

صنعت معدن تجارت

فولاد امیر کبیر کاشان
اتصال به شبکه سراسری ریل ملی



ویژه نامه هفتمین نمایشگاه بین المللی
حمل و نقل ریلی، صنایع، تجهیزات و خدمات وابسته
خرداد ۱۳۹۸

هفتمین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل ریلی

۱۹ لغایت ۲۲ خرداد ۱۳۹۸
نمایشگاه بین المللی تهران

صنایع، تجهیزات و خدمات وابسته



شرکت فولاد هرمزگان

پیشرفته ترین کارخانه فولادی کشور

ناوگان مجهز و متصل به شبکه سراسری راه آهن،

در شرکت فولاد هرمزگان









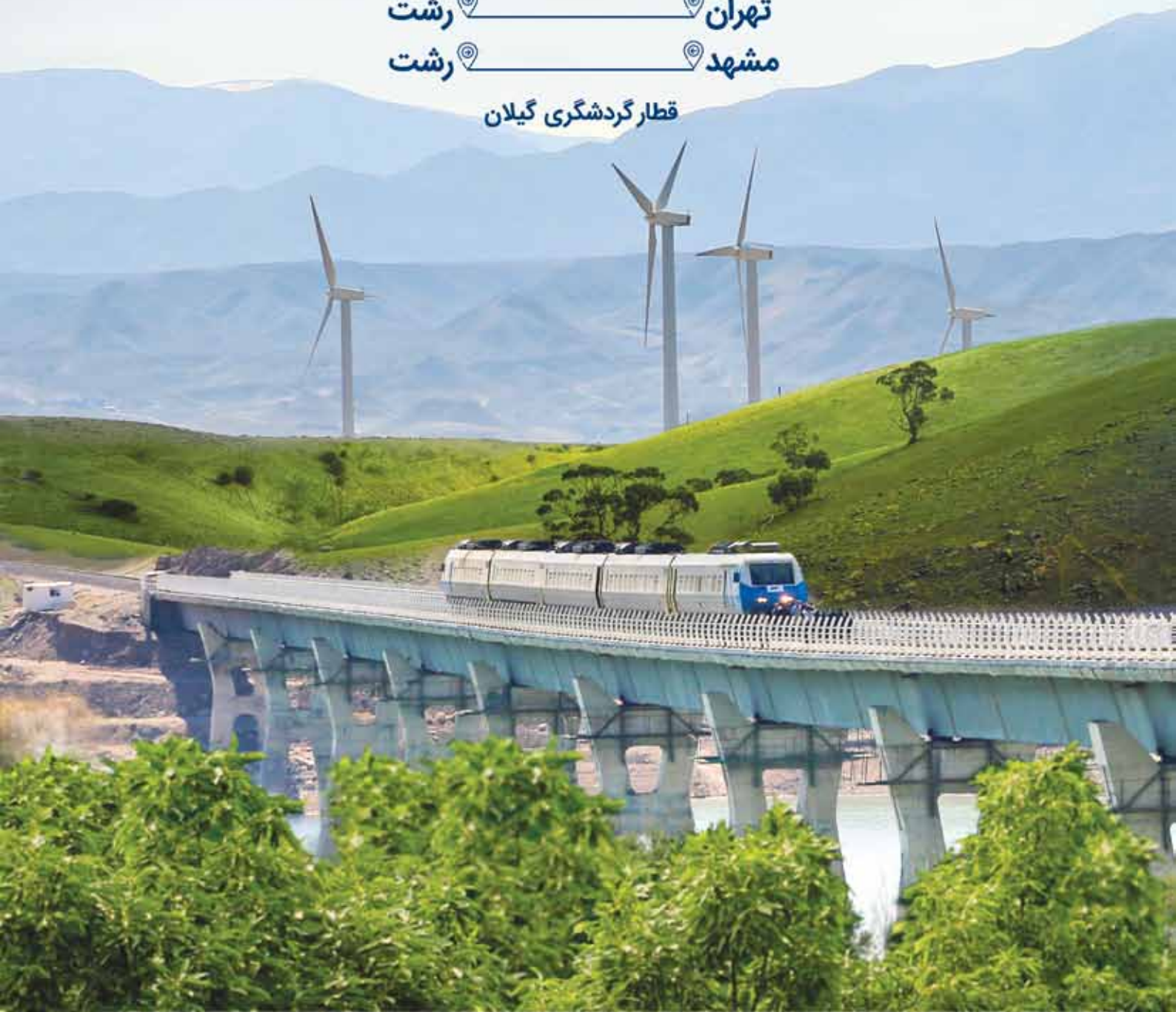
شرکت حمل و نقل ریلی رجا
RAJA RAIL TRANSPORTATION CO.

سفر با قطار به شهر باران

با قطارهای رجا به سرزمین زیبا و شگفت انگیز گیلان سفر کنید

تهران  رشت 
مشهد  رشت 

قطار گردشگری گیلان



- ارائه‌ی راهکارهای گروهی و چارتری قطار، با کمترین قیمت و بهترین کیفیت در کمترین زمان ممکن برای همه‌ی قطارها
- ارائه‌ی تسهیلات گروهی برای همه‌ی قطارها
- راه اندازی قطارهای گردشگری و ارائه‌ی خدمات ویژه

♦ تلفن: ۱۵۳۹
♦ خرید بلیت گروهی و چارتری: ۰۲۱-۸۸۳۴۷۰۲۷
♦ پیامک: ۵۰۰۰۱۳۹
♦ پست الکترونیک: info@raja.ir
♦ وبسایت: www.raja.ir

سامانه ارتباط
بامشتریان

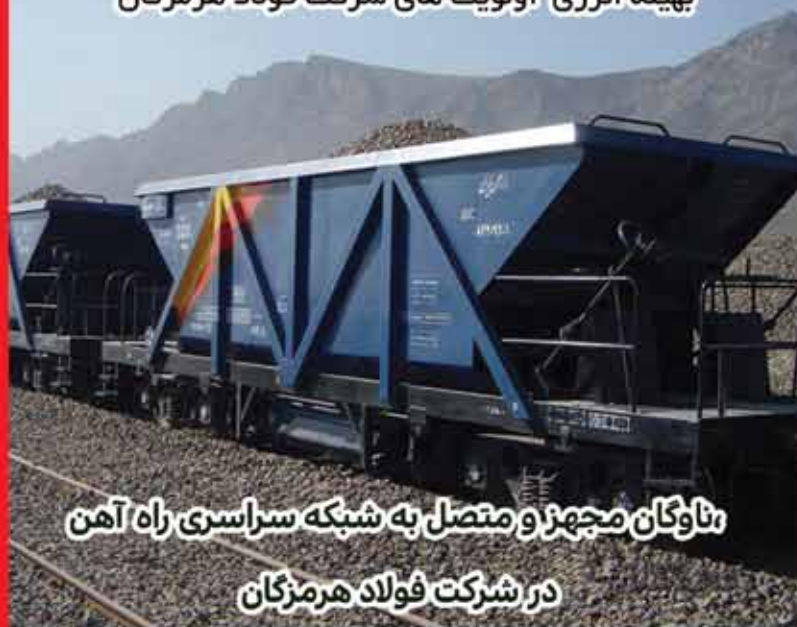

شرکت حمل و نقل ریلی رجا
RAJA RAIL TRANSPORTATION CO.

**پیشرفته‌ترین شرکت
تولیدکننده فولاد در ایران**

**حضور در بازارهای آسیا،
اروپا، آمریکای جنوبی و آفریقا**

- تامین سنگ آهن از طریق خطوط ریلی، متصل به شبکه سراسری راه آهن
- تسهیل تامین مواد اولیه فولاد هرمزگان با حمل و نقل ریلی
- امنیت، حفظ محیط زیست، کاهش هزینه و افزایش سرعت
- کاهش تصادفات جاده ای، ارتقای امنیت سفر و افزایش امنیت ناوگان ترابری حمل کالا با بهره گیری از شبکه ریلی کشور

ایفای مسوولیت های اجتماعی، حفظ محیط زیست، مصرف بهینه انرژی اولویت های شرکت فولاد هرمزگان



**ناوگان مجهز و متصل به شبکه سراسری راه آهن
در شرکت فولاد هرمزگان**

هرمزگان به سمت قطب صادرات فولاد ایران

نشانی کارخانه و دفتر مرکزی: بندر عباس، کیلومتر ۱۳ جاده بندر شهید رجایی
کد پستی ۷۶۳۱۹-۷۹۱۷۱
تلفن: ۰۷۶ - ۳۳۵۳۰۰۰۳ - ۸
دورنگار: ۰۷۶ - ۳۳۵۵۰۴۷۵
تلفن روابط عمومی: ۰۷۶ - ۳۳۵۳۰۰۰۲۵ و ۳۰
تلفن واحد فروش: ۰۷۶ - ۳۳۵۳۰۰۰۲۹
تهران، یادگار امام شمال، بعد از پل نیایش، خروجی سرو، نیایش غرب، ابتدای خیابان کوهستان، کوچه گل آذین، پلاک ۲، ساختمان فولاد مبارکه، اصفهان، طبقه دوم شرکت فولاد هرمزگان
کد پستی ۱۹۹۳۱ - ۱۹۸۱۱
تلفن مستقیم فولاد هرمزگان: ۰۲۱ - ۲۲۰۸۸۱۲۸
دورنگار فولاد هرمزگان: ۰۲۱ - ۲۲۰۸۷۰۸۵
تلفن دفتر اصفهان: ۰۳۱ - ۳۶۶۸۹۷۰۷
دورنگار: ۰۳۱ - ۳۶۶۸۹۷۰۵



حمل و نقل منطقه گل گهر

با توجه به افزایش ۱۰۴ درصدی حمل محصولات شرکت گل گهر در پنج سال گذشته در سال ۹۳ به میزان ۷,۳۶۶,۷۳۵ تن مسال ۹۴ به میزان ۸,۹۸۹,۴۱۴ تن، سال ۹۵ به میزان ۱۳,۳۶۵,۳۳۴ تن، سال ۹۶ به میزان ۱۴,۴۸۷,۳۲۷ تن، سال ۹۷ به میزان ۱۵,۰۴۹,۳۷۴ تن و به همین ترتیب راه اندازی خطوط تولید و افزایش حمل محصولات تولیدی سایر شرکتهای منطقه و نظر به این که حمل محصولات یکی از چالش های منطقه گل گهر است، لذا از جهت گیری های شرکت گل گهر در تحقق این استراتژی را می توان ورود به حوزه حمل اشاره نمود. حمل محصول های تولیدی یکی از مهم ترین مسایل شرکت است داشتن زیرساخت های حمل به ویژه حمل ریلی و دریایی در کنار حمل جاده ای مهم ترین مزیت برای صادرات یا واردات محصول های تولیدی منطقه است. محدودیت ظرفیت حمل در اسکله های شهید رجایی و بارکو، در اختیار داشتن این زیرساخت ها را در آینده ای نزدیک به یک مزیت رقابتی مهم تبدیل می کند. زیرساخت های حمل، مورد استفاده تمام صنایع منطقه است و تنها یک شرکت نمی تواند به توسعه آنها اقدام کند. به همین منظور تشکیل چند شرکت که به شرکت گل گهر و سایر شرکت های منطقه خدمات برساند مورد نیاز واقع شده که در زیر به فعالیتهای آنها اشاره شده است.

شرکت توسعه و عمران منطقه گل گهر

با مشارکت شرکتهای گل گهر، گهر انرژی، گهر زمین، توسعه آهن و فولاد، جهان فولاد، فولاد سیرجان ایرانیان و سرمایه گذاری گل گهر به ثبت رسید که اهم فعالیتهای آن شرکت در بخش حمل و نقل به شرح ذیل می باشد.

۱- عملیات زیرسازي اتصال طرچه‌های توسعه منطقه گل گهر به شبکه ریلی

هدف طرح: حمل تولیدات شرکتهای منطقه گل گهر به سراسر کشور **سال شروع:** ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۷ **سرمایه گذاری کل:** ۲۰۸ میلیارد ریال

با افزایش حجم تولیدات منطقه معدنی و صنعتی گل گهر احداث زیرساختهای مرتبط با حمل محصولات به مشتریان و همچنین بنادر، یکی از ضروریات قابل توجه خواهد بود. از آنجا که حمل ریلی یکی از گزینه های حمل ارزان مواد مطرح است، با احداث این پروژه بستر برای اجرای ایستگاه راه آهن واتصال به شبکه ریلی کشور آماده می شود.

۲- بهسازی و احداث جاده درب ۲ مجتمع گل گهر

هدف طرح: بهبود زیرساخت حمل و نقل جاده ای محصولات منطقه گل گهر به سراسر کشور **سال شروع و پایان:** ۱۳۹۵ تا ۱۳۹۷ **سرمایه گذاری:** ۲۱۹ میلیارد ریال

مسیر ورودی شماره ۲ مجتمع گل گهر سیرجان به جای مسیر اصلی تردد کامیونهای حامل محصولات منطقه معدنی و صنعتی گل گهر است. احداث و بهسازی این مسیر به طول ۱۴/۹۸ کیلومتر شامل بدنه راه، ابنیه فنی، جدول گذاری، خط کشی و نصب علائم ایمنی است در پنج فاز در حال اجرا است.

۳- احداث جاده اتصال گهر زمین به جاده شماره ۲ منطقه عمومی گل گهر

هدف طرح: بهبود زیرساخت حمل نقل جاده ای محصولات منطقه گل گهر به سراسر کشور **سال شروع و پایان:** ۱۳۹۶ تا ۱۳۹۷ **سرمایه گذاری:** ۱۲۱ میلیارد ریال

این مسیر همچون مسیر اصلی عبور کامیون ارتباط بین شرکت سنگ آهن گهر زمین و جاده شماره ۲ گل گهر است.

۴- احداث جاده سنگین شرقی

هدف طرح: بهبود زیرساخت حمل جاده ای محصولات گل گهر به سراسر کشور **سال شروع و پایان:** ۱۳۹۷ تا ۱۳۹۷ **سرمایه گذاری:** ۷۰ میلیارد ریال
مسیری به طول تقریبی ۴ کیلومتر، به جای مسیر اصلی عبور کامیون ارتباط بین جاده شماره ۱ و جاده شماره ۲ گل گهر است تردد ماشین آلات حمل محصولات شرکتهای جهان فولاد و توسعه آهن و فولاد به جاده شماره ۲ از این طریق است.

۵- احداث بخشی از شبکه اصلی جمع آوری و هدایت آب های سطحی منطقه گل گهر

هدف طرح: ایجاد بخشی از شبکه جمع آوری آبهای سطحی جاری و هدایت به خارج سایت **سال شروع و پایان:** ۱۳۹۷ تا ۱۳۹۷ **سرمایه گذاری:** ۱۶ میلیارد ریال

۶- احداث تقاطع غیر همسطح جاده شماره ۱ گل گهر

هدف طرح: بهبود زیرساخت حمل و نقل ریلی و جاده ای محصولات منطقه گل گهر **سال شروع و پایان:** ۱۳۹۷ تا ۱۳۹۸ **سرمایه گذاری:** ۱۶۹ میلیارد ریال
با توجه به عبور خطوط راه آهن و جاده سنگین شرقی از جاده شماره ۱ گل گهر دو تقاطع غیر همسطح برای ایجاد ترافیک ایمن و امکان عبور راه آهن از مسیر، طراحی و عملیات اجرایی آغاز گردیده است.

۷- احداث پایانه حمل و نقل

به دلیل افزایش حجم محصولات گل گهر وعدم دسترسی به ارائه خدمات از شرکتهای حمل و نقل در محدوده سیرجان، احداث سایت پایانه باربری با امکانات و تجهیزات کافی لازم و ضروری به نظر می رسد این شرکت در نظر دارد برای تسهیل و نظم بخشی هر چه بهتر امور حمل و نقل خود و ایجاد تمرکز در ساختارهای پراکنده مرتبط با حمل و نقل خود و ایجاد تمرکز در ساختارهای پراکنده مرتبط با حمل و نقل و حتی امور اداری مرتبط، پایانه ای را با امکانات و تجهیزات لازم راه اندازی کند.

شرکت عمران اطلس گل گهر (سهامی خاص)

در مقام شرکت برای اجرای راه آهن یک خطه کرمان - سیرجان، به استناد "قانون احداث پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانکها و سایر منابع مالی و پولی" مصوب ۱۳۶۶/۸/۲۴ مجلس شورای اسلامی و الحاقات و اصلاحات بعدی و این نامه اجرای قانون مشارکت مصوب ۲۶/۱/۱۳۹۴ هیئت محترم وزیران، جهت انجام امور مربوط به اجرای راه آهن محور کرمان - بردسیر - سیرجان، طی سال ۱۳۹۶ تاسیس گردیده است. این شرکت متعاقب درخواست مدیرعامل محترم شرکت معدنی و صنعتی گل گهر از استاندار کرمان، پس از طی تشریفات اداری و تصویب پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی توسط هیئت وزیران در سال ۱۳۹۴ ب هممنظور تأمین منابع مالی، احداث، نگهداری، بهره برداری از راه آهن کرمان - سیرجان و سپس انتقال محور مذکور به بخش عمومی، از تاریخ ۲۴ / ۰۴ / ۱۳۹۶ تشکیل و آغاز به کار نموده است که اجرای کامل پروژه و انجام و تکمیل مطالعات را برعهده خواهد داشت.

این پروژه به طول تقریبی ۲۰۰ کیلومتر اولین مشارکت بخش خصوصی در توسعه خطوط ریلی کشور است که با سرمایه گذاری بالغ بر ۱۰ هزار میلیارد ریال، محور کرمان - زاهدان را به سیر یزد - بندرعباس متصل میکند



شرکت نماد ریل گستر

حمل و نقل ریلی در جایگاه یکی از کارآمدترین روشهای حمل بار محسوب میگردد که در کاهش هزینه های محصول به سزایی دارد. شرکت معدنی و صنعتی گل گهر به منظور تأمین نیروی کشش قطارهای باری خود همچون بخش مهمی از بساخت حمل محصول خود و سایر شرکتهای منطقه و همچنین ارائه خدمات مازاد بر نیاز منطقه گل گهر به سایر شرکتهای، اقدام به تاسیس شرکت نماد ریل گستر با محوریت خدمات ریلی نموده است. شرکت نماد ریل گستر در نظر دارد در چشم انداز افق سال ۱۴۰۴ منطقه، در سمت کارآمدترین شرکت مالک و بهره بردار لکوموتیو از حیث بهره وری ناوگان و همچنین نیروی انسانی متخصص تبدیل گردد.

برای تحقق این امر اهداف ذیل در دستور کار این شرکت قرار گرفته است:

- تأمین نیروی کشش مورد نیاز قطارهای شرکت معدنی و صنعتی گل گهر
- ارتقا رانندگی و آمادگی لکوموتیوها در ارائه خدمات
- ارتقا دانش فنی و مهارت های نیروی انسانی
- ارتقا سیستم کنترل موجودی و سفارشات قطعات بدکی
- ایجاد شبکه داخلی تأمی نکندگان قطعات بدکی
- ایجاد شبکه بی تالملی تأمین قطعات برای جلوگیری از انحصار بازار قطعات



دستیابی به اهداف بلندمدت این شرکت نیاز اتخاذ تدابیر مناسب و اجرای برنامه های بلندمدت است. از تقا سیستم نگهداری و تعمیرات ناوگان بر اساس اصول RAMS، ایجاد سیستم ارزیابی شاخ صهای کلیدی عملکرد ناوگان و نیروی انسانی، ایجاد سیستم زنجیره تأمین قطعات و خدمات تعمیراتی، توسعه نیروی انسانی (آموزش - ارتقا مهارت)، بهره گیری از سیستم های مشارکت نیروی انسانی در منافع، مجموعه استراتژیها و برنامه های عملیاتی این شرکت در راستای نیل به اهداف خود است. ۱ - خرید ۱۰ دستگاه لکوموتیو ۲ - خرید دو دستگاه لکوموتیو ۳ - ایجاد پایانه جامع حمل و نقل شرکت معدنی و صنعتی گل گهر. در این طرح سیستم یکپارچه حمل و نقل ریلی و جاد های طراحی و احداث سیستم تخلیه و بارگیری، نوار نقاله، ۲۰ خط راه آهن، خطوط ملنور، درزین خانه، دیو و آشیله لکوموتیو، سکوها بارگیری جاد های مجتمع اداری و تعمیراتی طراحی و اجرا در دستور کار قرار دارد. گفتمی است که در این طرح اقلام عمده خرید خارج و داخلی شامل، تراک لودینگ، استا کر و ریکلایمر سنگ، سیستم سیگنالینگ 30، ATC خط راه آهن ۴۰۰ متری، ۴۵ سوزن است. قسمت عمده اقلام باقیمانده شامل ساختما نها، نوار نقاله، تاسیسات نگهداری و تعمیرات، ساخت داخل هستند. ۴ - بهره برداری از سوله تعمیراتی لکوموتیوهای WC62TG ۵ - مکانیزه سازی سیستم نگهداری و تعمیرات خطوط ۶ - Technology Road Map (TRM)

شرکت حمل و نقل مواد معدنی گهر ترابر سیرجان

با توجه به چشم انداز گل گهر و افزایش حجم محصولات تولیدی این شرکت به بیش از ۵۰ میلیون تن نیاز به توسعه زیر ساختهای بخش حمل و نقل در راستای افزایش توان و ظرفیت ناوگان جاد های وریلی منطقه برای حمل محصولات گل گهر از اهمیت بسزایی برخوردار است. در چنین شرایطی وجود یک شرکت حمل و نقل توانمند در بخش جاد های و ریلی در منطقه جهت حصول اطمینان از حمل محصولات گل گهر بیش از پیش لازم و ضروری به نظر میرسد. در همین راستا شرکت حمل و نقل ترکیبی مواد معدنی گهر ترابر سیرجان با مشارکت مستقیم شرکت معدنی و صنعتی گل گهر توسط شرکت سرمایه گذاری و توسعه گل گهر را تاسیس کرده و پس از اخذ مجوزهای قانونی از سازمان راهداری کشور در زمره شرکتهای فعال در زمینه حمل و نقل جاد های، ریلی و آموز تخلیه و بارگیری و خدمات بندری و دریایی قرار گرفت.



