذاب است. واگنی که سال گذشته حدود پنج میلیارد تومان ارزش داشت، ماهانه ۲۰ تا ۲۵ میلیون تومان اجاره داده می‌شد و این واگن هزینه‌های خاص خود را هم داشت که اگر مالک آن چنین سرمایه‌ای را در بازار طلا سرمایه گذاری می‌کرد، نه تنها دردسری بابت عملیات حمل و واگن داری نمی‌کشید، بازدهی و سود آن هم اصلاً قابل مقایسه با این مبالغ نبود. شما در نظر بگیرید وقتی یک شرکت بیش از هزار واگن داشته باشد چه مبلغی سرمایه در این کار گذاشته و چقدر در مقایسه با سایر بازارها عقب است. حالا در این شرایط، و با این تعرفه‌ها و

تجربه بحران اخیر در مورد آسیب‌پذیری شبکه ریلی چه واقعیتی را به ما نشان می‌دهد؟

سرعت بازسازی و واکنش راه آهن به اقدامات جنایتکارانه دشمنان بسیار عالی بود ولی بیا بیاید تعارف را کنار بگذاریم و به صراحت بگوییم شبکه ریلی یکی از آسیب‌پذیرترین زیرساخت‌های حمل و نقل کشور است. تنها با آسیب دیدن شش نقطه از شبکه، ارتباط شرق و غرب کشور عملاً قفل شد. در شبکه جاده‌ای یا فرودگاهی، امکان جایگزینی سریع وجود دارد اما در راه آهن وقتی چند نقطه از خط آسیب ببینند، عملاً شبکه از کار می‌افتد. واگن را نمی‌توان مثل هواپیما جابه‌جا کرد یا مثل کامیون از مسیر فرعی عبور داد.



وضعیت شرکت‌های ریلی در ماه‌های اخیر به چه شکل بوده و این شرکت‌ها چه مشکلاتی را به شما که فراگیرترین انجمن بخش خصوصی در صنعت ریلی هستید، منعکس کرده‌اند؟

حمل و نقل ریلی در ماه‌های اخیر بین ۳۰ تا ۴۰ درصد از مشتریان خود را از دست داده است. این کاهش مشتریان، اتفاقی است که پیامدهای منفی فراوانی داشت و فشار

آقای دکتر! شما همواره بر ضرورت حل مشکلات ساختاری صنعت ریلی کشور تاکید داشته‌اید. بخشی از این مشکل ساختاری را نمی‌توان با کمک ابزارهای رسانه‌ای و لابی کردن با نهادهای تصمیم‌گیر حل کرد؟

نکته همینجاست! مشکل اصلی ما در شرکت‌های ریلی، یک مشکل فرهنگی است. مشکلی که از کل جامعه ایران به این صنعت منتقل شده است. ما نجیب هستیم و شاید عجیب باشد که اسم این را مشکل بگذارم، اما واقعیت همین است. شرکت‌های ریلی در مقایسه با بسیاری از صنایع دیگر، پیش از آنکه از دیگران مطالبه‌گری کنند، فشارها را خودشان تحمل می‌کنند. راه آهن و شرکت‌های ریلی ما قانع‌تر از بسیاری از بخش‌های دیگر هستند. اول به خودشان سخت می‌گیرند و بعد به محیط پیرامون. همین نگاه باعث شده در جامعه این تصور شکل بگیرد که در بحران‌ها، بخش ریلی کمترین آسیب را می‌بیند. در حالی که این تصور کاملاً غلط است. واقعیت این است که ما باید از تمام ابزارها برای رشد مطالبه‌گری این صنعت استفاده کنیم و این صنعت را از مظلومیتی که به آن حاکم است، خارج کنیم.



سواحل، تاکنون نیاز جدی به حمل و نقل ریلی احساس نکرده ایم ولی با همین مقدار دغدغه ای که در توسعه این صنعت داشتیم زیرساخت های مناسبی فراهم کرده ایم. اکنون وقت آن است که نگاه استراتژیک خود به این صنعت را متحول کنیم. راه تحول هم جز این نیست که ورود سرمایه های خصوصی را به صنعت ریلی هموار کنیم.



صنعت ریلی در دوره پساجنگ چشم انتظار اتفاقات فراوانی در حوزه های بالادستی و ساختاری است. پیش بینی شما در این باره چیست؟ آیا دولت با بازگرداندن وظایف حاکمیتی شرکت راه آهن به وزارت راه و شهرسازی در مسیر درستی قرار دارد؟

قوانین و اقدامات دولت بدون مشارکت بخش خصوصی و بدون در نظر گرفتن نقطه نظرات انجمن ها و تشکل های این بخش، کاملاً محکوم به شکست است. اگر بخواهیم مثالی در این زمینه بیاوریم کافیهست به این نکته دقت کنیم که قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی بیش از بیست سال پیش تصویب شده اما هنوز به صورت کامل اجرا نشده است. شاید امروز فقط ۲۰ درصد آن عملیاتی شده باشد. چرا چنین قانون خوبی را معطل گذاشتیم. واضح است که ساختار مشکل دارد و با اقداماتی که دولت را دوباره در محور صنعت ریلی قرار دهد، مشکل ما حل نمی شود. از طرفی، قطعاً تا زمانی که ساختار صنعت ریلی اصلاح نشود و بخش خصوصی نقش واقعی پیدا نکند، سهم حمل و نقل ریلی در اقتصاد کشور افزایش نخواهد یافت. این مسئله، کلیدی ترین موضوع صنعت ریلی ایران است؛ موضوعی که اگر حل نشود، توسعه واقعی در این بخش اتفاق نخواهد افتاد.

حتی نمی تواند با ملکی که خریده آزادانه کار کند. قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی که سال ۱۳۸۴ تصویب شده، هنوز به درستی اجرا نمی شود. ادامه تصدی گری دولت در راه آهن، مهم ترین مانع توسعه حمل و نقل ریلی کشور است. اگر قرار باشد راه آهن همچنان هم تنظیم گرا باشد و هم تصدی گر، توسعه ای در صنعت ریلی ما اتفاق نمی افتد. متولیان صنعت ریلی و تمام دلسوزان کشور باید به امر توجه کنند که ادامه این وضعیت به ضرر کل کشور است.



آقای دکتر! آیا محدود شدن حمل و نقل دریایی در ماه های اخیر به نفع ریل تمام شده است؟ آیا این شرایط با تمام مضراتش فرصتی برای ابراز وجود و توسعه صنعت ریلی نیست؟

درباره این دیدگاه که محدودیت های ناشی از محاصره بنادر و مقابله دشمنان با حمل و نقل دریایی ایران می تواند فرصتی برای ریل باشد، باید مسائل را از ابعاد مختلفی بررسی کرد. طبیعتاً وقتی حمل و نقل دریایی محدود شود، بخشی از بار به سمت حمل و نقل زمینی می رود اما این به معنای جایگزینی کامل نیست. اقتصاد ایران قرن ها بر پایه تجارت دریایی شکل گرفته و حمل و نقل دریایی همچنان ارزان ترین شیوه جابه جایی کالا است. حمل و نقل ریلی و جاده ای به دلیل هزینه های بالاتر، نمی توانند کاملاً جای دریا را بگیرند. افزایش سهم حمل و نقل زمینی، قیمت تمام شده کالا را بالا می برد و حتی ممکن است مزیت صادراتی برخی محصولات ایرانی را از بین ببرد. با این وجود، قابل کتمان نیست که این وضعیت، برخی فرصت ها را در حوزه ریلی ایجاد می کند. نگاه ما باید این باشد که کشوری به وسعت ایران باید در حوزه حمل و نقل ریلی هم حرف های بیشتر و بهتری برای زدن داشته باشد. ما به دلیل در اختیار داشتن بنادر و

هزینه ها، بسیاری از شرکت ها دیگر توجیه اقتصادی برای ادامه عملیات حمل ندارند و واگن هایشان را متوقف کرده اند. در چنین اوضاع و احوالی، دولت همچنان از بخش ریلی عوارض و حق دسترسی دریافت می کند و این درآمدی است که صرف هزینه های جاری و پرداخت حقوق در ساختار دولتی می شود. در حمل و نقل ریلی، همه چیز به صورت بدی به هم گره خورده است. شرکت ها باید درآمد کسب کنند تا هم خودشان زنده بمانند و هم هزینه های ساختار دولتی از محل همین درآمدها تأمین شود.



شما برای عبور از این بحران چه نسخه ای دارید؟ انجمن برای برطرف کردن مشکلات فعلی و ایجاد افق امیدبخش در شرکت ها راهکار یا پیشنهادی به مراجع مربوط ارائه کرده است؟

ما یک پکیج کامل در حوزه های مالی، بیمه ای، بهره وری و مسائل عملیاتی تهیه و به وزارتخانه و شرکت راه آهن ارائه کرده ایم. در این بسته، چالش های فوری شرکت های باری و مسافری و همچنین راهکارهای اجرایی مطرح شده است. البته مهم ترین مسئله، صرفاً تصمیمات کوتاه مدت نیست بلکه اصلاح ساختار کلان صنعت ریلی است. بنابراین ما پیشنهادات کارشناسی شده و جامعی داریم ولی اجرای آنها به تنهایی از بخش خصوصی ساخته نیست. این پیشنهادات باید مورد توجه قرار گیرد و با حمایت نهادهای مربوطه، به سرعت اجرایی شود.



شما حدود دو سال است که دبیری بزرگترین تشکل ریلی بخش خصوصی کشور را به عهده دارید و پیش از آن هم سمت های اجرایی در حوزه ریلی داشته اید و علاوه بر این در این حوزه صاحب نظر هستید. برداشت کنونی شما از مشکلات صنعت ریلی چیست؟

مسئله کاملاً روشن و در عین حال پیچیده است. امروز سهم واقعی بخش خصوصی در حمل و نقل ریلی فقط ۲۰ درصد است، در حالی که این عدد باید به ۸۰ درصد برسد. واگذاری ها در صنعت ریلی تنها در حد فروش واگن باقی مانده و مدیریت شبکه همچنان دولتی است. مالک خصوصی امروز

چشم انداز امیدبخش حمل و نقل ریلی ایران و افغانستان



عرفان قربانعلی

دبیر کارگروه حمل و نقل ریلی بین المللی انجمن



روابط اقتصادی ایران و افغانستان طی سال‌های اخیر وارد مرحله‌ای جدید شده است؛ مرحله‌ای که در آن حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از مهم‌ترین ابزارهای توسعه تجارت و ترانزیت، جایگاهی راهبردی یافته است. آمارهای عملکرد سال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که کریدور ریلی ایران و افغانستان توانسته در مدت کوتاهی به یکی از موفق‌ترین مسیرهای حمل و نقل منطقه تبدیل شود و ظرفیت‌های قابل توجهی را برای فعالان اقتصادی دو کشور به نمایش بگذارد. عملکرد حمل و نقل ریلی ایران و افغانستان در سال ۱۴۰۴ روندی صعودی و کم‌نظیر را تجربه کرد؛ روندی که پیش‌تر نیز نسبت به تحقق آن ابراز امیدواری شده بود و اکنون نتایج آن به وضوح در آمارهای رسمی قابل مشاهده است. در حالی که مجموع حمل ریلی کالاهای صادراتی و ترانزیتی در سال ۱۴۰۳ حدود ۵۱ هزار و ۴۲۷ تن بود، این رقم در سال ۱۴۰۴ به ۷۵۲ هزار و ۲۳۳ تن رسید که نشان‌دهنده رشدی بیش از ۱۴ برابر است. چنین جهشی در کمتر مسیر بین‌المللی ریلی منطقه مشاهده شده و نشان‌دهنده ظرفیت بالای همکاری‌های اقتصادی میان دو کشور است. در مطلب زیر دیدگاه‌های آقای مهندس عرفان قربانعلی مطرح شده است.



جهش ۱۴ برابری؛ نشانه بلوغ یک کریدور نوظهور

ریلی ایران به صورت گسترده عملیاتی نشده است. به جز یک محموله آزمایشی، هنوز جریان منظم وارداتی از افغانستان شکل نگرفته و همین موضوع نشان می‌دهد که ظرفیت واقعی این کریدور بسیار فراتر از آمارهای فعلی است. با آغاز رسمی واردات مواد معدنی و سایر کالاهای افغانستان از طریق ریل، می‌توان انتظار داشت حجم مبادلات در مرز شمتیغ به طور محسوسی افزایش یابد.

موفقیت حمل و نقل ریلی میان ایران و افغانستان تنها به توسعه زیرساخت‌ها محدود نمی‌شود. مجموعه‌ای از مزیت‌های اقتصادی، فرهنگی و جغرافیایی موجب شده است تا ایران به شریک طبیعی افغانستان در حوزه لجستیک و ترانزیت تبدیل شود.

پیوندهای تاریخی، فرهنگی و زبانی میان دو کشور همواره زمینه مناسبی برای توسعه تجارت فراهم کرده است. از سوی دیگر، دسترسی ایران به آب‌های آزاد و برخورداری از شبکه گسترده ریلی و جاده‌ای باعث شده فعالان اقتصادی افغانستان بتوانند از طریق بنادر جنوبی ایران به بازارهای جهانی متصل شوند.

رشد چشمگیر حجم حمل کالا در مسیر ریلی ایران و افغانستان صرفاً یک موفقیت آماری نیست، بلکه نشانه بلوغ تدریجی یک کریدور اقتصادی نوظهور در منطقه محسوب می‌شود. تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که ایجاد مسیرهای جدید حمل و نقل بین‌المللی نیازمند زمان، اعتمادسازی میان تجار، ایجاد زیرساخت‌های عملیاتی و شکل‌گیری زنجیره‌های پایدار لجستیکی است.

کریدور ریلی ایران و افغانستان اکنون توانسته بخش مهمی از این الزامات را پشت سر بگذارد. استقبال صاحبان کالا، افزایش تعداد محمولات صادراتی و رشد ترانزیت بین‌المللی نشان می‌دهد که این مسیر از مرحله آزمایشی عبور کرده و در حال تبدیل شدن به یکی از گزینه‌های اصلی حمل کالا به افغانستان است.

نکته مهم آن است که بخش عمده این رشد در شرایطی رقم خورده که هنوز واردات و ترانزیت از مبدأ افغانستان به شبکه

کالاهای ریل پسند؛ موتور محرک توسعه مبادلات

در حال حاضر، صادرات ریلی ایران به افغانستان عمدتاً شامل سیمان، کاشی و سرامیک، آهن آلات، گازوئیل و بنزین است. همچنین در بخش ترانزیت، کانتینرها و محصولات فولادی سهم قابل توجهی از بازار را به خود اختصاص داده‌اند.

با این حال، ظرفیت‌های توسعه این بازار بسیار فراتر از شرایط کنونی است. انواع محصولات پتروشیمی، مواد اولیه صنایع پایین‌دستی، مواد غذایی، کالاهای مصرفی و محمولات جنرال کارگو از جمله کالاهایی هستند که قابلیت انتقال گسترده از طریق شبکه ریلی را دارند.

حمل این کالاها از طریق ریل علاوه بر کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، موجب افزایش ایمنی، کاهش خسارت‌های احتمالی و ارتقای قابلیت برنامه‌ریزی در زنجیره تأمین می‌شود. به همین دلیل انتظار می‌رود در سال‌های آینده سهم کالاهای ریل پسند در مبادلات ایران و افغانستان رشد قابل توجهی پیدا کند.

ظرفیت عظیم معادن افغانستان؛ فرصتی برای ایجاد جریان دوطرفه بار

یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌هایی که تاکنون کمتر مورد توجه قرار گرفته، امکان توسعه واردات ریلی از افغانستان به ایران و همچنین ترانزیت محصولات افغانستان به بازارهای جهانی است. در حال حاضر بخش عمده مبادلات ریلی میان دو کشور بر پایه صادرات کالا از ایران استوار است، اما پایداری اقتصادی هر کریدور حمل‌ونقلی زمانی تضمین می‌شود که جریان بار در هر دو جهت شکل بگیرد.

افغانستان از نظر ذخایر معدنی یکی از کشورهای غنی منطقه به شمار می‌رود. ذخایر سنگ آهن، مس، سرب، روی، کرومیت، لیتیوم، زغال‌سنگ، سنگ‌های ساختمانی و انواع سنگ‌های تزئینی از جمله ظرفیت‌هایی هستند که می‌توانند در آینده به منابع مهم بار ریلی تبدیل شوند. بخش قابل توجهی از

در سال‌های اخیر، محدودیت‌های تجاری میان افغانستان و پاکستان و همچنین برخی چالش‌های سیاسی در مرزهای شرقی، اهمیت مسیرهای جایگزین را بیش از گذشته آشکار کرده است. در چنین شرایطی، بنادر جنوبی ایران و شبکه ریلی متصل به آن‌ها توانسته‌اند به گزینه‌ای مطمئن، اقتصادی و پایدار برای تاجر افغانستانی تبدیل شوند.

همین مزیت‌ها موجب شده است که بسیاری از صاحبان کالا، ایران را نه فقط به عنوان یک مسیر ترانزیتی، بلکه به عنوان شریک بلندمدت لجستیکی خود انتخاب کنند؛ موضوعی که می‌تواند در سال‌های آینده جایگاه کشور را در تجارت منطقه‌ای بیش از پیش تقویت کند.

تأثیر تحولات منطقه‌ای بر جریان ترانزیت

با وجود روند رو به رشد همکاری‌های ریلی، تحولات ژئوپلیتیکی منطقه همچنان یکی از مهم‌ترین متغیرهای اثرگذار بر عملکرد این کریدور محسوب می‌شود.

محدودیت‌های ایجاد شده در تنگه هرمز و پیامدهای ناشی از جنگ رمضان موجب شد بخشی از بارهای ترانزیتی به مقصد افغانستان مسیرهای جایگزین را انتخاب کنند. در این دوره، بخشی از محمولات از طریق بنادر مرسین در ترکیه و کراچی در پاکستان به سمت افغانستان هدایت شد و همین موضوع بر حجم ورودی کالا به شبکه ریلی ایران تأثیر گذاشت.

با این حال، تجربه ماه‌های گذشته نشان داده است که حتی در شرایط بحران نیز ظرفیت‌های جایگزین متعددی برای حفظ جریان حمل‌ونقل وجود دارد. استفاده از حمل‌ونقل ترکیبی، توسعه همکاری‌های منطقه‌ای و تقویت ارتباطات لجستیکی با کشورهای همسایه می‌تواند آثار منفی چنین رخدادهایی را تا حد زیادی کاهش دهد.

از سوی دیگر، انتظار می‌رود با عادی شدن شرایط منطقه‌ای و بازگشت ثبات به مسیرهای دریایی، بنادر ایران بار دیگر سهم بیشتری از بازار ترانزیت افغانستان را در اختیار بگیرند؛ ظرفیتی که می‌تواند رکوردهای جدیدی را در حوزه حمل‌ونقل ریلی رقم بزند.





است و ادامه مسیر تا شهرک صنعتی هرات نیز در دست اجرا قرار دارد. با تکمیل این پروژه، بخش مهمی از حمل و نقل ترکیبی حذف خواهد شد و امکان انتقال مستقیم کالا از شبکه ریلی ایران به مراکز اقتصادی افغانستان فراهم می‌شود. کاهش هزینه‌های تخلیه و بارگیری، حذف حمل جاده‌ای اضافی، افزایش سرعت انتقال کالا و ارتقای قابلیت اطمینان خدمات از جمله مزایای مهم این پروژه خواهد بود. همچنین توسعه این مسیر می‌تواند سرمایه‌گذاران و صاحبان کالا را بیش از گذشته به استفاده از حمل و نقل ریلی ترغیب کند. در شکل‌گیری موفقیت‌های فعلی کریدور ریلی ایران و افغانستان، نقش کنسرسیوم توسعه ریلی ایران و افغانستان بسیار حائز اهمیت است. این کنسرسیوم طی سال‌های اخیر مسئولیت بخش مهمی از امور اجرایی، عملیاتی و هماهنگی‌های بین‌المللی این مسیر را بر عهده داشته است.

نقش کنسرسیوم تنها به جابه‌جایی بار محدود نمی‌شود، بلکه مدیریت سیر و حرکت قطارها، هماهنگی با راه‌آهن و گمرک افغانستان، نظارت بر عملیات تخلیه و بارگیری، تعمیر و نگهداری واگن‌ها، پشتیبانی فنی از زیرساخت‌ها و همکاری در تأمین امنیت مسیر را نیز شامل می‌شود.

تجربه سال‌های اخیر نیز ثابت کرده است که وجود یک نهاد تخصصی و متمرکز برای مدیریت عملیات، نقش مهمی در رفع موانع اجرایی، افزایش سرعت تصمیم‌گیری و ایجاد هماهنگی میان ذی‌نفعان مختلف ایفا می‌کند.

یکی از دغدغه‌های اصلی فعالان اقتصادی در هر کریدور بین‌المللی، موضوع امنیت مسیر است. خوشبختانه بررسی عملکرد سال‌های اخیر نشان می‌دهد که مسیر ریلی ایران و افغانستان از شرایط امنیتی قابل قبولی برخوردار بوده است. با توجه به روندهای موجود، می‌توان چشم‌انداز روشنی برای توسعه همکاری‌های ریلی ایران و افغانستان ترسیم کرد. افزایش حجم صادرات، توسعه ترانزیت، فعال شدن واردات از افغانستان، تکمیل پروژه‌های زیرساختی و گسترش همکاری‌های دوجانبه، همگی عواملی هستند که می‌توانند این کریدور را به یکی از مهم‌ترین مسیرهای حمل و نقل منطقه تبدیل کنند.

هدف نهایی باید ایجاد یک شبکه پایدار و رقابت‌پذیر باشد که در آن ایران نقش دروازه اصلی دسترسی افغانستان به آب‌های آزاد و بازارهای جهانی را ایفا کند. تحقق این هدف علاوه بر منافع اقتصادی برای دو کشور، می‌تواند جایگاه ایران را در کریدورهای بین‌المللی شرق - غرب و شمال - جنوب نیز تقویت کند.

در این میان، نقش بخش خصوصی، شرکت‌های حمل و نقلی و سرمایه‌گذاران از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. طبق گزارش عملکرد راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۴۰۴، شرکت رسا لجستیک پارس با جابه‌جایی بیش از ۱۰۰ هزار تن کالای صادراتی و ترانزیتی، عنوان فعال‌ترین شرکت حمل و نقل ریلی در مسیر افغانستان را به خود اختصاص داده است. این موفقیت نشان می‌دهد که بخش خصوصی می‌تواند موتور محرک توسعه تجارت ریلی میان دو کشور باشد.

اگر توسعه زیرساخت‌ها، تسهیل مقررات، جذب بارهای جدید و تقویت همکاری‌های منطقه‌ای با جدیت دنبال شود، می‌توان انتظار داشت که در سال‌های آینده حجم مبادلات ریلی میان دو کشور چندین برابر شده و این مسیر به یکی از موفق‌ترین کریدورهای حمل و نقل بین‌المللی منطقه بدل شود.

این محصولات قابلیت انتقال اقتصادی از طریق ریل را دارند و می‌توانند از طریق شبکه ریلی ایران به بنادر جنوبی کشور و سپس بازارهای بین‌المللی منتقل شوند.

