

شرکت مهندسی احیاء صنعت ادوات
(سهامی خاص)



عنوان :

جایگاه

نقش

و نحوه سازماندهی شرکتهای غیر دولتی
و مشارکت ملی
در تحقق اهداف و چشم اندازهای ارتقاء بهره
وری ملی
در سال 1404

" همایش ملی بهره وری "

تهیه و تنظیم :

محمد حسین پور- لیلا بمانی خوزستانی

دی ماه 1385 خورشیدی

فهرست

شرکت مهندسی احیاء صنعت ادوات
(سهامی خاص)



عنوان

صفحه

.....مقدمه	3
لزوم گسترش صنعت ریلی درارتقاء بهره وری حمل و نقل ریلی.....5	5
واگذاری صنعت ریلی به بخشخصوصی	7
وزارت راه با کمبود اعتبار مواجههاست	9
توسعه صنعت تولید ادوات ریلی در ایران به صرفه است.....11	11
قطارهای سریع السیر جای سفرهای هوایی را می گیرد.....13	13
نتیجهگیری	14
.....منابع	15

"بسم الله الرحمن الرحيم"

شرکت مهندسی احیاء صنعت ادوات
(سهامی خاص)



مقدمه

جایگاه و نگرش در حمل و نقل ، ساختار فعلی ، سیاست ها و اهداف آینده ، خصوصی سازی و جذب سرمایه های خارجی و داخلی از مفاهیم اساسی است که به هنگام بررسی شرایط حمل و نقل در هر کشوری به آن پرداخته می شود . توسعه روز افزون صنایع زیر بنایی حمل و نقل در چارچوب برنامه های توسعه اقتصادی دولت ، چشم اندازهای گوناگونی از پیشرفت و توسعه را برای کشور ترسیم و ثمرات بیشماری را در عرصه های تولید و اقتصاد به بار می آورد .

موضوع حیاتی برای دست اندرکاران حمل و نقل میزان موفقیت آنها در درک و پذیرش مقاصد برای سیاست گذاری ها ، برنامه ها ، پروژه ها و اطلاعات فنی و اقتصادی لازم برای پشتیبانی آنهاست ، بر همین اساس است که تصمیم گیری های سرمایه گذاران در مورد زیر ساخت های اساسی حمل و نقل اهمیت زیادی در حیات دولت ها و جوامع دارند ، زیرا مستلزم صرف هزینه فراوان و عوارض ناشی از ساخت بهره برداری زیر ساخت ها در جوامع هستند . با توجه به نقش و جایگاه حمل و نقل در ایجاد فرصت های شغلی ، اهمیت جذب سرمایه برای سرمایه گذاری در بخش های حمل و نقل دو چندان می شود . حمل و نقل به عنوان حلقه واسط میان صنایع و مهمترین مکانیسم در تعامل عرضه و تقاضای کالا از الزامات توسعه پایدار کشور محسوب می شود .

علاوه براین موقعیت استراتژیک و ژئوپلتیکی به ایران امکان می دهد تا بتواند به عنوان قطب اصلی حمل و نقل منطقه ای به ایفای نقش ترانزیت بپردازد . وجود دریاچه خزر در شمال و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب ، داشتن خط آهن شمال-جنوب و همچنین قرار گرفتن در مسیر پر تردد هوایی همه از عواملی است که نقش ترانزیتی ایران را در منطقه نفت خیز خاور میانه به خوبی نشان می دهد . از همین رو برآورده کردن اهداف در سند چشم انداز بیست ساله و برنامه

چهارم توسعه در بخش حمل و نقل از اهمیت به سزایی بین سایر دستگاہهای اجرایی کشور برخوردار شده است . ماده 28 قانون برنامه چهارم توسعه با تاکید بر نقش حیاتی حمل و نقل در توسعه کشور ، اقداماتی به منظور تقویت اقتصاد حمل و نقل ، بهره برداری مناسب از موقعیت سرزمینی کشور ، افزایش ایمنی و سهولت حمل و نقل بار و مسافر از طریق حذف نقاط حادثه خیز ، نوسازی ناوگان حمل و نقل ، اتمام خط آهن ترانزیتی ، اتصال تمامی استانهای کشور به شبکه ریلی ، تکمیل 70 درصد شبکه راههای روستایی و 50 درصد آزادراهها و بزرگراههای مرتبط کننده استان و تکمیل تمامی شبکه گذرگاههای شمال-جنوب و شرق-غرب پیش بینی نموده است .