- مشارکت با سایر شرکتهای حمل و نقل دارای نیروی کشش ریلی برای افزایش ظرفیت ناوگان حمل ریلی
- افزایش ظرفیت ناوگان حمل جاد های به صورت مشارکتی
- خرید کامیون به منظور افزایش توان حمل داخلی
- ایجاد پایانه حمل و نقل جاد های و ریلی در مجاورت شرکت معدنی و صنعتی گل گهر
- راه اندازی شعبه صدور بارنامه در بندرعباس به منظور تأمین بار و برگشت کامیونهای در تملک شرکت به سیرجان
- گسترش عملیات برنامه نویسی و باربری در منطقه در بخش ریلی و جاده ای



۱۲ اقدام مهم در شرکت حمل و نقل گهر ترابر

طی سال‌های ۱۳۹۰ الی ۱۳۹۳ توسط شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه گل‌گهر و اجاره زمانی به شرکت گهر ترابر سیرجان به‌منظور حمل بارهای معدنی شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر

۲- خرید تعداد ۵۱۴ دستگاه واگن لبه‌بند از شرکت جویبار در نیمه اول آذرماه سال ۹۵ که بیشتر این واگن‌ها به مرور تا اسفند ماه ۹۵ تحویل و تعدادی نیز در سال ۹۶ تحویل شد. ناوگان ریلی شرکت در حال حاضر شامل ۷۱۴ دستگاه واگن لبه‌بند است

۳- عقد قرارداد حمل ریلی با شرکت‌های معدنی و صنعتی گل‌گهر، فولاد کاوه جنوب کیش و فولاد هرمزگان

۴- انجام امور تخلیه، دپو، بارگیری، حمل و دیپوسازی کنسانتره صادراتی از واگن‌های لبه‌بند ویژه در خط ۳ کلینگر مانوری بندرعباس

۵- عضویت در انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته، عضویت در گروه شرکت‌های لبه‌بند راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، اخذ پروانه حمل‌ونقل بین‌المللی ترانزیت ریلی کالا از سازمان گمرک کشور

چشم‌انداز آینده حمل‌ونقل ریلی

خرید تعداد ۲۰۰۰ دستگاه واگن لبه‌بند و ۱۰ دستگاه لوکوموتیو جهت حمل ریلی مواد معدنی، ایجاد دفتر کنترل ترافیک و رهگیری واگن‌ها به‌طور شبانه‌روزی در دفتر شرکت تهران، نصب سیستم تشخیص داغی سرحور ناوگان ریلی، نصب سیستم تشخیص خرابی سیستم ترمز و تیزی پروفیل برای ناوگان ریلی، اتصال به سیستم مکانیزه گراف سیر و حرکت قطارها به‌صورت آنلاین، مکانیزه کردن سیستم قطعات واگن‌ها

۵- بارگیری و حمل ۱۰۰ درصدی بارهای داخلی شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر

۶- بارگیری و حمل محصولات، خوراک‌دهی، تامین ماشین‌الات سنگین شرکت توسعه آهن و فولادی گل‌گهر

۷- بارگیری و حمل محصولات و تامین خوراک کارخانه‌های گندله‌سازی شماره ۱ و ۲، هماتیت، جهان فولاد، خط ۵ و ۶ کنسانتره و...

۸- بارگیری و حمل روزانه ۴۵۰ دستگاه کامیون از شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر به مقصد اسکله شهید رجایی بندرعباس، فولاد کاوه جنوب، فولاد هرمزگان، فولاد چادرمو، مجتمع فولاد اردکان، فولاد نیشابور، مجتمع فولاد مبارکه اصفهان، فولاد غدیر نیریز

۹- انجام امور تخلیه، دپو، محصولات صادراتی شرکت گل‌گهر در محوطه ۲۰۰ هکتاری اسکله شهید رجایی بندرعباس

۱۰- تهیه بار برگشت در بندرعباس، یزد، خراسان و... جهت کامیون‌های تحت پوشش

۱۱- خرید غرفه به‌منظور صدور بارنامه در بندرعباس، انجام عملیات بارگیری کشتی و امور مربوطه

۱۲- انجام خدمات ایاب و ذهاب پرسنل شرکت معدنی صنعتی گل‌گهر و شرکت‌های هم‌گروه

چشم‌انداز آینده حمل‌ونقل جاده‌ای

۱- راه‌اندازی دفتر صدور بارنامه در بندرعباس، پیگیری و انجام اقدامات لازم به‌منظور ایجاد پایانه بزرگ حمل‌ونقل جاده‌ای، خرید تعداد ۱۰۰ دستگاه کامیون بنز ده چرخ، خرید تعداد ۳۰۰ دستگاه کامیون کشنده اسکانیا G۳۸۰ و G۴۱۰

۲- اقدامات انجام‌شده در بخش حمل‌ونقل ریلی:

۱- خرید تعداد ۲۰۰ دستگاه واگن لبه‌بند

شرکت حمل‌ونقل ترکیبی مواد معدنی گهر ترابر سیرجان در سه بخش حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و دریایی در تاریخ ۱۳۹۸/۱۰/۲۰ (با شماره ثبت ۲۸۷۴) تشکیل شد. هدف از ایجاد این شرکت توسط شرکت هلدینگ سرمایه‌گذاری و توسعه گل‌گهر، تامین اهداف شرکت معدنی صنعتی گل‌گهر و شرکت‌های وابسته آن است.

موضوع فعالیت شرکت:

انجام کلیه عملیات اجرایی حمل‌ونقل در زمینه جاده‌ای، ریلی و دریایی در سراسر کشور، سرمایه‌گذاری و مشارکت در ایجاد شهرک، پایانه‌ها و تاسیسات جاده‌ای، ریلی، دریایی، بندری و اسکله و خدمات جانبی، ایجاد تعمیرگاه، خرید و اجاره ماشین‌آلات حمل‌ونقل جاده‌ای، کشنده قطار، واگن و تاسیسات و ماشین‌آلات مرتبط، ایجاد شهرک و پایانه‌های حمل بار جاده‌ای، راهبری قطارهای باربری و خدمات ریلی دریایی.

اقدامات انجام‌شده در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای:

۱- خرید تعداد ۱۰۰ دستگاه کامیون اسکانیا G۳۸۰ طی سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۸۹ توسط شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه گل‌گهر و اجاره زمانی به شرکت گهر ترابر سیرجان به‌منظور حمل بارهای جاده‌ای معدنی شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر.

۲- خرید تعداد ۵۰ دستگاه کامیون بنز مایلر ۲۴×۲۶ در سال ۱۳۹۲ به‌منظور حمل بارهای داخلی شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر

۳- خرید تعداد ۲۰۰ دستگاه کامیون اسکانیا (G۴۱۰) در سال ۱۳۹۶ به‌منظور جهت صدور بارنامه در بندرعباس

۴- اخذ پروانه فعالیت باربری و صدور بارنامه در سال ۱۳۹۱. اخذ مجوز جهت صدور بارنامه در بندرعباس



بهار اقتصاد

شناسنامه



صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی **سمنار**

مدیر مسئول: ناصر بزرگمهر

قائم مقام مدیر مسئول: خلیل محمودی

دبیر ویژه نامه‌ها: میلاد محمدی

فنی و هنری: مهدی نجفی

همکاران: اکرم امینی، شروین اشیدری، محبوبه قرمزچشمه،

سینا ستوده و مسعود رضانی

عکس: مهدی کاوه ای و آیدا فریدی

ویراستار: شاپور پشبادی

ناظر چاپ: بیژن بهادری

بازرگانی: بهروز راعی، علی امیر تیموری، بهزاد ساسان پور و

امیرحسین حبیبی

ارتباط با ما

تلفن: ۸۲۱۹۰

فکس: ۸۸۷۱۳۷۳۰

تلفن مرکزی آگهی‌ها: ۸۸۷۲۲۷۲۲-۲

فکس مرکزی آگهی‌ها: ۸۸۱۰۹۷۳۳

امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵

توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۴۲۱۱

نشانی: تهران، خیابان قائم مقام فراهانی، کوچه آزادگان

شماره ۲۶

کد پستی: ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱

آگهی: ads@smtnews.ir

ویژه نامه‌ها: mag@smtnews.ir

فهرست

- ۸ اختصا ۲ هزار میلیارد تومان برای تولید در صنعت ریلی.....
- ۱۰ سال ۹۸، سال فرصت‌ها برای حمل و نقل ریلی.....
- ۱۲ ریل اکسپو، محل معرفی فناوری‌های مدرن ریلی به همه جهان.....
- ۱۴ هفتمین نمایشگاه حمل و نقل ریلی در یک نگاه.....
- ۱۸ رویداد بزرگ ریل اکسپو؛ روی خط توسعه.....
- ۲۲ سرعت پایین راه‌آهن در اتصال به معادن.....
- ۳۶ هزینه ۸ میلیارد تومانی شرکت فولاد امیرکبیر کاشان.....
- ۳۸ صرفه‌جویی ۱۰۰ میلیون یورویی با ساخت ریل داخلی.....
- ۴۰ انقلابی بزرگ با بومی‌سازی صنعت ریلی.....
- ۴۲ مشکلات مالی همچنان پیش‌روی پروژه قطار پرسرعت.....
- ۴۴ همیشه اولین‌ها را می‌خواهیم.....
- توکاریل، پیش‌تاز در حمل و نقل ریلی و پیشگام در تحقق سیاست‌های سند چشم‌انداز توسعه اقتصادی کشور.....
- ۴۸ فولاد خوزستان پیشرو در حمل‌ونقل ریلی.....
- ۵۰ توسعه ناوگان ریلی زمینه‌ساز تحقق سند چشم‌انداز توسعه فولاد.....
- ۵۱ توان ارائه صفر تا صد خدمات ریلی را داریم.....
- ۵۲ بهین ریل، پیشگام در صنعت ریل.....
- ۵۴ تولید و تنوع محصولات کیفی همگام با رعایت محیط‌زیست و مدیریت منابع انرژی.....
- ۵۶ هدف ما داخلی‌سازی بیشتر است.....
- ۶۰ رضایت کارفرمایان را به‌دست آورده‌ایم.....
- ۶۱ احداث بیش از ۲۲۰ کیلومتر مترو در تهران.....
- ۶۲

محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی

اختصاص ۲ هزار میلیارد تومان برای تولید در صنعت ریلی



در طول سال‌های پس از انقلاب به دلایلی از توسعه ریلی غفلت کردیم اما در سال‌های اخیر توجه بیشتری به صنعت حمل و نقل ریلی شد و زیرساخت‌های ریلی گسترش یافت. در این راستا نرخ بهره‌مندی مردم از ظرفیت ریلی رو به رشد است.

اتصال ریلی به مراکز بار، توسعه ترانزیت ریلی و افزایش سهم ریل از بار و مسافر جزو تأکیدات مقام معظم رهبری، رئیس‌جمهور، مجلس و نظام جمهوری اسلامی ایران است.

برای توسعه ریلی باید صنایع ریلی شکوفا شود.

ما دوران محرومیت صنایع ریلی طولانی‌ای داشتیم و امروز باید این صنایع فعال‌تر شوند و گسترش تولید داخل و تولید رقابت‌پذیر در

دستور کار باشد.

در ۲۷ اسفند سال ۹۷ با مساعدت رئیس برنامه‌بودجه از محل تبصره ۱۸ تفاهم‌نامه‌ای امضا شد که ۲ هزار میلیارد تومان برای تولید رقابت‌پذیر و تولید داخل در حوزه ریلی اختصاص یافت و ۹ شرکت سازنده در حوزه لکوموتیو و واگن و ۱۶ شرکت بهره‌بردار از محل تبصره ۱۸ از این محل پشتیبانی شدند. استفاده از فرصت بازار سرمایه در این حوزه ضروری است. بازار سرمایه در مقایسه با تسهیلات بانکی هزینه‌های کمتری دارد و روند آن سهل‌تر است. باید قابلیت عملکردی راه‌آهن را گسترش دهیم و با افزایش بهره‌وری، مردم برای استفاده از ریل تشویق شوند. ما نیاز داریم وارد حوزه قطارهای پرسرعت شویم.

ما باید تراز کشور خود را ارتقاء دهیم و زیرساخت‌های خود را در مسیر توسعه با این هدف اصلاح کنیم.

نیاز داریم بازدهی سرمایه برای بخش خصوصی به‌گونه‌ای ایجاد شود که مزیت رقابتی رخ دهد و بخش خصوصی فعال کار کند.

به‌زودی شرکت قطارهای حومه‌ای رونمایی می‌شود. این شرکت با مشارکت بخش خصوصی و شهرداری‌ها باید بتواند سهم فراوانی که در حمل و نقل شهری و حومه‌ای در قانون تعریف شده است را بر عهده بگیرد تا ترافیک‌های سنگین در شهرهای بزرگ نظیر پایتخت کاهش یابند و با توسعه قطارهای حومه‌ای، شبکه مویرگی حمل و نقل در حومه شهرهای بزرگ پایه‌گذاری شوند.





هنر امن

www.safeart.ir

انتخاب طراح حرفه‌ای، آرایه حرفه‌ای طرح



حفاظت از کپی رایبیت و مالکیت معنوی کلیه آثار تصویری ثبت‌آثار در بستری امن و بدون امکان سو استفاده ایجاد واترمارک و ثبت تاریخ و زمان دقیق ارسال طرح ایجاد نام کاربری و رمز عبور برای مشاهده کنترل شده ارتباط مستقیم با طراحان و موسسات بر اساس رزومه و تخصص



غرفه ساز

www.qorfesaz.com

سامانه طراحی و ساخت غرفه نمایشگاهی



امکان طراحی غرفه در چند دقیقه با موبایل، تبلت یا رایانه ایجاد پنل و محیط اختصاصی برای طراحی با سازه های شما کنترل کامل هزینه غرفه سازی با امکان مشاهده لحظه ای قیمت محیط ساده، تبدیل فرایند پیچیده طراحی به چیدمان سریع و آسان حذف کامل پروسه های مالی، انبارداری، رندر و تهیه نقشه فنی



غرفه بازار

www.qorfebazar.com

بازار آنلاین کالا و خدمات نمایشگاهی



فروش و اجاره کالا، درخواست و ارائه خدمات نمایشگاهی نیازمندیهای کلیه گروههای نمایشگاهی زیر یک سقف مقایسه آسان قیمتها و ارائه کالا و خدمات در سراسر ایران اطلاع رسانی سریع نیازمندیهای نمایشگاهی به تامین کنندگان امکان درج آگهی در همه زمینه های تخصصی نمایشگاهی

تهران، خیابان اندیشه
پلاک ۲۳، واحد ۱۲
۰۲۱-۸۸۴۰۴۲۹۳
۰۹۱۲-۳۱۰۰۶۸۳

راهکارهای دیجیتال کسب و کارتان پیش ماست

www.exstartups.com



سال ۹۸، سال فرصت‌ها برای حمل و نقل ریلی

دانشگاه علم و صنعت هم‌زمان در این نمایشگاه برگزار است. در این کنفرانس بین‌المللی آخرین دستاوردها عرضه شد و این مورد یکی از نقاط قوت این نمایشگاه است.

شرایطی که امروز در آن قرار داریم را می‌توان به شرایط جنگ با رویکرد اقتصادی تشبیه کرد. بازهم تلاش می‌کنند که ایستادگی و مقاومت را از ایران بگیرند اما ما آماده‌ایم و اراده‌ای که امروز در مسئولان برای توسعه صنعت ریلی دیده می‌شود نویدبخش اتفاقاتی بسیار خوب برای سال ۹۸ خواهد بود.

امروز در استفاده از منابع داخلی شاهد امضای یک تفاهم‌نامه هستیم. این پنجمین پروژه‌ای است که از بازار سرمایه، تامین اعتبار می‌شود. استفاده از ظرفیت ارزشمند ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید یکی از قوانین و احکام مترقی قانون جمهوری اسلامی ایران است.

در حوزه راه‌آهن بعد از گذشت چندین سال کارشناسی مستمر با همت بلند همکاران در

هزار دستگاه لوکوموتیو، انواع واگن‌های باری و مسافری و بازسازی این واگن‌ها در داخل کشور است.

مراحل اجرایی این کار به سرعت پیش رفته و اعتبار آن ابلاغ شده ضمن این که آمادگی برای پذیرش عاملیت این پروژه اعلام شده است. امروز با افتخار می‌توانیم اعلام کنیم که عملیات اجرایی این قرارداد آغاز شده و به زودی شاهد تولید این محصولات در کارخانجات داخل هستیم.

شرایط کنونی مانند سایر روزها می‌گذرد اما کار، تلاش، سازندگی و پیشرفت ادامه خواهد داشت بنابراین از همه کشورها و شرکت‌هایی که مصمم به همکاری در توسعه و سازندگی ایران هستند تقدیر و تشکر می‌کنم. امیدوارم که روزهای بسیار موفق‌تری را با همکاری یکدیگر پیش رو داشته باشیم.

مایه افتخار است که در هفتمین نمایشگاه، سومین دوره از کنفرانس آخرین پیشرفت‌ها و دستاوردهای حوزه راه‌آهن و ریلی توسط

سعید رسولی / مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران ریل ملی یکی از افتخارات کشور محسوب می‌شود که در حال حاضر به مرحله عمل رسیده است. ما نه در شعار بلکه در عمل تصمیم داریم که تهدیدهای موجود را به فرصت تبدیل کنیم و باور داریم که سال ۹۸ سال فرصت‌ها برای حوزه حمل و نقل ریلی، خواهد بود. امسال توسط مقام معظم رهبری به نام سال رونق تولید نام‌گذاری شده و این اسم یک نام جامع از شعارهایی است که در سال‌های گذشته با هدف توسعه توان اقتصادی و کسب‌وکار توسط مقام معظم رهبری انتخاب شد.

مفتخر و خوشحالیم که در خانواده راه‌آهن از روزهای ابتدایی امسال با تلاش جدی برای تحقق این شعار در حوزه ریلی اقدامات ارزشمندی را رقم زدیم که مهم‌ترین آن امضا تفاهم‌نامه دو هزار میلیارد تومانی استفاده از ظرفیت تبصره ۱۸ قانون بودجه سال ۹۷ برای تولید حدود

ساخته شده است رونمایی می‌شود. ریل ملی یکی دیگر از افتخارات کشور است که به مرحله عمل رسیده است و در این نمایشگاه شاهد حضور دو سیستم سیگانالینگ هستیم که صد در صد توسط تولیدکنندگان داخل و دو شرکت داخلی تولید شده است. ما جزء ۸ کشوری در دنیا هستیم که به این فناوری دست یافته‌ایم و امروز می‌توانیم این فناوری را به دنیا صادر کنیم. نمایشگاه‌های تخصصی مزیت‌های خاص خود را دارند ضمن این‌که دیدار تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان و به‌صورت بی‌واسطه صورت می‌پذیرد. اما این نمایشگاه همان‌طور که عرض کردم علاوه بر مزیت‌ها عام، پیام و ویژگی بازاری نیز به همراه دارد که آن حضور و اراده تولیدکنندگان داخل و خانواده راه‌آهن برای ارتقا جایگاه خود در این شرایط است.