ایجاد این جریان دوطرفه بار نه تنها موجب افزایش بهره‌وری ناوگان ریلی خواهد شد، بلکه هزینه‌های حمل را نیز کاهش داده و رقابت‌پذیری کریدور ایران و افغانستان را در مقایسه با سایر مسیرهای منطقه‌ای افزایش خواهد داد. به همین دلیل، توسعه زیرساخت‌های لازم برای واردات مواد معدنی افغانستان و فراهم کردن بسترهای گمرکی و لجستیکی مورد نیاز باید در اولویت برنامه‌ریزی‌های آتی قرار گیرد.

در واقع، آینده این کریدور تنها در گرو صادرات کالاهای ایرانی نیست؛ بلکه در ایجاد یک شبکه لجستیکی متوازن نهفته است که بتواند نیازهای تجاری هر دو کشور را به‌صورت همزمان پوشش دهد.



توسعه مسیر روزنک - هرات؛ گامی بزرگ در کاهش هزینه‌های لجستیکی

یکی از مهم‌ترین پروژه‌های زیرساختی در حوزه حمل و نقل ریلی افغانستان، توسعه خط آهن از ایستگاه روزنک به سمت هرات است. این پروژه می‌تواند تأثیر مستقیمی بر افزایش جذابیت اقتصادی حمل و نقل ریلی و رشد حجم مبادلات میان دو کشور داشته باشد.

در حال حاضر بخشی از کالاهای پس از رسیدن به ایستگاه روزنک ناگزیر هستند از طریق حمل جاده‌ای به هرات و سایر مراکز مصرف منتقل شوند. این موضوع علاوه بر افزایش هزینه‌های لجستیکی، موجب طولانی‌تر شدن زمان تحویل کالا و افزایش ریسک‌های عملیاتی می‌شود.

ایستگاه رباط‌پریان که پس از روزنک قرار دارد، آماده بهره‌برداری



برقی کردن خطوط پرترافیک، قربانی منافع کوتاه مدت



عباس قربانعلی بیک
کارشناس حمل و نقل ریلی



افزایش هزینه‌های تعمیر و نگهداری، کاهش بار ناشی از رکود صنایع بزرگ و تغییر الگوهای حمل و نقل پس از تحولات اخیر، بار دیگر ضرورت اصلاح سیاست‌های توسعه ریلی را برجسته کرده است. عباس قربانعلی بیک مشاور مدیرعامل راه آهن در امور بهره‌وری حمل و نقل بار در این مصاحبه با تأکید بر اینکه هزینه نگهداری لکوموتیو در ایران چند برابر استانداردهای جهانی است، برقی‌سازی خطوط پرترافیک را مهم‌ترین راهکار افزایش تاب‌آوری ناوگان و کاهش وابستگی به سوخت و تعمیرات دانست، سیاستی که به گفته او سال‌هاست قربانی نگاه‌های کوتاه‌مدت شده است.

عاجلی از سوی شرکت‌های فعال در صنعت حمل و نقل ریلی و راه آهن برای شناسایی و کاهش این هزینه‌ها به عمل آید.



چه نوع حمایت‌های فوری یا سیاست‌های اصلاحی از سوی راه آهن و نهادهای تصمیم‌گیر می‌تواند به تاب‌آوری ناوگان کشتش کمک کند؟

مهم‌ترین تغییر سیاست که باید از سوی راه آهن، وزارت راه و شهرسازی و سازمان اجرا گردد، برقی کردن خطوط پرترافیک باری و مسافری است که علاوه بر کاهش وابستگی و هزینه نگهداری و تعمیرات لکوموتیوها، مصرف سوخت را هم کاهش خواهد داد. اشاره به این امر خالی از فایده به نظر نمی‌رسد که با تجربیات طراحی و احداث خطوط برقی مانند مترو کرج-هشتگرد ...، برقی کردن خطوط پرترافیک باری و مسافری کشور قابل اجراست. این تغییر سیاست در ماده یک قانون مدیریت سوخت مصوب سال ۱۳۸۶ مورد تأکید قرار گرفته و حتی اولویت آن برای مسیر تهران-مشهد از سوی رهبر شهید انقلاب به رئیس جمهور شهید ابلاغ گردیده است ولی ظاهراً برخی شرکت‌ها با نگاه به منافع کوتاه‌مدت، سبب تأخیر طولانی در اجرای این سیاست حیاتی که تاب‌آوری ناوگان و حمل و نقل ریلی را در هر دو بخش باری و مسافری در پی دارد، شده‌اند.



پیامدهای شرایط اخیر در بهره‌وری ناوگان کشتش و الگوهای سیر ناوگان چیست؟ آیا لازم است برنامه‌ریزی مسیر، گردش ناوگان یا الگوهای بهره‌برداری بازطراحی شود؟

پیامدهای این شرایط به ویژه با توقف یا کاهش تولید برخی کارخانجات صنعتی مانند فولاد، پتروشیمی ...، سبب کاهش بار و در نتیجه کاهش بهره‌وری لکوموتیوها شده و کاهش عملیات برخی بنادر جنوبی هم تغییر الگوهای سیر قطاهای باری را در پی داشته و برنامه‌ریزی‌های لازم برای انطباق با شرایط جدید به عمل آمده است.



آیا مدل فعلی تأمین قطعات، انبارش و توزیع می‌تواند نیاز ناوگان را در زمان بحران پاسخ دهد؟ اگر خیر، چه اصلاحاتی ضروری است؟

مدل فعلی تأمین، انبارش و توزیع بیشتر مبتنی بر اقدامات مستقل شرکتهای مالک یا پیمانکاران تعمیرات لکوموتیو است که پاسخگوی نیاز مربوطه هست ولی با هزینه بسیار زیاد و طاقت فرسا، هم برای شرکت‌ها و هم برای راه آهن همراه است. با توجه به نسبت چهار برابری هزینه نگهداری لکوموتیو در ایران نسبت به دیگر کشورهای مقایسه شده در گزارش شرکت رولندبرگر، باید اقدامات



وضعیت نگهداری و تعمیرات لکوموتیوها در ماه‌های اخیر با توجه به افزایش هزینه‌ها و مسائل ناشی از جنگ چه تغییراتی داشته است؟

ضمن تشکر از توجه شما به یکی از مهم‌ترین چالش‌های صنعت ریلی، باید گفت تعمیرات و نگهداری لکوموتیوها نیز مانند سایر بخش‌های اقتصادی کشور از نوسانات نرخ ارز، افزایش هزینه تأمین مواد اولیه و رشد پایه حقوق و دستمزد نیروی انسانی تأثیر پذیرفته است. با این حال، تفاوت مهم این بخش با برخی صنایع دیگر آن است که طی سال‌های گذشته سرمایه‌گذاری مناسبی در زمینه بومی‌سازی قطعات یدکی و توسعه توانمندی‌های داخلی در حوزه تعمیرات انجام شده و همین موضوع وابستگی به واردات را تا حد قابل توجهی کاهش داده است. به همین دلیل، اگرچه هزینه‌های نگهداری و تعمیرات لکوموتیوها افزایش یافته و فشار مضاعفی را به شرکت‌های مالک و بهره‌بردار ناوگان وارد کرده اما این افزایش هزینه تاکنون به یک بحران جدی عملیاتی تبدیل نشده است. در واقع، ظرفیت‌های فنی و تولیدی ایجاد شده در داخل کشور موجب شده تا بخش قابل توجهی از نیازهای تعمیراتی ناوگان کشتش بدون وابستگی مستقیم به بازارهای خارجی تأمین شود و پایداری نسبی در این حوزه حفظ گردد.



ریل‌فردان

EUROFIMA چه درسی برای صنعت ریلی ایران دارد؟



یک نسخه برای همه نیست

مزیت مهم EUROFIMA، انعطاف آن در پاسخ به نیازهای مختلف ناوگانی است. این نهاد صرفاً برای خرید قطارهای نو طراحی نشده، بلکه طیفی از راه‌حل‌ها را پوشش می‌دهد. در ایتالیا، EUROFIMA تأمین مالی ۵۰۰ میلیون یورویی برای خرید ناوگان جدید منطقه‌ای را فراهم کرد؛ نمونه‌ای از استفاده این مدل برای نوسازی گسترده و ورود دارایی‌های نو. در بلغارستان، مسیر متفاوتی انتخاب شد و خرید واگن‌های دست‌دوم نوسازی‌شده مورد حمایت قرار گرفت؛ راه‌حلی اقتصادی‌تر و سریع‌تر برای افزایش ظرفیت و بهبود خدمات. در اسپانیا نیز تأمین مالی به بازتأمین مالی و ارتقای ناوگان موجود اختصاص یافت؛ یعنی به جای خرید کامل ناوگان جدید، دارایی‌های فعلی بازسازی و به‌روز شدند.

این تجربه‌ها نشان می‌دهد که یک نهاد مالی تخصصی می‌تواند متناسب با شرایط هر کشور یا بهره‌بردار، ابزارهای متفاوتی طراحی کند: خرید ناوگان نو، خرید ناوگان دست‌دوم استاندارد، بازسازی اساسی، یا بازتأمین مالی دارایی‌های موجود. پیام اصلی این است که نوسازی ریلی الزاماً یک مسیر واحد و پرهزینه ندارد؛ بلکه می‌تواند متناسب با توان مالی و نیاز عملیاتی، مرحله‌بندی شود.

درس EUROFIMA برای ایران

صنعت ریلی ایران نیز با همین شکاف ساختاری روبه‌رو است. از یک سو، توسعه حمل‌ونقل ریلی نیازمند ناوگان کافی، ایمن و بهره‌ور است؛ از سوی دیگر، بسیاری از شرکت‌ها با محدودیت نقدینگی، هزینه‌های بالای نگهداری، دشواری دسترسی به منابع مالی و نبود تسهیلات بلندمدت متناسب با عمر دارایی مواجه‌اند. این مسئله فقط به بخش مسافری محدود نیست؛ بخش باری نیز، به‌ویژه شرکت‌های خصوصی مالک واگن و

یکی از چالش‌های مزمن صنعت ریلی، به‌ویژه در کشورهایی که با محدودیت منابع مالی روبه‌رو هستند، این است که دارایی‌های ریلی ماهیتی بلندمدت دارند، اما ابزارهای مالی در دسترس، اغلب کوتاه‌مدت و پرهزینه‌اند. خرید واگن، لکوموتیو یا قطار مسافری، سرمایه‌گذاری‌هایی نیستند که بتوان آن‌ها را با جریان نقدینگی روزمره شرکت‌ها یا تسهیلات بانکی کوتاه‌مدت پیش برد. نتیجه این ناهماهنگی، در بسیاری از موارد، تعویق نوسازی، فرسودگی ناوگان، افزایش هزینه تعمیرات و کاهش بهره‌وری است.

در چنین شرایطی، تجربه EUROFIMA در اروپا از آن جهت قابل توجه است که نشان می‌دهد حل مسئله نوسازی ناوگان، فقط با افزایش بودجه یا پرداخت کمک‌های مقطعی ممکن نیست؛ بلکه نیازمند یک سازوکار مالی تخصصی، پایدار و دارای‌محور است. این تجربه می‌تواند برای ایران نیز الهام‌بخش باشد؛ به‌ویژه در زمانی که ایده ایجاد یک صندوق یا نهاد تخصصی تأمین مالی بخش ریلی به‌عنوان یکی از راه‌حل‌های قابل بررسی مطرح شده است.

EUROFIMA چیست؟

EUROFIMA نهادی تخصصی برای تأمین مالی ناوگان ریلی است که در سال ۱۹۵۶ با هدف حمایت از توسعه حمل‌ونقل ریلی عمومی در اروپا شکل گرفت. کارکرد اصلی این نهاد، تجهیز منابع مالی از بازارهای سرمایه و تخصیص آن به پروژه‌های مشخص ناوگانی است. این منابع برخلاف تصور رایج، کمک بلاعوض نیستند؛ بلکه در قالب تسهیلات بازپرداخت‌پذیر و با سررسیدهای میان‌مدت و بلندمدت در اختیار بهره‌برداران قرار می‌گیرند.

اهمیت این مدل در آن است که دوره بازپرداخت منابع، با عمر اقتصادی دارایی ریلی هماهنگ می‌شود. به بیان ساده، EU-ROFIMA تلاش می‌کند میان «نیاز سرمایه‌ای بلندمدت صنعت ریل» و «فشار نقدینگی کوتاه‌مدت اپراتورها» پل بزند. همین ویژگی است که این نهاد را از یک تأمین‌کننده مالی معمولی متمایز می‌کند.



تأمین مالی کوتاه‌مدت برای دارایی بلندمدت، خود به بحران نقدینگی تازه‌ای منجر می‌شود. سوم اینکه دامنه حمایت باید متنوع باشد و فقط خرید ناوگان نو را دربر نگیرد؛ بلکه بازسازی، نوسازی، خرید ناوگان دست‌دوم استاندارد و بازتأمین مالی دارایی‌های موجود را نیز پوشش دهد. چهارم اینکه بخش خصوصی باید در این مدل جایگاهی واقعی و قابل اتکا داشته باشد، نه نقشی حاشیه‌ای یا صرفاً اجرایی.

در واقع، اهمیت چنین نهادی در این است که بتواند زبان صنعت ریل و زبان سرمایه را هم‌زمان بفهمد. صنعت ریل به دارایی‌های گران‌قیمت، بلندعمر و سرمایه‌بر وابسته است؛ بازار مالی نیز به شفافیت، بازپرداخت‌پذیری و انضباط نیاز دارد. نهاد واسطه موفق، نهادی است که میان این دو منطق پیوند برقرار کند.



جمع‌بندی

تجربه EUROFIMA نشان می‌دهد که نوسازی ناوگان ریلی، پیش از آنکه فقط یک پروژه فنی یا بودجه‌ای باشد، یک مسئله نهادی و مالی است. اگر ابزار مالی با ماهیت دارایی ریلی هماهنگ نباشد، حتی ضرورت‌های روشن توسعه نیز به دلیل فشار نقدینگی به تعویق می‌افتند.

برای ایران، درس اصلی این تجربه آن است که عبور از فرسودگی ناوگان و محدودیت سرمایه‌گذاری، نیازمند سازوکاری تخصصی، منضبط و بلندمدت است. چنین سازوکاری می‌تواند از طریق یک صندوق یا نهاد مالی ریلی بومی طراحی شود؛ نهادی که نه تنها به نوسازی ناوگان مسافری کمک کند، بلکه برای شرکت‌های خصوصی باری نیز امکان تنفس مالی، افزایش ظرفیت، برنامه‌ریزی بلندمدت و تاب‌آوری در شرایط بحران مالی را فراهم آورد.

به بیان خلاصه، ریل با حمایت‌های مقطعی نوسازی نمی‌شود؛ ریل زمانی جان می‌گیرد که تأمین مالی آن نیز مانند خود این صنعت، بلندمدت، پایدار و دارایی‌محور باشد.

فعال در حمل بار، با همین چالش دست‌وپنجه نرم می‌کنند. از این منظر، ایده تشکیل یک صندوق یا نهاد تخصصی تأمین مالی ریلی می‌تواند پاسخی جدی به این ناهماهنگی باشد؛ البته به شرط آنکه مأموریت آن صرفاً توزیع منابع محدود یا حمایت‌های مقطعی نباشد. چنین نهادی باید با منطق دارایی‌محور طراحی شود؛ یعنی منابع آن به پروژه‌های مشخص ناوگانی گره بخورد و بازپرداخت تسهیلات نیز متناسب با عمر اقتصادی واگن، لکوموتیو یا قطار تنظیم شود.

در نسخه ایرانی این مدل، لازم است نگاه صرفاً مسافری کنار گذاشته شود. اگرچه EUROFIMA در تجربه اروپایی خود بیشتر با تأمین مالی ناوگان مسافری شناخته می‌شود، اما منطق آن برای بخش باری نیز کاملاً قابل استفاده است. شرکت‌های خصوصی باری برای خرید واگن، بازسازی ناوگان، افزایش ظرفیت حمل و ارتقای بهره‌وری نیازمند سرمایه‌گذاری‌اند؛ اما فشار نقدینگی و نبود ابزار مالی بلندمدت، این مسیر را دشوار کرده است.

یک نهاد تخصصی ریلی می‌تواند برای این شرکت‌ها منافع روشن داشته باشد: کاهش فشار نقدینگی، امکان برنامه‌ریزی بلندمدت، تسهیل خرید یا بازسازی واگن‌ها، افزایش ظرفیت حمل، کاهش هزینه‌های عملیاتی و تقویت رقابت‌پذیری ریل در برابر جاده. بنابراین، الگوی EUROFIMA اگر در ایران بومی‌سازی شود، نباید فقط به عنوان ابزاری برای نوسازی قطارهای مسافری دیده شود؛ بلکه می‌تواند مبنای یک مدل مشترک برای حمایت از ناوگان باری و مسافری باشد.



صندوق ریلی؛ شرط موفقیت چیست؟

اگر قرار است ایده صندوق یا نهاد تخصصی ریلی در ایران جدی گرفته شود، چند اصل باید در طراحی آن مورد توجه قرار گیرد. نخست اینکه منابع صندوق باید به دارایی‌های مشخص و مولد اختصاص یابد، نه هزینه‌های جاری. دوم اینکه سررسید تسهیلات باید با عمر اقتصادی ناوگان تناسب داشته باشد؛ زیرا

مدیر پایگاه میراث جهانی راه آهن سراسری و مدیرکل دفتر
مهندسی و نظارت تاسیسات زیربنایی راه آهن عنوان کرد:

تلاش راه آهن برای حفظ میراث و جهش ترانزیتی



وحید علی قارداشی
کارشناس صنعت ریلی



از احیای میراث جهانی راه آهن سراسری، راه اندازی موزه ملی و توسعه گردشگری ریلی تا اجرای پروژه‌های دوخطه سازی و برقی سازی کریدورهای راهبردی شرق - غرب و شمال - جنوب، موضوعاتی بود که در گفتگوی اختصاصی «ندای حمل و نقل ریلی» با وحید علی قارداشی مدیر پایگاه میراث جهانی راه آهن سراسری و مدیرکل دفتر مهندسی و نظارت تاسیسات زیربنایی راه آهن مورد بحث قرار گرفت. وی معتقد است مسیرهای ریلی کشور تنها خطوط حمل و نقل نیستند، بلکه رگ های فرهنگی و اقتصادی اند که با رفع گلوگاه ها و جذب سرمایه گذاری می توانند ایران را به یکی از مهم ترین حلقه های ترانزیتی منطقه تبدیل کنند.

این دست احیا شوند. برای این موضوع برنامه های تدوین کردیم که شاید یکی از نخستین گام ها برای احیا و توسعه گردشگری باشد. مسئله بعدی، نظارت کامل بر این عرصه هزار و چهارصد کیلومتری است تا آنچه از گذشتگان به ما ارث رسیده را برای آیندگان حفظ کنیم. این موضوع با بازدیدهای مستمر از طول مسیر و برنامه ریزی برای بخش های مختلف قابل تحقق و در دست انجام است. موضوع دیگری که می توانست کمک کند، تطبیق دقیق عرصه و حریم بود. یک حریم اولیه برای مسیر آماده شده بود اما اینکه دقیقاً کدام ساختمان و عرصه متعلق به راه آهن است و کدام متعلق به مردم باید تفکیک می شد تا بتوان دقیق تر در آن عرصه کار کرد و این کار هم برنامه ریزی شد.

ما این بود که پلان مدیریتی ارسالی به یونسکو را تدقیق کنیم. این پلان مدیریتی قبلاً برای یونسکو ارسال شده بود ولی باید تدقیق و جزئیاتش مشخص می شد که آن را هم آغاز کردیم. گام بعدی، حفاظت و مرمت ابنیه ارزشمند تاریخی راه آهن بود که در طول مسیر حدود هزار و چهارصد کیلومتری راه آهن سراسری وجود داشتند. بسیاری از این ابنیه هنوز فعال اند و کار می کنند، اما بخش هایی از آن ها به واسطه اینکه نوع کارکرد راه آهنی آن تغییر کرده یا نوع زندگی در آن منطقه عوض شده، تبدیل به بناهای متروکه شده اند. با این حال، چون بسیار ارزشمند هستند، می توانند دوباره در قالب مراکز برگزاری رویداد، مراکز فرهنگی و فرهنگستان، کتابخانه، مراکز محله، هتل و بوم گردی، رستوران، کافه و مواردی از



**پایگاه میراث جهانی راه آهن
سراسری ایران با چه هدفی تشکیل
شده و تا امروز در این پایگاه چه
اقداماتی برای این میراث ارزشمند
جهانی انجام شده است؟**

پایگاه میراث جهانی راه آهن سراسری بیش از یک سال است که فعالیت خودش را آغاز کرده است. ما در ابتدای کار، شرح مأموریت هایی برای این پایگاه تدوین کردیم که شامل چهارده بند بود. در درجه اول، تجهیز پایگاه نیاز بود و نیروهای متخصص باید در این حوزه به راه آهن اضافه می شدند. خوشبختانه این اتفاق افتاده و اکنون پایگاه تا حدودی تجهیز شده و توانسته ایم برخی نیروهایی را که مدنظرمان بوده جذب کنیم. گام دوم



در حوزه گردشگری ریلی چه اقدامات و برنامه‌هایی دارید؟

واقعیت این است که گردشگری ریلی همزمان با آماده‌سازی پرونده ثبت راه‌آهن آغاز شد، یعنی از زمان شروع فرایند ثبت ملی و سپس ثبت جهانی، در راه‌آهن دنبال کردیم و این موضوع به جریان افتاد. ما گردشگری ریلی را به چند دسته تقسیم کرده‌ایم. یکی از آن‌ها گردشگری برای سفر با ریل به ایران یا از ایران به سایر کشورها، یعنی گردشگری ریلی بین‌المللی است. بسیاری از مقاصد که در اطراف ایران قرار دارند، می‌توانند مقصد قطارهای گردشگری ما باشند. همین حالا قطار تهران - وان یکی از پرتقاضاترین قطارهای ماست. این مسیر می‌تواند به آنکارا، قونیه و استانبول در خاک ترکیه گسترش پیدا کند. از استارا می‌توانیم قطارهایی به سمت باکو و گنجه داشته باشیم. از مشهد و سرخس می‌توان قطارهایی به هرات، مرو، سمرقند، بخارا و دوشنبه برنامه‌ریزی کرد. همچنین از شلمچه برای عبات عالیات نیز می‌توان برنامه‌ریزی برای قطار انجام داد. این‌ها فرصت‌های گردشگری بین‌المللی موجود در راه‌آهن هستند.

فرم دیگری از گردشگری، همان گردشگری



بسیاری از مقاصدی که در اطراف کشور ما ایران قرار دارند، می‌توانند مقصد قطارهای گردشگری ما باشند. همین حالا قطار تهران - وان یکی از پرتقاضاترین قطارهای ما به شمار می‌رود. این مسیر می‌تواند به آنکارا، قونیه و استانبول در خاک ترکیه گسترش پیدا کند. از استارا می‌توانیم قطارهایی به سمت باکو و گنجه داشته باشیم. از مشهد و سرخس می‌توان قطارهایی به هرات، مرو، سمرقند، بخارا و دوشنبه برنامه‌ریزی کرد. همچنین از شلمچه برای عبات عالیات نیز می‌توان برنامه‌ریزی برای قطار انجام داد. این‌ها فرصت‌های گردشگری بین‌المللی موجود در راه‌آهن هستند.