توجه به شرایط فوق و افزایش روز افزون تعداد کلان شهرها و همچنین هزینه های انواع دیگر حمل و نقل در مقایسه با راه آهن از یک طرف و مسایل زیست محیطی و ایمنی از طرف دیگر ، بسط و توسعه شبکه حمل و نقل ریلی را در کشور به عنوان یک ضرورت ملی مطرح نموده است .

صنعت حمل و نقل ریلی یکی از صنایع عظیم و عمده کشور است که در حال حاضر با گردش مالی بیش از 7000 میلیارد ریال در سال نقش عمده ای را در توسعه اقتصادی کشور به عهده دارد . علاوه بر این ارزش تاسیسات زیر بنایی و ناوگان موجود در شبکه های ریلی کشور نیز مبلغ قابل توجهی می باشد . با توجه به دلایل فوق ساماندهی و استفاده بهینه از این سرمایه عظیم نیاز مبرم به تدوین دستورالعملهای لازم جهت تعمیر ، نگهداری و بهره برداری صحیح از شبکه و همچنین ارتقاء سطح دانش فنی کشور در زمینه صنعت ریلی به منظور رفع مسایل و مشکلات فنی مبتلا به شبکه را بسیار لازم میدانند .

بنا به گفته وزیر محترم راه و ترابری چهار مشخصه اصلی در حمل و نقل :

- 1- سرعت
- 2- ایمنی

3- راحتی

4- ارزانی

می باشد که باید در چشم انداز بیست ساله به جنبه های مختلف آن توجه داشت .

این چهار ویژگی با درصدهای بسیار بالایی در صنعت حمل و نقل ریلی به چشم می خورد و امکان سرمایه گذاری و پیشرفت بالایی را می توان پیش بینی نمود .

لزوم گسترش صنعت ریلی در ارتقاء بهره وری حمل و نقل ریلی

با بررسی آمار معتبر راه آهن در مناطق مختلف دنیا و استخراج و انتخاب شاخص های مناسب ، رسیدن به وضعیت شاخص های اروپای 2004 میلادی برای ایران در سال 2025 میلادی (1404 هجری خورشیدی) پیش بینی و بر اساس آن میزان نیاز و سرمایه گذاری لازم بر آورد شده است .

میزان مقایسه بر آورد نیاز در طول بیست سال و حجم ورود سرمایه در طول سالیان گذشته نشان دهنده اختلاف بسیار بالا بین نیاز واقعی و حجم فعلی ورود سرمایه بوده و لزوم تجدید نظر اساسی را برای افزایش جهشی سرمایه گذاری تاکید می نماید .

برای دستیابی به اهداف فوق باید نکاتی را به شرح ذیل مورد توجه قرار داد :

1- ارتقاء سطح دانش و آگاهی کارشناسان و متخصصان صنعت

حمل و نقل ریلی

2- به خدمت گرفتن نیروی جوان و تحصیلکرده در کنار افرادی با

تجربه های بیشتر

- 3- حمایت از توسعه خدمات فنی و مهندسی صنعت حمل و نقل ریلی
- 4- آشنایی با تکنولوژی پیشرفته در جهان در زمینه حمل و نقل ریلی
- 5- حمایت از نیروی صاحب اندیشه و مخترع و مبتکر در زمینه ادوات ریلی در داخل از کشور
- 6- تبادل اطلاعات و تکنولوژی با صنعت حمل و نقل ریلی در خارج از کشور
- 7- توسعه مراکز فعال پژوهشی و مطالعات کاربردی در زمینه حمل و نقل ریلی
- 8- در نظر گرفتن اعتبار و سرمایه گذاری بیشتر در زمینه حمل و نقل ریلی
- 9- گسترش و حمایت از جابجایی مسافر و بار به وسیله صنعت ریلی
- 10- گسترش و اشاعه اطلاعات فنی مورد نیاز صنعت حمل و نقل ریلی
- 11- تدوین آیین نامه و ضوابط فنی مورد نیاز صنعت حمل و نقل ریلی
- 12- شرکت در سمینارها و کنفرانسهای ملی و بین المللی و حمایت از برگزاری آنها در داخل کشور
- 13- جلب حمایتهای مالی وزارتخانه و صنایع در راستای توسعه پژوهش و تحقیقات صنعتی در زمینه حمل و نقل ریلی
- 14- حمایت از مراکز پژوهش مرتبط با صنعت حمل و نقل ریلی در داخل کشور
- 15- ارتباط با مراکز پژوهشی مرتبط با صنعت حمل و نقل ریلی در خارج از کشور و در جریان آخرین تکنولوژی و یافته ها قرار گرفتن
- 16- برگزاری دوره های آموزشی کوتاه مدت تئوری و عملی در داخل و خارج کشور توسط متخصصین و محققین صاحب نظر در زمینه حمل و نقل ریلی