ریل ملی یکی از افتخارات کشور محسوب می‌شود که در حال حاضر به مرحله عمل رسیده است. ما نه در شعار بلکه در عمل تصمیم داریم که تهدیدهای موجود را به فرصت تبدیل کنیم

سازمان برنامه بودجه امروز در روز اول نمایشگاه دو قرارداد از قراردادهای ماده ۱۲ را به‌صورت نماینده امضا می‌کنیم.

۲۲ قراردادی که در این حوزه عملیاتی شده حدود ۹۰۰ میلیارد تومان ظرفیت مالی دارد که به سرمایه‌گذاران بازمی‌گردد. خوشحالیم که با شروع استفاده از این ظرفیت قانونی، اعتماد بخش غیردولتی برای سرمایه‌گذاری در بخش ریلی چندین برابر می‌شود و مطمئن می‌شوند که اثرات سرمایه‌گذاری خود را خواهند دید.

ما در خلال این نمایشگاه شاهد رونمایی از توفیقات بسیار بزرگی در حوزه تولید ملی هستیم. به‌عنوان مثال از لوکوموتیو مپ ۲۴ رونمایی شد.

علاوه بر این از تولید قطعه مرکزی سوزن که برای نخستین بار توسط تولیدکنندگان ایرانی



در گفت‌وگو با مدیر برگزاری نمایشگاه حمل و نقل ریلی مطرح شد؛

ریل اکسپو، محل معرفی فناوری‌های مدرن ریلی به همه جهان



مدیرعامل شرکت نمایشگاهی میلاد نور و مدیر برگزاری هفتمین نمایشگاه ریلی و ششمین کنفرانس ریلی معتقد است ایجاد فضای تعاملی بین علم و صنعت می‌تواند یکی از اهداف اساسی در رابطه با برگزاری نمایشگاه حمل و نقل ریلی باشد. علی‌محتشم‌امیری همچنین از حضور و مشارکت شرکت‌های خارجی در این رخداد مهم ریلی خبر داد و عنوان کرد که شرکت‌هایی از چین، لتونی، روسیه و ترکیه آخرین دستاوردهای خود را در این نمایشگاه عرضه خواهند کرد. به بهانه برگزاری دوره هفتم این رویداد در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران، گفت‌وگویی با این فعال حوزه برگزاری رویدادهای نمایشگاهی داشتیم که در ادامه می‌خوانید؛

شرکت نمایشگاهی میلاد نور در برگزاری نمایشگاه صنعت حمل و نقل ریلی تا چه میزان توانسته به اهداف تعریف‌شده خود در طی این سال‌ها دست یابد؟

مجموعه ما مجری انحصاری نمایشگاه ریلی در ایران است. هدف اصلی این مجموعه از برگزاری نمایشگاه صنعت حمل و نقل ریلی نوآوری، توسعه صادرات و واردات غیرنفتی، توسعه صنعت ریلی کشور، ارتقاء صنعت حمل و نقل باری و مسافری ریلی، واردات فناوری‌های روز دنیا، افزایش سرمایه‌گذاری خارجی و کمک به نوسازی ناوگان

خوشبختانه با توجه به سوابق موجود تا حدود زیادی این اهداف محقق شده و البته تمام تلاش و همت خود را در دستیابی کامل‌تر به اهداف فوق‌تر سرلوحه فعالیت‌های خویش قرار داده است.

با توجه به این‌که نمایشگاه‌ها در مقاطع مختلفی از دوران تشدید تحریم‌ها، پسابرجام و در زمان خروج آمریکا از برجام و اعمال دوباره تحریم‌ها برگزار شده‌اند در هر مقطع چه برنامه‌ریزی و تگاهی در برگزاری نمایشگاه داشتید؟

نمایشگاه صنعت حمل و نقل ریلی ایران بی‌شک یکی از مهم‌ترین نمایشگاه‌های کشور است و به همین دلیل ضرورت یک برنامه‌ریزی حساب‌شده و بهره‌گیری از همه ظرفیت‌ها و ظرفیت‌های موجود داخلی را ایجاب می‌کند. اما باین حال نمی‌توان و نباید از حجم بسیار بالا و مؤثر ظرفیت‌های خارجی و بین‌المللی غافل بود.

با توجه به فناوری‌های بسیار جدید و پیشرفته کشورهای صنعتی جهان در حوزه صنعت ریلی و ضرورت بهره‌گیری از این فناوری‌ها در جهت تقویت صنعت ریلی کشور، شرکت میلاد نور با همراهی همکاری دست‌اندرکاران در صنعت حمل و نقل ریلی کشور، بهره‌مندی هرچه بیشتر از این ظرفیت‌ها و

ریلی کشور است. همچنین ایجاد یک فضای بسیار مناسب جهت معرفی محصولات و عرضه توانمندی‌ها و ظرفیت صنعت ریلی، فراهم کردن بستر مناسب برای هم‌اندیشی و استفاده از توان علمی شرکت‌ها و برندهای معتبر جهانی در جهت ارتقای توان داخلی کشور و همچنین فرصت ارائه نقطه نظرات کارشناسان و اساتید این حوزه در قالب همایش‌های علمی و تخصصی را نیز در دستور کار داریم.



دانشگاه علم و صنعت برگزار خواهد شد. هدف

از برگزاری این دست همایش‌ها چیست؟

وقتی به مسیر پیشرفت کشورهای صنعتی جهان نگاهی می‌اندازیم رابطه عمیق میان علم و صنعت در دستیابی به این سطح از پیشرفت در میان آن جوامع به‌خوبی نمایان است. تاثیرگذاری متقابلی که علم بر صنعت و صنعت و تجرب ارزنده در حوزه صنایع بر پیشرفت علمی می‌تواند داشته باشد بر هیچ‌کس پوشیده نیست.

با توجه به اهمیت این رابطه، شرکت نمایشگاهی میلاد نور با همکاری دانشگاه علم و صنعت اقدام به برگزاری همایشی با موضوع پیشرفت‌های اخیر در حوزه مهندسی راه‌آهن می‌کند.

در این همایش سخنرانان به ارائه ایده‌های جدید و تشریح پیشرفت‌ها و دستاوردهای نوین در مهندسی راه‌آهن خواهند پرداخت.

شرکت‌های خارجی از کدام کشورها در این نمایشگاه حضور خواهند داشت؟

در نمایشگاه امسال بیش از ۱۰ شرکت از کشورهای چین، روسیه، ترکیه و لتونی حضور خواهند داشت.

با توجه به نیاز کشورهای نظیر سوریه و عراق در بازسازی زیرساخت‌های ریلی خود آیا برنامه‌ای برای برگزاری نمایشگاه در این کشورها دارید؟

شرکت نمایشگاهی میلاد نور به‌عنوان برگزارکننده انحصاری نمایشگاه ریلی کشور در راستای سیاست‌های کلان کشور مبنی بر حضور در کشورهای عراق و سوریه و بازسازی زیرساخت‌های آن کشورها از جمله صنعت ریلی آن، با تمام توان و ظرفیت این آمادگی را دارد که در جهت حضور و تقویت فعالیت‌های سرمایه‌گذاران و شرکت‌های صنعت ریلی کشور زمینه‌های مناسب را فراهم کند.

نمایندگان مجلس شورای اسلامی و دیگر مقامات عالی در مراسم افتتاحیه، بازدید از غرفه‌ها و دیدار و گفت‌وگو با شرکت‌کنندگان داخلی و خارجی و همچنین شنیدن دغدغه‌ها آنان بوده و این مسئله برای برگزارکنندگان و شرکت‌کنندگان بسیار دلگرم‌کننده است.

با این حال این نکته را نیز باید یادآور شویم که توجه بیش‌ازپیش و تعامل هرچه بیش‌تر مدیران و دست‌اندرکاران این حوزه با سرمایه‌گذاران و شرکت‌ها به‌ویژه شرکت‌های خصوصی داخلی و خارجی می‌تواند در دستیابی به اهداف برگزاری نمایشگاه‌های این‌چنینی بسیار مهم و تاثیرگذار باشد.

با توجه به رشد شرکت‌های دانش‌بنیان و استارت‌آپ‌ها چه برنامه‌ریزی برای حضور این دسته از شرکت‌ها در نمایشگاه داشته‌اید؟

امروزه شرکت‌های دانش‌بنیان و استارت‌آپ‌ها به‌عنوان فناوری‌های نوین در حال دستیابی به جایگاه مهمی در حوزه صنعت، ارتباطات و نیازمندی‌های جوامع بشری هستند.

در نمایشگاه صنعت حمل‌ونقل ریلی امسال از این ظرفیت نوین نیز استفاده شده است و در یک همکاری مناسب و با هماهنگی معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، خوشبختانه امسال شاهد حضور شرکت‌های دانش‌بنیان و استارت‌آپ‌ها خواهیم بود.

همچنین جشنواره استارت‌آپی «ریلی‌شو» نیز در نمایشگاه امسال برگزار خواهد شد و امیدواریم این جشنواره در شناساندن ظرفیت‌های این شرکت‌های نوین بسیار تاثیرگذار باشد. شرکت میلاد نور به‌عنوان مجری برگزاری نمایشگاه تمامی تلاش خود را راستای نیل به این هدف به انجام خواهد رساند.

در کنار این نمایشگاه همایشی نیز با همکاری

ایجاد زمینه‌های مناسب جهت حضور شرکت‌های معتبر خارجی را مدنظر داشته است.

اما باین حال در دوره‌های مختلف به خاطر تحریم‌های ظالمانه امریکا علیه ایران، شاهد کاهش حضور این شرکت‌ها بوده‌ایم. باین حال در برنامه‌ریزی خود تلاش کرده‌ایم تا جایی که ممکن است به تقویت حضور شرکت‌های داخلی و همچنین ایجاد انگیزه در شرکت‌های خارجی که علی‌رغم فشارهای دولت امریکا علاقه‌مند به حضور در نمایشگاه صنعت حمل‌ونقل ریلی جمهوری اسلامی ایران بوده‌اند پردازیم.

در دوران پس از برجام با حضور چشمگیر شرکت‌ها و برندهای معتبر خارجی در حوزه حمل‌ونقل ریلی ما شاهد یک شکوفایی چشمگیر در این عرصه بوده‌ایم.

بنابراین ضرورت دارد دست‌اندرکاران امر در یک فضا و بستر مناسب ضمن حفظ چارچوب‌ها سیاست‌های کلی نظام در قالب تعاملات سازنده با دنیا، زمینه‌های لازم در جهت ارتباطات بیش‌ازپیش صنایع داخلی کشور از جمله صنعت مهم حمل‌ونقل ریلی با کشورها و شرکت‌های صاحب فناوری‌های پیشرفته را فراهم کنند.

مدیران دولتی به نمایشگاه تخصصی از جمله نمایشگاه صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور چه نگاهی دارند؟ آیا از ظرفیت‌های ایجادشده بیش‌ترین بهره را می‌برند یا خیر؟

بدون شک مدیران دولتی که در واقع تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران هر یک از حوزه‌های تخصصی در کشور هستند نقش بسزایی در جهت‌دهی به مسیر آن حوزه ایفا می‌کنند.

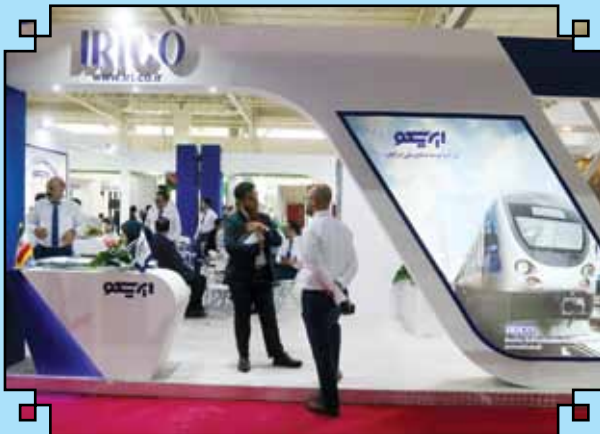
خوشبختانه شرکت نمایشگاهی میلاد نور این توفیق را داشته که در طی سال‌های گذشته میزبان وزرا، معاونت علمی و فناوری رئیس‌جمهور،



هفتمین نمایشگاه حمل و نقل ریلی در یک نگاه







۷ دوره با نمایشگاه حمل و نقل ریلی

رویداد بزرگ ریل اکسپو؛ روی خط توسعه

از این رو همه‌ساله باهدف توسعه و تاکید هر چه بیشتر بر حمل و نقل ریلی در کشور شاهد برپایی رویدادی با عنوان نمایشگاهی «ریل اکسپو» هستیم. در ادامه به بررسی رویدادهای نمایشگاهی ریل اکسپو در چند سال گذشته می‌پردازیم. با ما همراه شوید.



۲۹ اردیبهشت ۱۳۹۳ با حضور وزیر راه و معاونان وی و جمعی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی در نمایشگاه بین‌المللی تهران در سالن‌های ۱۳، ۱۵، و ۲۵ و با حضور ۱۱۰ شرکت خارجی و داخلی آغاز به کار کرد.

دومین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل ریلی ایران، با حمایت و مشارکت وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت راه و شهرسازی، انجمن صنایع

اهمیت صنعت حمل و نقل ریلی در تمام جهان باعث شده هر کشوری دست کم ۳ رویداد تخصصی در این حوزه برای خود داشته باشد. توسعه حمل و نقل ریلی و سرمایه‌گذاری روی آن در ایران نیز از اهمیت بسیاری برخوردار است. تا حدی که خودکفایی در تولید ریل از جمله مهم‌ترین تحولات اقتصادی کشورمان به‌شمار می‌رود.



ریل اکسپو ۲۰۱۳

نخستین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل و صنایع ریلی از ۱۷ تا ۲۰ اردیبهشت ۱۳۹۲ در نمایشگاه بین‌المللی تهران برگزار و در همین سال عنوان تجاری «ریل اکسپو» برای این نمایشگاه انتخاب شد.

ریل اکسپو ۲۰۱۴

دومین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل ریلی، صنایع و تجهیزات وابسته



مصرفی واگن‌های اتوبوسی واگن‌های باری ارائه شد و شرکت‌های حمل و نقل ریلی، شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات پس از فروش، خدمات تعمیر و نگهداری و خدمات بیمه‌ای حضور یافتند. در این رویداد بین‌المللی شرکت‌های معتبر قطعه‌ساز و تجهیزات مرتبط با صنایع ریلی از جمله، واگن پارس و واگن‌سازی که در حوزه قطارهای شهری و مترو فعالیت دارند نیز حضور داشتند. این دوره از نمایشگاه پس از ۴ روز برگزاری یکم خرداد ۱۳۹۳ به کار خود پایان داد.

ریل اکسپو ۲۰۱۵

سومین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل ریلی، صنایع، تجهیزات و خدمات وابسته با حضور تعداد زیادی از متخصصان، فعالان حوزه حمل و نقل ریلی ۲۷ اردیبهشت ۱۳۹۴ آغاز به کار کرد. افزایش تعداد شرکت‌های خارجی و همچنین افزایش تعداد شرکت‌های حاضر در نمایشگاه و افزایش ۱۰۰ درصدی فضای نمایشگاهی

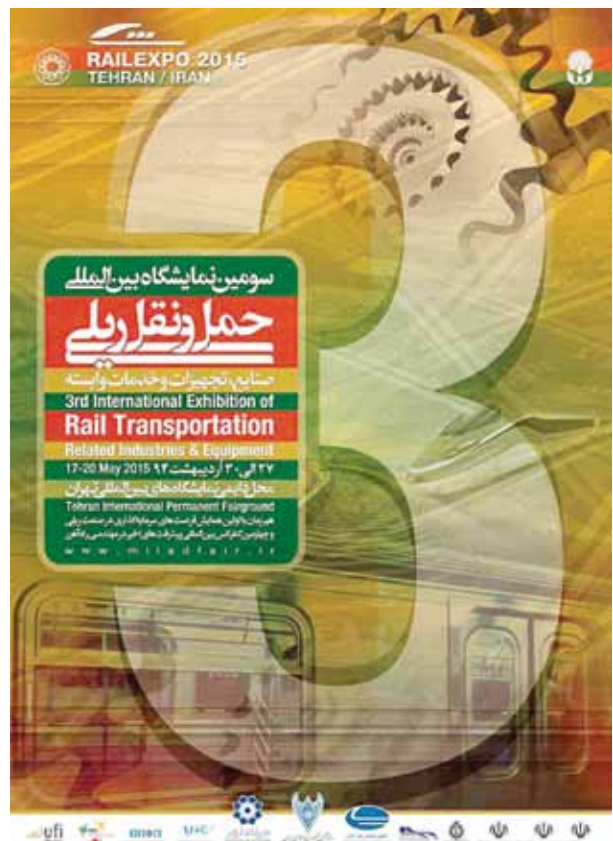
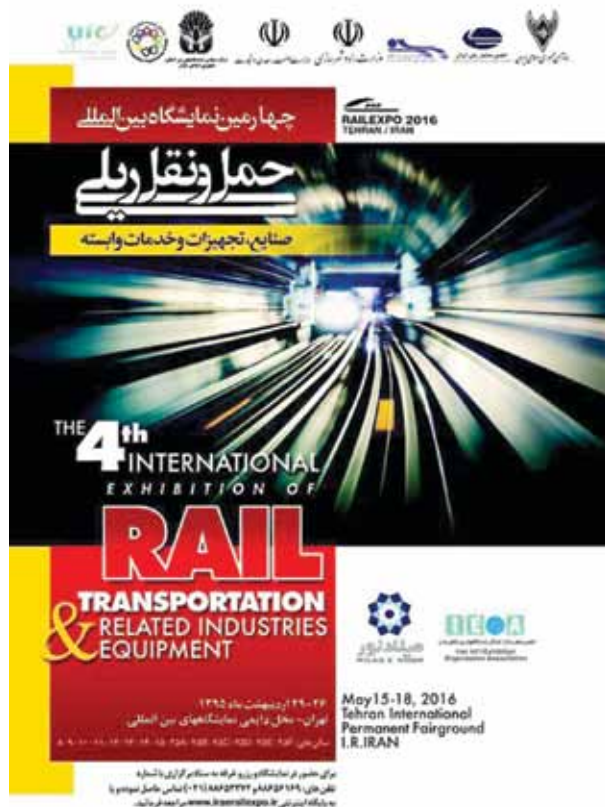
سومین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل ریلی، صنایع، تجهیزات و خدمات وابسته با حضور تعداد زیادی از متخصصان، فعالان حوزه حمل و نقل ریلی ۲۷ اردیبهشت ۱۳۹۴ آغاز به کار کرد

ز

ریلی، انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، اتحادیه قطارهای شهری (مترو)، دانشکده مهندس راه آهن و پایگاه خبری تین برپا شد. در این دوره علاوه بر شرکت‌های داخلی، ده‌ها شرکت خارجی از دیگر کشورها از جمله آلمان، ترکیه، چین، اتریش، اسپانیا، مالزی، هند، ایتالیا و هنگ‌کنگ حضور یافتند.

در حاشیه نخستین روز این نمایشگاه، توافقنامه همکاری میان دو شرکت مینا فوله پارس و واگن پارس به امضا رسید. براساس این موافقتنامه، مقرر شد فوله پارس به نمایندگی از گروه مینا، ۲۰۰ دستگاه ترمز برای واگن‌های باری ساخت شرکت واگن پارس تولید کند.