کنار ایستگاه راه‌آهن تهران است. موزه ملی در یکی از ساختمان‌های متعلق به همان دوره ساخت راه‌آهن سراسری قرار دارد. این موزه دارای بخش فضای سبز در ورودی است که برای کودکان جذاب است. همچنین یک فضای داخلی دارد که قطعات دارای ارزش در آن به نمایش گذاشته می‌شوند و یک بخش روباز نیز دارد که واگن‌های تاریخی و ارزشمند در آن قرار خواهند گرفت.



تاسیس موزه ملی راه‌آهن هم جزو این گام‌ها هست؟

بله. در کنار مواردی که ذکر شد، موضوع جدی دیگری که آغاز کردیم راه‌اندازی موزه‌های ملی و منطقه‌ای راه‌آهن بود. صنعتی که امروز نزدیک به ۱۴۰ سال قدمت دارد و چند روز گذشته رویداد صد و سی‌ونهمین سالگرد صنعت ریلی - از دوره ناصری تاکنون - را برگزار کردیم. این صنعت با چنین عمق اثرگذاری در کشور و به‌عنوان یکی از پیشران‌های توسعه صنعتی ایران، موزه درخوری نداشت.

البته تلاش‌هایی در مناطق مختلف انجام شده بود؛ در مشهد، اندیمشک و زاهدان موزه‌هایی راه‌اندازی شده بود و قرار شد تبریز نیز به این مجموعه اضافه شود تا در چهارگوشه ایران موزه منطقه‌ای داشته باشیم و گردشگران از هر نقطه‌ای که وارد ایران می‌شوند، بتوانند با صنعت ریلی ایران آشنا شوند. از همه مهم‌تر، موزه ملی راه‌آهن سراسری ایران در تهران است که محل ساختمان آن مشخص شد و طرح اولیه‌اش آماده شد. در مراسمی که در روز دوشنبه ۲۸ اردیبهشت ماه برگزار شد، با دریافت هدایایی از بزرگان صنعت ریلی، فرایند تجهیز موزه نیز آغاز شد و امیدواریم ظرف یک سال آینده آن را تکمیل کنیم. ساختمان این موزه در



کردند. آن زمان پایگاه میراثی وجود نداشت و حتی در بسیاری نقاط، حضور مستقیم مجموعه‌های رسمی نیز وجود نداشت و مردم محلی بودند که نسل به نسل در راه‌آهن کار می‌کردند و آن را حفظ کردند. این فرایند باید حفظ و دلبستگی مردم محلی به صنعت ریلی تقویت شود.



درباره کریدورهای ریلی چه اتفاقی قرار است رخ دهد و چه تحولاتی در کریدورهای ما پیش‌بینی شده که باعث افزایش ظرفیت آنها شود؟

وقتی درباره کریدور صحبت می‌کنیم، منظورمان صرفاً یک موضوع حمل‌ونقلی نیست؛ بلکه موضوعی فرهنگی، اقتصادی، تجاری و تمدنی است. در واقع کار نسل امروز، احیا و زنده‌سازی مسیرهایی است که از گذشته در کشور ما وجود داشته‌اند. مانند یک مرمتگر که نقش‌های کمرنگ‌شده روی دیوار را با نوک قلم آرام‌آرام آشکار می‌کند ما نیز در حال آشکار کردن کریدورهایی هستیم که پیش‌تر وجود داشته‌اند. در سال‌های گذشته مجموعه کریدورهای ایران شناسایی شد و این موضوع در مراجع مهم



مانند یک مرمتگر که نقش‌های کمرنگ‌شده روی دیوار را با نوک قلم آرام‌آرام آشکار می‌کند ما نیز در حال آشکار کردن کریدورهایی هستیم که پیش‌تر وجود داشته‌اند. در سال‌های گذشته مجموعه کریدورهای ایران شناسایی شد. شورای عالی امنیت ملی نیز به‌صورت جدی به این موضوع ورود کرد و مصوبه‌ای درباره کریدورهای ایران صادر شد که مشخص می‌کرد کدام مسیرها در اولویت قرار دارند. از میان شاخه‌های مختلف شرق - غرب، شمال - جنوب و شاخه‌های قطری که از ایران عبور می‌کنند، دو شاخه به‌عنوان کریدورهای پیش‌ران انتخاب شدند: نخست، مسیر سرخس - بندرعباس به‌عنوان مهم‌ترین شاخه کریدور شمال - جنوب؛ و دوم، مسیر سرخس - رازی یا چشمه‌نریا به‌عنوان مهم‌ترین شاخه کریدور شرق - غرب در ایران. پروژه‌هایی تعریف شده‌اند تا این مسیرها به‌صورت دوخطه و برقی طراحی و اجرا شوند.

با قطارهای گردشگری است که اکنون متداول‌تر است. همان‌طور که عرض کردم، در برخی مسیرها مانند سوادکوه انجام می‌شود و گاهی هم به‌صورت موردی در سایر مسیرها اجرا می‌شود. برای مثال، در همین ایام بهار و فصل گلاب‌گیری کاشان، قطار ویژه کاشان در نظر گرفته شده تا مردم بتوانند به کاشان، نیاسر و قمصر سفر کنند که برایشان جذاب است. در برخی زمان‌ها نیز برای زنجان، رشت و دیگر مسیرهای جذاب برای مردم چنین برنامه‌هایی اجرا می‌شود.

نوع دیگری از گردشگری، گردشگری برای دیدن خود این‌په و آثار ریلی است که تجربه آن به‌ویژه برای مهندسان و افرادی که در رشته‌های عمرانی، تونل‌سازی و پل‌سازی تحصیل می‌کنند، جذاب است. در کنار این‌ها، پانزده دهکده در سطح کشور در نظر گرفته شده تا طراحی شوند. دانشگاه تهران مسئول طراحی و تهیه بسته‌های اقتصادی این طرح است؛ زیرا مسئله اساسی این است که چندان به دنبال اجرای این کار با منابع مالی دولت نیستیم. این فضاها باید طراحی شوند و ساختار اقتصادی مناسبی برای آن‌ها تعریف شود. این بسته‌های اقتصادی توسط بخش خصوصی و در قالب قراردادهای چندساله می‌تواند اجرا شود تا این دهکده‌ها فعال شوند و پس از چند سال نیز دوباره در قالب قراردادهای جدید یا انتقال به افراد دیگر، فعالیت آن‌ها ادامه پیدا کند.

نگاه کلی ما در این موضوع آن است که بخش خصوصی گرداننده این دهکده‌ها باشد؛ تحت یک برند یا درست‌تر بگوییم، یک نشان تجاری مشخص اما متصل در سراسر کشور. چیزی شبیه آنچه در قالب هتل‌های ایرانگردی و جهانگردی در کشور وجود داشت.



به اعتقاد شما مردم و جوامع محلی چه نقشی در حفظ میراث صنعت ریلی دارند؟

مشارکت جوامع محلی و مردم بومی در حفظ ارزش‌های راه‌آهن سراسری یکی از برنامه‌هایی است که ما با جدیت پیگیری می‌کنیم. واقعیت این است که در طول نزدیک به صد سال عمر راه‌آهن سراسری، مردم محلی بودند که این راه‌آهن را حفظ



در حوزه مسافری و چه در بخش باری، افزایش چشمگیری خواهد داشت. مشهد بزرگ‌ترین مقصد مسافری کشور است و از طرفی بار چین به اروپا نیز حجمی بسیار قابل توجه دارد و می‌تواند از این مسیر عبور کند. البته نقاط گسست یا افتراق‌هایی نیز وجود دارد که باید تکمیل شوند؛ مانند قطعه تبریز - چشمه‌ثریا. خوشبختانه مطالعات این پروژه در دفتر ما انجام شده و مطالعات فاز صفر، فاز یک، مطالعات پدافندی، زیست‌محیطی و مجوزهای آن اخذ شده است. در کنار آماده‌سازی برای مطالعات فاز دوم، مذاکره با سرمایه‌گذاران خارجی نیز آغاز شده تا این پروژه تکمیل شود و به کریدوری متصل شود که ترکیه در حال ساخت آن است؛ مسیری که از چشمه‌ثریا تا آنکارا و استانبول امتداد می‌یابد و آن نیز دوخطه و برقی طراحی شده است. در صورت تحقق این پروژه، ایران و ترکیه در مجموع نزدیک به چهار هزار کیلومتر مسیر دوخطه و برقی خواهند داشت. مذاکرات با افغانستان نیز آغاز شده تا این مسیر به سمت افغانستان ادامه پیدا کند. در سفری که همراه آقای دکتر ذاکری به افغانستان داشتیم، با مقامات ارشد این کشور مذاکره کردیم تا این کریدور از هرات به سمت مزارشریف نیز امتداد پیدا کند.

در گام بعدی، موضوع منطقه واخان مطرح می‌شود؛ منطقه‌ای که اتصال‌دهنده افغانستان به چین است و از نظر جغرافیایی منطقه‌ای بسیار کوهستانی و دشوار محسوب می‌شود. اما اگر امکان عبور از این منطقه فراهم شود و مسیر از مزارشریف به واخان و سپس به چین متصل شود، بار چین می‌تواند با عبور از سه کشور افغانستان، ایران و ترکیه وارد اروپا شود.

این اتفاق، رویدادی بی‌نظیر خواهد بود؛ زیرا از یک سو احیای همان جاده تاریخی ابریشم است و از سوی دیگر، دوباره فرهنگ‌هایی را که سال‌ها در کنار یکدیگر زندگی کرده‌اند و به یکدیگر دانش و تجربه منتقل کرده‌اند، به هم متصل می‌کند. همچنین نوعی همبستگی منطقه‌ای ایجاد می‌کند که منافع کشورهای این منطقه را به هم پیوند می‌زند و این موضوع اهمیت بسیار زیادی دارد. این بخش مربوط به کریدور شرق - غرب بود. در کریدور شمال -

دارد. اگر بخواهیم کریدوری ایجاد کنیم که در سطح جهانی نقش‌آفرینی کند و سهم بزرگی از حمل‌ونقل بین‌المللی را برعهده بگیرد، لازم است بسیار پرفریت طراحی شود. به همین دلیل مسیرهای اصلی شرق - غرب و شمال - جنوب باید دوخطه و برقی باشند؛ چون این موضوع حداکثر ظرفیت و سرعت را برای ما ایجاد می‌کند.

در سال‌های گذشته خوشبختانه مسیر تهران - مشهد دوخطه شده است. در مسیر تهران به سمت تبریز نیز پروژه آغاز شده؛ تهران تا قزوین تکمیل شده و قزوین تا زنجان نیز در آستانه تکمیل قرار دارد.

زمانی که مسیر میانه - بستان‌آباد - تبریز ساخته شد، زیرساخت آن از ابتدا برای دوخطه شدن در نظر گرفته شد و اکنون یک خط روی آن اجرا شده و خط دوم باقی مانده است. در پروژه شرق - غرب، با اقداماتی نه‌چندان بزرگ نسبت به مقیاس کلی پروژه، می‌توان حدود هزار و هفتصد کیلومتر مسیر عبوری از سرخس تا چشمه‌ثریا را تکمیل و آن را دوخطه و سپس برقی کرد.

در این صورت ظرفیت و سرعت حمل، چه

کشور مطرح شد. شورای عالی امنیت ملی نیز به‌صورت جدی به این موضوع ورود کرد و مصوبه‌ای درباره کریدورهای ایران صادر شد که مشخص می‌کرد کدام مسیرها در اولویت قرار دارند. از میان شاخه‌های مختلف شرق - غرب، شمال - جنوب و شاخه‌های قطری که از ایران عبور می‌کنند، دو شاخه به‌عنوان کریدورهای پيشران انتخاب شدند: نخست، مسیر سرخس - بندرعباس به‌عنوان مهم‌ترین شاخه کریدور شمال - جنوب؛ و دوم، مسیر سرخس - رازی یا چشمه‌ثریا به‌عنوان مهم‌ترین شاخه کریدور شرق - غرب در ایران. پروژه‌هایی تعریف شده‌اند تا این مسیرها به‌صورت دوخطه و برقی طراحی و اجرا شوند. در سال‌های گذشته عادت شبکه ریلی ما این بود که تقریباً هر جا راه‌آهن احداث می‌شود، به‌صورت تک‌خطه و دیزلی ساخته شود. راه‌آهن تک‌خطه و دیزلی در بهترین شرایط، با توجه به وضعیت توپوگرافی ایران، حدود شش تا هفت میلیون تن بار را جابه‌جا می‌کند. البته در دشت‌ها ممکن است ظرفیت بالاتری هم داشته باشد، اما به‌طور متعارف و با توجه به شرایط جغرافیایی ایران، همین حدود ظرفیت





گلوگاه‌های شبکه ریلی ما کجاست و برای رفع آنها چه برنامه‌ای دارید؟

یک کریدور زمانی عملکرد مطلوب دارد که هیچ نقطه‌ای در آن به گلوگاه تبدیل نشود. گلوگاه‌های ما به دو دسته تقسیم می‌شوند. بخشی از آن‌ها به ناوگان برمی‌گردند، یعنی شما در بخشی از شبکه ظرفیت ایجاد کرده‌اید اما ناوگان کافی در اختیار ندارید تا از آن ظرفیت زیرساختی استفاده کنید. در این زمینه برنامه‌هایی توسط معاونت ناوگان راه‌آهن در حال پیگیری است و مذاکراتی نیز انجام می‌شود تا لوکوموتیوهای جدید و ناوگان تازه وارد شبکه شوند و این گلوگاه برطرف شود. بخش دیگری از گلوگاه‌ها مربوط به زیرساخت‌هاست. در برخی نقاط شبکه، تقاضا از ظرفیت موجود فراتر رفته یا با احداث یک مسیر میان‌بُر می‌توان شرایط را بهبود داد. این موارد نیز از جمله گلوگاه‌هایی هستند که باید روی آن‌ها کار شود تا به نوعی شبکه «روغن‌کاری» شود و جریان بار روان‌تر حرکت کند. در بخش نخست، عملیات دوخطه‌سازی چهار بلاک بحرانی محور شرق از سال گذشته آغاز شده و اکنون در حال اجراست و خوشبختانه برخی از آن‌ها پیشرفت فیزیکی مناسبی نیز دارند. در بخش دوم، به‌عنوان مثال پروژه‌ای میان سالار و شادمهر تعریف و اجرا شد. پیش از این، قطاری که از سنگان به سمت جنوب و بافق حرکت می‌کرد و قصد داشت به سمت یزد و یا بندرعباس برود، مجبور بود ابتدا تا ایستگاه تربت‌حیدریه برود و سپس به سمت جنوب بازگردد؛ یعنی عملاً دو ضلع یک مثلث را طی می‌کرد. با طراحی مسیر سالار - شادمهر، این مسیر کوتاه شد و این نیز یکی از اقدامات رفع گلوگاه محسوب می‌شود. در بندرعباس نیز اکنون بین دو ایستگاه انشعاب و مانوری، پروژه بزرگی در حال اجراست تا گلوگاه ورود به بندر برطرف شود. این‌ها نمونه‌هایی از پروژه‌های مهم ما هستند، زیرا هر کدام از این گلوگاه‌ها که رفع می‌شوند، در واقع حجم عظیمی از سرمایه‌گذاری‌های قبلی را به نتیجه می‌رسانند. گاهی یک مانع کوچک می‌تواند اثربخشی سرمایه‌گذاری‌های بسیار بزرگ را کاهش دهد، اما وقتی آن مانع برطرف می‌شود، ناگهان جریان روان می‌شود و در کل شبکه عملکرد بهتری پیدا می‌کند.

رسید. این پروژه یک شاخه جدید برای کریدور شمال - جنوب ایجاد می‌کند و تنها بندر اقیانوسی کشور را به شبکه ریلی متصل خواهد کرد. در حوزه شرق - غرب نیز پروژه شلمچه - بصره با جدیت توسط راه‌آهن دنبال می‌شود تا اتصال ریلی ایران و عراق برقرار شود. کریدور اصلی ما با عراق، مسیر تهران - همدان - کرمانشاه - مرز خسروی است؛ مسیری که از آنجا به خانقین و بغداد متصل می‌شود و دو پایتخت را در کوتاه‌ترین فاصله به یکدیگر متصل می‌کند. همچنین از طریق این مسیر، اتصال عتبات عالیات و مشهد مقدس نیز برقرار خواهد شد. این‌ها شاخه‌های دیگر از کریدورهای کشور هستند که در حال اجرا می‌باشند. شاخه‌های دیگری نیز وجود دارند؛ مانند اتصال بوشهر و همچنین مسیرهای شمالی کشور به بندر کاسپین و آستارا که همگی در دستور کار قرار دارند و روی آن‌ها کار می‌شود تا شاخه‌های مختلف کریدورهای عبوری از ایران به ترتیب اولویت تکمیل شوند.

جنوب، مسیر سرخس - بندرعباس را داریم. در این مسیر نیز بخش بافق - بندرعباس خوشبختانه دوخطه شده است. حتی موضوع دوخطه‌سازی از بافق به سمت سنگان و تربت‌حیدریه نیز آغاز شده و چهار قطعه آن به پیمانکار واگذار شده است. هم‌اکنون مذاکراتی نیز با سرمایه‌گذاران در حال انجام است تا برای این مسیر سرمایه‌گذاری انجام شود؛ زیرا این مسیر بسیار سودآور است و طبیعتاً سرمایه‌گذاری در آن بازگشت مناسبی خواهد داشت. دولت نیز زیرساخت‌های لازم را برای مشارکت فراهم کرده و این پروژه می‌تواند در قالب مشارکت اجرا شود. امیدواریم کل مسیر شمال - جنوب نیز دوخطه شود. البته باید اشاره کنم که کریدورهای ما محدود به همین دو شاخه نیستند و شاخه‌های دیگری نیز در کشور در حال اجرا هستند. برای مثال، در حوزه شمال - جنوب، پروژه چابهار - زاهدان در حال اجراست که به امید خدا امسال به بهره‌برداری خواهد





noor_trains



7453 likes

noor_trains قطار پنج ستاره نور، لوکس ترین سفر ریلی ایران
سفری پنج ستاره، شایسته شما
با قطار پنج ستاره نور، متفاوت تر از همیشه...

View all 100 comments

نور، بیش از یک قطار، سفری باشکوه به سوی آرامش

نور، مدرن ترین قطار پنج ستاره کشور



بازتعریف راه آهن در صحنه رقابت لجستیکی - کریدوری



پویا سنقری
دکترای مدیریت راهبردی



تحولات ژئوپلیتیکی دهه اخیر، مفهوم کریدورهای ترانزیتی را از «خطوطی بر روی نقشه» به «شبکه‌هایی پویا و داده‌محور» تبدیل کرده است. در چنین محیطی، راه آهن تنها یک ابزار جابه‌جایی نیست و ریل در دنیای امروز زیرساختی برای سازمان‌دهی جریان کالایی، مدیریت داده‌های حمل و نقلی، تضمین قابلیت پیش‌بینی و ایجاد اعتماد در زنجیره تأمین است. جنگ تحمیلی اخیر نشان داد بخش مهمی از تاب آوری یک کشور به پایداری در نبرد لجستیکی - کریدوری وابسته است و این درحالیست که در ایران، بخش قابل توجهی از سیاست‌گذاری حمل و نقل همچنان بر توسعه فیزیکی خطوط متمرکز است. تجربه جهانی نشان می‌دهد مزیت رقابتی کریدورها بیش از آنکه از طول خط ناشی شود، از منطق بهره‌برداری، معماری داده و کیفیت هماهنگی نهادی سرچشمه می‌گیرد (World Bank, 2023). بر اساس برخی ارزیابی‌های بین‌المللی در حوزه لجستیک، در بسیاری از کریدورهای جهانی بیش از نیمی از زمان کل زنجیره به توقف‌های مرزی، تشریفات، ناهماهنگی اسنادی و اصطکاک‌های نهادی اختصاص دارد، نه حرکت قطار (OECD, 2022). در این چارچوب، موقعیت جغرافیایی ایران یک امکان خام است. این امکان تنها زمانی به مزیت اقتصادی و ژئوپلیتیکی تبدیل می‌شود که شبکه ریلی بتواند جریان بار را با حداقل اصطکاک، حداکثر شفافیت و با قابلیت پیش‌بینی بالا مدیریت کند. در غیر این صورت، حتی بهترین موقعیت جغرافیایی نیز می‌تواند به مسیری کم‌استفاده و پرهزینه تبدیل شود. آینده لجستیک ایران نه در مسابقه توسعه فیزیکی، بلکه در مهندسی تاب آوری و حکمرانی هوشمند شبکه تعیین خواهد شد.



از توقف مرزی تا کریدور مجازی

دهه اخیر از ۴ درصد به ۱.۸ درصد کاهش یافته است. این شکاف نه از کمبود خط آهن، بلکه از چندپارگی تصمیم‌گیری ناشی می‌شود. راه آهن، گمرک، بنادر و مناطق آزاد هر کدام بر اساس شاخص‌های متفاوت عمل می‌کنند: راه آهن بر اساس تن کیلومتر، گمرک بر اساس تعداد بازرسی، بنادر بر اساس زمان اشغال اسکله. در نتیجه یک محموله ممکن است در یک بندر سریع تخلیه شود اما هفته‌ها در انتظار ترخیص گمرکی بماند؛ یا قطاری در مرز آماده حرکت باشد اما به دلیل عدم هماهنگی با سیستم رزرو واگن، با موانع گمرکی نتواند وارد خاک کشور مقصد شود.