- 17- حمایت و تقویت افراد توانا در زمینه اجراء و بالا بردن اطلاعات علمی در کنار اطلاعات عملی و تجربی افراد پیشکسوت
- 18- ایجاد هماهنگی و همکاری در بین گروهها و شرکتهای فعال در زمینه ساخت و تعمیر و نگهداری ادوات ریلی
- 19- همراستا نمودن اهداف کلیه شرکتهای دولتی و غیر دولتی مرتبط با ادوات ریلی و تلاش در جهت تحقق هدفهای تعیین شده
- 20- ایجاد ارتباط و همکاری متقابل صنعت حمل و نقل ریلی با سایر صنایع در راستای توسعه خود کفایی
- 21- مطالعه و پژوهش در راستای افزایش سطح ایمنی و کیفیت خدمات حمل و نقل ریلی
- 22- حمایت و تقویت سرمایه گذاریهای انجام شده در صنعت حمل و نقل ریلی
- 23- شناسایی ترافیک قطبهای اقتصادی در راستای افزایش سهم حمل و نقل ریلی
- 24- تحلیل فنی و اقتصادی طرحهای توسعه ای صنعت حمل و نقل ریلی

واگذاری صنعت ریلی به بخش خصوصی

در وضعیت کنونی که خصوصی سازی فرصت بهره گیری از توان فنی ، بهبود کیفیت در ارائه خدمات ، افزایش کارایی و کاهش تصدیی گری دولت را محقق می سازد ، در اغلب صنایع کشور و از جمله صنایع ریلی کشور به شدت این امر در حال اجراء می باشد . طبق آمار انجام شده در حال حاضر حدوداً 65 درصد از این بخش به واحد خصوصی واگذار گردیده که این روند همچنان ادامه دارد . اما برای اجرایی کردن موارد و اهداف یاد شده در بخش صنعت حمل و نقل ریلی ، موانعی بر سر راه می باشد که باید آنها را مرتفع ساخت و این امر به سادگی و در کوتاه مدت میسر نخواهد بود و نیاز به برنامه ریزیهای بلند مدت و طرحهای اجرایی کاملاً ارزیابی شده ، از لحاظ

فنی و اقتصادی دارد اما با توجه به اینکه پیشرفت فقط در سایه تلاش و ممارست حاصل می شود و عدم شروع به منزله هر چه عقب ماندن صنعت حمل و نقل ریلی می باشد ، در نتیجه باید هرچه سریعتر اقدام شایسته و بایسته ای انجام شود تا این صنعت نسبت به صنایع دیگر مهجورتر و از نظر تکنولوژی عقب مانده تر نباشد .

نمی توان شعار توسعه تولیدات و صنایع داخلی را سرلوحه فعالیتها و اعمال قرارداد ولی در عین حال از تکنولوژی پنجاه سال قبل برای اداره این ناوگان استفاده کرد . همچنین نباید شعارها و وعده های داده شده فزونتر از حد توان و انتظارات ، بیش از اعتبارات و تواناییها باشد . و در واقع بایستی با توجه به اطلاعات و آمار و تواناییهای موجود عالمانه برنامه ریزی کرد .