در این نمایشگاه بین‌المللی، انواع صنایع و خدمات گوناگون ریلی بخش مسافری درون شهری، برون شهری و بخش باری، انواع واگن‌ها، واگن‌های نیرومحركه، واگن مولد، واگن مانوری، لکوموتیو برقی و دیزلی، قطعات



ریلی کشور نیز برگزار شد. در این همایش که هر دو سال یکبار در کشور برگزار می‌شود، ۱۵ نفر از متخصصان و کارشناسان حوزه حمل و نقل ریلی از ۱۲ کشور جهان از جمله آلمان، فرانسه، امریکا، کانادا، چین، ترکیه، استرالیا و لهستان سخنرانی کردند. همچنین از بین ۳۰۰ مقاله کامل دریافتی، ۱۴۰ مقاله پذیرفته و حدود ۶۰ مقاله برگزیده نیز به صورت سخنرانی و ۸۰ مقاله در قالب پوستر ارائه شد. همچنین استادان دانشگاه‌های گوناگون، صاحب نظران صنعت ریلی و مترو و همچنین شرکت‌های حمل و نقل ریلی به بیان دیدگاه‌های خود پرداختند.

زمان برپایی این نمایشگاه، همایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حوزه ریلی به منظور تشریح بسته‌های حمایتی سرمایه‌گذاری در حوزه ریلی و زیرمجموعه‌های آن از جمله زیربنایی، ناوگان ریلی، واگن باری و مسافری با حضور مدیرعامل راه‌آهن و جمعی از صاحب نظران حوزه بازار سرمایه برگزار شد. امضای تفاهمنامه ریلی بین مپنا و شرکت راه‌آهن در حاشیه همایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حمل و نقل ریلی برای تولید ۱۵۰ لکوموتیو از دیگر موضوع‌های مهم این نمایشگاه بود. براساس مفاد این توافقنامه مقرر شد با سرمایه‌گذاری گروه مپنا و استفاده از تسهیلات صندوق توسعه ریلی، ۱۵۰ لکوموتیو باری تامین و برای بهره‌برداری به صورت اجاره تحویل راه‌آهن داده شود. زمان تحویل نخستین لکوموتیو یک سال بعد انعقاد قرارداد و تحویل کامل ۱۵۰ لکوموتیو در ۴ سال بود و دو طرف متعهد شدند

تفاهمنامه ۳ ماه پس از امضای قرارداد اجرا شود. این رویداد نمایشگاهی نیز ۳۰ اردیبهشت ۱۳۹۴ در سایت تهران به کار خود پایان داد.

از ویژگی‌های برگزاری این نمایشگاه نسبت به دوره قبلی آن بود. در رویداد ریل اکسپو ۲۰۱۵، هیات‌های سرمایه‌گذاری، بازرگانی و تجاری کشورهای روسیه، ترکیه، جمهوری آذربایجان و افغانستان با حضور در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران، از سالن‌ها و غرفه‌های این نمایشگاه بازدید کردند و با تولیدکنندگان و صنعتگران حوزه ریلی و تجهیزات وابسته کشورمان وارد مذاکرات تجاری و سرمایه‌گذاری شدند. وزیران صنعت، معدن و تجارت، راه و شهرسازی، رئیس سازمان توسعه

تجارت ایران، برخی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی و برخی از سفیران و رایزنان اقتصادی سفارتخانه کشورهای خارجی در تهران از سومین نمایشگاه بین‌المللی صنعت حمل و نقل ریلی ایران بازدید کردند.

برگزاری همزمان سومین نمایشگاه صنایع ریلی با چهارمین همایش بین‌المللی پیشرفت‌های اخیر در مهندسی راه‌آهن و نخستین همایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری در راه‌آهن، فرصت مناسبی را برای معرفی و بازرگانی همه‌جانبه حمل و نقل ریلی ایجاد کرد که این موضوع از جمله نقاط قوت برگزاری آن در این دوره بود.

در بخش حضور شرکت‌ها نیز از نظر تعداد، این نمایشگاه شاهد رشد حدود ۸۰ درصدی بود، به گونه‌ای که از ۷۰ شرکت در سال گذشته، در این دوره به بیش از ۱۲۰ شرکت رسید.

همایش پیشرفت‌های راه‌آهن و سرمایه‌گذاری در حوزه ریلی

همزمان با برگزاری سومین نمایشگاه صنایع ریلی، چهارمین همایش بین‌المللی پیشرفت‌های اخیر در مهندسی راه‌آهن در صنعت حمل و نقل

ر در بخش حضور شرکت‌ها نیز از نظر تعداد، این نمایشگاه شاهد رشد حدود ۸۰ درصدی بود، به گونه‌ای که از ۷۰ شرکت در سال گذشته، در این دوره به بیش از ۱۲۰ شرکت رسید.



ریل اکسپو ۲۰۱۶

چهارمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی، صنایع، تجهیزات و خدمات وابسته از ۲۶ تا ۲۹ اردیبهشت ۱۳۹۵ با حضور وزیر راه و شهرسازی و در سالن‌های ۸، ۹، ۱۰، ۱۱، ۱۲، ۱۳، ۱۴، ۱۵، و ۲۵ A، ۲۵ B، ۲۵ C، D، ۲۵ E، ۲۵ F نمایشگاه بین‌المللی تهران برگزار شد. در این نمایشگاه که بزرگ‌ترین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی خاورمیانه به شمار می‌رود، صدها شرکت بزرگ داخلی و خارجی، نوین‌ترین فناوری‌ها، تجهیزات، صنایع و خدمات حوزه صنعت حمل‌ونقل را به نمایش گذاشتند.

در این رویداد نمایشگاهی انواع خدمات گوناگون ریلی بخش مسافری درون‌شهری، برون‌شهری و بخش باری، انواع واگن‌ها، واگن‌های نیرومحركه، واگن مولد، واگن مانوری، لکوموتیو برقی و دیزلی، قطعات مصرفی واگن‌های اتوبوسی، واگن‌های باری، شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات پس از فروش، خدمات تعمیر و نگهداری و خدمات بیمه‌ای به نمایش گذاشته شد.

در ریل اکسپو ۲۰۱۶ علاوه بر شرکت‌های داخلی، ده‌ها شرکت خارجی از دیگر کشورها از جمله ایتالیا، آلمان، ترکیه، چین، روسیه، فنلاند، انگلیس، قزاقستان و چک تولیدات و خدمات خود را ارائه کرده‌اند.

در کنار شرکت‌های بزرگ داخلی، غول‌های صنعت ریلی جهان از جمله زیمنس آلمان، آلستوم فرانسه، استادلر سوئیس، بمباردیر و بوخومر آلمان نیز در ریل اکسپو ۲۰۱۶ حضور داشتند.

ریل اکسپو ۲۰۱۷

RAILEXPO 2019 TEHRAN/IRAN

حمل و نقل ریل

صنایع، تجهیزات و خدمات وابسته

THE 7th INTERNATIONAL EXHIBITION OF RAIL

TRANSPORTATION & RELATED INDUSTRIES EQUIPMENT

همزمان با ششمین کنفرانس بین‌المللی پیشرفت‌های اخیر در مهندسی راه آهن

The 6th Int'l Conference on Recent Advances in Railway Engineering

زمان: ۱۹ لغات ۲۲ خرداد ماه ۱۳۹۸
تهران محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی

9-12 JUNE, 2019
Tehran International Permanent Fairground

پنجمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی، صنایع، تجهیزات و خدمات وابسته با عنوان ریل اکسپو ۲۰۱۷، ۲۵ اردیبهشت با حضور وزیر راه و شهرسازی و ۱۳۰ شرکت خارجی و بیش از ۱۶۰ شرکت داخلی برگزار شد. همچنین در این نمایشگاه ۶ راه‌آهن کشورهای خارجی و ۵ انجمن صنایع ریلی کشورهای مرتبط حضور یافتند. در این دوره از نمایشگاه انجمن‌های ریلی کشورهای آلمان، اسپانیا، ایتالیا و لتونی نیز در کنار انجمن‌های ریلی ایران مشارکت داشتند.

در این رویداد بین‌المللی شرکت‌هایی از کشورهای سوئد، سوئیس، بلژیک، فرانسه، هند، اوکراین، ترکیه، نیوزلند، ایتالیا، لتونی، اسپانیا، روسیه، جمهوری چک، چین، آلمان و صربستان حضور یافتند. این رویداد که در سالن‌های ۶، ۷، ۸، ۹، ۱۰، ۱۱، ۱۲، ۱۳، ۱۴، ۱۵، ۲۷ برپا شده بود، ۲۸ اردیبهشت ۱۳۹۶ به کار خود پایان داد.

ریل اکسپو ۲۰۱۸

ششمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی، صنایع، تجهیزات و خدمات وابسته با حضور عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی وقت، امیر حاتمی وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و سورنا ستاری معاون علمی و فناوری ریاست جمهوری ۲۹ خرداد آغاز به کار کرد.

در این رویداد ۲۰۰ شرکت داخلی به همراه ۹۰ شرکت خارجی از کشورهای همچون آلمان، چین، روسیه، لتونی، اسپانیا، ترکیه، جمهوری چک و اتریش با ارائه آخرین دستاوردها در بخش لکوموتیو و واگن‌های مسافری حضور پررنگ داشتند. راه‌اندازی خط تولید موتور دیزل ۱۱ هزار و ۳۰۰ اسب بخار، قرارداد تامین سرمایه مالی از بازار سرمایه برای بخش خصوصی و رونمایی از کتاب ۱۰۰ سال مهندسی ریلی در ایران از برنامه‌های روز گشایش این نمایشگاه بود.

در این رویداد بین‌المللی، شرکت‌های داخلی، نوین‌ترین تولیدات، تجهیزات و خدمات حوزه حمل‌ونقل ریلی را ارائه کردند و در کنار آنها شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی خارجی از کشورهایی مانند آلمان، انگلیس، سوئیس، فرانسه، ایتالیا، ترکیه، چین، فنلاند، بنگلادش، بلژیک، جمهوری چک، روسیه، اوکراین، استرالیا، لهستان، بلغارستان و سوئد حضور یافتند. در نمایشگاه ریل اکسپو ۲۰۱۸، انواع صنایع و خدمات ریلی بخش مسافری درون‌شهری، برون‌شهری و بخش باری، انواع واگن‌ها، واگن‌های نیرومحركه، واگن مولد، واگن مانوری، لکوموتیو برقی و دیزلی، قطعات مصرفی واگن‌های اتوبوسی، واگن‌های باری، شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات پس از فروش، خدمات تعمیر و نگهداری و خدمات بیمه‌ای، ارائه و در معرض دید علاقه‌مندان قرار گرفت. این دوره از نمایشگاه که تا یکم تیر ۱۳۹۷ ادامه داشت در محل سایت تهران و در سالن‌های ۷، ۸، ۹، ۱۰، ۱۱، ۱۲، ۱۳، ۱۴، ۱۵، ۲۷ برگزار شد.

۷امین ریل اکسپو ۲۰۱۹

پس از ۶ دوره موفق نمایشگاهی در زمینه حمل‌ونقل ریلی در چند سال گذشته، امسال نیز شاهد برگزاری هفتمین دوره آن با عنوان ریل اکسپو ۲۰۱۹ هستیم. هفتمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی، صنایع، تجهیزات و خدمات وابسته از ۱۹ تا ۲۹ خرداد ۱۳۹۸ در نمایشگاه بین‌المللی تهران با حضور شرکت‌های داخلی و خارجی فعال در حوزه حمل‌ونقل ریلی در حال برگزاری است.

پس از ۶ دوره موفق نمایشگاهی در زمینه

حمل‌ونقل ریلی در

چند سال گذشته،

امسال نیز شاهد

برگزاری هفتمین

دوره آن با عنوان ریل

اکسپو ۲۰۱۹ هستیم.

سرعت پایین راه آهن در اتصال به معادن

سرعت توسعه ریلی پایین است

گرچه کارشناسان حوزه حمل و نقل ریلی بر لزوم حمل مواد ریلی با راه آهن تاکید دارد اما مدیرعامل پیشین ایمیدرو می‌گوید یکی از دلایل جابه‌جا نشدن بار به‌ویژه مواد معدنی کشور با راه آهن این است که شبکه ریلی نتوانسته به سرعت و همپای شبکه معدنی کشور پیشرفت کند.

مهدی کرباسیان با تاکید بر اینکه اتصال سنگان به خط آهن باید در اولویت باشد، در پاسخ به صمت گفت: منطقه معدنی سنگان در سال ۹۲ محدود به یک معدن بود که حدود ۴۰۰ نفر در آنجا فعالیت می‌کردند اما اکنون بیش از ۴ هزار نفر در آنجا کار می‌کنند و برای خود تبدیل به شهری از کارخانه‌ها شده است، این درحالی است که همزمان شبکه ریلی توسعه لازم برای برآورده کردن نیاز این معادن را نداشته است.

مدیرعامل پیشین ایمیدرو با بیان اینکه پیش‌بینی می‌شود در پایان سال ۹۸ بیش از ۲۰ میلیون تن بار در قالب کنسانتره، گندله یا سنگ آهن از سنگان منتقل شود، اظهار کرد: ظرفیت راه آهن برای حمل بار در بهترین حالت و با نگاه خوشبینانه، ۸ میلیون تن در سال است. البته این بار هم ممکن است در معدن، به قطار داده شود اما حرکت آن در مسیر به طور کامل با شبکه ریلی نخواهد بود و باتوجه به کامل نبودن

وگرچه با مشکلات گوناگونی در جاده‌ها روبه‌رو خواهیم شد. در سال ۹۵ حدود ۶۰ میلیون تن فولاد تولید شد که ۴۰ میلیون تن آن از راه جاده و ۲۰ میلیون تن با ریل جابه‌جا شد و جابه‌جایی ۴۰ میلیون تنی فولاد از جاده‌هایی انجام شد که

پیش‌بینی می‌شود

در پایان سال ۹۸

بیش از ۲۰ میلیون

تن بار در قالب

کنسانتره، گندله یا

سنگ آهن از سنگان

منتقل شود

موازی با ریل بوده است.

در سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران (ایمیدرو) ۳۵ هزار تن طرح توسعه فولادی وجود دارد. باتوجه به وضعیت فعلی حمل مواد معدنی با جاده‌ها، اگر طرح‌های توسعه‌ای فولاد در ۱۰ سال آینده تکمیل شود ۱۱۰ میلیون تن فولاد از طریق جاده جابه‌جا خواهد شد که در نتیجه کشور با سونامی کشتار جاده‌ای و مصرف سوخت روبه‌رو می‌شود.

اتصال خط ریلی شرکت فولاد سنگان به شبکه سراسری راه آهن در روزهای گذشته، بار دیگر لزوم اتصال منابع و چشمه‌های مهم بار از جمله کارخانه‌ها و معادن به شبکه ریلی کشور را به موضوع مورد توجه دست‌اندرکاران حمل‌ونقل و معدن کشور تبدیل کرده است.

در حال حاضر سالانه حدود ۵۰ میلیون تن بار در کشور با شبکه ریلی جابه‌جا می‌شود اما تا ۳ سال دیگر، حمل ریلی بار در کشور باید به سالی ۱۲۰ میلیون تن و تا سال ۱۴۰۴ باید به ۱۹۵ میلیون تن یعنی ۳۰ درصد کل بار کشور برسد. در این میان سهم حمل‌ونقل مواد معدنی ۲۵ میلیون تن است و راه آهن در سال‌های گذشته تلاش کرده با کاهش هزینه حمل‌ونقل ریلی بار معدنی، این سهم را افزایش دهد.

به گزارش صمت، با وجود تاکید چشم‌انداز ۱۴۰۴ بر رسیدن به سهم ۳۰ درصدی حمل‌ونقل ریلی از حمل بار کشور، همچنان شبکه ریلی نقش کم‌رنگی در جابه‌جایی کالا در کشور دارد. آنطور که چندی پیش عباس آخوندی، وزیر پیشین راه و شهرسازی اعلام کرد، در سراسر کشور در مجموع به حدود ۳۰۰ کیلومتر ریل‌گذاری در ابعاد ۲ تا ۲۰ کیلومتر احتیاج داریم تا تعداد زیادی از چشمه‌های حمل بار از جمله بندرها و معادن‌ها به شبکه راه آهن متصل شوند. باید در زمینه حمل بار با راه آهن اقدام جدی انجام شود؛



دستور رئیس‌جمهوری برای اجرای پروژه‌های ساخت خطوط فرعی برای اتصال چشمه‌های بار به شبکه ریلی خبر داد و گفت: پیش از این صاحبان بار مسئول ساخت خطوط آنتنی ریلی بودند اما در ماه‌های گذشته، رئیس‌جمهوری با رویکرد حمایت از بخش خصوصی، ساخت و اجرای خطوط آنتنی و فرعی ریلی را برعهده شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل یا شرکت بهره‌بردار از خطوط یعنی راه‌آهن گذاشته است.

وی افزود: براساس هر پروژه، تعیین می‌شود که شرکت ساخت باید خطوط آنتنی را بسازد یا این مسئولیت برعهده شرکت راه‌آهن خواهد بود. معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اینکه اتصال همه مراکز عمده بار به شبکه ریلی در دستور کار دولت است، گفت: ۶۰ شرکت و کارخانه بزرگ دیگر تا سال ۱۴۰۰ به شبکه ریلی وصل خواهند شد.

باتوجه به نیاز بالای منابع بار و کالای کشور به شبکه راه‌آهن برای استفاده از حمل‌ونقل ریلی، رئیس‌جمهوری کشورمان دستور داده این شرکت و شرکت راه‌آهن، زمینه ورود بخش خصوصی به این حوزه و حل مشکلات این بخش را فراهم کنند. یکی از مهم‌ترین این مشکلات، نبود خطوط فرعی راه‌آهن در نزدیکی معادن و چشمه‌های بار است که انتظار می‌رود از این پس و باتوجه به دستور رئیس‌جمهوری، ساخت و تامین آنها سرعت گیرد.

خیرالله خادمی، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل به این‌گونه گفت: یکی از دلایلی که بار در کشورمان با راه‌آهن جابه‌جا نمی‌شود این است که مراکز بار یعنی بندرها، معادن و کارخانه‌ها به شبکه ریلی متصل نیستند و مهم‌ترین اقدام این است که بتوانیم شبکه ریلی را با خطوط فرعی به چشمه‌های بار متصل کنیم. معاون وزیر راه و شهرسازی از

شبکه ریلی در برخی مناطق باید این بار به جاده منتقل شود که نتایج منفی خود از جمله افزایش آلودگی هوا و تصادف را به دنبال خواهد داشت. کرباسیان با اشاره به کند بودن سرعت توسعه شبکه ریلی کشور افزود: پیگیری‌ها نشان می‌دهد مشکل اصلی راه‌آهن برای توسعه خطوط ریلی، تامین منابع مالی است. از طرفی بخش خصوصی هم آنقدر توانمند نیست که بتواند هزینه‌های ساخت خطوط را بپذیرد و این مشکل را حل کند. البته شرکت‌های بزرگ معدنی مانند فولاد مبارکه، گل‌گهر و چادرملو، تلاش کرده‌اند سرمایه‌گذاری‌هایی در حوزه ریل داشته باشند و تا اندازه‌ای این مشکل را رفع کنند اما این کافی نبوده است.