راه حل سنتی این بوده که زیرساخت فیزیکی بیشتری بسازیم. این گزاره دائم در ایران تکرار می‌شود که به گسترش شبکه، خطوط دوم، ایستگاه‌های بیشتر و بزرگ‌تر و باراندازهای بیشتر نیازمندیم اما تجربه کشورهای منطقه نشان می‌دهد که زیرساخت فیزیکی بدون زیرساخت دیجیتال، فقط ظرفیت بلااستفاده ایجاد می‌کند. قزاقستان با راه‌اندازی پلتفرم

وقتی قطار باری از چین به سمت اروپا حرکت می‌کند، بخش معناداری از زمان سفر در مرزها، در انتظار تأیید اسناد، بازرسی گمرکی و هماهنگی بین سازمان‌های مختلف هدر می‌رود. در کریدور چین-اروپا، از ۱۴ روز زمان کل، تنها ۴ روز صرف حرکت فیزیکی قطار می‌شود؛ بقیه در ایستگاه‌های مرزی سپری می‌شود. این واقعیت نشان می‌دهد که مشکل اصلی حمل و نقل ریلی، سرعت قطار نیست بلکه سرعت تبادل اطلاعات است. در ایران نیز بخش عمده اتلاف زمانی نه در حرکت، بلکه در ناهماهنگی نهادی رخ می‌دهد. بر اساس آمار راه آهن جمهوری اسلامی ایران، میانگین زمان توقف در مرزهای شرقی (سرخس) و شمال غربی (آستارا) در سال ۱۴۰۲ به ترتیب ۸ و ۶ ساعت بوده است در حالی که در کریدورهای رقیب منطقه‌ای این رقم به کمتر از ۲ ساعت رسیده است. همچنین، سهم ترانزیت ریلی ایران از کل حمل و نقل کالای منطقه طی

KTZ Express، بدون افزودن یک کیلومتر خط جدید، زمان ترانزیت را توسعه بنادر جنوبی خلیج فارس، سرمایه‌گذاری Turkey بر اتصال

ریلی شرق-غرب و تلاش برخی کشورهای منطقه برای تبدیل شدن به هاب‌های توزیع منطقه‌ای، نشان می‌دهد رقابت اصلی آینده نه میان کشورها، بلکه میان کریدورها خواهد بود. اروپا بر همسان‌سازی اسنادی با CIM/CO-TIF، ایجاد زنجیره ردیابی یکپارچه، شفافیت عملکردی و وجود اپراتورهای خصوصی معتبر تأکید دارد. بر اساس برخی ارزیابی‌های اروپایی، تحقق این الزامات می‌تواند زمان سیر کالا میان جنوب آسیا و بنادر جنوبی اروپا را به صورت معناداری کاهش دهد؛ کاهش که بیش از توسعه فیزیکی، از مسیر کاهش اصطکاک‌های نهادی حاصل می‌شود.

اروپا آمادگی انتقال فناوری پایانه‌های هوشمند و سامانه‌های Track & Trace را اعلام کرده است؛ اما این انتقال مشروط به وجود نهادهای خصوصی مستقل و قابل اعتماد است. این شرط نشان می‌دهد که در معماری جدید اتصال آسیا-اروپا، اعتماد به داده جایگزین اعتماد صرف به زیرساخت شده است.

این گزاره دائم در ایران تکرار می‌شود که به گسترش شبکه، خطوط دوم، ایستگاه‌های بیشتر و بزرگ‌تر و باراندازهای بیشتر نیازمندیم اما تجربه کشورهای منطقه نشان می‌دهد که زیرساخت فیزیکی بدون زیرساخت دیجیتال، فقط ظرفیت بلااستفاده ایجاد می‌کند. قزاقستان با راه‌اندازی پلتفرم KTZ Express، بدون افزودن یک کیلومتر خط جدید، زمان ترانزیت را ۴۰ درصد کاهش داد. فنلاند با سیستم تعویض خودکار بوژی در مرز روسیه، توقف ۶ ساعته را به ۴۵ دقیقه رساند. ترکیه با اتصال پایانه‌های خصوصی به سیستم مرکزی TCDD، سهم ریل در حمل‌ونقل داخلی را از ۵ درصد به ۱۲ درصد افزایش داد.

۴۰ درصد کاهش داد. فنلاند با سیستم تعویض خودکار بوژی در مرز روسیه، توقف ۶ ساعته را به ۴۵ دقیقه رساند. ترکیه با اتصال پایانه‌های خصوصی به سیستم مرکزی TCDD، سهم ریل در حمل‌ونقل داخلی را از ۵ درصد به ۱۲ درصد افزایش داد.

این تحولات بر یک اصل مشترک استوار هستند: تبدیل کریدور فیزیکی به کریدور مجازی. در این مدل، قطار قبل از رسیدن به مرز، اسناد گمرکی‌اش تأیید شده، واگن بعدی‌اش رزرو شده، و مسیر بهینه‌اش محاسبه شده است. صاحب بار نه با یک شرکت راه‌آهن، بلکه با یک پلتفرم دیجیتال کار می‌کند که تمام بازیگران زنجیره (راه‌آهن، گمرک، بندر، انبار) را به صورت یکپارچه مدیریت می‌کند. در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و برنامه ششم توسعه، تبدیل ایران به هاب ترانزیتی منطقه به عنوان یکی از اهداف راهبردی تعریف شده است. سند راهبردی حمل‌ونقل ریلی نیز بر افزایش سهم ترانزیت به ۱۰ میلیون تن تأکید دارد. با این حال، تحقق این اهداف مستلزم گذار از رویکرد

توسعه فیزیکی صرف به مدل بهره‌برداری هوشمند است. سؤال اصلی این نیست که آیا باید دیجیتالی شویم بلکه این است که چگونه می‌توانیم از تجربه کشورهای منطقه درس بگیریم و از اشتباهات آن‌ها اجتناب کنیم.

مطالعات موردی و درس‌های قابل استخراج برای ایران

تجربه کشورهایی مانند قزاقستان، فنلاند و ترکیه نشان می‌دهد که موفقیت کریدوری بیش از آنکه به جغرافیا وابسته باشد، به مدل حکمرانی، کیفیت هماهنگی و منطق بهره‌برداری بستگی دارد؛ به گونه‌ای که حتی کشورهایی با محدودیت‌های جغرافیایی یا فنی نیز توانسته‌اند با بازآرایی بهره‌برداری، جایگاه خود را در شبکه‌های ترانزیتی ارتقا دهند. قزاقستان با ایجاد KTZ Express و تمرکز بر سرویس‌های زمان‌بندی‌شده چین-اروپا، از مدل دولتی سنتی به مدل «لجستیک پلتفرمی» گذار کرد؛ تغییری که سهم این کشور را در ترانزیت اوراسیایی به‌طور محسوسی افزایش داد. این کشور طی کمتر از یک دهه توانست بخشی از جریان بار چین-اروپا را جذب کرده و زمان حمل برخی سرویس‌های کریدوری را به حدود دو هفته برساند. قراردادهای مبتنی بر SLA زمان‌بندی دقیق و ضمانت تحویل، اعتماد اپراتورهای بین‌المللی لجستیک را جلب کرد. این تجربه نشان می‌دهد که بدون قابلیت پیش‌بینی و تعهد عملیاتی، حتی مسیرهای دارای مزیت جغرافیایی نیز در رقابت کریدوری شکست خواهند خورد.

در حالی که کریدور میانی (آذربایجان-گرجستان-ترکیه) طی سال ۲۰۲۳ بیش از ۳ میلیون تن بار جابه‌جا کرده است، سهم ایران از ترانزیت شمال-جنوب به کمتر از ۵۰۰ هزار تن محدود مانده است. این شکاف نه از کمبود زیرساخت، بلکه از ناهماهنگی نهادی و عدم شفافیت عملیاتی ناشی می‌شود.

ترکیه با توسعه کریدور باکو-تفلیس-قارص و ایجاد پایانه‌های خصوصی متصل به مناطق صنعتی، ریل را از یک شبکه حمل صرف به بخشی از زنجیره ارزش صنعتی و صادراتی تبدیل کرد. اعطای حق دسترسی تجاری، توسعه پایانه‌های لجستیکی و مشارکت فعال بخش خصوصی، بهره‌وری شبکه را افزایش داد و پیوند میان تولید و حمل‌ونقل را تقویت کرد. این تجربه نشان می‌دهد که توسعه کریدور تنها با ساخت خط محقق نمی‌شود؛ بلکه با هم‌راستاسازی سیاست صنعتی، لجستیک و مدل بهره‌برداری شبکه امکان‌پذیر است.

جایگاه ایران در راهبرد اروپایی Global Gateway

در چارچوب ابتکار European Commission Global Gateway، اتحادیه اروپا به دنبال بازآرایی مسیرهای اتصال خود با آسیا و کاهش وابستگی به مسیرهای شمالی است. جنگ، تحریم و شکنندگی کریدورهای سنتی، اروپا را به سمت مفهوم «تاب‌آوری شبکه» سوق داده است؛ مفهومی که در آن، ارزش یک مسیر نه در طول آن، بلکه در قابلیت بازآرایی سریع جریان کالایی تعریف می‌شود. اتحادیه اروپا در قالب این برنامه، سرمایه‌گذاری صدها میلیارد یورویی برای توسعه اتصال‌های تاب‌آور میان اروپا، آسیا و آفریقا را هدف‌گذاری کرده است (European Commission, 2023).

ایران نیز می‌تواند بخشی از نقشه لجستیکی اروپا باشد با این حال، مزیت جغرافیایی ایران در محیط جدید لجستیک اوراسیا مزیتی تضمین‌شده نیست. کریدور میانی از مسیر آسیای مرکزی و قفقاز،



نقش بخش خصوصی در بهره‌وری شبکه

در الگوهای موفق جهانی، بخش خصوصی تنها مالک ناوگان نیست بلکه شریک بهره‌وری شبکه است. در ایران، گذار از «واگن‌داری» به «عملیات یکپارچه ریلی» می‌تواند ظرفیت سرمایه‌گذاری و نوآوری را افزایش دهد. اپراتورهای خصوصی می‌توانند در مدیریت ریسک کریدوری، بهره‌برداری از پایانه‌ها، هماهنگی مرزی و طراحی پنجره‌های بهره‌برداری نقش فعال ایفا کنند. تجربه بسیاری از کریدورهای رقابتی جهان نشان می‌دهد که حضور اپراتورهای چندوجهی خصوصی، قابلیت پیش‌بینی سرویس و پاسخ‌گویی شبکه را به‌طور محسوسی افزایش می‌دهد. تعریف روشن «حق دسترسی» و «تعرفه بهره‌وری» پیش‌نیاز این گذار است. مشارکت بخش خصوصی در مدیریت سیر و حرکت، پایانه‌ها و مرزها می‌تواند زمان توقف را کاهش داده و پاسخ‌گویی را افزایش دهد.

شکست بار و ضرورت پایانه‌های هوشمند

شکست بار یکی از مهم‌ترین عوامل کاهش رقابت‌پذیری ریل است. هر بار تخلیه، بارگیری مجدد، انتظار برای تخصیص وسیله یا توقف در انبار واسطه، بخشی از مزیت ذاتی ریل را از بین می‌برد. در بسیاری از زنجیره‌های مدرن لجستیکی، هزینه‌های ناشی از توقف و جابه‌جایی‌های میانی گاه از هزینه اصلی حمل نیز فراتر می‌رود. پایانه لجستیکی در این نگاه، تنها محوطه تخلیه و بارگیری نیست بلکه گره پردازش داده و جریان بار است. ایران تجربه راه اندازی بنادر خشک را دارد که بندر خشک آپرین نمونه بارز آن است اما این بندر کماکان یک بندر خشک سنتی به شمار می‌رود. توسعه «بنادر خشک دیجیتال» در مراکز صنعتی داخلی می‌تواند فشار از روی بنادر و مرزها را کاهش دهد و زمان کل زنجیره را بهبود بخشد. این منطق برای محورهای متصل‌کننده بنادر جنوبی به مراکز صنعتی کشور اهمیت راهبردی دارد.

الزامات حقوقی، قراردادی و حکمرانی داده

هیچ‌یک از ایده‌های فوق بدون بازآرایی نهادی و حقوقی پایدار نخواهد بود. قراردادهای مبتنی بر عملکرد، استانداردسازی تبادل داده، سازوکار حل اختلاف چابک و حکمرانی داده، پیش‌نیازهای اصلی رقابت‌پذیری ریل هستند. تجربه شبکه‌های کریدوری موفق نشان می‌دهد داده زمانی ارزشمند است که استاندارد، قابل اشتراک و قابل اعتماد باشد؛ در غیر این صورت، حتی پیشرفته‌ترین زیرساخت‌ها نیز به شبکه‌ای کند و پرهزینه تبدیل خواهند شد. در ایران، چالش اصلی نه فقدان فناوری، بلکه چندپارگی تصمیم‌گیری است. راه‌آهن، گمرک، بنادر و مناطق آزاد هر کدام بر اساس شاخص‌های متفاوت عمل می‌کنند. بدون ایجاد «مرکز هماهنگی کریدوری» با اختیار تصمیم‌گیری واحد، حتی بهترین سرمایه‌گذاری‌های فناورانه نیز به افزایش رقابت‌پذیری منجر نخواهند شد. ایران در آستانه یک انتخاب راهبردی قرار دارد. یا همچنان ریل را به‌عنوان وسیله‌ای برای جابه‌جایی نقطه‌به‌نقطه خواهد دید و در رقابت کریدوری منطقه‌ای به حاشیه رانده می‌شود، یا شبکه ریلی را به‌مثابه یک پلتفرم ملی لجستیک بازتعریف خواهد کرد؛ پلتفرمی که در آن داده، بهره‌برداری، نهاد، ناوگان، مرز و پایانه در یک منطق واحد هماهنگ می‌شوند.

آنچه ایران را در قرن بیست‌ویکم به قدرت لجستیکی تبدیل می‌کند، صرفاً طول خطوط نیست؛ بلکه تراکم اطلاعات، کیفیت هماهنگی و قابلیت اتکای شبکه است.



ارتقاء بهره‌وری شبکه ریلی کشور با دوقلوی دیجیتال و مدیریت عامل محور

شبکه ریلی ایران در بخش‌هایی از محورهای اصلی با محدودیت ظرفیت، تک‌خطه بودن و تلاقی‌های متوالی مواجه است. افزایش ظرفیت در چنین شرایطی الزاماً نیازمند توسعه عمرانی نیست بلکه می‌تواند از مسیر هوشمندسازی بهره‌برداری حاصل شود. تجربه برخی شبکه‌های پرتراфик نشان داده است که بهینه‌سازی دیجیتال سیر و حرکت می‌تواند بدون توسعه گسترده فیزیکی، بخشی از ظرفیت پنهان شبکه را آزاد کند. بخش مهمی از ظرفیت شبکه ریلی ایران، ظرفیتی پنهان و آزاد نشده است. ظرفیتی که نه از مسیر توسعه فیزیکی، بلکه از طریق هماهنگی بهتر، کاهش توقف‌ها و بهینه‌سازی بهره‌برداری قابل‌بازایی است. در بسیاری از شبکه‌های پرتراфик جهان، پیش از حرکت به سمت پروژه‌های پرهزینه عمرانی، تلاش می‌شود ابتدا ظرفیت‌های مغفول عملیاتی آزاد شوند. این رویکرد، به‌ویژه در شرایط محدودیت منابع مالی، می‌تواند نسبت هزینه به اثربخشی را به‌طور محسوسی بهبود دهد.

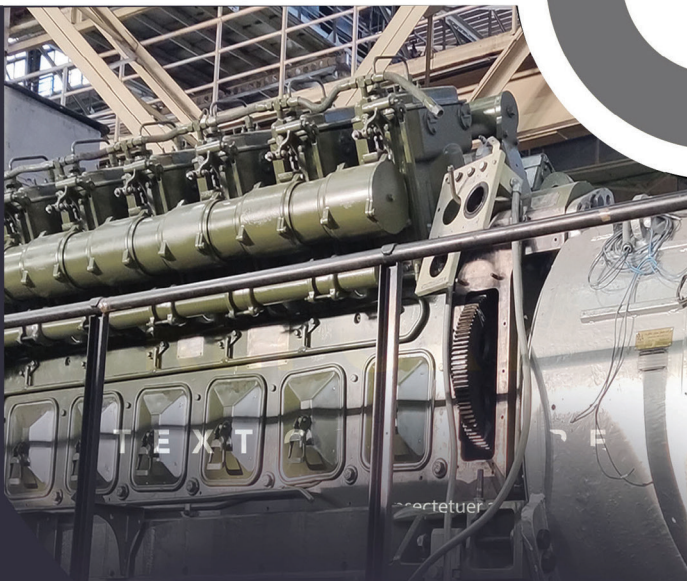
دوقلوی دیجیتال شبکه، یک مدل زنده از وضعیت واقعی خطوط، قطارها، لکوموتیوها، ایستگاه‌ها و محدودیت‌های عملیاتی است. این مدل امکان شبیه‌سازی پیامد تصمیم‌ها و انتخاب بهترین الگوی سیر را فراهم می‌کند. در مدل‌های پیشرفته‌تر، هر قطار به‌عنوان یک «عامل هوشمند» با سامانه مرکزی تعامل می‌کند و مسیر بهینه را بر اساس وضعیت لحظه‌ای دریافت می‌کند.

اتصال سامانه سیر و حرکت به داده‌های بندری، گمرکی، تعمیراتی و تجاری، سطح تازه‌ای از هماهنگی ایجاد می‌کند. دوقلوی دیجیتال تنها ابزار کنترل ترافیک نیست بلکه زیرساخت هماهنگی بین‌سازمانی است.

بهره‌وری فنی: از مسئله شیب تا منطق قطارهای سنگین

در بسیاری از مسیرهای کوهستانی ایران، محدودیت اصلی ظرفیت نه کمبود لکوموتیو، بلکه کاهش قدرت کشش مؤثر در شیب‌های طولانی است. سیستم Distributed Power با قرار دادن لکوموتیو در میانه یا انتهای قطار، فشارهای طولی را متعادل کرده و امکان افزایش وزن قطار را فراهم می‌کند. تجربه خطوط سنگین‌بار در آمریکای شمالی و استرالیا نشان می‌دهد استفاده از این فناوری می‌تواند بدون توسعه گسترده زیرساخت، افزایش محسوسی در تناژ قابل حمل و بهره‌وری مسیر ایجاد کند.

این ارتقا تنها یک بهبود فنی نیست؛ بلکه ابزاری برای حکمرانی ظرفیت است. افزایش تناژ قابل حمل، هزینه واحد حمل را کاهش داده و رقابت‌پذیری ریل را در برابر جاده و مسیرهای جایگزین افزایش می‌دهد.



- 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.

گره کور تامین و پایداری ناوگان لکوموتیو را چگونه می‌توان باز کرد؟ (بخش اول)



سید مرتضی ناصریان
کارشناس صنعت حمل و نقل



ناوگان حمل و نقل ریلی بخصوص لکوموتیوهای راه آهن به عنوان شریان حیاتی صنعت حمل و نقل ریلی، نقشی کلیدی در توسعه اقتصادی و لجستیکی کشور ایفا می‌کند. با این حال، چالش‌های دیرینه در زمینه تأمین، نگهداری و پایداری این ناوگان، مانع از بهره‌برداری کامل از پتانسیل حمل و نقل ریلی شده است. این مقاله با رویکردی تحلیلی، به آسیب‌شناسی تجارب گذشته در واردات لکوموتیو می‌پردازد و ریشه‌های ناکارآمدی، از جمله معضلات مربوط به رانت و سوءاستفاده را کاوش می‌کند. در ادامه، فرصت‌ها و تهدیدهای ناشی از توسعه تولید داخل لکوموتیو مورد بررسی قرار گرفته و در نهایت، راهکارهای سیاستی مبتنی بر عملکرد، شفافیت و پایداری بلندمدت برای حل گره‌های کور پیشنهاد می‌شود.

کلیدواژگان: لکوموتیو، حمل و نقل ریلی، تأمین ناوگان، پایداری، واردات، تولید داخل، هزینه چرخه عمر، رانت، شفافیت.

مقدمه و طرح مسئله:

به نتایج مطلوبی نرسیده‌اند. آسیب‌شناسی این تجارب، کلید درک ریشه‌های مشکلات فعلی و جلوگیری از تکرار آن‌هاست.

تمرکز بر قیمت خرید به جای هزینه چرخه عمر
(Total Cost of Ownership - TCO)

یکی از پرتکرارترین اشتباهات در فرآیندهای خرید گذشته، اولویت‌دهی صرف به «قیمت خرید» اولیه بوده است. این رویکرد، بدون در نظر گرفتن «هزینه چرخه عمر» جامع، منجر به انتخاب لکوموتیوهایی شده است که گرچه در زمان خرید ارزان‌تر بوده‌اند اما هزینه‌های عملیاتی، نگهداری، تعمیرات اساسی، قطعات یدکی، سوخت و خواب ناوگان آنها در طول سالیان، به مراتب بیشتر از مدل‌های باکیفیت‌تر تمام شده است. فرمول کلی هزینه چرخه عمر را می‌توان به صورت زیر نشان داد:

{هزینه چرخه عمر} = {قیمت خرید} + ({هزینه‌های عملیاتی و نگهداری سالانه}) + ({هزینه‌های تعمیرات اساسی}) + ({هزینه قطعات یدکی}) + ({هزینه سوخت/انرژی}) + ({هزینه خواب ناوگان})

این تمرکز کوتاه‌مدت بر قیمت، عملاً پایداری بلندمدت ناوگان را قربانی کرده است.

عدم تطابق فنی با الزامات شبکه و اقلیم

لکوموتیوها ابزارهای مهندسی دقیقی هستند که برای شرایط عملیاتی خاص طراحی می‌شوند. عدم توجه به الزامات بومی شبکه ریلی کشور، از جمله؛

توپوگرافی و شیب خطوط: لکوموتیوهای با توان کششی نامناسب برای مسیرهای کوهستانی.

حمل و نقل ریلی، به ویژه در حوزه حمل و نقل بار، ستون فقرات لجستیک مدرن محسوب می‌شود، کارایی، ظرفیت بالای حمل و جابجایی، مصرف سوخت کمتر و اثرات آلاینده‌ی زیست‌محیطی پایین‌تر، آن را به گزینه‌ای راهبردی تبدیل کرده است. در این میان، لکوموتیوها به عنوان نیروی محرکه اصلی ناوگان ریلی، نقشی حیاتی ایفا می‌کنند. هرگونه خلل در تأمین، نگهداری و پایداری عملیاتی این دارایی‌های سرمایه‌ای، به طور مستقیم بر توان عملیاتی، رقابت‌پذیری و رشد اقتصادی کشور تأثیر منفی می‌گذارد. متأسفانه، صنعت ریلی کشور سال‌هاست که با چالش‌های مزمن در زمینه تأمین و حفظ آمادگی ناوگان لکوموتیو مواجه است. این چالش‌ها صرفاً به کمبود تعداد لکوموتیو محدود نیست، بلکه شامل موارد پیچیده‌تری از جمله هزینه‌های بالای نگهداری، خرابی‌های مکرر، وابستگی به قطعات یدکی خارجی، و فرآیندهای ناکارآمد در خرید و پشتیبانی می‌شود. این وضعیت، نیازمند بازنگری عمیق در سیاست‌ها و تجارب گذشته، و اتخاذ رویکردی نوآورانه برای حل ریشه‌ای این معضلات است.

آسیب‌شناسی تجارب گذشته در واردات لکوموتیو:

تاریخچه واردات لکوموتیو در کشور، مملو از تجاربی است که در ابتدا نویدبخش بوده‌اند اما در عمل با چالش‌های جدی مواجه شده و گاه

سازی است بنا به برخی دلایل متعدد همچون دلایل زیر:

خریدهای غیرتخصصی و ناهماهنگی در دوره‌های مختلف؛ لکوموتیوهایی از سازندگان و مونتاژ کنندگان مختلف (ژاپن، چین، اروپا، کره جنوبی، هند) بدون در نظر گرفتن «استانداردسازی ناوگان» خریداری شد. این نوع تنوع و تعدد در مدل های مختلف لکوموتیوها زنجیره تأمین قطعات یدکی را به یک کابوس لجستیکی تبدیل کرده است در عمل، جدای از فساد در ساختار اقتصاد سیاسی کشور که منجر به تخریب منافع ملی کشور و جولان دادن عده‌ای رانت خوار و افراد فاسد و سودجو و فاقد تخصص در حوزه صنعت حمل و نقل ریلی که از قبل واردات لکوموتیوها از رده خارج را به اسم نو برای خود ایجاد رانت و انحصار کرده اند.