از سوی دیگر نباید برای استفاده از تکنولوژی روز دنیا صرفاً به صنایع خارجی روی آورد . سرمایه گذاری در بخش صنعت ریلی می تواند از صرف هزینه های ترافیک ، تصادفات جاده ای و هدر رفتن انرژی پیشگیری نماید . همچنین سرمایه گذاری در این بخش می تواند ما را از دور باطل افزایش هزینه های جاری و عدم توجه به بخش زیر بنایی خارج نماید .

اکنون تنها در بخش واگن های باری راه آهن جمهوری اسلامی ایران 23 شرکت در حال فعالیت هستند که در مقابل واگن های خریداری شده ، راه آهن به آنها واگن واگذار میکند و با توجه به اینکه راه آهن از سه بخش باری ، مسافری و لکوموتیو تشکیل شده ، تعداد کل شرکتهای خصوصی مرتبط با این صنعت بسیار بالا خواهد بود .

در نتیجه می توان جایگاه بخش خصوصی در صنایع ریلی را با سیاست گذاری های صحیح و با نگرش به برنامه بیست ساله توسعه شبکه حمل و نقل ریلی تبیین نمود . همچنین نحوه سازماندهی سازمان های غیر دولتی و مشارکت آنها با عنایت به مطالب فوق الذکر به گونه ای سیاست گذاری کرد که بیشترین راندمان و افزایش بهره وری را در پی داشته باشد .

با توجه به برنامه های چهارم توسعه می توان چشم انداز تحقق اهداف فوق را بیست سال آینده در نظر گرفت که با توجه به فعالیت‌هایی که شرکت احیاء صنعت به عنوان یک شرکت خصوصی فعال در زمینه تعمیر و نگهداری ادوات ریلی ، شاهد آن می باشد این زمان کمی غیر متعارف و غیر واقعی می باشد .
در شرایط واگذاری شرکت ها که بنگاه‌های دولتی وارد چرخه خصوصی سازی می شوند ، باید شرایطی فراهم شود که بخش های گوناگون ، مولد و مسوولیت پذیر وارد عرصه خصوصی شوند .
لازم به ذکر است که با اجرای طرح خصوصی سازی ، دولت نباید از خود سلب مسوولیت کند و تصور نماید که باری از روی دوش خود برداشته ، بلکه بایستی همچنان در زیر ساخت های اساسی و کلیدی سرمایه گذاری نماید .
با رفع موانع حقوقی و وضع قوانین و مقررات لازم ، زمینه و شرایط ورود بخش های خصوصی به عرصه تلاش و فعالیت و تحقیق و پژوهش تسهیل و تسریع گردد .
نظر به اینکه ساختار فعلی برای خصوصی سازی پاسخگوی مناسبی برای تحقق مطلوب خصوصی سازی نمی باشد ، لازم است که در اسرع وقت نسبت به اصلاح ساختار موجود اقدام شود .

وزارت راه با کمبود اعتبار مواجه است

اولین امکان برای پیشبرد اهداف و اجرایی کردن این تحولات و بالا بردن سطح بهره وری اختصاص اعتبار است اما با توجه به بررسی‌های انجام شده شاهد این هستیم که میان نیازهای روزمره و سرمایه گذاری‌های زیر بنایی این بخش تناسبی وجود ندارد .
بنا به گفته وزیر محترم راه و ترابری نیز اعتبارات تخصیص یافته به وزارت راه و ترابری برای حل مشکلات این حوزه و رفع نیاز مردم کافی نیست . (*)

در مراسم افتتاحیه " همایش صنعت ناوگان ریلی کشور فرصت ها و چالش ها " که در تاریخ 1385/10/4 با حضور جمعی از متفکران و متخصصان این صنعت در دانشگاه صنعتی شریف برگزار گردید ، مهمترین مشکل و در عین حال بزرگترین مشکل وزارت راه و ترابری کمبود اعتبارات عنوان گردید که نتیجتاً کمبود اعتبارات کافی برای سرمایه گذاری زیر بنایی و مشکلات متعدد موجود در این حوزه از توسعه مناسب زیر ساختها در حوزه حمل و نقل جلوگیری میکند . با این وجود ، توسعه تکنولوژی و تولید محصولات جدید خارجی و پیشرفتهای حاصله در تکنولوژی حمل و نقل ریلی در فاصله های زمانی کوتاه ، ضرورت روز آمد نمودن و تولید علم و فن آوری بومی را دو چندان میکند .