دستور رئیس‌جمهوری برای اتصال چشمه‌های بار به راه‌آهن

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور می‌گوید



سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

ایدرو

پیشگام در نوسازی و توسعه صنایع ریلی



شرکت توسعه مهندسی و ساخت واکن های مسافری راه نورد



مجمع صنعتی اسفراپن



www.idro.org

۵۵ درصد
ساخت داخل

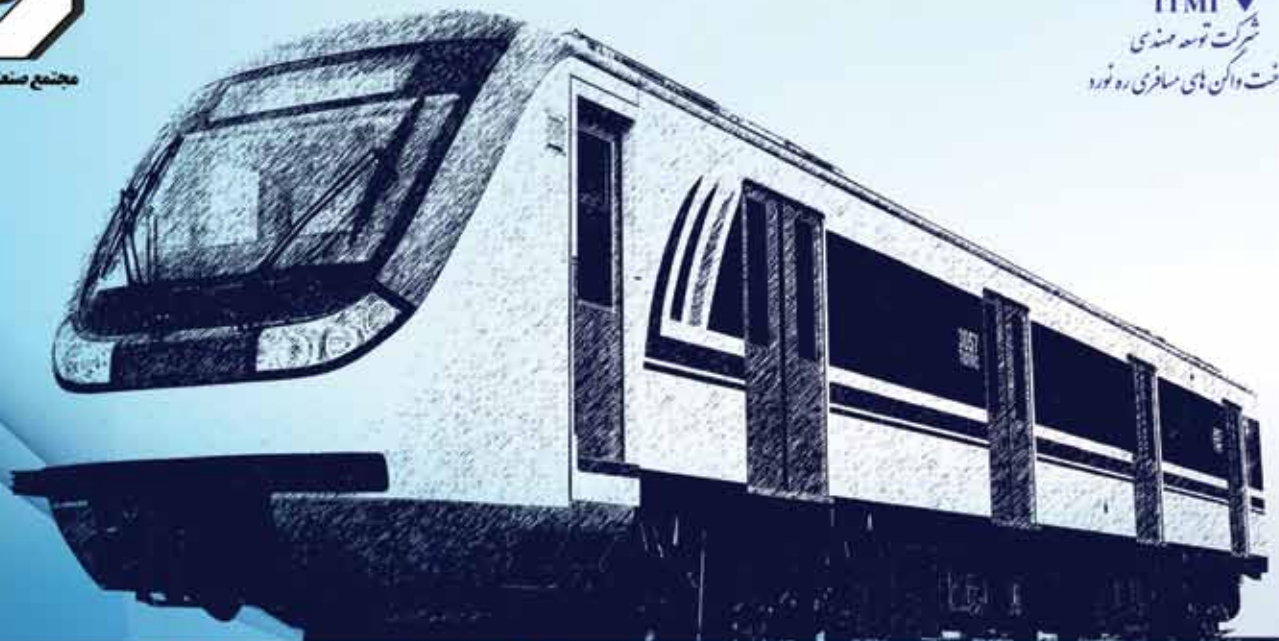
مدیریت طرح تامین ۲۰۰۰ دستگاه واگن مترو
برای ۹ کلانشهر ایران

۸۵ درصد
ساخت داخل

طراحی و ساخت واگن مترو در داخل کشور
بر اساس ماده ۵۴ قانون برنامه ششم توسعه

۱۰۰ درصد
ساخت داخل

انجام کلیه فرآیندهای تولید انواع محور
واگن های باری، مسافری و لوکوموتیو در ایران



سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) به عنوان نهادی توسعه‌ای، فراگیر، مستقل، دارای قانون خاص و با هدف "گسترش" و "نوسازی" صنایع کشور، تربیت کادر مدیریت مورد نیاز صنایع، تأسیس شرکت‌های تولیدی و صنعتی و یا مشارکت در آن‌ها و همچنین کمک و راهنمایی فنی به واحدهای صنعتی و معدنی از سال ۱۳۴۶ فعالیت دارد.

ایدرو با توجه به سیاست‌های کلان کشور مبنی بر توسعه اقتصادی بر پایه توجه به ساخت داخل و ایجاد رونق تولید در سال‌های اخیر و به عنوان بازوی توانمند وزارت صنعت و دولت با مأموریت "تمرکز بر مدیریت یکپارچه سازی صنایع هدف از طریق بسیج منابع و فراهم آوری ملزومات توسعه صنعتی پر شتاب، متوازن و رقابت پذیر در عرصه جهانی به عنوان سازمان توسعه ای با رویکرد اقتصادی، معین دولت و حامی بخش خصوصی"، با هدف استفاده از فرصت‌های موجود در کشور به حوزه صنایع ریلی ورود کرده است.

- تقاضای انبوه بالفعل و بالقوه ناوگان ریلی در کشور (درون شهری و بیرون شهری)
 - میزان بالای خطوط ریلی در دست اجرا در کشور
 - موقعیت مناسب جغرافیایی کشور
 - توجه روز افزون به اهمیت صرفه جویی انرژی در سطح ملی
- تکالیف قانونی، اولویت حمل و نقل ریلی در سند چشم انداز ۱۴۰۴ و برنامه ششم توسعه
- ظرفیت بالای تولید ناوگان ریلی توسط سازندگان داخلی حوزه ریلی و بهره‌گیری از سازندگان دیگر صنایع
- نیروی متخصص موجود در حوزه ناوگان ریلی در کشور
- امکان تجمیع تقاضا و عرضه در حوزه تامین ناوگان ریلی درون شهری

در همین راستا پس از مطالعات تخصصی در معاونت توسعه صنایع حمل و نقل ایدرو، جهت تمرکز بیشتر بر روی اهداف و استراتژی‌های مدون در حوزه ناوگان ریلی، شرکتی در این حوزه با نام شرکت توسعه مهندسی و ساخت واگن‌های مسافری رهنورد (ITMI) به ثبت رسید.

شرکت رهنورد (ITMI) در سال ۱۳۹۵ پس از مصوبه شورای اقتصاد مورخ ۱۳۹۵/۶/۱۰ مبنی بر اعطای مجوز مدیریت طرح تامین و ساخت ۲۰۰۰ دستگاه واگن مترو شهری به سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران تأسیس گردید.



«ایدرو پیشرو در تبدیل ایران به قطب صنعت و نوآوری منطقه، در افق ۱۴۰۴ در صنایع هدف»

شرکت توسعه مهندسی و ساخت واگن‌های مسافری رهنورد

شرکت رهنورد با مأموریت تسهیل‌گری و بهم‌رسانی کسب و کارهای مرتبط، ارتقاء و تحول جایگاه صنایع و ناوگان حمل و نقل ریلی کشور با کمک هم‌افزایی توانمندی‌های تامین، طراحی و توسعه ساخت داخل، فعالیت خود را آغاز نمود.

■ زنجیره ارزش افزوده شرکت رهنورد بر اساس راهبردهای توسعه صنایع ریلی



■ مزایای رقابتی شرکت رهنورد

- استفاده سابقه مدیریت پروژه‌های انتقال تکنولوژی توسط همکاران شرکت
- استفاده از سابقه مدیریت شرکت در صنایع ریلی (واگن پارس، ایریکو، گسترش صنایع ریلی ...)
- توانایی مذاکره و جذب سرمایه خارجی (تامین منابع مالی اجرای پروژه‌های ریلی)
- تجمیع سفارش اقلام مصرفی در هر یک از شرکت‌های واگن‌ساز (زمینه‌سازی انعقاد قراردادها با سازندگان داخلی)

■ اولین بارها در کشور

ویژگی‌های طرح:

- طراحی و ساخت قطار مترو در کشور با همکاری شرکت طراح معتبر بین‌المللی
- دستیابی به دانش طراحی واگن مترو و امکان تعمیم آن به سایر ناوگان‌های ریلی
- استفاده حداکثری از توانمندی‌های واگن‌سازان و مجموعه سازان داخلی و افزایش سهم ساخت داخل تا ۸۵٪
- کاهش وابستگی به شرکت‌های واگن‌ساز خارجی
- ۱۵٪ کاهش قیمت تمام شده
- ایجاد مدیریت زنجیره تامین توانمند در داخل کشور

- تجمیع طرف عرضه و تقاضا؛ جهت دستیابی به اهداف داخلی‌سازی واگن‌های مترو و زنجیره تامین زیرمجموعه‌های اصلی در قالب طرح تامین ۲۰۰۰ دستگاه واگن مترو، تقاضا و عرضه تجمیع شده است.
- جمع‌آوری الزامات فنی ناوگان مترو؛ از ۹ کلان‌شهر کشور الزامات فنی اخذ و در راستای تجمیع عرضه و داخلی‌سازی تا حد امکان یکپارچه‌سازی شده است.
- ایجاد بانک اطلاعاتی از توانمندی‌های سازندگان قطعات، مجموعه‌ها و واگن در کشور و خارج از کشور
- ایجاد مدیریت زنجیره تامین در ناوگان مترو
- مدیریت طراحی و ساخت واگن مترو برای اولین بار در کشور

طرح تامین ۲۰۰۰ دستگاه واگن مترو برای ۹ کلانشهر ایران

یکی از اولویتهای مهم دولت تدبیر و امید توسعه صنعت ریلی کشور است که می تواند منجر به کاهش آلودگی هوا، مصرف سوخت، تصادفات جادهای و حل مشکلات ترافیکی کلانشهرهای کشور گردد. لذا شورای اقتصاد در جلسه مورخ ۱۳۹۵/۶/۱۰ تصمیم بر آن گرفت که با تجمیع نیاز کلانشهرها، مجوز تامین و ساخت ۲۰۰۰ دستگاه واگن مترو از طریق برگزاری مناقصه بین المللی با استفاده از تسهیلات مالی خارجی (فاینانس) را اعطاء نماید.

با تجمیع تقاضا به وسیله سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور در طرح تامین ۲۰۰۰ دستگاه واگن مترو به طور همزمان مسئولیت تجمیع عرضه به شرکت رهنورد به عنوان عامل اجرایی ایدرو برای مدیریت این طرح واگذار گردید. این تجمیع بزرگ امکان سرمایه گذاری جهت سرمایه گذاران داخلی و خارجی را در کشور توجیه پذیر می کند، چرا که افزایش تیراژ، داخلی سازی قطعات و مجموعهها تا ۵۵ درصد را امکان پذیر کرده و نهایتاً زمینه ایجاد تکنولوژی تولید واگن مترو را در کشور فراهم می آورد.



دسته بندی طرح ۲۰۰۰ دستگاه

دسته اول - ۶۳۰ دستگاه - تهران	۶۳۰
دسته دوم - ۳۲۵ دستگاه - شیراز، اهواز، تبریز	۷۷۴
دسته سوم - ۳۱۷ دستگاه - قم، کرمانشاه، مشهد خط سه	
دسته چهارم - ۱۳۲ دستگاه - اصفهان	
دسته پنجم - ۵۳۶ دستگاه - تهران و کرج	۵۹۶
دسته ششم - ۶۰ دستگاه - مشهد خط یک	

■ اقدامات صورت پذیرفته

- ارزیابی کیفی سازندگان بین المللی و تهیه لیست کوتاه برای کل طرح
- ارزیابی و بازدیدهای میدانی از پتانسیل های داخلی و خارجی و تشکیل بانک اطلاعات زنجیره تامین قطعات، مجموعهها و تجهیزات صنایع ریلی
- عقد قرارداد و اخذ تاییدیه مصوبه شورای اقتصاد برای تامین ۶۳۰ دستگاه واگن متروی مورد نیاز شهر تهران به عنوان فاز اول طرح خلاصه این قرارداد به شرح زیر می باشد:
 - تعداد واگن: ۶۳۰ دستگاه
 - میزان ساخت داخل: ۵۶٪
 - مبلغ کل قرارداد: حدوداً ۷۸۲ میلیون یورو
 - نحوه تامین مالی:
- ۱۵٪ هزینه های طرح از محل تسهیلات صندوق توسعه ملی
 - ۸۵٪ هزینه های طرح از محل تسهیلات فاینانس کشور چین
۴. تهیه پیش نویس اسناد مناقصات برای ۱۳۷۰ دستگاه واگن مترو باقیمانده از طرح ۲۰۰۰ دستگاه

طراحی و ساخت واگن مترو در داخل کشور و ایجاد زنجیره تامین تجهیزات اصلی واگن های مترو در کشور

در حوزه تولید واگن‌های مترو به دلیل عدم تجمع تقاضا تا به امروز و مشکلات عدیده تامین مالی پروژه‌های تامین ناوگان مترویی استفاده از پتانسیل‌های داخلی برای ایجاد زنجیره تامین تجهیزات اصلی واگن مترو میسر نشده است. در این راستا شرکت رهنورد سیاست‌هایی را از قبیل ارجاع کار به کنسرسیومی متشکل از تولید کننده داخلی و خارجی، تمرکز اصلی بر داخلی‌سازی زیرمجموعه‌های با اهمیت شامل بوژی، سیستم رانش و بدنه آلومینیومی و ... برای ایجاد این زنجیره تامین در پیش گرفته است.

باتوجه به الزام شورای اقتصاد برای تامین مالی طرح‌های خرید واگن‌های مترو از طریق فاینانس، سیاست‌های فوق بر مبنای این روش تدوین گردیده در حالی که استفاده از منابع فاینانس خارجی باعث محدودیت در تحقق اهداف ساخت داخل می‌شود. جدول زیر مقایسه پتانسیل‌های موجود در داخل کشور برای ساخت تجهیزات مترو را با خروجی مناقصه و شرایط فعلی نشان می‌دهد.

■ مقایسه پتانسیل داخلی سازی تجهیزات اصلی خروجی مناقصه و شرایط فعلی

مجموعه	وضعیت موجود	هدف گذاری اسناد (با توجه به محدودیت های OECD)	پیشنهاد ارائه شده در مناقصه ۶۳۰ دستگاه	پیشنهاد استفاده از صندوق توسعه ملی
بوژی	۰	۳۰	۳۰	۹۰
سیستم رانش	۰	۳۰	۴۴.۷	۸۰
بدنه آلومینیومی	۱۰	۶۰	۷۰	۷۵
تزئینات داخلی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
مونتاز نهایی	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰
ترمز	۰	-	۵۵	۶۵
تهویه	۲۰	-	۵۸	۷۰
درب	۰	-	۴۰	۷۵
درصد ساخت داخل	۳۳	۵۵	۵۶.۸	۸۵

به همین منظور شرکت رهنورد به موازات پیگیری موارد فوق به دنبال دستیابی به منابع داخلی و بکارگیری حداکثر توان مهندسی و تولیدی در داخل کشور جهت پاسخگویی به ناوگان مورد نیاز کشور می‌باشد و در این راستا طرح‌هایی از جمله طراحی و ساخت واگن مترو در داخل کشور و حمایت از صنعت ریلی با استفاده از روش نوسازی ناوگان تجاری را تعریف نموده است.



طرح حمایت از صنعت ریلی با استفاده از الگوی نوسازی ناوگان تجاری

در راستای تحقق بندهای ۲۴ و ۲۵ سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه و سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری در خصوص اولویت بخش ریلی در توسعه حمل و نقل و با توجه به مزیت‌های رقابتی صنعت ریلی نسبت به حمل و نقل جاده‌ای در امور حمل و نقل انبوه بار و مسافر به خصوص در مسافت‌های طولانی، کاهش قابل ملاحظه در مصرف انرژی (گازوئیل)، ایمنی فوق‌العاده بالا و سازگاری با محیط زیست به لحاظ مصرف سوخت فسیلی کمتر و رفاه و آسایش بیشتر، طرحی همانند طرح نوسازی ناوگان تجاری، از محل ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقا نظام مالی کشور ۱۳۹۴ و بند "ق" تبصره ۲ قانون بودجه سال ۱۳۹۳، مبلغ ۱،۵۰۰ میلیون دلار با طرح تأمین ناوگان ریلی از محل صرفه جویی مصرف سوخت پیشنهاد گردید. در این طرح تا سقف ۱،۵ میلیارد دلار تسهیلات از صندوق توسعه ملی به تأمین ناوگان اختصاص داده می‌شود و دولت تضمین می‌نماید بر اساس مصوبه‌های شورای اقتصاد برای بازپرداخت از محل صرفه جویی مصرف سوخت اقدام نماید. خلاصه‌ای از میزان تسهیلات و دوره بازگشت آن در جدول زیر مشاهده می‌گردد:

بخش	تعداد	واحد	ظرفیت		میزان تخصیص مورد نیاز به ازای هر واگن		مدت بازگشت تخصیص از محل صرفه جویی سوخت (سال)
			یک واگن در سال	کل طرح در سال	مبلغ (دلار)	درصد	
باری	۱۲۰۰۰	دستگاه	۱۲۳۴۳۸۱ تن کیلومتر	۱۵ میلیارد تن کیلومتر	۳۲،۰۰۰	۶۵	۲
مسافری	۴۰۰	دستگاه	۸۷۴۹۰۸۰ مسافر کیلومتر	۳۰۵ میلیارد مسافر-کیلومتر	۵۵۰،۰۰۰	۶۵	۹
مترو	۷۰۰	دستگاه	۱۴۵۰۵۱۰ نفرسفر	یک میلیارد نفر سفر	۱،۲۸۰،۰۰۰	۱۰۰	۹ سال برای تهران ۱۵ سال برای کلانشهرهای دیگر

کل تخصیص مورد نیاز برای طرح = ۱/۵ میلیارد دلار

■ پیش بینی اشتغال زایی پس از اجرای طرح

نوع واگن	تعداد	واحد	میزان اشتغال (نفر)	
			تولید	بهره‌برداری، نگهداری و تعمیرات
باری	۱۲۰۰۰	دستگاه	۲۴۰۰	۲۰۰۰
مسافری	۴۰۰	دستگاه	۸۰۰	۲۰۰۰
مترو*	۷۰۰	دستگاه	۱۴۰۰	۳۵۰۰
جمع			۴۶۰۰	۷۵۰۰

* با احتساب داخلی سازی مجموعه ها

مجمع صنعتی اسفراين

مجمع صنعتی اسفراين واقع در شهرستان اسفراين (خراسان شمالي) با ظرفیت تولید سالانه ۸۰ هزار تن محصولات آهنگری شده و ۱۲۰ هزار تن شمش ریختگری شده (قابل توسعه تا ۱۸۰ هزار تن) بزرگترین واحد تولید کننده مقاطع و قطعات فولاد آلیاژی در کشور می باشد. این مجمع با بهره گیری از واحدهای ذوب و ریختگری، ذوب مجدد قطره‌ای (ESR)، تجهیزات آهنگری شعاعی، پرس سنگین قالب باز ۶۳۰۰ تن (بزرگترین پرس هیدرولیک خاورمیانه)، واحد عملیات حرارتی تکمیلی، واحد ماشینکاری قطعات سنگین، خطوط ریختگری مداوم (CCM) علاوه بر تولید و تحویل انواع محصولات استراتژیک مورد نیاز کشور، به عنوان یکی از تولیدکنندگان با کیفیت رقابتی وارد بازارهای داخلی و بین‌المللی شده است. همچنین این مجمع با ایجاد انواع کنسرسيوم در سطح کشور، قابلیت بومی سازی انواع تجهیزات و مجموعه‌های مورد نیاز در صنایع مادر تخصصی کشور را دارا می‌باشد.