فقدان قراردادهای انتقال تکنولوژی و خدمات پس از فروش (LTSA): بسیاری از خریدهای گذشته فاقد پیوست‌های فنی برای تعمیرات اساسی (Overhaul) بودند. در نتیجه، با کوچک‌ترین خودتخریمی و اتمام دوره گارانتی، ناوگان به دلیل نبود قطعات زمین گیر می شوند. **بیش‌اظهاری و رانت:** در معاملات دولتی، نبود

شفافیت در «قیمت تمام‌شده واقعی» و «کیفیت‌سنجی در مبدأ»، بستری برای رانت و سودجویی و جولان افراد فاسد فراهم کرده است.

چگونه جلوی رانت و خرید ناکارآمد را بگیریم؟

استقرار نظام نظارت شخص ثالث: (Third-party Inspection) به جای تکیه بر گزارش‌های غیرسازنده، با استفاده از شرکت‌های بازرسی مستقل و قابل اعتماد برای تأیید کیفیت فنی لکوموتیو پیش از پرداخت نهایی.

خرید بر اساس مدل «هزینه کل مالکیت»: (TCO) به جای انتخاب ارزان‌ترین قیمت پیشنهادی (L1)، مناقصات باید بر اساس «هزینه کل مالکیت» در طول ۲۰ سال (شامل قیمت خرید + هزینه نگهداری + سوخت + قطعات) برگزار شود.



بسیاری از قراردادهای واردات لکوموتیو، فاقد تعهدات شفاف و عملیاتی در زمینه خدمات پس از فروش (After-Sales Service) و تأمین قطعات یدکی بوده‌اند. این امر باعث شده است که پس از پایان دوره گارانتی اولیه، کشور خریدار در تأمین قطعات حیاتی و دانش فنی لازم برای تعمیرات اساسی، با مشکلات جدی و هزینه‌های گزاف مواجه شود. وابستگی به تأمین‌کنندگان خارجی برای قطعات، عملاً ناوگان را در معرض ریسک‌های سیاسی و اقتصادی ناشی از تحریم‌ها و نوسانات ارزی قرار داده است. باز کردن گره‌های کور تأمین و پایداری ناوگان لکوموتیو در ایران نیازمند گذار از رویکرد «پروژه‌محور» و «تک‌بعدی» به سمت یک «استراتژی جامع مدیریت دارایی» است.

شرایط اقلیمی: دماهای بالا، گردوغبار شدید، و رطوبت بالا که نیازمند سیستم‌های خنک‌کننده، فیلتراسیون و محافظت پیشرفته‌تر هستند.

کیفیت سوخت و دسترسی به خدمات: عدم اطمینان از کیفیت سوخت مصرفی و نبود پشتیبانی فنی معتبر.

استانداردهای زیرساختی: سازگاری با محدودیت‌های وزن محور و ابعاد خطوط. این عدم تطابق، منجر به استهلاک زودرس، خرابی‌های مکرر و کاهش بهره‌وری شده است. **ضعف در قراردادهای خدمات پس از فروش و تأمین قطعه**

بسیاری از قراردادهای واردات، فاقد تعهدات شفاف و عملیاتی در زمینه خدمات پس از فروش (After-Sales Service) و تأمین قطعات یدکی بوده‌اند. این امر باعث شده است که پس از پایان دوره گارانتی اولیه، کشور خریدار در تأمین قطعات حیاتی و دانش فنی لازم برای تعمیرات اساسی، با مشکلات جدی و هزینه‌های گزاف مواجه شود. وابستگی به تأمین‌کنندگان خارجی برای قطعات، عملاً ناوگان را در معرض ریسک‌های سیاسی و اقتصادی ناشی از تحریم‌ها و نوسانات ارزی قرار داده است.

باز کردن گره‌های کور تأمین و پایداری ناوگان لکوموتیو در ایران نیازمند گذار از رویکرد «پروژه‌محور» و «تک‌بعدی» به سمت یک «استراتژی جامع مدیریت دارایی» است. در ادامه، آسیب‌شناسی تجارب گذشته و تحلیل فرصت‌ها و تهدیدهای تولید داخل را بررسی می‌کنیم؛

چرا واردات لکوموتیوها از خارج اغلب شکست خورده است؟

تاریخچه واردات لکوموتیو در ایران با نقاط تاریک متعددی همراه بوده که عمدتاً ناشی از عدم وجود یک نظام جامع لجستیکی و همچنین عدم شفاف



شد به دلیل ناتوانی شرکت‌های بهره‌بردار در خرید لکوموتیو براساس نرخ‌گذاری به قیمت ارز آزاد.

راهکارهای پیشنهادی برای گره‌گشایی؛

مدل ترکیبی برای برون‌رفت از وضعیت فعلی، پیشنهاد می‌شود:

- **اولویت‌دهی به بازسازی (Retrofit):** به جای خرید لکوموتیو نو با ریسک بالا، تمرکز بر نوسازی و جایگزینی پیشران‌های مدرن روی لکوموتیوهای موجود (که بدنه و بوژی سالمی دارند) می‌تواند با هزینه کمتر، پایداری ناوگان را سریع‌تر بالا ببرد.

- **ایجاد کنسرسیوم‌های ریلی:** تجمیع سفارش‌های خرید از سوی شرکت‌های خصوصی و دولتی در یک پنجره واحد برای دستیابی به صرفه اقتصادی و قدرت چانه‌زنی بالاتر در برابر تأمین‌کنندگان خارجی یا تولیدکنندگان داخلی.

- **جداسازی بهره‌برداری از نگهداری:** قراردادهای نگهداری باید از خرید جدا شوند و به شرکت‌های تخصصی تعمیر و نگهداری واگذار شوند (Outsourcing) تا تخصص حرفه‌ای بر روی «افزایش دسترسی پذیری» (Availability) متمرکز شود.

پدیده شوم رانت، سوءاستفاده و خرید لکوموتیوهای ناکارآمد و از رده خارج به اسم واردات لکوموتیوهای نو!

یکی از مهم‌ترین آسیب‌شناسی‌ها، نقش رانت و سوءاستفاده در فرآیندهای خرید است. زمانی که معیارهای انتخاب فنی و اقتصادی شفاف و مستقل نباشند، این پتانسیل وجود دارد که واسطه‌ها و دلالان با اعمال نفوذ، لکوموتیوهایی را تحمیل کنند که نفع آن‌ها در فروش آن مدل خاص نهفته است، نه نیاز واقعی شبکه.

فساد در تصمیم‌گیری: انتخاب مدل‌ها بر اساس پورسانت‌ها یا منافع شخصی، به جای ارزیابی فنی و اقتصادی.

الزام به «بومی‌سازی تدریجی»: هر قرارداد واردات باید مشروط به انتقال دانش فنی برای تعمیرات اساسی باشد تا وابستگی استراتژیک به فروشنده به مرور حذف شود.

لکوموتیو تولید داخل، فرصت‌ها و تهدیدها:

تولید داخل راهبرد اصلی برای حفظ پایداری ناوگان است، اما باید با نگاهی واقع‌بینانه مدیریت شود.

«فرصت‌ها»:

- امنیت استراتژیک: کاهش وابستگی به بیگانگان برای تأمین ناوگان که در شرایط تحریمی، پاشنه آشیل شبکه ریلی کشور است.

- تقویت زنجیره تأمین داخلی: ایجاد فرصت برای شرکت‌های دانش‌بنیان و قطعه‌سازان صنایع سنگین (ریخته‌گری، سیستم‌های کنترل، ترکشن موتور و...).

- شخصی‌سازی: امکان طراحی لکوموتیو متناسب با اقلیم ایران (دمای بسیار بالا، گرد و غبار شدید، پروفایل‌های خطوط کوهستانی و کویری).

«چالش‌ها و تهدیدات»:

- کیفیت و قابلیت اطمینان: تجربه نشان داده تولیدات داخل در مراحل نخست (Prototype) ممکن است از نظر استانداردهای ایمنی و میانگین زمان خرابی (MTBF) با رقبای جهانی فاصله داشته باشند.

- قیمت تمام‌شده بالا: به دلیل نوسانات نرخ ارز و همچنین عرضه محصولات بر اساس قیمت‌گذاری جهانی یا جهانی‌سازی قیمت در ایران و عدم دسترسی به صرفه‌جویی مقیاس، قیمت لکوموتیو تولید داخل در عمل بیشتر می‌شود که توجیه اقتصادی آن را برای شرکت‌های بهره‌بردار دشوار می‌کند و سفارشات را محدود می‌کند و در عمل تولیدات محدود خواهد



زمان خواب ناوگان ناشی از انتظار برای قطعات را به طور چشمگیری کاهش می‌دهد.

امکان توسعه تدریجی و بومی‌سازی: از مونتاژ تحت لیسانس تا طراحی و ساخت کاملاً مستقل، پله‌های پیشرفت در این حوزه قابل تعریف هستند.

تهدیدات و چالش‌ها:

خطر حمایت‌گرایی بدون کیفیت: صرف حمایت از تولید داخلی بدون اعمال معیارهای سخت‌گیرانه فنی و عملکردی، می‌تواند منجر به تولید محصولات بی‌کیفیت و گران شود. **مشکلات مقیاس اقتصادی:** تیراژ پایین تولید در ابتدای کار می‌تواند قیمت تمام‌شده را بالا ببرد و رقابت‌پذیری را کاهش دهد.

وابستگی پنهان به فناوری و قطعات خارجی: ممکن است بخش‌هایی از لکوموتیو (مانند موتور، سیستم‌های کنترلی پیشرفته) همچنان نیازمند واردات باشند که این امر، درجه خودکفایی واقعی را کاهش می‌دهد.

عدم رعایت استانداردها: ریسک نادیده گرفتن استانداردهای بین‌المللی ایمنی، قابلیت اطمینان و عملکرد در فرآیند تولید داخلی.

تمرکز بر «ساخت داخل» به جای «عملکرد قابل اطمینان»: اگر معیار اصلی، درصد قطعات داخلی باشد و نه درصد آماده‌به‌کاری و هزینه چرخه عمر، هدف اصلی تأمین ناوگان پایدار محقق نخواهد شد.

راهکارهای سیاستی برای تأمین پایدار لکوموتیو و رفع گره‌های کور

برای عبور از چالش‌های کنونی و دستیابی به پایداری ناوگان لکوموتیو، رویکردی جامع و یکپارچه ضروری است که شامل

خرید مدل‌های قدیمی یا ناکارآمد: یا مدل‌هایی که دانش فنی و قطعات آن‌ها به راحتی قابل دسترس نیست.

عدم ارزیابی عملکرد واقعی: خرید انبوه بدون انجام تست‌های عملیاتی میدانی و بلندمدت، احتمال خرید مدل‌های ناکارآمد را افزایش می‌دهد.

نبود شفافیت: عدم انتشار عمومی اطلاعات فنی، معیارهای انتخاب و دلایل تصمیم‌گیری، راه را برای پنهان‌کاری و فساد باز می‌گذارد.

نتیجه این فرآیندها، خرید لکوموتیوهای ناکارآمد، پرهزینه، و با عمر عملیاتی کوتاه است که عملاً سرمایه کشور را به هدر می‌دهد.

فرصت‌ها و تهدیدهای استفاده از لکوموتیوهای تولید داخل؛

توسعه صنعت تولید لکوموتیو در داخل کشور، پتانسیل حل بسیاری از مشکلات تأمین و پایداری را دارد، اما همراه با فرصت‌ها، تهدیدهایی نیز وجود دارد که باید مدیریت شوند **فرصت‌ها:**

کاهش وابستگی ارزی و ارتقای خودکفایی: تولید داخل، وابستگی به واردات، نوسانات ارزی و محدودیت‌های تحریم را به شدت کاهش می‌دهد.

اشتغال‌زایی و توسعه دانش فنی: این صنعت می‌تواند موتور محرک توسعه مهندسی، ساخت دقیق، نرم‌افزار، و دانش تعمیرات پیشرفته در کشور باشد.

تطبیق‌پذیری با شرایط بومی: تولیدکنندگان داخلی قادرند لکوموتیوها را دقیقاً بر اساس نیازهای شبکه، اقلیم و استانداردهای بومی طراحی و بهینه‌سازی کنند.

تسریع در تأمین قطعات و خدمات: زنجیره تأمین داخلی،





نتیجه‌گیری:

حل معضلات تأمین و پایداری ناوگان لکوموتیو، نیازمند یک رویکرد تحول‌آفرین و یکپارچه است. تجارب گذشته نشان داده است که تمرکز صرف بر خرید، بدون توجه به چرخه عمر، نگهداری، و فرآیندهای شفاف، محکوم به شکست است. توسعه تولید داخل، فرصتی مغتنم برای دستیابی به استقلال و خودکفایی است، اما این فرصت تنها در صورتی به ثمر خواهد نشست که با اصول مهندسی، استانداردهای کیفی، و تعهد به عملکرد پایدار همراه باشد.

سیاست‌گذاری صحیح در این حوزه باید بر پایه‌های شفافیت، رقابت عادلانه، ارزیابی مستقل فنی، قراردادهای عملکردمحور، و توجه به توسعه پایدار و بلندمدت استوار باشد. با اتخاذ این رویکرد، می‌توان گره‌های کور تأمین و پایداری ناوگان لکوموتیو را باز کرد و از پتانسیل کامل صنعت حمل‌ونقل ریلی برای توسعه اقتصادی کشور بهره‌مند شد.

پایان بخش اول



اصلاح فرآیندها و سیاست‌گذاری‌های کلان باشد.
اصلاح فرآیند انتخاب و خرید: شفافیت، رقابت و عملکردمحوری

تشکیل کمیته‌های فنی مستقل: ایجاد کارگروه‌هایی متشکل از خبرگان فنی (بهره‌بردار، نگهداری، مهندسی) و اقتصادی، مستقل از منافع فروشندگان، برای تدوین مشخصات فنی و ارزیابی پیشنهادات.

مناقضات چندمعیاره و شفاف: بازنگری در سیستم امتیازدهی مناقصات به گونه‌ای که علاوه بر قیمت، معیارهای کلیدی مانند هزینه چرخه عمر، قابلیت اطمینان (MTBF)، درصد آماده‌به‌کاری (Availability)، دسترسی به قطعات، مصرف سوخت، و ظرفیت انتقال دانش فنی نیز لحاظ شوند. وزن‌دهی مناسب به هر معیار حیاتی است.

قراردادهای عملکردمحور (Performance-Based Contracts): پرداخت‌ها و تعهدات باید مشروط به دستیابی به شاخص‌های کلیدی عملکرد (KPI) در دوره گارانتی و خدمات پس از فروش باشد. جریمه‌های تأخیر در تأمین قطعه یا عدم تحقق دسترس‌پذیری باید در قراردادهای گنجانده شود.

آزمون‌های میدانی دقیق: الزام به انجام دوره‌های آزمایشی میدانی (Pilot Testing) برای نمونه لکوموتیوها در شرایط واقعی عملیاتی پیش از خرید انبوه.

انتشار عمومی اطلاعات:

خلاصه‌ای از مشخصات فنی، معیارهای انتخاب، و نتایج ارزیابی مناقصات باید به صورت عمومی منتشر شود تا از اعمال نفوذ و رانت جلوگیری شود.

توسعه تولید داخل مبتنی بر فناوری و استانداردهای فناورانه:

تعیین اهداف بلندمدت برای بومی‌سازی لکوموتیو، از مونتاژ پیشرفته تا طراحی و مهندسی مستقل.

حمایت هدمند و مشروط:

ارائه مشوق‌ها و حمایت‌های دولتی (مانند تسهیلات بانکی، معافیت‌های گمرکی) به تولیدکنندگانی که متعهد به رعایت استانداردهای بین‌المللی، انتقال دانش فنی، و دستیابی به KPI های عملکردی باشند.

توسعه زنجیره تأمین قطعات:

حمایت از تولیدکنندگان داخلی قطعات یدکی کلیدی و استانداردسازی قطعات تا حد امکان.

ایجاد مراکز تحقیق و توسعه (R&D): سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه برای بومی‌سازی فناوری‌های پیشرفته مورد نیاز در لکوموتیوهای مدرن.

پایداری عملیاتی و نگهداری

استانداردسازی ناوگان:

کاهش تنوع مدل‌ها و پلتفرم‌های لکوموتیو برای ساده‌سازی فرآیندهای نگهداری، تعمیرات و تأمین قطعه.

توسعه زیرساخت‌های تعمیراتی: سرمایه‌گذاری در کارگاه‌های مدرن تعمیرات اساسی و تأمین تجهیزات لازم. آموزش و ارتقای نیروی انسانی: برنامه‌ریزی مستمر برای آموزش مهندسان، تکنسین‌ها و اپراتورهای ناوگان.

سیستم‌های پایش وضعیت (Condition Monitoring): استفاده از فناوری‌های نوین برای پایش مستمر وضعیت فنی لکوموتیوها و پیش‌بینی خرابی‌ها (Predictive Maintenance).





ریل؛ پشیران مغفول سرمایه‌گذاری هوشمند در اقتصاد ایران

علی مسائلی
کارشناس و فعال حوزه سرمایه‌گذاری



بین‌المللی به همراه داشت. نقش حمل‌ونقل ریلی در توسعه زنجیره تأمین نیز انکارناپذیر است. ریل به‌عنوان یکی از ارکان کلیدی جابه‌جایی کالاهای حجیم و صنعتی می‌تواند هزینه حمل را کاهش دهد، زمان تحویل کالا را کوتاه کند و رقابت‌پذیری صنایع کشور را در بازارهای بین‌المللی افزایش دهد.

ظرفیت بالای حمل بار، امکان جابه‌جایی محموله‌های سنگین و برنامه‌ریزی دقیق زمانی، مزیت‌هایی هستند که می‌توانند پشتوانه توسعه صنعتی و صادرات‌محور کشور باشند.

در بخش حمل‌ونقل مسافری نیز چالش‌های متعددی وجود دارد. هرچند توسعه سامانه‌های فروش آنلاین و اصلاح برخی فرایندها قابل تقدیر است، اما همچنان در ایام پیک سفر شاهد محدودیت‌های گسترده و کمبود ظرفیت هستیم؛ وضعیتی که فعالان گردشگری از آن با تعبیر «مسافر روی زمین می‌ماند» یاد می‌کنند.

این موضوع نیز خود به فرصتی بزرگ برای سرمایه‌گذاری تبدیل شده است. اگر بستر مناسب برای حضور سرمایه‌گذاران فراهم شود، امکان ایجاد تحول اساسی در حوزه حمل‌ونقل مسافری دور از دسترس نخواهد بود. در سال‌های گذشته، مسیرهای محدودی در حوزه گردشگری ریلی شکل گرفته‌اند اما این تجربه‌ها هنوز نتوانسته‌اند پاسخگوی ظرفیت واقعی این بخش باشند.

استفاده از قطارهای برنامه‌ای به جای قطارهای تخصصی گردشگری، یکی از عوامل محدودکننده این حوزه است. با این حال، استقبال چشمگیر مردم از همین مسیرهای محدود نشان می‌دهد گردشگری ریلی می‌تواند هم‌زمان دو صنعت مهم؛ یعنی گردشگری و حمل‌ونقل ریلی را متحول کند.

واقعیت آن است که طی سال‌های گذشته اقدامات قابل توجهی در توسعه خطوط ریلی و ارتقای خدمات انجام شده و حضور شرکت‌های جدید در حوزه بار و مسافر، کیفیت این بخش را ارتقا داده است اما هنوز فاصله زیادی میان ظرفیت موجود و نقطه مطلوب وجود دارد.

سرمایه‌گذار پیش از هر چیز به امنیت سرمایه‌گذاری می‌اندیشد؛ به این که آیا قوانین پایدارند؟ آیا ریسک‌ها قابل مدیریت هستند؟ آیا موانع زائد حذف شده‌اند؟ بنابراین برای جذب سرمایه‌های جدید باید علاوه بر معرفی مزیت‌های این بخش، قوانین دست‌وپاگیر کاهش یافته و سازوکارهای حمایتی و اطمینان‌بخش تقویت شوند. همچنین برگزاری همایش‌ها، نشست‌های تخصصی و رویدادهای معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری می‌تواند بازار سرمایه را با ظرفیت‌های واقعی صنعت ریلی آشنا کند.

در نهایت شاید زمان آن رسیده باشد که نگاه‌ها از هزینه به «سرمایه‌گذاری» در ریل تغییر کند؛ زیرا ارزش افزوده‌ای که این حوزه خلق می‌کند، به‌سختی با سایر بخش‌ها قابل مقایسه است.

سرمایه‌گذاری هوشمند در هر حوزه‌ای زمانی معنا پیدا می‌کند که سه مؤلفه اساسی به‌صورت هم‌زمان در آن وجود داشته باشد؛ نخست نرخ بازدهی مطلوب، دوم تناسب میان ریسک و بازده و سوم امکان بهره‌گیری از اهرم‌های مالی در بلندمدت. به بیان دیگر، سرمایه‌گذار حرفه‌ای تنها به سود کوتاه‌مدت نمی‌اندیشد؛ بلکه به دنبال حوزه‌ای است که بتواند با استفاده از ابزارهای تأمین مالی و ایجاد سازوکارهای پلکانی، بازدهی پایدار ایجاد کرده و هم‌زمان ریسک سرمایه‌گذاری خود را کاهش دهد. بر این اساس، صنعت حمل‌ونقل ریلی ایران با توجه به ویژگی‌های منحصربه‌فرد خود می‌تواند یکی از جذاب‌ترین گزینه‌ها برای سرمایه‌گذاری بلندمدت محسوب شود؛ حوزه‌ای که هم در بخش ناوگان و هم در مراکز لجستیکی ظرفیت‌های قابل توجهی برای ورود سرمایه‌های جدید دارد. با این حال، یکی از آسیب‌های جدی این بخش، نه کمبود ظرفیت، بلکه «فقر داده و ضعف معرفی فرصت‌ها» و همچنین دولت محور بودن این بخش است؛ مشکلی که سبب شده مزیت‌های گسترده ریلی در یک دایره محدود باقی بماند. واقعیت این است که بسیاری از فرصت‌های سرمایه‌گذاری ریلی یا به درستی معرفی نشده‌اند یا اطلاع‌رسانی مؤثری درباره آن‌ها صورت نگرفته است. در حالی که استفاده از ظرفیت بازار سرمایه می‌تواند این فرصت‌ها را به طیف گسترده‌ای از سرمایه‌گذاران معرفی کند و منابع مالی لازم برای پروژه‌های کلیدی را تأمین سازد. در شرایط اقتصادی امروز کشور، بیش از هر زمان دیگری به سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت و پایدار در صنعت ریلی نیاز داریم و این امر بدون باز کردن دست خصوصی و سرمایه‌گذاران میسر نخواهد شد. یکی از مهم‌ترین مزیت‌های حمل‌ونقل ریلی، بهره‌وری بالای آن در مصرف انرژی است. براساس داده‌های فنی، در بخش حمل بار، ریل حدود ۳۵ سی‌سی سوخت به ازای هر تن-کیلومتر نسبت به جاده صرفه‌جویی می‌کند و در بخش مسافری نیز حدود ۲۰ سی‌سی به ازای هر نفر-کیلومتر کاهش مصرف سوخت دارد. این ارقام در مقیاس ملی و با در نظر گرفتن حجم عظیم جابه‌جایی کالا و مسافر، به صرفه‌جویی قابل توجهی در مصرف انرژی منجر می‌شود. مقایسه میان حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی صرفاً محدود به هزینه و مصرف انرژی نیست. تصادفات جاده‌ای خسارت‌های سنگین انسانی، اقتصادی و اجتماعی بر کشور تحمیل می‌کند. در مقابل، حمل‌ونقل ریلی یکی از ایمن‌ترین شیوه‌های جابه‌جایی محسوب می‌شود. این مزیت، اهمیت سرمایه‌گذاری در حوزه ریلی را فراتر از یک تصمیم اقتصادی و به یک ضرورت اجتماعی تبدیل می‌کند.