با توجه به لزوم حمایت جدی از تولیدات داخلی ، شاهد هستیم که در کشورهای پیشرفته ، هزینه بالای تولید و ایجاد تکنولوژی و فن آوری از سوی دولت ها در اختیار تولیدکنندگان و صنعتگران قرار میگردد . دولت ما نیز باید با برنامه ریزی های مشخص و مدون و قوی از بخش صنعت حمایت نماید ، زیرا بومی کردن تکنولوژی و فن آوری های نوین و استفاده از تولیدات داخلی شرط اصلی توسعه کشور و تحقق اهداف چشم انداز بیست ساله نظام است . ایجاد نظام جامع حمل و نقل به عنوان شرط اساسی توسعه اقتصادی مستلزم توجه ویژه می باشد . ایجاد پیشرفت و تکنولوژی در این صنعت سود آوری ملی ، افزایش بهره وری ، کاهش مصرف و افتخار و رضایت ملی را به دنبال دارد . کشورهایایی که در بخش حمل و نقل ریلی توسعه نیافته اند نمی توانند به ایده آلهای توسعه اقتصادی برسند چرا که اغلب کارشناسان اقتصادی دنیا حمل و نقل را کانون و ستون فقرات توسعه می دانند . طبق آمار انجام شده میزان سفر ایرانیان در سال هفت برابر اروپاییان می باشد . همچنین سالانه 28 تا 30 هزار کشته ، 300 هزار مجروح و 10 هزار زندانی حاصل تصادفات رانندگی در کشور است و هفت هزار میلیارد صرف هزینه های جاری آن میشود .

آمار نشاندهنده آن است که درصد تحقق میزان عملکرد پروژه های عمرانی 71 درصد می باشد که این امر نیاز به حمایت دولت در زمینه طرح های عمرانی و توسعه صنعت ریلی را یاد آور می شود . طبق بررسی های انجام شده باید تقریباً "نیمی از بودجه سالانه اختصاص یافته به وزارت راه و ترابری برای سرمایه گذاری زیر بنایی در زمینه حمل و نقل ریلی صرف شود تا بتوان در سال 1404 انتظارات شمرده شده را بر آورده نمود و به چشم انداز بیست ساله برنامه توسعه دست یافت .

توسعه صنعت تولید ادوات ریلی در ایران به صرفه است

برای کشورهای در حال توسعه یک پیش شرط خصوصی سازی موفق همانا ایجاد محیط توانا ساز است که در آن بخش های غیر دولتی بتوانند به طرز اثر بخشی عمل کنند لذا اصلاحات اقتصاد کلان ، بهبود چارچوبها ، تنظیم مقررات ، تقویت سیستم پولی و کاهش موانع رقابت ، رقابت زدایی ، بهبود در روشهای کشور داری و توجه به الزامات دولت خوب همگی از ابزارهایی است که می بایستی دولت با اولویت برای تحقق آن برنامه ریزی نماید .

تدوین استانداردهای جهانی برای ارتقاء سطح کیفیت محصولات و خدمات ایرانی در زمینه ساخت و تعمیرات ادوات ریلی و کاهش بهای تمام شده تولید و خدمات در این بخش ، توانمند سازی بخشهای خصوصی نیز از جمله فعالیتهایی است که دولت می تواند به وسیله آن به پیشرفت تکنولوژی در زمینه صنعت ریلی کمک نماید .

حال با توجه به هزینه کم مورد نیاز و مزایای زیاد رشد در بخش صنعت ریلی و با توجه به اینکه در حال حاضر این صنعت توان پاسخگویی به بیست و پنج درصد تقاضای حمل بار و مسافر کشور را دارا می باشد ، زمینه و بستر بسیار مناسبی جهت توسعه این بخش در کشور موجود است .