همچنین این مجمع در راستای اهمیت و ضرورت توسعه صنایع ریلی در برنامه‌های توسعه‌ای کشور و فرصت‌های رشد و توسعه صنایع ریلی در کشورهای منطقه با بهره‌گیری از دانش مغزافزایی و سخت‌افزاری مناسب و کیفیت رقابتی محصولات تولید شده در حوزه صنایع ریلی سوابق ارزشمند ذیل را ثبت نموده است:

■ انجام کلیه فرآیندهای تولید انواع محور واگن‌های باری، مسافری و لوکوموتیو در ایران بصورت ۱۰۰ درصد ساخت داخل

■ تولید و تحویل بیش از ۳,۰۰۰ عدد انواع محور واگن‌های باری (بارسی، روسی، رومانی) و اکسپرس (مسافری) طبق فیش‌های UIC۸۱۱-۲ و استاندارد EN۱۳۲۶۱ و اخذ تاییدیه‌های مربوطه از راه آهن ج.ا.ا

■ تولید و تحویل محور لوکوموتیو GM برای اولین بار در سطح کشور و اخذ تاییدیه‌های لازم از راه آهن ج.ا.ا

■ آغاز تولید چرخ «منوبلوک» به روش آهنگری شده طبق استانداردهای بین‌المللی

■ تولید آزمایشی بیلت جهت تولید ریل به روش آهنگری

■ ارزیابی و تایید صلاحیت مجمع صنعتی اسفراين در نظام فنی مهندسی راه آهن ج.ا.ا



اجزاء اصلی واگن مترو



مجتمع صنعتی اسفراين

دفتر مرکزی: تهران، خیابان قائم مقام فر اهانی، کوچه آلوند، پلاک ۲۰، تلفن: ۷-۱۱۸۲-۸۸۸۴ فکس: ۳-۸۸۱۴۰۴۲۳
کارخانه: اسفراين، کیلومتر ۱۲ جاده اسفراين، بجنورد
تلفن: ۹-۷۲۱۲۷۷۵-۵۸۳ فکس: ۲-۷۲۱۷۲۶۲-۵۸۳
پست الکترونیکی: info@esfst.com

www.esfst.com



سازمان کتروشحناسازی صنایع ایران

تهران، خیابان ولیعصر (عج)، نیش جام جم
تلفن: ۲۲۰۴۴۱۰۱ فکس: ۲۲۰۴۰۰۱۰
مستندوق پستی: ۱۸۵۵-۱۹۳۹۵

WWW.IDRO.IR



شرکت مترو متدی
وساقت دان ای سازی روهنود

تهران سعادت آباد، بلوار شهرداری، خیابان کیان (۱۳)،
تلفن: ۲۲۱۴۲۷۳۰ فکس: ۲۲۰۹۲۷۴۷
کد پستی: ۱۹۹۸۸۴۴۶۴۳
پست الکترونیکی: itmi@idro.org

METRO CAR MAIN COMPONENTS



Esfarayen Industrial Complex
 Central Office: No.20, Alvand Valley, Ghaem
 Magham St., Tehran.
 Phone: +98 21 88841182 – 7
 Fax: +98 21 88140423
 Complex: Kilometer 12 of Esfarayen-Bojnourd Road
 Phone: +98 583 7212720 – 9
 Fax: +98 583 7217262 Email: info@esfst.com
www.esfst.com



**Industrial Development and Renovation
 Organization of Iran**
 Valiasr St., Corner of Jamejam, Tehran.
 Phone: +98 21 22044101 Fax: +98 21 22040010
 P.O. Box: 19395-1855
WWW.IDRO.IR



**Rahnavard Engineering Development and Passenger
 Cars Manufacturing Company**
 Kian (13) Street, Shahr-dari Blvd., SaadatAbad, Tehran.
 Phone: +98 21 22142730 Fax: +98 21 22092747
 Zip Code: 1998844643 Email: itmi@idro.org



Industrial Development and
Renovation Organization

IDRO

**Pioneer in Renovation and
Development of Rail Transport Industry**



www.idro.org



Industrial Development and Renovation Organization

55
Percent
Localization

**Managing Procurement Plan of 2000
Metro Cars for 9 Iranian Megacities**

85
Percent
Localization

**Local Designing and Manufacture of Metro Cars,
Based on Article 54 of the Sixth
Development Plan Law**

100
Percent
Localization

**Execution of Whole Production Processes of
Various Axles of Freight Wagons, Passenger Cars
and Locomotives in Iran**



IDRO; Pioneer in Turning Iran into the Industrial and Innovation Hub of the Region in "Horizon 2025" in Target Industries

www.idro.org

هزینه ۸ میلیارد تومانی شرکت فولاد امیرکبیر کاشان

در جهت احداث خط راه آهن ریلی و اتصال به شبکه سراسری راه آهن جمهوری اسلامی ایران :

- کاهش هزینه های حمل و نقل
- افزایش سودآوری، امنیت حمل و نقل
- کاهش ترافیک جاده ای
- تسهیل در حمل و نقل محصولات بنادر
- کاهش آلودگی های زیست محیطی

فولاد امیرکبیر کاشان





فولاد امیر کبیر کاشان

نشانی: کاشان، کیلومتر ۱۴ جاده اردستان

صندوق پستی: ۱۵۳۴

تلفن: ۰۳۱-۵۵۵۰۳۸۴۱۰

نمابر: ۰۳۱-۵۵۵۰۳۸۴۸

امور سهام: ۰۳۱-۵۵۵۰۳۸۴۰

ارتباط مستقیم: ۰۹۳۹۱۱۹۶۸۵۲

فولاد امیر کبیر کاشان

نماد تولید محصول با کیفیت ایرانی در تحقق اقتصاد مقاومتی

صرفه‌جویی ۱۰۰ میلیون یورویی با ساخت ریل داخلی



شرکت سهامی ذوب آهن اصفهان

مدیرعامل ذوب آهن اصفهان در خصوص ساخت ریل در داخل کشور گفت: سال گذشته برای نخستین بار، ریل‌های داخلی توسط ذوب آهن اصفهان ساخته شد و زیر چرخ‌های قطار رفت. ساخت ریل در داخل از کشور به صرفه‌جویی ۱۰۰ میلیون یورویی و ایجاد اشتغال منجر شده است.

منصور یزدی‌زاده، مدیرعامل ذوب آهن اصفهان در خصوص ارتباط صنعت فولاد و ریل کشور اظهار کرد: صنعت فولاد فقط به صنعت ریلی مربوط نمی‌شود و این صنعت می‌تواند نقش گسترده‌ای در توسعه اقتصاد کشور ایفا کند. صنعت ریلی یکی از زیرساخت‌های مهم اقتصاد است و این صنعت فولاد است که بسیاری از محصولات موردنیاز این صنعت زیرساختی را تامین می‌کند. صنعت فولاد این توانایی را دارد که طیف وسیعی از نیازهای صنعتی کشور، از جمله صنعت ریلی را تامین کند. این کار می‌تواند در زمینه ریل و سایر قطعات مانند محور، واگن و... انجام شود. موارد ذکر شده نسبت مستقیم بین صنعت فولاد، اقتصاد کشور و صنعت ریلی را بیان می‌کند.

■ ساخت ریل داخلی توسط ذوب آهن اصفهان

وی ادامه داد: فرض کنید در توسعه زیرساخت‌های ریلی نیاز به پل، مسیر و سایر موارد داریم که در این جایگاه فولاد می‌تواند نقش بسزایی را ایفا کند. در مورد ذوب آهن که موفق به تولید ریل در کشور شدیم بیش از صدسال است که ریل وارد کشور شده و ما از قطار و بحث ریلی استفاده می‌کنیم. برای نخستین بار، سال گذشته، ریل ایرانی ساخته شده توسط ذوب آهن اصفهان زیر چرخ قطارها رفت. درحال حاضر با وزارت راه در زمینه توسعه خطوط ریلی، قرارداد بسته‌ایم. این مورد در شرایطی است که واردات هر چیزی چه در رابطه با تامین ارز و چه بحث‌های تحریمی



هستیم که سنگ آهن به کشورهای دیگر صادر می‌شود. ما نمی‌گوییم به ما کمک کنند یا وام بدهند اما ذوب آهن باید به ظرفیت واقعی خود برسد چراکه سنگ آهن اصلی ترین بخش از تولید ریل است.

■ صادرات با ارزش افزوده

وی در پایان خاطرنشان کرد: اکنون بخش عمده سنگ آهنی که قرار است به ریل و تجهیزات فولادی با ارزش افزوده بالا تبدیل شود صادر می‌شود. صادرات به اسم ارزش افزوده انجام می‌شود اما کاری بر روی آن صورت نمی‌پذیرد. ارزش افزوده به معنی شمش و محصول است اما صادرات سنگ آهن، خام فروشی است. البته زمانی که مازاد بر مصرف کشور صادر می‌شود مشکلی ندارد اما اکنون به واسطه فروش سنگ آهن مرغوب، برای تولید مواد اولیه با مشکل روبه‌رو هستیم و هزینه‌های تولید به همین دلیل افزایش یافته است.

داخل کشور حفظ می‌شود.

■ اعتماد، مهم ترین دغدغه در تولید ملی

وی در پایان اشاره‌ای به دغدغه‌های ذوب آهن کرد و گفت: مهم ترین دغدغه ما این بود که وزارت راه و راه آهن به ذوب آهن اعتماد کنند که خوشبختانه این اتفاق افتاد. در حال حاضر نیز دغدغه اساسی این است که وقتی صنعتی چنین توانایی‌هایی دارد و می‌تواند ریل تولید کند دیگر نباید مشکل تامین سنگ آهن داشته باشد.

■ مشکل کمبود مواد اولیه در ریل سازی

مدیرعامل ذوب آهن اصفهان با اشاره به مشکل کمبود مواد اولیه تولید ریل در کشور گفت: ذوب آهن، برای تولید محصولات خود در حال حاضر با کمبود سنگ آهن مواجه است. کارخانه ذوب آهن در حال فعالیت با ظرفیت کمتر از میزان تولید خود است و دلیل آن کمبود مواد اولیه است. از طرف دیگر شاهد آن

به‌سختی انجام می‌شود. وزارت راه و راه آهن در این شرایط به راحتی می‌توانند به ذوب آهن تکیه کنند که مشکل اصلی را توانسته برطرف کند.

■ صرفه جویی و اشتغال زایی در تولید ریل

مدیرعامل ذوب آهن اصفهان در خصوص میزان صرفه جویی ارز در ساخت ریل گفت: اگر فرض کنیم نیاز ریلی کشور حدود ۱۵۰ هزار تن در سال باشد به‌طور میانگین حدود ۱۰۰ میلیون یورو هزینه در بر خواهد داشت. ریل های بخش مترو نیز شامل این قضیه می‌شود و سالانه ۱۵۰ میلیون یورو صرفه جویی صورت می‌پذیرد. از لحاظ فناوری تمامی ریل ها کاملاً ایرانی و دارای استاندارد هستند و ذوب آهن باید تمام ویژگی ها را رعایت کند. برای رسیدن به استاندارد باید تمامی تجهیزات لازم را داشته باشیم. زمانی که صرفه جویی ارزی در کشور ایجاد می‌شود به‌صورت طبیعی سهمی از اشتغال زایی در



مدیرعامل امیرکبیر کاشان در گفت‌وگو با صمت:

انقلابی بزرگ با بومی‌سازی صنعت ریلی



ریل را در ایران تولید کرد. پیش‌ازین، کل ریلی که در ایران کار گذاشته می‌شد وارداتی بود.

ریل‌های وارداتی با ماهیت اروپایی و انگلیسی

وی در خصوص ریل‌های وارداتی گفت: ریل‌های وارداتی مشکلاتی داشت؛ از جمله به‌سختی و در شرایطی خاص تامین می‌شد. عموماً ریل‌ها مربوط به کشور انگلیس و سایر کشورهای اروپایی بود. ما باید از اقداماتی که در خصوص داخلی‌سازی صورت گرفته حمایت کنیم. اگر بخواهیم رونق تولید داشته باشیم و وابستگی و ارزبری کمتر شود باید از صنایع مادر مانند فولاد حمایت کنیم. اگر به این صنایع کمک نکنیم مشکل به وجود خواهد آمد چراکه از صنایع مهم کشور محسوب می‌شود. بسیاری از صنایع ممکن است بدهی‌ها و مشکلات گوناگونی داشته باشند که در این مقطع باید با استفاده از قوانین و مقررات تسهیل‌کننده، شرایط را آسان‌تر کنیم.

نگاه حمایتی از صنایع کشور

قنواتی ادامه افزود مقوله حمایت باید از دو منظر بررسی شود. یکی از این موارد به قوانین و مقررات و دیگری به حمایت‌های مالی مربوط



صرفه‌جویی را در کشور به ارمغان می‌آورد.

یکی از زیرساخت‌های انقلاب‌های صنعتی، جاده ریلی است

مدیرعامل فولاد امیرکبیر کاشان با اشاره به موضوع انقلاب‌های صنعتی گفت: در هر کشوری یکی از زیرساخت‌های انقلاب‌های صنعتی، جاده ریلی است و زمانی که ما صنعت ریلی خود را بومی‌سازی کنیم قطعاً انقلاب بزرگی خواهد بود. صادرات این فناوری به سایر کشورهای امکان‌پذیر خواهد بود و در اقتدار کشور به‌شدت تاثیر می‌گذارد.

مشکلات ریل‌های وارداتی

وی افزود: ذوب‌آهن اصفهان برای نخستین بار

مدیرعامل فولاد امیرکبیر کاشان در خصوص صنعت ریلی گفت: با استفاده از داخلی‌سازی در کشور، میلیاردها دلار صرفه‌جویی ارزی صورت می‌پذیرد ضمن این‌که بومی‌سازی در صنعت ریلی منجر به انقلابی بزرگ در کشور خواهد شد.

عزیز قنواتی، مدیرعامل فولاد امیرکبیر کاشان در خصوص وضعیت صنعت ریلی کشور اظهار کرد: صنایع ریلی به دو بخش ساخت واگن و ساخت ریل تقسیم می‌شوند. بیشترین مصرف در واگن‌سازی مربوط به ورق است و ریل نیز توسط ذوب‌آهن اصفهان تامین می‌شود.

صرفه‌جویی میلیارد دلاری با توسعه صنعت ریل

وی در پاسخ این پرسش که فولاد چه جایگاهی در صنعت حمل‌ونقل ریلی دارد گفت: اگر بخواهیم کل ناوگان حمل‌ونقل ریلی خود را بومی‌سازی کنیم و آن را به‌صورت زیربنایی بررسی کنیم نزدیک به ۷۰ الی ۸۰ درصد مواد اولیه از فولاد است، خوشبختانه این ماده اولیه در داخل کشور وجود دارد. ایجاد جاده ریلی با استفاده از تولید داخل، میلیاردها دلار در این

ما در زمینه فولاد می‌توانیم به‌شرط حمایت‌های قانونی و عملیاتی صد در صد خودکفا شویم.

رشد تولید و صادرات فولاد امیرکبیر کاشان

وی در پایان به ذکر نکاتی در خصوص کارخانه فولاد امیرکبیر کاشان پرداخت: فولاد امیرکبیر کاشان بر اساس اهداف و برنامه‌های که تدوین کرده در حال عمل کردن است. در سال گذشته نیز رشد ۳۰۰ درصدی صادرات و ۱۰ درصدی تولید را داشته‌ایم و توانستیم موفقیت‌های داخلی و بین‌المللی گوناگونی را کسب کنیم. لازم به ذکر است که در دو ماه اخیر نیز ۱۰ درصد رشد تولید داشته‌ایم. ما در زمینه کاری خود به‌خوبی در حال کار هستیم و در تمام زمینه‌های تولید و نیز رضایت‌مندی جامعه و سهام‌داران نیز عملکرد مناسبی داشتیم. امیدواریم مسئولان و کسانی که دلشان برای تولید داخلی می‌سوزد در کنار تولیدکنندگان باشند و حمایت‌های تسهیلاتی لازم را داشته باشند.

مجلس قانون وضع می‌کند اما در اجرا مشکل داریم. بسیاری از قوانین ماه‌ها و سال‌هاست بعد از

در سال گذشته نیز
رشد ۳۰۰ درصدی
صادرات و ۱۰ درصدی
تولید را داشته‌ایم و

توانستیم موفقیت‌های

داخلی و بین‌المللی

گوناگونی را کسب کنیم

وضع، متروکه شده‌اند. قوانین باید بازتاب شرایط کنونی باشند و متناسب با وضعیت پیش‌رو آنها را تسهیل کنیم. باید مذاکره و سرمایه‌گذاری انجام شود و دولت در سیاست‌های کلی دخالت کند اما بخش خصوص نیز تا حدودی آزاد شود. معتقدم

می‌شود. ما در هردوی این موضوعات، مشکل داریم. در خصوص صادرات مواد اولیه نباید این اتفاق صورت بپذیرد و از طرفی دیگر واردات ریل و واگن انجام شود. این به مشکل قانونی بازمی‌گردد و باور دارم که صد در صد نیاز ریلی کشور می‌تواند در داخل تامین شود. ذوب‌آهن امیرکبیر اعلام کرده که می‌تواند ریل را به‌صورت داخلی کامل کند و راه‌آهن نیز باید کنار ذوب‌آهن باشد و این کارخانه آمادگی رفع مشکلات را دارد. واردات کالای خارجی ممکن است محاسنی برای بعضی افراد داشته باشد اما اتفاق مبارکی نخواهد بود. باید یک‌بار برای همیشه اراده کنیم که ریل در داخل کشور تولید شود و این کار نیز تنها با حمایت‌های قانونی و مالی انجام خواهد شد. کیفیت باید به استانداردهای جهانی برسد ضمن این‌که ما در فولاد وابستگی زیادی به خارجی‌ها نداریم.

مشکل در اجرای قوانین مصوب

مدیرعامل فولاد امیرکبیر کاشان ادامه داد:



راه‌آهنی که روی کاغذ روزگار می‌گذراند

مشکلات مالی همچنان پیش‌روی پروژه قطار پرسرعت

با گذشت بیش از ۱۲ سال از کلنگ‌زنی خط‌آهن تهران-قم-اصفهان این پروژه همچنان در تلاش برای تامین منابع مالی است. سرنوشت نخستین پروژه قطار پرسرعت ایران طوری با فاینانس گره خورده که گویی هیچ راه دیگری برای اجرای آن پروژه وجود ندارد. در حالی که در دولت یازدهم اعلام شده بود فاینانس این پروژه عملیاتی شده، اما هنگام پیگیری آخرین وضعیت این پروژه باز هم با این پاسخ روبه‌رو می‌شویم: اگر فاینانس باشد می‌سازیم.



سخن گفته‌اند. در جدیدترین اظهار نظر رسمی درباره این پروژه نیز سعید رسولی، مدیرعامل فعلی راه‌آهن بر همین مسئله تاکید می‌کند. رسولی در پاسخ به صمت با تاکید بر اینکه با وجود مشکلات، اراده برای راه‌اندازی قطار پرسرعت در ایران وجود دارد، گفت: بخشی از کار زیرسازی قطار تهران-قم-اصفهان عملیاتی و ساخته شده اما به دلیل مسائل مربوط به فاینانس، در حال حاضر توقیفی در کار پیش آمده است. مدیرعامل راه‌آهن با تاکید بر اینکه افزایش سرعت از مهم‌ترین عوامل افزایش استقبال مردم از سفرهای ریلی خواهد بود، گفت: ارتقای سرعت را برای بیشتر مسیرها در دستور کار داریم،

از عواملی است که سرعت این پروژه را در طول سال‌های گذشته گرفته اما براساس سخن مسئولان به نظر می‌رسد در تمام سال‌هایی که از کلنگ‌زنی این پروژه می‌گذرد، مسائل مالی، جدی‌ترین مانع پیشرفت آن بوده است.

تلاش برای تامین فاینانس ادامه دارد

با اینکه محسن پورسیدآقایی، مدیرعامل وقت راه‌آهن در سال ۹۲ در پاسخ به صمت از نهایی شدن مراحل تامین فاینانس ۲.۶ میلیارد دلاری خط‌آهن پرسرعت تهران-قم-اصفهان از سوی بانک چینی خبر داد، در سال‌های گذشته، همواره مسئولان از انتظار برای نهایی شدن این فاینانس و کلید خوردن پروژه

به گزارش صمت پروژه راه‌آهن پرسرعت تهران-قم-اصفهان که به‌عنوان نخستین قطار پرسرعت کشور شناخته می‌شود و قرار است بعد از پایان ساخت و راه‌اندازی، زمان سفر ریلی در مسیر ۴۰۰ کیلومتری تهران تا اصفهان را از بیش از ۶ ساعت فعلی به حدود ۲ ساعت کاهش دهد، سال‌هاست گرفتار دست‌انداختن‌های مالی است. این پروژه که یک بار در سال ۸۵ در دولت نخست احمدی‌نژاد و بار دیگر در سال ۹۳ در دولت نخست روحانی کلنگ‌زنی و هربار گفته شد در مدت ۴ سال اجرایی خواهد شد، در عمل پیشرفت خاصی در بیش از ۱۲ سال گذشته نداشته است. گرچه مسائلی مانند تغییر مسیر تعریف شده،



پیوسته نیاز دارد تا وارد فاز بهره‌برداری شود. به گزارش وزارت راه و شهرسازی، محمد اسلامی گفت: موضوع مهمی که در این پروژه وجود دارد تکمیل زیرساخت و اتصال شبکه برق است تا بتوان ناوگان ویژه‌ای که منحصر به همین مسیر است را از سوی سرمایه‌گذار در اختیار گرفت و خدمات برقرار شود.

وی ادامه داد: زمان ۳.۵ ساله فقط برای تکمیل زیرساخت و ایجاد ایستگاه‌های این مسیر است و فرآیند تهیه ناوگان ویژه این خط هم زمان‌بر است. با این حال امیدواریم در همین زمان‌بندی، این پروژه را اجرا کنیم و مقدمه بهره‌برداری آن فراهم شود. اسلامی گفت: در بودجه ۹۸ برای این پروژه سهم دولت ۱۵ درصد و سهم فاینانسور ۸۵ درصد در نظر گرفته شد. سهم دولت که ۱۵ هزار میلیارد تومان است و در بودجه پیش‌بینی شده برای ایجاد زیرساخت، تملک و آزادسازی مسیر و دربرگیرنده همان ۱۵ درصد است.

راه‌آهن به سمت می‌گوید، این پروژه به‌تازگی از این شرکت به شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل واگذار شده و کار ساخت و پیگیری برای تامین فاینانس از این به بعد از سوی این شرکت دنبال خواهد شد و شرکت راه‌آهن در این زمینه همکاری لازم را با این شرکت خواهد داشت.

گرچه پروژه قطار پرسرعت از ابتدا در شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل متولد شده بود، اما سال گذشته با نظر وزیر راه و شهرسازی وقت و با موافقت دولت، به شرکت راه‌آهن واگذار شد تا روند ساخت آن سرعت بگیرد. با این حال حدود ۲ ماه پیش مسئولان اعلام کردند با موافقت هیئت دولت، این پروژه دوباره به شرکت ساخت منتقل می‌شود زیرا ماهیت شرکت راه‌آهن، نهادی بهره‌بردار، نه سازنده و ماهیت شرکت ساخت، نهادی سازنده است.