موقعیت جغرافیایی ایران در اتصال سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا یک مزیت استثنایی ایجاد کرده است. تحولات ژئوپلیتیکی اخیر، به‌ویژه تغییر مسیرهای تجاری پس از جنگ روسیه و اوکراین و رشد تجارت میان کشورهای بزرگی مانند چین، هند و اروپا، فرصت کم‌نظیری را پیش‌روی ایران قرار داده است. کریدورهای ریلی ایران می‌توانند به مسیرهای راهبردی تجارت جهانی تبدیل شوند؛ موضوعی که علاوه بر افزایش سهم ایران در ترانزیت بین‌المللی، درآمدهای ارزی پایدار و نقش مؤثرتری برای کشور در مناسبات منطقه‌ای و



جابه‌جایی‌های اداری گره صنعت ریلی را باز نمی‌کند

علی‌اصغر شفیع نادری
کارشناس صنعت ریلی



صنعت ریلی ایران در شرایط جدید پسا جنگ با چالش‌ها و پرسش‌های مهمی درباره افزایش ظرفیت، ارتقای تاب‌آوری و نحوه اصلاح ساختار مدیریتی مواجه شده است. محسن شفیع نادری کارشناس شناخته‌شده صنعت ریلی در این مصاحبه با اشاره به شکاف عمیق میان نیاز واقعی سرمایه‌گذاری و منابع موجود، هشدار می‌دهد که بدون جهش در تأمین مالی، افزایش بهره‌وری و اصلاحات بنیادین، تحقق اهداف برنامه هفتم و افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی بیش از آنکه یک برنامه اجرایی باشد، به یک آرزو شباهت خواهد داشت. ضمن آنکه به باور وی، تغییرات ساختاری اخیر نیز در صورت محدود شدن به جابه‌جایی‌های اداری، گره‌ای از مشکلات مزمن این صنعت باز نخواهد کرد.



جناب شفیع نادری! صنعت ریلی شرایط جدیدی را در دوره پسا جنگ تجربه می‌کند و به نظر می‌رسد نیازمند افزایش ظرفیت‌های این صنعت با شتاب بسیار بیشتر هستیم. برای افزایش ظرفیت‌ها و همچنین تاب‌آوری عملیاتی، مالی و مدیریتی صنعت ریلی، مهم‌ترین اقدامات فوری و میان‌مدت چیست؟ و نقش دولت و نهادهای تصمیم‌گیر در تسهیل این مسیر چگونه تعریف می‌شود؟

شرکت راه‌آهن در برآورد سال ۱۴۰۴، میزان نیاز به منابع مالی برای تحقق سهم ۳۰ درصدی حمل‌بار ریلی مورد اشاره در برنامه هفتم توسعه را حدود ۱ میلیون میلیارد تومان (معادل با حدود ۹ میلیارد دلار به نرخ دلار آزاد ۱۴۰۴) محاسبه نموده که متوسط سالانه آن حدود ۱،۸ میلیارد دلار می‌گردد. البته این برآورد، بخش مسافری را شامل نمی‌شود. این در حالی است که متوسط بودجه‌های عمرانی تخصیصی به شرکت راه‌آهن در سال‌های گذشته کمتر از ۳۰۰ میلیون دلار در سال بوده است که البته اکثر آن نیز هزینه تعمیرات جاری لکوموتیوها و خطوط ریلی می‌شده است. این مقایسه ساده نشان می‌دهد فاصله حدود ۶ برابری بین عملکرد و تقاضا وجود دارد.

به نظرم با توجه به تکالیف قانونی و انتظارات در نقش آفرینی بیشتر بخش ریلی، حداقل ۲ برابر شدن بودجه‌های عمرانی شرکت راه‌آهن (به قیمت ثابت) نیاز اساسی و ضروری است

(۵) کاهش خرابی‌های در حین سیر لکوموتیوهای فعال در حمل بار.

در وضعیت فعلی احتمال بروز خرابی (از هر نوع) در حین سیر لکوموتیو باری در کشش قطار باری در هر ۷۰۰ کیلومتر سیر لکوموتیو باری، هنوز بالای ۲۰ درصد است. با توجه به اینکه هر قطار باری در شبکه ریلی به طور متوسط دارای ۱،۵ لکوموتیو باری است، به معنای احتمال بیشتر بروز این نوع خرابی برای قطار باری است. کاربست رویه‌های سخت‌گیرانه‌تر جهت ارتقای کیفیت تعمیرات لکوموتیوهای بخش دولتی و خصوصی، لازم است در دستور کار شرکت راه‌آهن باشد.

(۶) آزاد شدن کامل نرخ بلیت قطارهای مسافری ۵ ستاره و واگن‌های مسافری نو.

در این صورت صرفه اقتصادی واگذاری لکوموتیوهای زمینس مسافری به بخش خصوصی و اخذ هزینه مالی لکوموتیو قطار مسافری از بخشی از مسافری متقاضی مسافرت با قطار به وجود می‌آید. به علاوه توجیه بهتری برای سرمایه‌گذاری در خرید واگن مسافری بالای ۶۰۰ هزار دلاری به وجود خواهد آمد (همراه با کمک های مالی ماده ۱۲).

(۷) افزایش سرعت تجاری چرخه گردش واگن باری با اجرای نظام اپراتوری قطار و ایستگاه (به صورت تدریجی).

(۸) تسریع در پرداخت‌های مالی ماده ۱۲ برای پرونده‌های تکمیل شده و کاهش فاصله فعلی بین تشکیل پرونده و دریافت کمک های مالی آن. اقدامات پیشنهادی دیگر با افق زمانی میان مدت با مسئولیت و نقش شرکت راه‌آهن به شرح زیر

که بایستی در دستور کار سازمان برنامه و بودجه کشور و دولت قرار گیرد.

جدای از این موضوع اساسی، اقدامات فوری که در افق کوتاه‌مدت می‌تواند با نقش و مسئولیت شرکت راه‌آهن پیگیری گردد به شرح زیر پیشنهاد می‌شود:

(۱) تمرکز روی بارهای حایز شرایط حمل ریلی در مسیرهای موازی ریلی.

توضیح اینکه، در دو ماهه ابتدای ۱۴۰۵ رشد منفی ۳۰ درصدی حمل بار ریلی ثبت شده است (عمدتاً به دلیل کاهش بارهای تولید فولاد ناشی از جنگ تحمیلی آمریکا). از بین حدود ۱،۵ میلیون مسیر کالا جاده‌ای به حجم حدود ۶۰۰

میلیون تن حدود ۴۰ مسیر کالای آن به حجمی معادل با حدود ۴۰ میلیون تن مناسب حمل ریلی هستند که به دلایل موجه یا غیر موجه هم اکنون توسط جاده حمل می‌گردد. تمرکز روی این بخش‌های از دست رفته ریلی، مشارکت فعال و مداوم بخش خصوصی و شرکت راه‌آهن را در رفع مشکلات و بازگشت آن به ریل می‌طلبد.

(۲) افزایش حدود ۱۰ درصدی بهره‌وری از لکوموتیوهای گرم موجود فعال در حمل بار. (۳) افزایش حدود ۱۰ درصدی ضریب سطح دسترسی لکوموتیوهای موجود فعال در حمل بار. (۴) افزایش حدود ۲۰ درصدی ضریب سطح دسترسی لکوموتیوهای مسافری زمینس.

اقدام راه‌آهن در بازسازی ۳۷ دستگاه لکوموتیو زمینس مطلوب و در راستای افزایش این شاخص ارزیابی می‌گردد. امید است با تأمین منابع مالی مربوطه یا تحقق دیگر راهکاری مالی نوآورانه، این موضوع تسریع گردد.

و اختلافات زیاد در چگونگی اجرا و در نهایت پیچیده تر کردن کسب و کار ریلی می‌شود. اصل ساده ولی مهم این است که هر گونه اصلاح ساختار، بایستی به شفافیت، سادگی و کارایی و در نهایت به جذابیت سرمایه گذاری در کسب و کار منجر شود.

۳- مصوبه، در خصوص حوزه وظایف و پاسخگویی ها که در شرکت راه آهن باقی می ماند، مسکوت است. بهتر این بود که پیرو اصلاح ساختار در وزارت راه و شهرسازی، اصلاح ساختار در شرکت راه آهن نیز به طریق صحیحی آدرس دهی می شد. پیشنهاد می شود که اصلاح ساختار در

منتقل شده است. اما تنظیم گر ریلی بهتر است تا حد امکان مستقل از شرکت راه آهن (مدیر شبکه زیربنایی ریلی) و وزارتخانه (دولت) و بخش خصوصی باشد. در ساختارهای فعلی، مناسب ترین نهادی که در این حوزه می تواند ایفای نقش نماید، شورای رقابت است.

البته تنظیم گر ریلی شرح وظایف مشخص، محدود و شفاف بایستی داشته باشد. مثلاً تعرفه گذاری در حوزه ریلی بایستی آزاد بوده و بر حسب عرضه و تقاضا و رقابت تعیین گردد، مگر در جایی که انحصار وجود دارد (مثل حق دسترسی اپراتورهای قطار به شبکه ریلی). که



بخش ریلی کشور از طریق قانون جامع حمل و نقل ریلی برون شهری ایران پیگیری گردد. در این قانون، تکلیف شرح وظایف، تعهدات و پاسخگویی های سیاست گذار، تنظیم گر، مدیر و مالک شبکه زیربنایی ریلی و بخش خصوصی شفاف می گردد و در صورت کاربست تجربیات پیشرو جهانی، ساختاری مدرن، چابک و کارآ طراحی می گردد.

در جمع بندی به نظرم این مصوبه در بخش ریلی، موجبات جهش در حمل و نقل ریلی یا افزایش سهم آن را فراهم نمی سازد. پیچیدگی های کسب و کار ریلی را کاهش نمی دهد. موجب ارتقای جذابیت سرمایه گذاری در ریلی نمی گردد. موانع اصلی جاری بخش ریلی را برطرف نمی کند.

بر حسب تجربیات قبلی به نظر می رسد در نهایت شکل اجرایی آن این خواهد شد که دو سه اداره کل ستادی از شرکت راه آهن به وزارت راه و شهرسازی منتقل شود و کل تغییرات در حد همین انتقال ظاهری ساختار اداری، باقی بماند بدون اینکه بسترسازی برای رفع مشکلات اساسی این بخش صورت گرفته باشد. امید است پیشنهاد اصلاح ساختار بخش ریلی کشور از طریق پیگیری تدوین قانون جامع حمل و نقل ریلی برون شهری ایران مورد توجه تصمیم گیران مربوطه قرار گرفته و در دستور کار وزارت راه و شهرسازی، شرکت راه آهن، سازمان برنامه و بودجه و مجلس شورای اسلامی قرار گیرد.

ارایه می گردد:

- ۱) امکان تشکیل پرونده ارزی ماده ۱۲ در پروژه های خرید ناوگان ریلی به خصوص برای پروژه های لکوموتیو.
- ۲) امکان اخذ وام ارزی از صندوق توسعه ملی و تضمین بازپرداخت از طریق ماده ۱۲ همراه با تضمین عملکرد حمل یا ایجاد ساز و کارهای اطمینان از عملکرد.
- ۳) تسهیل و کارسازی انواع تامین مالی از طریق بازار سرمایه، بازار پولی، حواله های نفتی.
- ۴) فروش لکوموتیوها با مالکیت دولتی بر مبنای راه اندازی نظام اپراتوری قطار و ایستگاه.
- ۵) پیگیری تدوین لایحه قانون جامع حمل و نقل ریلی برون شهری ایران.



دولت پیش از وقوع جنگ مصوبه ای درباره تغییر ساختار راه آهن انفکاک وظایف حاکمیتی از شرکت راه آهن و انتقال آنها به وزارت راه و شهرسازی را به تصویب رساند. ارزیابی شما درباره چنین تصمیمی چیست؟ آیا به توسعه صنعت ریلی کمک می کند یا بازگشت به عقب است؟

در حالت کلی ارجاع و تمرکز این حجم از مأموریت و وظایف به ستاد وزارتخانه کار سنگینی است. امیدوارم به لختی بیشتر در تصمیم گیری های اصلی منجر نشود. به نظرم راهکار اولویت دار این بود که ابتدا بخش های حمل و نقل و مسکن با توجه به حجم فعالیت و انتظارات سنگینی که روی این وزارتخانه (با سهمی معادل با حدود ۱۵ درصد GDP کشور آن هم فقط در ۱ وزارتخانه) وجود دارد، به دو وزارتخانه مستقل تقسیم می شدند (بدون افزایش نیروی انسانی دولتی و حتی برنامه ریزی برای کاهش حجم نیروی انسانی مربوطه). بعد از این مرحله می توانست مأموریت و شرح وظایف روی این ساختار تفکیک شده تعریف گردد.

به هر صورت با توجه به نظر فعلی مجلس در عدم تفکیک این وزارتخانه و بر مبنای ساختار فعلی، نکات زیر در حوزه ریلی ارایه می گردد:

۱- در این مصوبه مأموریتی برای وزارت راه و شهرسازی تعریف شده است. بر مبنای آن می توان مأموریت این وزارتخانه در حوزه ریلی را به شرح زیر برداشت نمود:

تنظیم گری و برنامه ریزی به منظور توسعه کارکردی زیرساخت های حمل و نقل ریلی برای ارتقای کیفیت زندگی، تاب آوری و بهره وری در این مأموریت، دو وظیفه «برنامه ریزی» و «تنظیم گری» در حوزه ریلی به ستاد وزارتخانه

لزوم حمایت ویژه از واگن‌های لبه کوتاه در دوره پساجنگ



مهدی کلانتری

رئیس کارگروه تخصصی مالکان واگن‌های لبه کوتاه انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته



آسیب وارد شده به صنایع بزرگ فولادی و پتروشیمی در شرایط اخیر، تنها به خطوط تولید محدود نمانده و زنجیره حمل و نقل ریلی کشور را نیز تحت تأثیر قرار داده است. «مهدی کلانتری»، رئیس کارگروه مالکان واگن‌دار لبه کوتاه انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، در گفت‌وگو با «ندای حمل و نقل ریلی» با اشاره به کاهش چشمگیر بارهای ریل‌پسند، از افت بیش از ۵۰ درصدی حجم بار برخی بخش‌ها خبر داد و تأکید کرد: در شرایط جدید، حمایت‌های مقطعی و تسهیلات خرد راهگشا نیست و باید نگاه ویژه‌ای به اصلاح تعرفه‌ها و تقویت بهره‌وری ناوگان داشت.

باعث شد جریان حمل و نقل تا حد زیادی بدون وقفه ادامه پیدا کند و از بروز اختلالات گسترده جلوگیری شود.



روند ترانزیت ریلی کشور در سال‌های اخیر رو به رشد بود. شرایط جدید چه تأثیری بر این بخش گذاشته است؟

باید توجه کنیم که ترانزیت یعنی باری از سرزمین ایران عبور کند. بخش مهمی از بارهای ترانزیتی ما از طریق بندرعباس وارد کشور می‌شود و سپس به سمت کشورهای آسیای میانه، روسیه و کشورهای CIS منتقل می‌شود. در شرایط اخیر، این مسیر دچار افت قابل توجه شده و حجم ترانزیت از محور بندرعباس کاهش محسوسی داشته است. البته مسیرهای مرتبط با افغانستان همچنان برقرار است، اما آن‌ها نیز تحت تأثیر شرایط منطقه‌ای تغییراتی را تجربه کرده‌اند. در مقابل، در حوزه واردات ریلی

تأثیر را نادیده گرفت. اگرچه آمار دقیق ندارم، اما برآورد ما این است که اثر این اتفاق در برخی حوزه‌ها بیش از ۵۰ درصد بوده است.



آیا زیرساخت‌های ریلی کشور در این دوره دچار آسیب یا اختلال شدند؟

خوشبختانه با اقداماتی که راه‌آهن در حوزه مدیریت شبکه و حفظ پایداری عملیات انجام داد، در بخش زیرساخت‌ها مشکل جدی و گسترده‌ای ایجاد نشد. نه در حوزه حمل بار داخلی و نه در بخش ترانزیت، اختلال قابل توجهی در روند عبور و مرور به وجود نیامد و مسائل و چالش‌های ایجاد شده در مدت زمان کوتاهی مدیریت شد. این موضوع نشان داد که شبکه ریلی از توان مناسبی برای مدیریت شرایط خاص و حفظ تداوم خدمات برخوردار است. همچنین هماهنگی‌های انجام شده و واکنش سریع در بخش بهره‌برداری

با توجه به آسیب‌هایی که به صنایع بزرگی مانند فولاد و پتروشیمی وارد شده، این موضوع چه اثری بر حمل و نقل ریلی گذاشته است؟

بخش عمده بارهای ریلی کشور وابسته به صنایع بزرگی مانند فولاد، پتروشیمی و صنایع مادر است. این بارها به لحاظ حجم و تناژ، ماهیتاً ریل‌پسند هستند و ستون اصلی حمل و نقل ریلی را تشکیل می‌دهند. وقتی این صنایع دچار آسیب یا وقفه در تولید می‌شوند، طبیعتاً فقط بار مستقیم آن‌ها کاهش پیدا نمی‌کند، بلکه کل زنجیره بار نیز تحت تأثیر قرار می‌گیرد. به عنوان مثال، برخی واحدها مواد اولیه فولادی دریافت می‌کردند و در مراحل پایین‌دستی آن را تبدیل به محصولات دیگری می‌کردند که مجدداً از طریق واگن جابه‌جا می‌شد. وقتی حلقه اول این زنجیره متوقف شود، بارهای ثانویه نیز کاهش می‌یابد. نمی‌توان این



برای افزایش تاب آوری شرکت‌های ریلی، به‌ویژه واگن‌های لبه کوتاه، چه راهکاری پیشنهاد می‌کنید؟

واگن‌های لبه کوتاه شرایط متفاوتی نسبت به سایر بخش‌های ناوگان ریلی دارند و نمی‌توان با همان الگوها و سیاست‌های عمومی برای آن‌ها تصمیم‌گیری کرد؛ بعلاوه آنکه بارهای این نوع واگن‌ها متنوع و دارای پراکندگی مبادی بارگیری و مقاصد تخلیه می‌باشند؛ لذا این موضوع به ذات در بهره‌وری ناوگان تأثیر گذار خواهد بود اکنون با کاهش حجم بار و مشکلات ایجادشده در بخش‌های مختلف صنعتی، این مسئله بیش از گذشته خود را نشان داده و فشار مضاعفی بر فعالان این حوزه وارد کرده است. از این رو، راهکار را صرفاً در ارائه تسهیلات بانکی نمی‌بینیم. تجربه نشان داده وام‌های خرد و مقطعی اگرچه ممکن است در کوتاه‌مدت بخشی از مشکلات نقدینگی را کاهش دهند، اما در نهایت سررسید دارند و مسئله اصلی این است که بازپرداخت آن‌ها باید از چه محل درآمدی انجام شود. وقتی جریان بار کاهش پیدا کرده و درآمد شرکت‌ها تحت فشار قرار دارد، تزریق وام بدون حل مسئله اصلی، می‌تواند تنها زمان بروز مشکلات را به تعویق بیندازد. اگر صنایع مادر به هر دلیلی با کاهش تولید یا افت فعالیت مواجه شوند، این موضوع به شکل زنجیروار به بخش حمل‌ونقل نیز منتقل می‌شود و عملکرد حمل بار تحت تأثیر قرار می‌گیرد. به همین دلیل مطالبه اصلی ما دریافت وام نیست، بلکه اصلاح سیاست‌های تعرفه‌ای و در نظر گرفتن نگاه ویژه برای واگن‌های لبه کوتاه است. در شرایط فعلی لازم است در ساختار حق مالکانه، هزینه‌های دسترسی و تعرفه‌های مرتبط بازنگری صورت گیرد تا توازن اقتصادی این بخش حفظ شود. چنین اقداماتی می‌تواند اثربخشی بیشتری نسبت به تسهیلات کوتاه‌مدت داشته باشد و به پایداری فعالیت این بخش کمک کند.



در ماه‌های گذشته درباره اجرای سیاست قطار کامل بحث‌هایی مطرح شده بود. اکنون با شرایط جدید این موضوع را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

اصل ایده قطار کامل، ایده‌ای درست و قابل دفاع است زیرا در صورت اجرای صحیح می‌تواند بهره‌وری ناوگان ریلی را به شکل قابل توجهی افزایش دهد. حرکت قطارهای کامل باعث کاهش توقف‌های غیرضروری، کوتاه شدن زمان سیر، استفاده بهتر از لکوموتیو و واگن و در نهایت افزایش کارایی بهتر شبکه می‌شود. در بسیاری از کشورها نیز این مدل یکی از روش‌های رایج برای افزایش راندمان حمل‌ونقل ریلی به شمار می‌رود. بنابراین مسئله اصلی، اصل ایده نیست بلکه زمان و نحوه اجرای آن است. اجرای موفق این مدل زمانی امکان‌پذیر است که حجم بار کافی در شبکه وجود داشته باشد و شرکت‌ها بتوانند سیرهای منظم، پایدار و قابل اتکا تعریف کنند. قطار کامل زمانی معنا پیدا می‌کند که جریان بار در یک مسیر به اندازه‌ای باشد که بتواند رفت و برگشت ناوگان را تا حد زیادی تضمین کند. در شرایط فعلی که حجم بار در برخی مسیرها کاهش یافته و بازار با نوسانات مواجه است، طبیعی است شرکت‌ها نسبت به اجرای این مدل با احتیاط عمل کنند. ممکن است واگن‌ها سریع‌تر به مقصد برسند، اما اگر برای مسیر برگشت بار مناسبی وجود نداشته باشد، بخشی از مزیت اقتصادی از بین می‌رود و هزینه‌های بهره‌برداری افزایش پیدا می‌کند. در واقع، خالی بازگشتن واگن‌ها می‌تواند بخش مهمی از صرفه اقتصادی این طرح را تحت تأثیر قرار دهد. در نتیجه اصل تصمیم، تصمیم درستی است اما موفقیت آن وابسته به انطباق با واقعیت‌های بازار، میزان تقاضای بار و شرایط عملیاتی شبکه است. هر سیاستی در حوزه حمل‌ونقل ریلی زمانی نتیجه مطلوب خواهد داشت که متناسب با وضعیت واقعی بازار و نیاز فعالان این بخش اجرا شود، نه صرفاً بر مبنای یک الگوی ثابت و از پیش تعیین‌شده.