جذب سرمایه های انسانی و مادی داخلی و خارجی و افزایش اعتبارات و تشخیص اهمیت سرمایه گذاری در این بخش از مهمترین عوامل موثر در زمینه توسعه ناوگان ریلی کشور می باشد . افزایش بهره وری ، مدیریت منابع انسانی و اطلاعات ، توسعه زیر ساخت ها ، اولویت بندی پروژه ها و اقتصادی کردن فعالیت ها همه عواملی در جهت توسعه صنعت ناوگان ریلی کشور می باشد . با بهسازی و نوسازی خطوط ریلی حال حاضر کشور و احداث خطوط ریلی جدید در مناطق و شهر های مورد نیاز و قطب ، نیروی کار جدید به خدمت گرفته می شود ، وضعیت سیستم حمل و نقل ریلی بهبود و گسترش می یابد ، تقاضای جابجایی افراد و بار پاسخ داده می شود ، ارتباط کلان شهرها با یگدیگر و اتصال همه استانها به شبکه ریلی ممکن می شود ، شبکه ریلی به سیستم علائم و ارتباطات مجهز می گردد و اتصال شمال به جنوب و شرق و غرب و تقریباً " تمامی نواحی ایران به هم انجام می گردد .

همچنین با تولید هر دستگاه واگن در ایران 500 هزار یورو صرفه جویی ارزی عاید اقتصاد ملی کشور می شود که این امر لزوم و اهمیت گسترش خدمات ساخت ادوات ریلی را مشخص می سازد . با تلاش در جهت تبدیل ظرفیت های بالقوه به بالفعل و با توجه به تولیدات شرکت های فعال در زمینه ساخت ادوات ریلی علی الخصوص واگن پارس که در این زمینه پیشرو می باشد ، افق بسیار روشنی برای این صنعت دیده می شود .

با توجه به رشد شهرنشینی ، با بالا رفتن سرعت حرکت ناوگان ریلی و جایگزینی آن در فواصل شهرها و ایمنی و اقتصادی بودن آن در مقایسه با خودرو و هواپیما و همچنین عدم پیچیدگی در تکنولوژی ساخت این صنعت ، توسعه این بخش توجیه پذیر می باشد .

از جمله شرکت هایی که می توان به عنوان واحدهای فعال در طراحی و تولید حمل و نقل ریلی نام برد:

- 1- شرکت های تام ایران خودرو
- 2- شرکت واگن پارس

3- شرکت ایریکو

قطارهای سریع السیر جای سفرهای هوایی را می گیرد

با توجه به اینکه روش قدیمی حمل مسافر در حال منسوخ شدن است و در اروپا و ژاپن قطارهای سریع السیر در حال جایگزینی است و حتی در بعضی از فواصل این قطارها جایگزین حمل و نقل هوایی شده است ، لازم است که کشور ما نیز این تکنولوژی را وارد نماید که تا کنون این امر محقق نگردیده و در مرحله مطالعه و تحقیق باقی مانده است .

اگر چنین امکان جابجایی در کشور ایجاد کرد به راحتی می توان بسیاری مسیرهای هوایی انجام شده مثلا " فاصله اصفهان - تهران را حذف و جابجایی ریلی را جایگزین نمود .

نتیجه گیری

در پایان با اشاره به اهمیت توسعه صنعت ناوگان ریلی کشور ، امید است هر روز شاهد بیشتر شدن ملاحظات اقتصادی و نقش کمک های دولت ، فرصت های حمایتی دولت ، رفع موانع قانونی در توسعه این صنعت و راهکارهای عملی جهت تحقق چشم انداز بیست ساله نظام و ارتقاء بهره وری در این صنعت باشیم .

علی الرغم موارد ذکر شده هم اکنون که نزدیک به دو سال از عمر برنامه چهارم توسعه میگذرد این سوال به ذهن متبادر می شود که با توجه به افزایش سالانه تصادفات جاده ای و فرسوده بودن ناوگان و همچنین آماده نبودن زیرساختهای اساسی حمل و نقل کشور آیا میتوان به تحقق امور پیش بینی شده امیدوار بود ؟

شرکت مهندسی احیاء صنعت ادوات
(سهامی خاص)



* : همایش صنعت ناوگان ریلی کشور فرصت ها و چالش ها که در تاریخ 1385/10/4 در دانشگاه صنعتی شریف برگزار گردید . (منبع : www.mehrnews.com)

منابع :

www.mehrnews.com
www.etemademeli.ir
www.railassociation.ir
www.iribnews.ir
www.asianews.ir
www.civilica.com
www.silkroadnews.com