□ برنامه دولت برای ساخت پروژه

وزیر راه و شهرسازی می‌گوید قطار پرسرعت تهران-قم-اصفهان دست‌کم ۳.۵ سال دیگر به کار

بر همین اساس، چند سالی است که زمان سیر در مسیر تهران-مشهد به‌عنوان یکی از پرطرفدارترین مسیرهای ریلی کشور، حدود ۲ ساعت کاهش یافته است.

مدیرعامل راه‌آهن در حالی از توقف پروژه قطار پرسرعت تهران-قم-اصفهان به‌دلیل تامین نشدن فاینانس چینی سخن می‌گوید که سال گذشته معاون اول رئیس‌جمهوری از به جریان افتادن آن سخن گفته بود و در ماه‌های اخیر نیز محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی گفته بود روند دریافت این فاینانس در حال سرعت گرفتن است.

توافقنامه تامین این وام چینی در سال ۸۹ میان دو کشور به امضا رسید.

□ تغییر چندباره متولی پروژه

علاوه بر مشکلات مالی، تغییر متولی نیز از آسیب‌هایی است که در بیش از ۱۰ سالی که از کلنگ‌زنی نخستین قطار پرسرعت می‌گذرد، گریبانگیر این پروژه بوده است. براساس آنچه مدیرعامل فعلی

مدیرعامل شرکت ایریکو مطرح کرد:

همیشه اولین‌ها را می‌خواهیم



ایریکو نخستین شرکت تولیدی در زمینه طراحی بدنه، بوژی و ساخت واگن با برند ایرانی است که محصولات خود را با استفاده از بهترین و با تجربه‌ترین‌های صنعت ریلی ایران و با انتقال دانش و فناوری از پیشرفته‌ترین شرکت‌های ریلی جهان، تولید می‌کند.



که به تعداد قراردادهای افزوده شود. توان ایریکو به نامحدود بودن شهره است اما باید بپذیریم که شرایط اقتصادی بر تمام مجموعه‌ها اثر می‌گذارد. مشتریان ما بخش‌های دولتی هستند و شاید یکی از تنگناهای شرکت‌های تولیدی نیز همین مورد است که مشتریان اصلی را دولتی‌ها تشکیل می‌دهند. این موارد باعث می‌شود که هرگاه مشکلات مالی برای این بخش‌ها ایجاد شود در تولید ما نیز این مشکلات منعکس خواهد شد. ما بخش بزرگی از مطالبات خود را نمی‌توانیم از مشتریان بگیریم و گفته می‌شود که بودجه تنظیم‌شده تحقق پیدا نکرده است. شرکت‌های خصوص باید به‌شدت مقاوم باشند و در این زمینه دلسرد نشوند.

میزان داخلی‌سازی

مدیرعامل شرکت ایریکو در خصوص میزان داخلی‌سازی قطعات اظهار کرد: تولید بخش‌هایی

ارم بود که سرعت آن ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت بود و در حقیقت یک تجهیز ریلی حومه‌ای محسوب می‌شد. در حال حاضر بعد از سال‌هایی که از عمر ایریکو گذشته و مجموعه‌ای با تجربه‌تر شده تمرکز ما بر روی افزایش سرعت ریل‌باس است. هم‌اکنون مرحله نهایی برای تولید ریل‌باس با سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت در حال انجام است. در فواصل حومه‌ای در این صورت هم‌وطنان می‌توانند با سرعت بیشتری به مقاصد خود برسند.

ساخت مترو

اسماعیلی در خصوص تولید مترو گفت: تولید مترو نیز یکی دیگر از تمرکزهای شرکت ایریکو در سال‌های اخیر بوده است. در حال حاضر مترو ۵ شهر را تولید می‌کنیم که بخش بزرگی از آن در کارخانه است. ما با شهرهای اصفهان، شیراز، تبریز، کرج و قم قراردادهایی داریم و امیدواریم

ایریکو در حال حاضر طراحی و تولید انواع خودرو ریلی، ریل‌باس، واگن مترو، واگن‌های باری لبه‌کوتاه و لبه‌بلند، طراحی و تولید بوژی، ساخت قطعات و اجزاء واگن، تعمیرات و نگهداری ناوگان و ارائه خدمات مشاوره‌ای را انجام می‌دهد. در ادامه گفت‌وگویی با امیر اسماعیلی، مدیرعامل شرکت ایریکو صورت گرفته است که مشروح آن را می‌خوانید.

وی در خصوص فعالیت شرکت ایریکو گفت: شرکت ایریکو یک شرکت خصوصی تولیدی ریلی است که در محدوده ابهر زنجان واقع است. نکته بسیار متمایز ایریکو نسبت به سایر شرکت‌ها این است که تنها شرکت دانش‌بنیان ریلی در کشور محسوب می‌شود. این مجموعه، شرکتی جوان و پرنرژی برای انجام کارهای بسیار سخت است. ایریکو از سال ۸۲ که تاسیس شد قرارداد آن تولید ۱۲۰ دستگاه ریل‌باس ملی

مشتریان بالقوه داخل و خارج کشور به نمایش گذاشته‌ایم بلکه با این روش بازار مناسبی برای خود فراهم کنیم. اگر کارفرمایی یک سال مطالبات ما را نیز نداد می‌توانیم به راحتی به کار خود ادامه دهیم.

حضور در بازار جهانی

وی در پایان اشاره‌ای به وضعیت فعالیت در بازار ایران و حضور در کشورهای خارجی کرد: باید قبول کنیم که بازار ایران بازاری محدود است و شرکت‌هایی که فقط به این بازار دلخوش باشند نمی‌توانند بلندپروازی بالایی داشته باشند. تلاش ما این است که از بازارهای داخلی، خارج شویم و به کشورهایی که در فرآیند بازسازی در بخش ناوگان ریلی به محصولات گوناگون نیاز دارند وارد شویم. در نمایشگاه‌های خارجی تلاش می‌کنیم که غرفه داشته باشیم و این امکان وجود دارد که نتوانیم با شرکت‌های اروپایی به رقابت بپردازیم اما خیلی از کشورها هستند که به ویژه در بخش ناوگان‌ها، نیازهایی دارند که ترجیح می‌دهند از طریق ما برطرف شود. ما دوست داریم که رقبا در سطح فناوریکی ارتقا پیدا کنند؛ ضمن این‌که امکان ساخت بسیاری از قطعات در داخل کشور وجود دارد. بعضی از مجموعه‌ها قابلیت ساخت دارند اما کارفرما ریسک نمی‌کند که قطعه در داخل ساخته شود و باید اعتماد کنیم که از توان موجود نهایت استفاده صورت پذیرد.

زیرزمین توجیه اقتصادی ندارد با استفاده از تراموا نیازهای شهر را برطرف کنیم.

ارائه توانمندی‌ها در نمایشگاه تخصصی ریلی

اسماعیلی در خصوص حضور در نمایشگاه گفت: در مواجهه با مشکلاتی که در اقتصاد است با تمامی این موارد جنب‌وجوش بسیار خوبی در

تلاش می‌کنیم برای شهرهایی که ایجاد مترو در زیرزمین توجیه اقتصادی ندارد با استفاده از تراموا نیازهای شهر را برطرف کنیم.

نمایشگاه‌ها وجود دارد. ما با حضور در نمایشگاه می‌خواهیم خود را به دیگران و سایر شرکت‌ها بشناسانیم.

شرکت‌های خصوصی هستند که اگر تسهیلات در اختیار آنها قرار بگیرد محصولات ما را می‌خرند و ما دیگر از وابستگی به یک یا ۲ کارفرما خلاص خواهیم شد. ما در این نمایشگاه تخصص و توانمندی‌های خود را برای تمام

از مجموعه‌های ریلی توجیه ندارد چراکه تیراژ آنها به مقدار کافی نیست. در مقطع فعلی در تولید ریل‌باس‌ها به ساخت ۵۰ درصد در داخل رسیده‌ایم و هنوز بخش‌های زیادی قابلیت استفاده از توان بالقوه داخلی را دارد. در پروژه ریل باس ۱۰ استان شرکای تجاری ما بودند و قطعاً در مجموعه‌هایی که بشود از توان داخل استفاده کرد امکان افزایش داخلی‌سازی تا ۶۰ لی ۶۵ درصد نیز وجود خواهد داشت. لازم به ذکر است که در حال حاضر به صورت یک شیفت به فعالیت و تولید می‌پردازیم که در این خصوص ۴۵۰ نفر در کارخانه و دفتر به صورت مستقیم در شرکت ایریکو کار می‌کنند.

همیشه نخستین‌ها را می‌خواهیم

وی در رابطه با پروژه‌های آینده شرکت ایریکو گفت: تمامی مسائلی که وجود دارد شامل تحریم‌ها و مشکلات اقتصادی را به‌عنوان یک واقعیت پذیرفته‌ایم اما هیچ‌کدام روی تلاش و فعل خواستن، اثر منفی نگذاشته است. ما تلاش می‌کنیم که بحث افزایش سرعت در زمینه قطارها را داشته باشیم. در حوزه‌ای که به‌عنوان نخستین شرکت ریلی وارد شده‌ایم حوزه تراموا است که برای یک شهر در مرحله نهایی شدن قرارداد است و برای سه شهر دیگر نیز صحبت می‌کنیم. شعار ایریکو این است که ما همیشه نخستین‌ها را می‌خواهیم و در حال حاضر تلاش می‌کنیم برای شهرهایی که ایجاد مترو در





سازمان مدیریت صنعتی
مشاوره آموزش تحقیق

دفتر ارتباط صنعت و دانشگاه

چشم انداز:

طراحی و تبیین کانون تفکر راهبردی و تعاملات سازنده دوطرفه سازمان مدیریت صنعتی با دانشگاه‌ها / مراکز پژوهشی / انجمن‌های علمی و صنایع و بنگاه‌ها، به عنوان یک تشکیلات کارآمد و اثربخش

ماموریت:

دفتر ارتباط صنعت و دانشگاه در سازمان مدیریت صنعتی (با هدف آموزش، مشاوره و پژوهش) در راستای اجرای سیاست‌ها و برنامه‌های بالادستی از جمله تأکیدات مقام معظم رهبری (فرازهایی از سخنرانی ۲۵ مهر ۱۳۹۷ در جمع نخبگان)، ماموریت‌های ذیل را برعهده دارد:

- زمینه‌سازی برای اشتراک و تسهیم دانش میان صنعت و دانشگاه
- توسعه و نشر الگوهای مناسب ارتباطی صنعت و دانشگاه
- فراهم شدن مشارکت اعضای هیات علمی و دانشجویان دانشگاه در طرح‌های دانش بنیان و کاربردی مورد نیاز صنعت و بنگاه‌های کشور
- فراهم کردن بستری ارتباطی استارت‌آپ و شرکت‌های دانش بنیان با صنایع و بنگاه‌ها و ارائه آموزش‌های لازم به استارت‌آپ‌ها و شرکت‌های دانش بنیان با همکاری معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری
- جهت‌دهی و هدفمند کردن فعالیت‌های استارت‌آپ و شرکت‌های دانش بنیان دانشگاهی در جهت کاهش ریسک با همکاری انجمن مدیریت فناوری ایران و معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری

اهداف:

- توسعه همکاری‌های پژوهشی و فناورانه متقابل صنعت و دانشگاه
- ایفای نقش موثر و سازنده دانشگاه، برای توسعه و ارتقاء علمی صنعت
- استفاده بهینه از توانمندی فنی و مهندسی داخلی دانشگاهیان و نخبگان صنعت
- کاهش مهاجرت نخبگان و استعدادهاى برتر دانشگاهی و به کارگیری نخبگان دانشگاهی در صنایع کشور
- هماهنگی و برنامه‌ریزی جهت انجام بازدیدهای علمی و تحقیقاتی از مراکز فنی و صنعتی کشور

دفتر **Department of**
ارتباط صنعت و **Relations Industry**
دانشگاه **and University**



سازمان مدیریت صنعتی
مشاوره آموزشی تحقیق

دفتر ارتباط صنعت و دانشگاه



کارگروه حمل و نقل پیشرفته

(خودرو، ریلی، هوایی، فضایی، جاده‌ای، دریایی)

پیرو فرمایشات مقام معظم رهبری (مدظله العالی) در جمع نخبگان مبنی بر اهمیت ارتباط صنعت و دانشگاه و ضرورت نقش‌آفرینی و کنش متقابل این دو حوزه بریکدیگر، در راستای توسعه کشور، دپارتمان ارتباط صنعت و دانشگاه در سازمان مدیریت صنعتی تاسیس و کارگروه مشاوره حمل و نقل پیشرفته (خودرو، ریلی، هوایی، فضایی، جاده‌ای، دریایی) نیز ذیل این دپارتمان شکل گرفت.

امروزه حمل و نقل یکی از اجزاء مهم اقتصاد ملی محسوب می‌شود و به دلیل داشتن نقش زیربنایی، اهمیت فراوانی در فرآیندهای رشد اقتصادی و رونق تولید دارد. از این رو سازمان مدیریت صنعتی از شروع سال جدید و نام‌گذاری آن به نام "رونق تولید"، توسعه متوازن ملی در راستای رونق تولید را سرلوحه کار خود قرار داده است. این سازمان با هدف اشاعه توسعه متوازن و رونق تولید ملی، اقدام به تشکیل کارگروه مشاوره حمل و نقل پیشرفته نموده و امید است این کارگروه با برگزاری سلسله نشست‌های تخصصی با حضور اساتید دانشگاهی و ذی‌نفعان اصلی این حوزه از وزارتخانه‌های صنعت، معدن و تجارت، راه و شهرسازی، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، نیرو، ارتباطات و فناوری اطلاعات، همچنین معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، شهرداری و ... ضمن شناسایی ابرچالش‌های حمل و نقل، راهبردهای مناسب، برای برون رفت از وضعیت موجود به وضعیت مطلوب را ارائه نماید.

این کارگروه در جهت هم‌افزایی بین بخشی از طریق چند جانبه اندیشی ذی‌نفعان مختلف بر حوزه‌های سیاست‌گذاری؛ توانمندسازی؛ آموزش؛ مشاوره صنعتی؛ عارضه‌یابی و ارائه راه حل متمرکز است و از آن جایی که گستردگی مباحث در این حوزه‌ها وجود دارد، لزوم راه‌اندازی چنین کارگروهی جهت اخذ نظرات متخصصان و هم‌افزایی بین دستگاه‌ها و جلوگیری از موازی‌کاری، لازم و ضروری است.

ساختمان شماره ۱:
تهران، خیابان ولیعصر (عج)، نبش جام جم، ساختمان مرکزی سازمان مدیریت
صنعتی، طبقه سوم، دفتر ارتباط صنعت و دانشگاه سازمان مدیریت صنعتی
تلفن: ۲۲۰۴۱۰۸۰
ایمیل: uni-industry@imi.ir

 irimigov

 imi-ir

 irimigov

 imi.ir



توکاریل، انتخابی بر

توکاریل، پیشتاز در حمل و نقل ریلی سند چشم انداز تو

مدیرعامل شرکت توکاریل در خصوص اهداف آینده این شرکت به مواردی مانند حمل ریلی ۲۰ میلیون تن مواد معدنی (سالانه)، افزایش ۴۰ درصدی ناوگان ریلی و افزایش سرمایه حداقل ۵۰۰ درصدی نسبت به سرمایه فعلی اشاره کرد. لازم به ذکر است که شرکت سرمایه گذاری توکا فولاد (سهامی عام)، شرکت سرمایه گذاری تامین اجتماعی نیروهای مسلح (ساتا) (سهامی خاص)، شرکت حمل و نقل توکا (سهامی عام) و شرکت معدنی و صنعتی فولاد سنگ مبارکه اصفهان (سهامی خاص) از جمله سهامداران اصلی این شرکت هستند.

۱۳۹۰/۱۲/۱۶ شرکت توکاریل با سرمایه ۶۵۳ میلیارد ریال در بازار فرابورس پذیرفته شد و سهام آن با نماد توریل از تاریخ ۱۳۹۱/۰۲/۰۵ معامله شد.

این شرکت با در اختیار داشتن ناوگانی حدود ۱۸۰۰ دستگاه واگن لبه بلند شش محوره، قابلیت حمل سالیانه بیش از ۱۰ میلیون تن مواد معدنی (کنسانتره و گندله آهن) را در شبکه ریلی کشور دارا می باشد. این شرکت با حمل ۳۵ درصد بار معدنی ریلی کشور بالاترین رتبه را بین شرکت های ریلی به خود اختصاص داده است.

اهداف پنج ساله و شرکت های زیر مجموعه

شرکت توکاریل از جمله شرکت های مطرح در زمینه حمل و نقل ریلی محسوب می شود. توکاریل در سال ۱۳۸۳ با موضوع فعالیت حمل و نقل ریلی بار تاسیس شده است. توکاریل از سال ۱۳۸۵ در حمل ریلی کنسانتره و گندله از معادن چادرملو، چغارت، گل گهر و کارخانه گندله سازی اردکان به مقصد مجتمع فولاد مبارکه در حال فعالیت است. ظرفیت بارگیری و حمل مواد معدنی ناوگان این شرکت سالیانه ۹ میلیون تن در مسافت متوسط ۶۰۰ کیلومتر است. تا پایان سال ۱۳۹۱ در حدود ۳۵ درصد مواد معدنی کل کشور برابر با ۲۳ درصد کل بار ریلی توسط شرکت توکاریل حمل شد. در تاریخ





تور برای حمل و نقل سبز

ریلی و پیشگام در تحقق سیاست های توسعه اقتصادی کشور

مأموریت‌های شرکت

از جمله مأموریت‌های شرکت توکار ریل که بسیار مهم است می‌توان به ارزش آفرینی برای مشتریان و سهامداران از طریق حمل انبوه مواد اولیه صنایع با اولویت فولاد با استفاده از ناوگان شرکت شامل واگن‌های لبه‌بلند اشاره کرد. ارزش‌های سازمانی در این شرکت از اهمیت بالایی برخوردار است و مواردی نظیر شایسته‌سالاری، کرامت انسانی، مشتری‌مداری، تعلق سازمانی، شفافیت و قانون‌مداری را شامل می‌شود. علاوه بر اهداف پنج‌ساله، به خصوص برای سال ۱۴۰۰ چشم‌اندازهایی در نظر گرفته شده است که مهم‌ترین آن حفظ یک‌سوم حمل ریلی بار کشور است.

دستاوردها و پروژه‌ها

از جمله پروژه‌های پایان‌یافته بلندمدت شرکت توکار ریل می‌توان به حمل کنسانتره مس، سنگ آهن، انواع آهن‌آلات و محمولات کانتینری اشاره کرد. نگهداری و تعمیر خطوط تخلیه سرباره فولاد نیز یکی دیگر از پروژه‌های این شرکت است. از جمله شاخص‌های مهم و زیربنایی توسعه صنعت ریلی، توسعه شریان‌های ریلی و نیز تسری و اتصال آن به شبکه ریلی سراسری است که باید به آنها توجه کرد. نصب سیستم کنترلی میکروپروسسوری جدید که دو دستگاه از لکوموتیوهای شرکت در نیمه دوم سال ۸۹ به سیستم MEP۶۶۱ مجهز شدند و اکنون در حال سیر می‌باشند از جمله فعالیت‌های این شرکت است. راه‌اندازی ۷۷ دستگاه لکوموتیو GT۲۶CW را نیز می‌توان جزء پروژه‌های مهم

توکار ریل دانست که در این زمینه شرکت البرز نیرو با اتخاذ تدابیر مناسب موفق شد ۷۷ دستگاه لکوموتیو را خریداری و وارد کند.

کسب رتبه اول حوزه در سال ۹۶

یکی از افتخارات این شرکت نیز این است که برابر با اعلام شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، شرکت توکار ریل در رتبه‌بندی حمل بار در میان شرکت‌های حمل و نقلی در حمل محصولات معدنی طی ۶ ماهه ۹۶ و مدت مشابه در سال ۹۵ به رتبه اول دست یافته است. بر این اساس شرکت توکار ریل با در اختیار داشتن حدود ۱۸۰۰ واگن لبه‌بلند ۶ محوره در سیر، جابه‌جایی ۴،۴۵۲ هزار تن و ۱،۵۰۱ هزار تن کیلومتر در بخش شاخص بهره‌وری در هر واگن بالاتر از همه شرکت‌های حمل و نقل ریلی قرار گرفته است.