اتفاق مثبتی رخ داده است. با محدودیت‌هایی که در برخی مسیرهای دریایی ایجاد شد، بخشی از تأمین مواد اولیه از مسیرهای ریلی و به‌ویژه محور اینچه‌برون رونق گرفت و شاهد رشد حمل بار وارداتی بودیم. البته این به معنای مطلوب بودن محدودیت مسیرهای دریایی نیست اما نشان داد که کشور باید نگاه استراتژیک‌تری به فعال نگه داشتن کریدورهای جایگزین داشته باشد. سال‌ها گفته می‌شد که امکان انتقال حجم انبوه بار دریایی از طریق ریل وجود ندارد اما اکنون اهمیت تنوع بخشی مسیرها بیشتر مشخص شده است.



آیا ریل می‌تواند بخشی از بار دریایی را در واردات یا حتی صادرات نفت برعهده بگیرد؟

در واردات برخی کالاها و مواد اولیه، به‌ویژه کالاهای فله، مواد معدنی، نهاده‌های صنعتی و محموله‌های حجیم، ریل می‌تواند نقش کمک‌کننده و مکمل مهمی ایفا کند و بخشی از بار جابه‌جایی را از دوش سایر شیوه‌های حمل‌ونقل بردارد. اتصال مناسب بنادر به شبکه ریلی می‌تواند سرعت تخلیه و انتقال کالا را افزایش دهد و هزینه‌های لجستیکی را نیز کاهش دهد. از این منظر، توسعه پیوند میان حمل‌ونقل دریایی و ریلی یکی از الزامات ارتقای زنجیره تأمین کشور محسوب می‌شود درباره صادرات نفت باید واقع‌بینانه به موضوع نگاه کرد. حجم صادرات نفت خام با اعداد و ظرفیت‌های موجود در حمل‌ونقل ریلی قابل مقایسه نیست. نفت معمولاً از طریق خطوط لوله و حمل‌ونقل دریایی در مقیاس بسیار بزرگ جابه‌جا می‌شود و این شیوه‌ها از نظر اقتصادی و عملیاتی مزیت بیشتری دارند. بنابراین ریل نمی‌تواند در این حوزه نقش اصلی را ایفا کند، مگر در برخی شرایط خاص یا برای انتقال محدود فرآورده‌ها و محموله‌های جانبی. اگر بخواهیم از منظر ارزآوری و بهره‌وری ملی به موضوع نگاه کنیم، بهتر است ظرفیت ریلی کشور به سمت جابه‌جایی کالاهایی هدایت شود که ارزش افزوده بالاتری دارند؛ کالاهایی که ارزش صادراتی بیشتری ایجاد می‌کنند و حمل آن‌ها از طریق ریل توجیه اقتصادی و مزیت رقابتی دارد. در واقع، استفاده هوشمندانه از ظرفیت محدود ریلی ایجاب می‌کند این زیرساخت به سمت بارهای ارزشمندتر، صادرات صنعتی، محصولات فرآوری‌شده و کالاهای دارای مزیت اقتصادی سوق داده شود. برای صادرات نفت خام، هم از نظر حجم و هم از منظر اقتصادی، ریل راهکار اصلی و اولویت‌دار محسوب نمی‌شود.





ارتقای سرمایه مدیریتی صنعت ریلی با تجارب جنگ



علیرضا عجمیان
رئیس کارگروه آموزش انجمن



در جهان امروز، صنعت ریلی صرفاً یک بخش خدماتی یا اقتصادی نیست بلکه بخشی از زیرساخت راهبردی کشورها محسوب می‌شود؛ زیرساختی که در شرایط عادی، موتور پیشبران توسعه و در شرایط بحران، ستون پایداری ملی است. تجربه رخدادهای بزرگ در جهان نیز نشان داده است که در زمان بحران‌های امنیتی، جنگ، اختلالات گسترده اقتصادی یا آسیب به سایر شریان‌های حمل‌ونقل، این شبکه ریلی است که نقش تعیین‌کننده‌ای در حفظ جریان لجستیک، جابه‌جایی ایمن، استمرار خدمات و حفظ انسجام سرزمینی ایفا می‌کند. تحولات و شرایط ناشی از جنگ تحمیلی اخیر نیز بار دیگر اهمیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل، به‌ویژه شبکه ریلی کشور را آشکار ساخت. در چنین شرایطی، بیش از هر زمان دیگری مشخص شد که توانمندی واقعی صنعت ریلی، تنها به تجهیزات، خطوط، ناوگان یا فناوری محدود نمی‌شود بلکه آنچه ضامن پایداری و استمرار خدمت است، کیفیت مدیریت، آمادگی تصمیم‌گیری و توان هدایت شبکه در شرایط پیچیده و غیرقابل پیش‌بینی است.

از این منظر، امروز صنعت ریلی کشور در برابر یک مسئولیت مهم قرار دارد؛ اینکه تجربه‌ها، چالش‌ها و درس‌آموخته‌های این دوره را صرفاً به‌عنوان خاطراتی گذرا تلقی نکند، بلکه آن‌ها را به فرصتی برای ارتقای دانش مدیریتی، توسعه سرمایه انسانی و بازآفرینی نظام آموزش مدیران تبدیل نماید.

در این میان، نقش «انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته» نقشی کلیدی و اثرگذار است. این انجمن می‌تواند به‌عنوان حلقه اتصال میان بخش خصوصی، مدیران عملیاتی، نهادهای تخصصی و مجموعه حاکمیتی صنعت ریلی، بستر انتقال تجربه و شکل‌گیری ادبیات جدید مدیریت بحران در صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور را فراهم سازد.



راه‌آهن، محور راهبری و مدیریت شبکه ریلی کشور

بی‌تردید در هرگونه برنامه‌ریزی برای ارتقای آمادگی صنعت ریلی، جایگاه راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان نهاد حاکمیتی، متولی شبکه حمل‌ونقل ریلی و راهبر اصلی این حوزه، جایگاهی محوری و تعیین‌کننده است.

تجربه بحران‌های اخیر بار دیگر نشان داد که هماهنگی، انسجام و هدایت یکپارچه شبکه ریلی بدون نقش‌آفرینی مؤثر راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران امکان‌پذیر نیست. مدیریت ظرفیت شبکه، حفظ تداوم خدمات، اولویت‌بندی بهره‌برداری، هماهنگی میان بخش‌های مختلف عملیاتی و تعامل میان دولت و بخش خصوصی، همگی نیازمند ساختاری منسجم و فرماندهی واحد است که این مسئولیت به‌طور طبیعی بر عهده راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران قرار دارد.

در چنین شرایطی، فرآیند آموزش و ارتقای مدیران صنعت ریلی نیز باید در تعامل نزدیک با سیاست‌ها، الزامات و تجارب راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران طراحی شود. در واقع، هرگونه برنامه آموزشی مؤثر در این

صنعت، زمانی اثربخش خواهد بود که مبتنی بر واقعیت‌های بهره‌برداری شبکه، اقتضائات حاکمیتی و نیازهای عملیاتی کشور باشد. از این رو، همکاری نزدیک میان راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و «انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته» می‌تواند زمینه‌ساز شکل‌گیری نسل جدیدی از آموزش‌های مدیریتی در صنعت ریلی باشد؛ آموزش‌هایی که صرفاً نظری و کلاسیک نبوده، بلکه مبتنی بر تجربه‌های واقعی، سناریوهای عملیاتی و الزامات مدیریت شبکه در شرایط بحران باشد.



ضرورت بازنگری در الگوی آموزش مدیران صنعت ریلی

واقعیت آن است که الگوهای سنتی آموزش مدیریتی دیگر پاسخگوی پیچیدگی‌های امروز صنعت حمل‌ونقل نیستند. مدیران صنعت ریلی اکنون در محیطی فعالیت می‌کنند که با ریسک‌های چندلایه، تهدیدهای ترکیبی، محدودیت منابع، فشارهای اقتصادی، اختلالات سایبری و بحران‌های پیش‌بینی‌ناپذیر مواجه است.

راهکارها و تصمیمات کلیدی ثبت و تحلیل شود تا نسل‌های بعدی مدیران بتوانند از آن بهره ببرند.

در این مسیر، انجمن صنفی می‌تواند با همکاری راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، مراکز آموزشی و مدیران باسابقه، اقداماتی نظیر موارد زیر را دنبال کند:

- برگزاری نشست‌های انتقال تجربه مدیران عملیاتی؛
 - تدوین مجموعه درس‌آموخته‌های صنعت ریلی در شرایط بحران؛
 - طراحی کارگاه‌های آموزشی مبتنی بر سناریوهای واقعی؛
 - ایجاد بانک دانش مدیریتی صنعت ریلی؛
 - و توسعه دوره‌های تخصصی مدیریت بحران و تاب‌آوری شبکه.
- این اقدامات، علاوه بر ارتقای سطح دانش حرفه‌ای مدیران، موجب شکل‌گیری ادبیات مشترک مدیریتی در صنعت ریلی کشور خواهد شد.



تجربه بحران‌های اخیر بار دیگر نشان داد که هماهنگی، انسجام و هدایت یکپارچه شبکه ریلی بدون نقش‌آفرینی مؤثر راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران امکان‌پذیر نیست. مدیریت ظرفیت شبکه، حفظ تداوم خدمات، اولویت‌بندی بهره‌برداری، هماهنگی میان بخش‌های مختلف عملیاتی و تعامل میان دولت و بخش خصوصی، همگی نیازمند ساختاری منسجم و فرماندهی واحد است که این مسئولیت به‌طور طبیعی بر عهده راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران قرار دارد. در چنین شرایطی، فرآیند آموزش و ارتقای مدیران صنعت ریلی نیز باید در تعامل نزدیک با سیاست‌ها، الزامات و تجارب راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران طراحی شود.

در چنین فضایی، مدیر موفق صرفاً مدیری نیست که دانش فنی یا تجربه اجرایی داشته باشد؛ بلکه مدیری است که بتواند در شرایط ابهام تصمیم‌گیری کند، شبکه را پایدار نگه دارد، منابع محدود را مدیریت نماید و میان الزامات ایمنی، بهره‌وری و استمرار خدمت تعادل برقرار سازد.

جنگ اخیر، به‌نوعی یک میدان واقعی سنجش این قابلیت‌ها بود. بسیاری از مفاهیمی که سال‌ها در ادبیات مدیریتی مطرح می‌شد، از جمله تاب‌آوری، چابکی سازمانی، مدیریت بحران، تداوم کسب‌وکار و فرماندهی شرایط اضطراری، در میدان عمل معنا پیدا کرد.

اکنون زمان آن رسیده است که این تجربه‌ها به محتوای آموزشی تبدیل شوند؛ نه در قالب گزارش‌های اداری، بلکه به‌صورت دانش کاربردی برای تربیت مدیران آینده صنعت ریلی کشور.



چرا آموزش بحران در صنعت ریلی اهمیت دارد؟

بررسی تجربه کشورهای دارای شبکه‌های ریلی پیشرفته نشان می‌دهد که آموزش مدیران در حوزه بحران و تاب‌آوری، امروز به یکی از اولویت‌های اصلی صنعت حمل‌ونقل تبدیل شده است. بسیاری از کشورها پس از مواجهه با جنگ، حملات سایبری، بحران‌های انرژی یا بلایای طبیعی، ساختار آموزش مدیران خود را به‌طور جدی بازنگری کرده‌اند.

در این کشورها، مدیران عملیاتی و تصمیم‌گیران صنعت ریلی، به‌طور مستمر در رزمایش‌های شبیه‌سازی بحران، سناریوهای اختلال شبکه، مدیریت شرایط اضطراری و دوره‌های فرماندهی عملیات شرکت می‌کنند. هدف از این آموزش‌ها آن است که هنگام وقوع بحران، فرآیند تصمیم‌گیری دچار سردرگمی، تأخیر یا چندگانگی نشود.

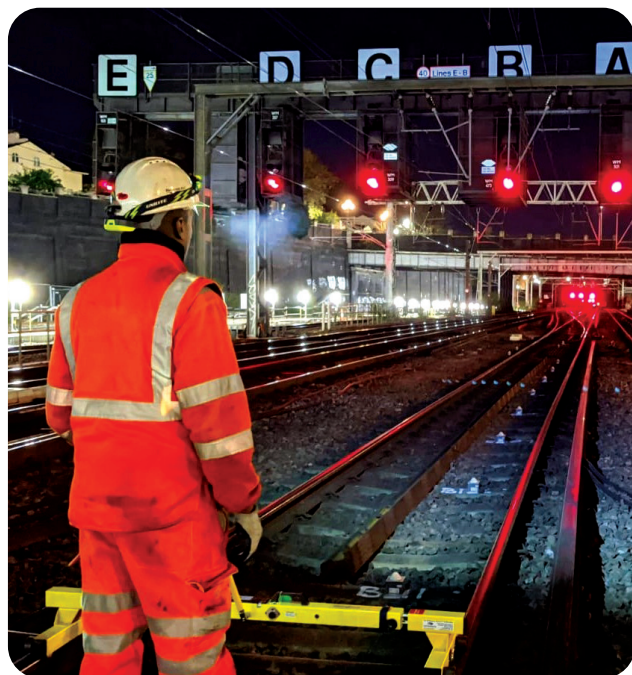
صنعت ریلی ایران نیز با توجه به گستردگی شبکه، موقعیت ژئوپلیتیکی کشور و نقش مهم راه‌آهن در اقتصاد ملی، بیش از هر زمان دیگری به چنین رویکردی نیاز دارد. در این مسیر، استفاده از تجربه‌های اخیر می‌تواند یک فرصت کم‌نظیر برای ارتقای سطح آمادگی مدیریتی در کشور باشد.



از تجربه میدانی تا دانش سازمانی

یکی از مهم‌ترین اقداماتی که می‌تواند در دستور کار «انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته» قرار گیرد، مستندسازی تجربه‌های مدیریتی و عملیاتی این دوره است. در بسیاری از کشورها، پس از هر بحران بزرگ، مجموعه‌ای از «درس‌آموخته‌ها» استخراج و به بخشی از نظام آموزش حرفه‌ای تبدیل می‌شود. این تجربه‌ها سرمایه‌ای ارزشمند هستند که اگر ثبت و منتقل نشوند، به‌تدریج از میان خواهند رفت.

صنعت ریلی کشور امروز نیازمند ایجاد یک حافظه نهادی و مدیریتی است؛ حافظه‌ای که در آن، تجربه‌های موفق، چالش‌ها، خطاها،



کنترل شرایط روانی کارکنان، ارتباط با نهادهای حاکمیتی و پاسخگویی به افکار عمومی مدیریت کنند. چنین توانایی‌هایی صرفاً با تجربه روزمره به دست نمی‌آید، بلکه نیازمند آموزش مستمر، تمرین عملیاتی و ارتقای مهارت‌های رهبری است. از سوی دیگر، توجه به آموزش نیروی انسانی، پیام روشنی نیز برای بدنه کارشناسی و عملیاتی صنعت ریلی دارد؛ اینکه سرمایه اصلی این صنعت، نیروی انسانی متخصص و متعهد آن است. همین نگاه می‌تواند موجب افزایش تعلق سازمانی، ارتقای انگیزه حرفه‌ای و تقویت فرهنگ مسئولیت‌پذیری در مجموعه حمل‌ونقل ریلی کشور شود.



آموزش؛ ضرورتی راهبردی برای آینده صنعت ریلی

باید پذیرفت که آموزش در صنعت ریلی، دیگر یک فعالیت تشریفاتی یا صرفاً اداری نیست بلکه بخشی از الزامات راهبردی حفظ پایداری شبکه و امنیت حمل‌ونقل کشور است. صنعت ریلی به دلیل ماهیت زیرساختی خود، در هر شرایطی باید آماده تداوم خدمت باشد. تحقق این هدف بدون مدیران آموزش‌دیده، بحران‌آشنا و آینده‌نگر ممکن نخواهد بود. بر همین اساس، ضروری است آموزش مدیران از چارچوب‌های سنتی فاصله گرفته و به سمت آموزش‌های مسئله‌محور، مهارت‌محور و مبتنی بر شبیه‌سازی بحران حرکت کند. موضوعاتی همچون:

- مدیریت بحران و شرایط اضطراری
- پدافند غیرعامل در صنعت ریلی
- تاب‌آوری زیرساخت‌ها و ناوگان
- امنیت سایبری شبکه‌های حمل‌ونقل
- مدیریت منابع در شرایط محدودیت
- ارتباطات راهبردی و مدیریت افکار عمومی
- و تصمیم‌گیری در شرایط پرابهام

باید به بخشی ثابت از نظام توسعه مدیران صنعت ریلی تبدیل شود.

همچنین ضروری است آموزش‌ها از قالب‌های صرفاً تئوریک فاصله بگیرند و به سمت مدل‌های تعاملی و کاربردی حرکت کنند. برگزاری رزمایش‌های مشترک، طراحی اتاق‌های شبیه‌سازی بحران، تحلیل مطالعات موردی و مشارکت مدیران در سناریوهای عملیاتی، می‌تواند اثربخشی این آموزش‌ها را چند برابر کند.

بدیهی است تحقق این هدف، بدون همکاری ساختارمند میان راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، بخش خصوصی و «انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته» امکان‌پذیر نخواهد بود.

تحولات و بحران‌های بزرگ، اگرچه دشوار و پرهزینه‌اند، اما همواره حامل درس‌هایی ارزشمند برای آینده هستند. آنچه اهمیت دارد، نحوه مواجهه سازمان‌ها و صنایع با این تجربه‌هاست. اگر بتوانیم تجربه‌های این دوره را به دانش سازمانی، برنامه آموزشی و فرهنگ مدیریتی تبدیل کنیم، بی‌تردید صنعت ریلی کشور از این آزمون، قوی‌تر، آماده‌تر و آینده‌نگرتر عبور خواهد کرد؛ مسیری که نتیجه آن، ارتقای تاب‌آوری شبکه ریلی، تقویت سرمایه انسانی و افزایش آمادگی مدیریتی این صنعت راهبردی برای مواجهه با چالش‌های آینده خواهد بود.





ریل به مثابه شریان تاب آوری اقتصاد در پیچ محاصره لجستیکی

دکتر پیمان ساندجی

رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران



اقتصاد ایران در ماه‌های اخیر تحت تأثیر تنش‌های منطقه‌ای و محدودیت‌های بی‌سابقه دریایی، با یک «تغییر مسیر اجباری» به سمت کریدورهای زمینی اعم از جاده‌ای و ریلی مواجه شده است. در این شرایط، حمل و نقل ریلی دیگر نه یک انتخاب، بلکه تنها راهکار استراتژیک کشور ما برای حفظ جریان تأمین مواد اولیه و استمرار تولید ملی است. با این حال، بررسی‌های میدانی کمیسیون حمل و نقل اتاق تهران بر روی کریدورهای راهبردی به‌ویژه مسیر چین-ایران نشان می‌دهد که این صنعت با مجموعه‌ای از چالش‌های ساختاری، عملیاتی و نهادی روبروست که عبور از آن‌ها نیازمند اراده‌ای حاکمیتی و فرابخشی است.

مطالبات مشخص از دولت و حاکمیت ریلی

برای تبدیل تهدید محاصره به فرصت توسعه، دولت باید از نقش ناظر خارج شده و مطالبات دقیق ذیل را در اولویت قرار دهد:

- تسهیل‌گری ارزی: تعریف سازوکار ویژه و «مسیر سبز ارزی» برای تخصیص فوری ارز خدمات حمل و نقل ریلی جهت رفع مشکل پیش‌کرایه و جلوگیری از توقف قطارها در مبدأ.
- هوشمندسازی مدیریت ظرفیت: استقرار نظام رسمی رزرو ظرفیت (Rail Booking System) و ایجاد سامانه یکپارچه ثبت سفارش برای حذف واسطه‌گری و نوسانات قیمتی غیرمنطقی.
- توسعه زیرساخت و دیپلماسی: تجهیز سریع پایانه‌های مرزی (به‌ویژه گلوگاه‌هایی نظیر اینچه‌برون) و رایزنی دیپلماتیک برای رفع محدودیت ورود ناوگان ایرانی به مبادی داخلی و بنادر کشورهای منطقه.
- تحقق توازن تجاری: طراحی سیاست‌های تشویقی و ارائه مشوق‌های مالی برای توسعه بار صادراتی به مقصد چین، با هدف رسیدن به حداقل «۵۰ درصد حمل دوسر بار» در کریدور.
- نظم برنامه‌ای: عملیاتی کردن قطارهای برنامه‌ای (Scheduled Trains) بر اساس شاخص SLA (تعهد سطح خدمت) جهت بازگرداندن اعتماد و قابلیت پیش‌بینی به زنجیره تأمین بخش خصوصی.

کوتاه سخن این که بخش خصوصی، ریل و حمل و نقل ریلی را دژ مستحکم تجارت در دوران بحران می‌داند اما این دژ تنها زمانی پناهگاه تولید خواهد بود که دولت با رویکردی هماهنگ در سه سطح عملیاتی، زیرساختی و تنظیم‌گری، گره‌های موجود را بگشاید. تداوم چالش‌های فعلی نه تنها هزینه لجستیک را افزایش می‌دهد، بلکه باعث حذف تدریجی ایران از نقشه کریدورهای بین‌المللی خواهد شد. اکنون زمان آن است که با تقویت همکاری‌های منطقه‌ای و اصلاح فرآیندهای داخلی، حمل و نقل ریلی را به جایگاه واقعی خود در اقتصاد ملی بازگردانیم.

شوک بحران بر پیکره تجارت و تولید

نخستین پیامد شرایط اخیر، عدم تطابق ظرفیت عملیاتی ریل با حجم عظیم تقاضای جدید است. محدودیت تعداد قطارها و ظرفیت هفتگی سیر و حرکت در شبکه ریلی کشور باعث شده است که میانگین زمان انتظار بار در مبدأ به حدود یک ماه برسد. چنین زمانی برای حمل بار قطعا برای فعالان اقتصادی چالش برانگیز است. این ناپایداری در کنار نبود شفافیت در ساختار عملیاتی و قیمت‌گذاری در مبدأ، منجر به کنسلی بار توسط مشتریان و از دست رفتن مزیت رقابتی ایران در برابر سایر روش‌های حمل شده است. برای بخش خصوصی، «پیش‌بینی‌ناپذیری» بزرگترین مانع است و زمانی که امکان اعلام زمان قطعی حرکت وجود ندارد، برنامه‌ریزی تولید و تجارت عملاً با بن‌بست مواجه می‌گردد. از صنعت ریلی انتظار می‌رود، به اقتضای شرایط کنونی مختصات توانمندی خود را وسیع‌تر از قبل و مطابق با نیازهای فعالان اقتصادی وسعت بخشد.

پارادوکس عملیاتی و گلوگاه‌های خودساخته

بخش خصوصی امروز با چالشی تحت عنوان «پارادوکس ارزی» در پیش‌کرایه حمل مواجه است. طبق توافقات بین‌المللی، قطارها تا زمان تسویه هزینه‌ها در مبدأ حرکت نمی‌کنند، اما فرآیند تخصیص ارز در بانک مرکزی با تأخیرهای چندماهه روبروست. این گره اداری، در کنار محدودیت تردد ناوگان ایرانی در شبکه برخی کشورهای همسایه (نظیر ترکیه و قزاقستان) و همچنین مشکل «عدم توازن بار» و بازگشت کانتینرهای خالی، هزینه تمام‌شده حمل را به‌صورت غیرمتعارف افزایش داده و جذابیت مسیر ریلی را برای صاحبان کالا به شدت کاهش داده است.

اعضای انجمن

فصلنامه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته
شماره ۶۹

درآمد و نقل ریلی

گروه صنعت آذر کیا تجارت
محمد شفیع زاده

تلفن: ۸۸۸۱۲۷۰۵-۱۰
نماینده: ۸۸۸۱۲۷۱۱

آریا تجارت اسپروز
محمد نصیری

تلفن: ۸۸۶۹۲۸۷۹
نماینده: ۸۸۶۹۲۸۷۶

آریا ریل خاورمیانه
احسان انتظاریون

تلفن: ۵۱-۳۲۲۲۷۰۸۸
نماینده: ۵۱-۳۲۲۲۷۰۸۸

آسیا کسین ریل
نوبد بزرگی

تلفن: ۵۱-۸۸۵۵۲۹۹
نماینده: ۵۱-۸۸۵۵۲۳۲۷

آسیا سپراس
سجاد شیرمحمدلو

تلفن: ۵۱-۳۶۵۰۵۰۲۶
نماینده: ۵۱-۳۶۵۰۴۷۹۸

آلتن کاروان توران
تیمور زاده عبدالآبادی

تلفن: ۵۱-۳۳۶۸۶۷۳
نماینده: ۵۱-۳۳۶۸۶۵۷۸

آهن ریل کاران
مهرداد جهان بین

تلفن: ۵۱-۳۲۲۷۴۵۱۵
نماینده: ۵۱-۳۲۲۷۴۵۱۵

احیاء ریل ایرانیان
محمد رضا آشتاور

تلفن: ۵۱-۷۷۵۳۸۳۱-۰۷
نماینده: ۲۲۷۷۸۲۰۰

احیاء صنعت ادوات
محسن عباسی

تلفن: ۸۸۷۶۵۷۹۲
نماینده: ۸۸۷۶۵۷۹۲

اسپاد ترابر ویرا
صابر ثانوی

تلفن: ۵۱-۳۳۳۳۳۶۰-۱
نماینده: ۵۱-۳۳۳۳۳۳۶۲

اسپاد ریل
لطیفه ثانوی

تلفن: ۵۱-۳۳۳۳۳۶۰
نماینده: ۵۱-۳۳۳۳۳۶۰

اصفهان کفریز
سیامک ابدالی

تلفن: ۵۱-۳۶۶۵۰۰۶۱-۳
نماینده: ۵۱-۳۶۶۵۰۰۶۱

اطلس لجستیک آسیا
عزیز حسن نژاد

تلفن: ۵۱-۳۳۳۳۳۶۰
نماینده: ۵۱-۳۳۳۳۳۶۰

البرز نیرو
قاسم عبداللہی

تلفن: ۴۴۰۶۰۸۴۴-۴۴۰۳۰۷۵۲
نماینده: ۴۴۰۷۱۹۴۳

ایرپد
محمد کلامی

تلفن: ۵۱-۸۸۹۹۵۱۷۶
نماینده: ۵۱-۸۸۹۹۵۱۷۶

بازرگانی و لجستیک ایرانیان اوراسیا
مجتبی عباسی

تلفن: ۵۱-۳۳۰۰۶۰۰
نماینده: ۵۱-۳۳۰۰۶۰۰

برادران مجد پور
مجید مجد پور

تلفن: ۵۱-۳۸۳۳۴۱۰۰
نماینده: ۵۱-۳۸۳۳۴۱۰۰

راه آهن شرقی
علی همتی

تلفن: ۴۱۴۶۸۰۰
نماینده: ۸۸۵۳۱۵۶۹

بهتاش سپاهان
خبرالله سلیمیان

تلفن: ۵۱-۳۷۵۳۸۴۷۴
نماینده: ۵۱-۳۷۵۳۸۴۷۴

حمل و نقل ترکیبی
ایوب خزان

تلفن: ۵۱-۸۸۷۹۵۶۲۱
نماینده: ۵۱-۸۸۷۹۵۶۲۱

شرکت بهین ریل
محمد رضا بابایی

تلفن: ۵۱-۳۷۷۵۱۵۳۶-۷
نماینده: ۵۱-۳۷۷۵۱۵۳۹

بهینه ترابر آژور
سمانه علی پور خوبه

تلفن: ۵۱-۸۸۷۵۳۶۰۹
نماینده: ۵۱-۸۸۵۰۰۶۳۴

بیگران قشیم
بیگران قشیم

تلفن: ۵۱-۸۸۹۸۸۶۵۲۰۶
نماینده: ۵۱-۸۸۹۸۸۶۵۷

بیمه امیدبخش فر تاک
رقیه پندمی

تلفن: ۵۱-۶۵۱۰۳۳۵
نماینده: ۵۱-۶۵۱۰۳۳۵

پارسیان ریل شرق
احمد رشانی

تلفن: ۴۰۲۴۹۴۶
نماینده: ۴۰۲۴۹۸۱

حمل و نقل بین المللی
کامران اسفرازاده

تلفن: ۵۱-۷۷۵۳۸۴۷۴
نماینده: ۵۱-۷۷۵۳۸۴۷۴

پارسیان ریل کادوس
پیمان زنتانی

تلفن: ۵۱-۳۳۳۳۳۶۰
نماینده: ۵۱-۳۳۳۳۳۶۰

پرتو بار فرابر خلیج فارس
صادق نخچه چیان

تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶
نماینده: ۸۸۸۸۹۱۷۸

پرسی ایران گاز
علی کریمی

تلفن: ۸۸۹۰۰۱۴۱
نماینده: ۸۸۹۰۴۰۵۳

پوش پزوهان صنعت
محمد حسین یوزوی

تلفن: ۵۱-۸۸۹۹۴۰۸۷
نماینده: ۵۱-۸۸۹۹۴۰۸۷

پیام ترانس
روح الله محمودی

تلفن: ۸۶۰۳۶۷۴۱
نماینده: ۸۶۰۳۶۷۵۲

پیششار راه و شهر
مجید رفائی

تلفن: ۵۵۶۳۳۵۰-۲
نماینده: ۵۵۶۳۳۵۰-۲

تاوساحل لجستیک
سینمندی ابیانی

تلفن: ۵۱-۴۱۹۸۹۰۰۰
نماینده: ۵۱-۴۱۹۸۹۰۰۰

تجارت ریلی پارت سهند
محمد رضا نجفی

تلفن: ۸۸۵۵۲۹۵۳
نماینده: ۸۸۷۰۳۳۴۲

تجارت کوشش سپاهان
شکراله شفیع زاده

تلفن: ۵۱-۳۶۷۰۱۱۶۱-۴
نماینده: ۵۱-۳۶۶۹۴۹۹۴

ترکیب حمل و نقل
محمود حسن نیا

تلفن: ۶۶۹۱۵۱۸۳-۵
نماینده: ۶۶۹۱۵۱۸۷

توس رسان تجارت
علیرضا گلستانی

تلفن: ۵۱-۳۲۲۴۳۱۵۵
نماینده: ۵۱-۳۲۲۴۳۱۵۵

توسعه تجارت توس
محمدعلی نجیمی

تلفن: ۵۱-۳۸۳۳۴۱۰۰-۳۸۳۳۴۱۰۰
نماینده: ۵۱-۳۸۳۳۴۱۰۰-۳۸۳۳۴۱۰۰

توسعه تجارت بینا باروس
مرتضی مقیمی

تلفن: ۵۱-۸۸۳۳۳۳۳۴
نماینده: ۵۱-۸۸۳۳۳۳۳۴

توسعه ترابر
حمید دادین

تلفن: ۵۱-۸۶۰۷۳۹۳۷
نماینده: ۵۱-۸۶۰۷۳۹۳۷

توسعه حمل و نقل
سید محمد مهدی شریفی

تلفن: ۷۵۴۶۳۰۰۰
نماینده: ۲۶۹۲۴۱۳

توسعه لجستیک آداک
محمد سیاوشی

تلفن: ۵۱-۷۷۶۰۸۵۹۱
نماینده: ۵۱-۷۷۶۰۸۵۹۱

اعضای انجمن

شماره ۶۹ فصلنامه انجمن صنعتی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

 حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی محسن مالکی تلفن: ۰۲۱-۲۶۷۵۸۳۹۴ نماینده: ۰۲۱-۲۶۷۵۸۱۳۰	 جهش تجارت فرزین مرتضی چرگی تلفن: ۰۵۱-۳۷۵۸۱۷۰۸ نماینده: ۰۵۱-۳۷۵۸۱۷۰۸	 گروه صنعتی جاوید کیا ساسان نظریانه تلفن: ۰۲۱-۲۸۴۲۴۲۰۰ نماینده: ۰۲۱-۶۵۰۱۰۲۹۴	 حمل و نقل بین المللی جاده ابریشم شهرام امین زارع تلفن: ۰۴۰۸۸۱۱۱۲ نماینده: ۰۴۰۸۸۱۵۷۰	 تولیدی یازگاتی تیوان صنعت راویس غلامرضا چقادی تلفن: ۰۳۱-۳۶۵۰۶۵۲۶ نماینده: ۰۳۱-۳۶۵۰۶۵۲۶	 توکا کشش مهرداد روشن تلفن: ۰۳۱-۳۶۵۰۶۰۲۶-۷ نماینده: ۰۳۱-۳۶۵۰۶۰۲۸	 توگریل داود صافی تلفن: ۰۲۱-۳۶۶۹۰۲۸۲-۵ نماینده: ۰۲۱-۳۶۶۹۴۷۵۲
 راه آهن حمل و نقل حسن صدیقی تلفن: ۰۶۶۴۲۴۰۰-۱۲ نماینده: ۰۶۶۴۲۱۲۱۶	 راه معیار امین علی دهقان قادیانی تلفن: ۰۲۱-۴۴۲۸۳۳۹۸ نماینده: ۰۲۱-۸۶۱۱۰۶۲۰	 دلیجان طلایی شکوه پارس هاثف مظفری تلفن: ۸۸۷۲۸۵۱۷-۲۰ نماینده: ۸۸۷۲۸۵۲۱	 حمل و نقل بین المللی در یاداران طوس الهام هادی زاده تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۱۰۳۱۱ نماینده: ۰۵۱-۳۸۵۸۱۹۵۷	 شرکت خط و ابریه فلک (بهاس غازی) خط و ابریه فلک مرتضی علیرزاده گرانی تلفن: ۰۶۱۲۲۵۹۲ نماینده: ۰۶۱۲۳۱۱۴	 خاورزمین طوس معین صباغی تلفن: ۰۵۱-۳۳۴۴۶۰۰ نماینده: ۰۵۱-۳۳۴۴۶۰۰	 حمل و نقل پرسی گاز حامد عربی تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۰۲۱۹۵ نماینده: ۰۲۱-۸۸۹۰۱۲۵۶
 رسان ریل پارس فرشید امیریان تلفن: ۸۸۷۵۷۸۰۴ نماینده: ۸۸۵۰۰۳۲۴	 رساله استیک پارس عرفان قربانعلی تلفن: ۰۲۱-۴۴۲۸۳۳۹۱-۴ نماینده: -	 حمل و نقل ریلی رجا مرتضی ملازاد تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰ نماینده: ۸۸۸۳۴۳۴۰	 راهوار نیرو آریا محمد رجایی تلفن: ۰۳۱-۳۶۵۰۸۵۶۷ نماینده: ۰۳۱-۳۶۵۱۴۶۵۷	 راهبری لجستیک هوشمند معین زاوایرانیان آسیه معین غفوری تلفن: ۰۵۱-۳۳۸۶۲۰۵ نماینده: ۰۵۱-۳۳۸۶۲۰۵	 راه آهن کشش محمد معنی پور تلفن: ۰۶۶۳۹۴۰ نماینده: ۰۶۶۹۱۶۱۸	
 شرکت یازگاتی بین المللی زنجیره تامین واکن خاور میانه سید مصطفی آنتی بزدی تلفن: ۰۵۱-۳۴۵۲۸۲۶۷ نماینده: ۰۵۱-۳۴۵۲۸۲۶۷	 ریل گردخ ایرانیا ریل گردش ایرانیا میلاذ همایونی زاده تلفن: ۰۹۲۰۰۲۰۴۴ نماینده: ۰۹۲۰۰۲۰۴۴	 ریل کاران ورسک ریل کاران ورسک ایراهم نصیری دهقان تلفن: ۷۷۴۴۷۷۰-۴ نماینده: ۷۷۴۴۵۶۸۹	 ریل ترابرس حیدررضا سنگار مقدم تلفن: ۰۵۱-۳۶۵۸۷۹۸۹ نماینده: ۰۵۱-۳۶۵۸۷۹۸۹	 ریل ترابرسیا سیدجواد ساداتی تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۶۲۵۴ نماینده: ۰۲۱-۸۸۸۷۶۲۵۴	 ریل پرداز نو آفرین امین شهابی تلفن: ۰۲۱-۹۱۰۰۶۸۸۶ نماینده: ۰۲۱-۵۵۱۲۵۷۶۲	 ریل پرداز سیمو محمد ذوقدیری تلفن: ۸۸۷۲۸۵۲۳-۴ نماینده: ۴۳۶۲۴ (داخلی ۳۵)
 سمندر ریل محسن یزدانفر تلفن: ۰۲۱-۴۴۷۸۲۲۵۰ نماینده: ۰۲۱-۴۴۷۸۲۲۹	 سریر لجستیک هوشمند ایرانیا سریر لجستیک هوشمند ایرانیا مهدی گلشنی تلفن: ۸۸۹۱۰۷۳۰ نماینده: ۸۸۹۱۳۶۰	 سپهر زاوه طوس محی الدین صیوخی تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۳۸۳ نماینده: ۰۵۱-۳۷۱۲۷۴۵۰	 سپهران ریل راسا حسین باقری تلفن: ۰۲۱-۴۱۹۸۰۰۰ نماینده: ۰۲۱-۸۸۷۲۸۵۶۷	 ساحل بیکران البرز عباس مهرابی تلفن: ۰۲۶-۳۴۷۲۵۰۴۷ نماینده: ۰۲۶-۳۴۷۲۵۰۴۷	 حمل و نقل چندوجهی سایپال لجستیک رضا اشجعی (سرپرست) تلفن: ۰۲۱-۵۵۲۵۰۹۲۱-۷ نماینده: ۰۲۱-۵۵۲۴۸۷۸۲	 زرین نومان سیدعلی رضا میر حبیبی تلفن: ۸۸۶۵۵۳۰۰ نماینده: -
 صبا لجستیک شهلا کاظمیان تلفن: ۰۶۶۵۷۸۷۱ نماینده: ۰۶۶۲۸۰۵۵	 حمل و نقل بین المللی شنل محمدرضا زارع لواسانی تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۲۸۵۱۸ داخلی: ۱۵۰	 سینا ریل پارس علی قبادی تلفن: ۰۲۱-۴۶۱۰۰۹۸۰-۹ نماینده: ۰۲۰-۸۸۱۰۸۹۹۱-۴	 سهند لجستیک اسماعیل علیرزاده تلفن: ۰۲۱-۹۱۳۰۲۲۲۲ نماینده: ۰۲۱-۴۵۸۱۲۵۲۵	 سهند ریل سپاهان احمد جلالی خرم دشنی تلفن: ۰۲۱-۳۵۷۲۲۶۰۵ نماینده: ۰۲۱-۳۵۷۲۲۶۰۵	 حمل و نقل چندوجهی سنگان مکران شرق محمودرضا آذین تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۶۹۴۸۸-۹۰ نماینده: ۰۵۱-۳۷۶۶۹۴۸۹	

اعضای انجمن

شماره ۶۹
فصلنامه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

درآمد و نقل ریلی

 شرکت صنایع شهر کیان صنعت شهر مهدی شرفی تلفن: ۵۵۱۲۵۸۲۳ تلفن: ۵۵۱۲۶۰۲۴	 کاوآن ریل صنعت نیرو خشایار حسینی تلفن: ۸۸۷۰۸۴۲۷ تلفن: ۸۸۷۰۸۴۲۷	 قطارهای آوان ریل مهدی ابراهیمی تلفن: ۰۲۱-۴۲۱۰۱ تلفن: ۰۲۱-۴۲۱۰۱	 فولاد لجستیک چندو چپی فولاد لجستیک علی امیدی تلفن: ۰۶۱-۳۲۱۳۷۶۰ تلفن: ۰۶۱-۳۲۱۳۷۶۰	 فولاد ریل توس فولاد ریل توس علیرضا پاپانی تلفن: ۰۵۱-۹۱۰۱۱۰۱ تلفن: ۰۵۱-۳۸۶۸۱۸۲۳	 فراز سازان راه و ساختمان اسماعیل جلالی تلفن: ۰۵۱-۳۸۸۲۹۰۰ تلفن: ۰۵۱-۳۸۸۲۷۸۱	 صنعت ریلی ساتراپ سپاسک سراج آگری تلفن: ۸۸۵۴۴۷۷۵-۶ تلفن: ۸۸۷۴۶۸۴۴
 کوه صفا شرکت تعمیرات و توسعه بهره برداری ریلی مینا تعمیرات و توسعه بهره برداری ریلی مینا سینا عباسی تلفن: ۰۲۱-۲۳۱۵۴۰۴۰ تلفن: ۰۲۱-۵۵۶۵۰۶۵۲	 ماکان تجارت آفتاب پارت سیدرضا مر تقوی تلفن: ۰۵۱-۲۷۶۶۶۱۶۱ تلفن: ۰۵۱-۲۷۶۶۶۶۲۲	 مایان شتاب ریل آسیا آذردهستانی تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۲۸۶۱ تلفن: ۰۵۱-۳۷۱۲۲۸۶۰	 لکوموتیور ریل اوند بهرام شجاعی تلفن: ۸۸۰۴۸۹۱۰۲ تلفن: ۸۸۰۴۲۲۲۶	 گوهر نگار طوس ایمان مالدار تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۲۹۳۰۵ تلفن: ۰۵۱-۳۸۵۱۸۳۲۶	 گهر ریل ایثار ناصر شکیب مهر تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۳۹۰۷۶ تلفن: -	 گروه ترابری و حمل و نقل ریلی مود معدنی گروه ترابری و حمل و نقل ریلی مود معدنی حسین شاهپوری تلفن: ۰۲۴-۴۲۲۵۶۱۳۷ تلفن: ۰۲۴-۴۲۲۵۶۱۴۷
 پارس ریل نیروی کشش ریلی پرس ریلی پرس بهیار صوفری تلفن: ۰۳۱-۸۶۰۸۱۸۷۹ تلفن: ۰۳۱-۸۸۵۵۰۶۲۹	 نوشان لجستیک پارسیان ترکس ایزائلو تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۴۹۷۵ تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۴۹۷۵	 نورالرضا محمد رحمانی تلفن: ۸۸۸۰۰۹۳۵ تلفن: ۸۸۹۰۹۷۷۵	 آلواند ناوگان ریل اوند نیرو ناوگان ریل اوند نیرو مازیار یزدانی تلفن: ۰۲۱-۴۸۰۰۰۹۰۰ تلفن: ۰۲۱-۴۸۰۰۰۹۰۰	 میتالورژی ایند کیمیکستری پرو دکت پارس کابلاندی اینتیکوف تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۶۰۳۴۹ تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۶۰۳۴۹	 کوه صفا حمل و نقل چندوجهی مینا سید مر تقی علی احمدی تلفن: ۰۲۱-۳۳۱۵۴۴۱۷ تلفن: ۰۲۱-۲۶۴۰۴۴۱۶	 کوه صفا توسعه ناوگان ریلی مینا مجتبی گوهر تلفن: ۰۲۱-۳۳۱۵۴۴۴۴ تلفن: ۰۲۱-۲۶۴۰۴۴۱۶
 شرکت مدیریت بین المللی همراه همراه ریل دریا محمد جواد خلیلی تلفن: ۸۶۱۲۲۹۲۷ تلفن: ۸۶۱۲۲۹۲۷	 شرکت واگن آسایدک واگن آسایدک محمد حسین مؤمنی تلفن: ۰۲۱-۴۴۹۰۹۳۵۸-۹ تلفن: ۰۲۱-۴۴۹۰۵۱۸۷	 شرکت واگن آسایدک واگن آسایدک محمد حسین مؤمنی تلفن: ۰۲۱-۴۴۹۰۹۳۵۸-۹ تلفن: ۰۲۱-۴۴۹۰۵۱۸۷	 نوبین لجستیک نگین آسیا عبدالناصر حاجی زاده تلفن: - تلفن: -	 نگار ترابری سیده هانیه رائفی جلی تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۰۷۱۷۱ تلفن: ۰۵۱-۳۷۶۰۷۱۷۱-۷		

فرم سفارش آگهی در نشریه ندای حمل و نقل ریلی

ردیف	محل آگهی و اندازه	تعرفه ۱۴۰۵ (ریال)
۱	پشت جلد	۲۶۷.۵۴۰.۰۰۰
۲	(صفحه ۲ جلد) داخل روی جلد	۲۳۱.۰۰۰.۰۰۰
۳	(صفحه ۳ جلد) داخل پشت جلد	۱۹۳.۲۰۰.۰۰۰
۴	صفحات نخست متن	۱۸۴.۸۰۰.۰۰۰
۵	صفحات آخر متن	۱۷۲.۸۳۰.۰۰۰
۶	صفحات داخلی	۱۵۶.۴۵۰.۰۰۰
۷	یک دوم صفحات داخلی	۸۲.۳۲۰.۰۰۰
۸	یک سوم یا یک چهارم صفحات داخلی	۴۹.۹۸۰.۰۰۰
۹	رپرتاژ آگهی (بابت ۲ صفحه)	۲۸۷.۷۰۰.۰۰۰
۱۰	طراحی یک صفحه آگهی در هر اندازه	۳۵.۲۸۰.۰۰۰

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 توسعه
حمل و نقل
ریلی پارسیان



برگی زرین در تاریخ صنعت ریلی ایران

.....
ساخت نخستین واگن تخصصی حمل بنزین در کشور
به همت شرکت توسعه حمل و نقل ریلی پارسیان

تهران، خیابان نلسون ماندلا، بن بست گلخانه، پلاک ۳۶، طبقه چهارم، واحد غربی

www.prtdc.ir



۰۲۱ - ۲۶۲۹ ۴۴۱۳



۰۲۱ - ۷۵۴۶ ۲۰۰۰