آدرس: اصفهان - خیابان هزار جریب

- خیابان شیخ کلینی - روبه‌روی

شرکت مخابرات - پلاک ۷۸

تلفن: ۵ - ۰۳۱-۳۶۶۹۰۲۸۲

فکس: ۰۳۱ - ۳۶۶۹۰۲۸۳

پست الکترونیک:

info@www.tukarail.com



فولاد خوزستان پیشرو در حمل و نقل ریلی

۳۶ درصد از کل حمل مواد و محصولات خود را از طریق ریل جابه‌جا نماید و در نظر دارد برای طرح‌های توسعه خود این میزان را نیز گسترش دهد.

شرکت فولاد خوزستان تنها فولادساز بزرگ کشور است که توانسته با اتکا به تلاش و همدلی مدیریت و کارکنان خود و با استفاده از نظام‌های مدیریتی نوین پیاده شده در این سازمان دانش‌بنیان و اقتصادی، طی چند سال متوالی بالاترین رتبه‌های تعالی سازمانی در سطح کشور و تندیس طلایی رعایت حقوق مصرف‌کنندگان را در زمینه توجه به نیازهای ذینفعان و مشتری مداری کسب نماید.



ریلی است.

فولاد خوزستان با استفاده از امکانات موجود به صورت میانگین توانسته است حدود دو میلیون از ۵ و ۷ دهم میلیون تن یعنی بیش از

شرکت فولاد خوزستان به عنوان دومین شرکت بزرگ فولادی کشور و با ظرفیت حمل حدود ۱۱ میلیون تن مواد اولیه و محصولات توانسته است با ظرفیت‌سازی مناسب بخش قابل توجهی از حمل محصولات خود را از جاده به ریل منتقل نماید. در حال حاضر ۳۵ درصد از محصولات فولاد خوزستان توسط حمل ریلی انجام می‌پذیرد و این امر گویای ظرفیت‌های بالقوه و بسیار بالای این شرکت در افزایش حمل ریلی محصولات می‌باشد. خوشبختانه برنامه‌های توسعه‌ای شرکت فولاد خوزستان در بخش حمل ریلی گویای ظرفیت‌سازی‌های مناسب این شرکت جهت افزایش توان حمل



بخش فروش: ۰۶۱-۳۲۹۰۸۱۸۰

دبیر خانه: ۰۶۱-۳۲۹۰۸۰۸۰

امور سهام: ۰۶۱-۳۲۲۹۴۰۷۰

بخش تامین‌کنندگان: ۰۶۱-۳۲۹۰۸۱۵۸

ارتباط با مدیر سایت: ۰۶۱-۳۲۱۳۴۶۹۴

نشانی: اهواز - کیلومتر ۱۰ جاده بندر امام خمینی (ره)

کد پستی: ۶۱۷۸۸۱۳۱۱۱

روابط عمومی: ۰۶۱-۳۲۹۰۸۳۱۱

بخش صادرات: ۰۶۱-۳۲۹۰۸۱۹۰

بخش خرید: ۰۶۱-۳۲۹۰۸۱۴۰

توسعه ناوگان ریلی زمینه‌ساز تحقق سند چشم‌انداز توسعه فولاد



مهندس فرزاد ارزانی، مدیرعامل شرکت
فولاد هرمزگان

توسعه ناوگان حمل و نقل ریلی کشور مطابق سند چشم‌انداز توسعه، زمینه‌ساز تحقق تولید ۵۵ میلیون تن فولاد است. تاثیر توسعه حمل و نقل ریلی در صنعت فولاد غیرقابل انکار است و به افزایش امنیت و توسعه پایدار کشور کمک خواهد کرد.

این امر علاوه بر افزایش امنیت، در محیط‌زیست و اقتصاد کشور نیز تاثیر مستقیم دارد و طبیعتاً شرکت فولاد هرمزگان نیز با توجه به نیاز در بخش جابه‌جایی مواد اولیه و محصولات تولیدی از توسعه حمل و نقل ریلی و اضافه شدن واگن‌های جدید باری به این ناوگان استقبال می‌کند.

قطعاً توسعه حمل و نقل ریلی در استان هرمزگان، می‌تواند در جابه‌جایی مواد اولیه مورد نیاز شرکت فولاد هرمزگان بسیار اثرگذار باشد. خوشبختانه در ماه‌های اخیر نسبت به سال گذشته ظرفیت حمل و نقل ریلی این شرکت از ۳۲ درصد به ۷۶ درصد ارتقاء یافته است.

توسعه ریلی کشور به ایجاد مسیری ایمن برای بار و مسافر کمک می‌کند. در راستای سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ طبق برنامه‌ریزی‌های انجام شده، کشور باید به تولید ۵۵ میلیون تن فولاد دست پیدا کنیم و سهم هرمزگان در این چشم‌انداز ۱۰ میلیون تن در نظر گرفته شده است. کمبود آب در مرکز و شمال کشور به دلیل خشک‌سالی‌های اخیر باعث شده که همگی

مطمئن باشیم راه‌گریزی جز توسعه صنایع آبربر در استان هرمزگان، حاشیه خلیج فارس و دریای عمان وجود ندارد.

تحقق تولید ۱۰ میلیون تن محصول فولاد در هرمزگان به بیش از ۴۰ میلیون تن جابه‌جایی نیاز دارد که بایستی به آماده‌سازی زیرساخت‌های آن به‌ویژه در حوزه حمل و نقل ریلی توجه داشت.

علاوه بر آماده‌سازی زیرساخت‌های حمل و نقل، به زیرساخت‌هایی نظیر، آب، برق، گاز و... در هرمزگان جهت عملیاتی شدن توسعه ۱۰ میلیون تنی فولاد در این استان نیاز داریم که با انجام پیگیری‌ها در تمام سطوح استان و همچنین جذب سرمایه‌گذار، این امر میسر

خواهد شد.

فولاد هرمزگان بر پایه صادرات برنامه‌ریزی شده است و سال گذشته بالغ بر ۷۰ درصد محصولات تولیدی این مجموعه صادر و ۳۰ درصد در داخل به مشتریان تحویل داده شد. نیاز اولیه کشور که مصرف داخلی است در اولویت قرار دارد و مازاد تولید به سایر کشورهای خواهان این محصول، صادر خواهد شد.

با توجه به تشدید تحریم‌ها مشکلاتی هم برای این حوزه ایجاد شده است اما با درایت مسئولان و مجموعه مدیریت شرکت فولاد، به دنبال ارائه راهکار برای عبور از تحریم‌ها هستیم. بحث صادرات فولاد بحث پرننگی است و نیاز به زیرساخت‌های اساسی دارد و به نظر می‌رسد اصل موضوع نیز بایستی در هرمزگان دنبال شود. برنامه‌ریزی شرکت فولاد برای حوزه جابه‌جایی در آینده، استفاده از حمل و نقل ریلی به‌صورت صد درصد است. برای تحقق این برنامه بایستی زیرساخت‌ها، تکمیل و کمبود دیزل برای افزایش مانور واگن‌ها در شرکت جبران شود.

همکاری مناسب راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با فولاد هرمزگان نیز در این زمینه بسیار مهم است. با توجه به صادرات سنگ‌آهن از طریق بندر شهید رجایی، امیدواریم توسعه خطوط و تامین مواد اولیه صنعت داخلی فولاد در اولویت قرار گیرد.





مدیر بازاریابی و فروش گروه مپنا:

توان ارائه صفر تا صد خدمات ریلی را داریم

صنعت حمل و نقل ریلی یکی از اصلی ترین صنایع پیشرو در کشور است که هر ساله صنعتگران بسیاری از نمایشگاه مربوط به آن استقبال می کنند. مهمترین فعالیت های گروه در حوزه حمل و نقل ریلی چیست؟ و مپنا از زمان ورود به این حوزه چه دستاوردهایی داشته است؟ برای یافتن پاسخ سوالات خود با مدیر بازاریابی و فروش این گروه، امیر مسعود امینی به گفتگو نشستیم که در ادامه می خوانید.

و تولیدکنندگان مطرح لوکوموتیو در کشور شناخته شده است.

طبق قرارداد جدید این مجموعه با شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، علاوه بر ۱۵۰ دستگاهی که در گذشته تحویل داده شد حدود ۵۰ لوکوموتیو ایران سفیر نیز در آینده اعطا می شود. اکنون مپنا در حال انجام فعالیت های نهایی سازی این تعداد لوکوموتیو است.

مپنا در حوزه حمل و نقل بر ساخت چه محصولی تمرکز دارد؟

یکی از جدیدترین محصولات مپنا به لوکوموتیوهای باری خط ۱۲۴ مربوط می شود که در نمایشگاه امسال هم از آن رو نمایی شد. این محصول نوعی «لوکوموتیو باری» به حساب می آید که توسط گروه مپنا مهندسی و توسعه پیدا کرده است. خوشبختانه توانسته ایم ساخت این محصول را داخلی کنیم. در واقع بخش

محصولات و خدمات حوزه لوکوموتیو است.

مهم ترین اقدامات این مجموعه در حوزه حمل و نقل ریلی چیست؟

این مجموعه توانسته لوکوموتیوهای دیزل الکتریک مکانیکی تحت لیسانس شرکت زیمنس آلمان را تولید کند و تاکنون ۱۵۰ دستگاه لوکوموتیو به کشور تحویل داده شده است. ارائه این دستگاه ها با انتقال دانش و فناوری و بومی سازی آنها همراه بوده است. مورد گفته شده اولین فعالیت حرفه ای مپنا در حوزه حمل و نقل ریلی به حساب می آید. به ثمر رسیدن این امر در یک بازه زمانی ۵ الی ۶ ساله امکان پذیر شد.

البته نخستین تجربه مپنا در حوزه لوکوموتیو کمی با اتلاف وقت همراه بود اما اکنون خط تولید این حوزه، تسریع و تسهیل شده است. در حال حاضر گروه مپنا به عنوان یکی از طراحان

هدف از تأسیس مپنا چه بود؟ آیا این مجموعه تاکنون توانسته به اهداف خود دست پیدا کند؟

گروه مپنا به منظور فعالیت در عرصه بهداشت نیروگاه های حرارتی ایجاد شد اما تقریباً از سال ۸۶ به فعالیت های دیگری در حوزه حمل و نقل ریلی ورود پیدا کرد.

نخستین گامی که مپنا در حوزه حمل و نقل برداشت به احداث یک کارخانه مجهز در استان البرز مربوط می شد. این کارخانه موفق به تولید یک لوکوموتیو مدرن شد. مپنا در گام های بعدی، کار خود را توسعه داد و موفق به ورود به فاز اجرای پروژه های ریلی به صورت EPC (تدارک و اجرا) شد. مپنا در حال حاضر یکی از تولیدکنندگان و پیمانکاران مطرح و شناخته شده است. یکی از ویژگی های شاخص این مجموعه، ارائه بسته کامل و تمام عیار از

آیا توانسته‌اید از تمام ظرفیت‌های خود

به‌خوبی بهره‌مند شوید؟

در حال حاضر مپنا جزء پیمانکارانی است که پروژه‌های متعدد و در عین حال موفق‌تری را به سرانجام رسانده و علاوه بر این موضوع همواره مسیر خود را در جهت توسعه نگه داشته است. اکنون از تمام ظرفیت‌های خود بهره می‌بریم و امیدواریم بتوانیم از توانمندی‌های خود در جهت مهندسی‌سازی تجهیزات استفاده کنیم. سیاست اصلی مپنا بومی‌سازی و ساخت تمام تجهیزات مربوط به این حوزه در داخل کشور است

حضور در چنین نمایشگاه‌هایی چه

کمکی به توسعه این صنعت می‌کند؟

نمایشگاه حمل و نقل ریلی هر ساله در اردیبهشت‌ماه برگزار شده اما امسال به علت مصادف شدن این نمایشگاه کاربردی با ماه مبارک رمضان، تغییری در زمان برگزاری آن به وجود آمده است. حوزه حمل و نقل ریلی از مهم‌ترین بخش‌های صنعت راه‌آهن کشور به حساب می‌آید که همین موضوع عامل تغییر زمان برگزاری شد. مپنا سعی دارد هر ساله در این نمایشگاه حضور پیدا کند و در هر دوره خدمات و محصولات جدیدی را ارائه کند.

خوشبختانه در این نمایشگاه متصدیان اصلی این صنعت به شکل بازدیدکننده یا غرفه‌دار حضور دارند که این موضوع سبب ارتباط‌گیری و آشنایی با فعالان این حوزه می‌شود. با توجه به برآورد از استقبال این نمایشگاه گمان می‌کنیم ضمن آشنایی با محصولات و خدمات جدید دیگر فعالان، زمینه عقد قرارداد و همکاری با مجموعه‌های توانمند ایجاد شود.

درواقع اکنون با ۳ شهر یادشده، قرارداد داریم که به اصطلاح صفر تا صد نیازهای آنها در بخش الکتریکی و مکانیکال را تأمین می‌کنیم.

خدمات مربوط به مترو و منوریل شامل چه موارد می‌شود؟

مپنا تمامی تجهیزات مترو و منوریل از جمله پست و سیستم برق‌رسانی (در صورت نیاز برق بالاسری)، ریل سوم، سیستم سیگنالینگ، تهویه، سیستم‌های کنترلی و پله‌برقی و .. که در حوزه الکتریکی و مکانیکال تقسیم می‌شود را تأمین می‌کند. ساخت و طراحی واگن از اهداف کوتاه‌مدت مپنا شمرده می‌شود که در آینده نه‌چندان دور به این هدف خودخواهیم رسید.

مواد اولیه ساخت این تجهیزات چگونه تأمین می‌شود؟

بخش زیادی از مواد اولیه مورد نیاز ساخت تجهیزات و قطعات این حوزه متشکل از فولاد است که بخشی از آن در خارج کشور تأمین شده و بخش دیگر از منابع داخلی بهره گرفته می‌شود.

خوشبختانه گروه مپنا در راستای تحقق سیاست بومی‌سازی تجهیزات و تأسیسات خود هر ساله بخش زیادی از مواد اولیه مورد نیاز خارجی را داخلی‌سازی می‌کند.

آیا تحریم‌ها تأثیری بر فعالیت این مجموعه دارد؟

متأسفانه با برخی از کشورهای غربی که در سال‌های گذشته با آنها همکاری داشته‌ایم ناچار به قطع همکاری یا محدود کردن تعامل شدیم اما این امر باعث عقب‌نشینی این شرکت نشده و با مذاکرات صورت گرفته، شرکت‌های توانمند دیگری را جایگزین آنها کردیم.

زیادی از تجهیزات داخلی این دستگاه توسط مهندسان داخلی طراحی و تولید شده است.

یکی دیگر از محصولات موفق این گروه، «لوکوموتیو تونلی» است که طراحی و ساخت آن در داخل کشور به انجام رسیده و به مشتریان ایرانی فروخته می‌شود.

این لوکوموتیو در تونل‌های مترو و انتقال آب کاربرد دارد. «لوکوموتیوهای مانوری» و «باری سنگین» نیز از جمله محصولات هستند که طی برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده در آینده‌ای نزدیک ساخت آن به اتمام رسیده و رونمایی می‌شوند.

علاوه بر ساخت لوکوموتیو، چه اقدامات موثر دیگری در این حوزه ارائه می‌کنید؟

علاوه بر ساخت لوکوموتیوهای کاربردی و مورد نیاز کشور، گروه مپنا خدماتی همانند بازسازی و نگهداری این دستگاه‌ها را نیز در پیش گرفته است. از این رو مپنا سعی در حمایت همه جانبه از مشتریان خود در زمینه قطعات یدکی و .. دارد. در همین راستا طی قراردادی با شرکت راه‌آهن ایران، وظیفه نگهداری و تعمیر ۱۵۰ دستگاه لوکوموتیو ایران سفیر فروخته شده را نیز برعهده گرفته است. گروه مپنا همچنین در احداث پروژه‌های ریلی و راه‌اندازی «راه‌آهن برقی» هم پیشگام است و احداث راه‌آهن تهران- مشهد حاکی از تلاش و نتیجه مجموعه مپنا در این حوزه است.

احداث خطوط «مترو» و «منوریل» هم از جمله فعالیت‌های بنام این گروه است که کل تجهیزات آن به‌طور EPC تعمیر و فراهم می‌شود. پروژه خط ۱ مترو اصفهان، خط ۲ مترو کرج، خط ۳ و ۶ تهران و منوریل قم از نمونه‌های بارز آن هستند.





بهین ریل، پیشگام در صنعت ریل

سازمانی بهین ریل محسوب می‌شود. یک سری از موارد مانند مشتری‌مداری، تمرکز بر ایمنی، بهداشت و حفظ محیط‌زیست، اعتماد، درستکاری و وفاداری، نوآوری، خلاقیت و ارتقای تکنولوژی، شایسته‌سالاری، همدلی و خوش‌رویی و رعایت سلسله‌مراتب و حفظ جایگاه نیز از جمله ارزش‌های سازمانی در بهین ریل هستند که به‌درستی در این شرکت رعایت می‌شود.

تضمین کیفیت و خدمات

در بازارهای متکی به شرایط رقابتی، تضمین کیفیت بهترین راه برای رشد و گسترش صنعت نوپای یک کشور است. توجهی که مدیران متعهد ما امروزه نسبت به مسائل انسانی و پیشرفت در سایه رضایت‌مندی کارکنان و مشتریان ابراز می‌دارند؛ همگی نمایانگر حرکت و همتی بزرگ در راستای استقرار فرهنگ کیفیت در سازمان‌ها است. از این‌رو شرکت مهندسی راه‌آهن بهین ریل نیز به‌منظور بهبود مستمر فرآیندهای تعمیراتی

نگهداری، بهره‌برداری، تعمیرات خط، قطعات، واگن، لکوموتیو و راهبری راه‌آهن و همچنین آموزش پرسنل، احداث کارخانه‌های تولید اقلام موردنیاز راه‌آهن، کلیه عملیات راهبری انجام تعمیرات جاری نیمه‌اساسی و تعمیر اساسی واگن‌های باری و مسافری، ارائه خدمات فنی، مهندسی و مشاوره‌ای و انجام بازرسی و نظارت فنی قطعات و تعمیرات کلیه ادوات ریلی شامل واگن و لکوموتیو و ... اشاره کرد. ما به‌عنوان شرکتی ممتاز و دانش‌محور در حوزه خدمات صنایع ریلی (اجرا، نگهداری و تعمیرات) می‌خواهیم ۳۰ درصد از این صنعت را تا افق ۱۴۰۰ به خود اختصاص دهیم.

ماموریت و ارزش‌های سازمانی

لازم به ذکر است که ارزش‌آفرینی برای مشتریان و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران از طریق انجام خدمات صنایع ریلی با استفاده از نیروی انسانی متخصص و بهره‌مندی از امکانات، تجهیزات و ماشین‌آلات مناسب جزء ماموریت‌های

شرکت مهندسی راه‌آهن بهین ریل در سال ۱۳۷۰ تاسیس و به ثبت رسید و با بهره‌گیری از منابع انسانی متخصص، توانمند و باتجربه و تجهیزات پیشرفته و نیز دانش و فناوری روزآمد فعالیت خود را در صنعت ریلی کشور آغاز و تا این لحظه، خدمات ارزنده‌ای را در این صنعت ارائه کرده است. بهین ریل (سهامی خاص) به‌صورت دقیق در تاریخ ۱۳۶۹/۵/۲۴ تحت شماره ۷۹۹۲۶ با مشارکت شرکت تولیدی کارکنان فولاد مبارکه (توکا فولاد) و بخش خصوصی در اداره ثبت شرکت‌های تهران ثبت و در تاریخ ۸۱/۱۰/۲۵ به شماره ثبت ۱۹۸۵۲ به اداره ثبت شرکت‌های اصفهان انتقال یافته است و جزء اولین شرکت‌های ریلی است که به‌منظور ارائه خدمات مهندسی در امور راه‌آهن تاسیس و شروع به فعالیت کرده است.

فعالیت‌ها و چشم‌انداز

از جمله فعالیت‌های اصلی بهین ریل می‌توان به طراحی و اقلام آن اعم از زیرسازی، روسازی،





قادر به انجام خدمات تعمیراتی چرخ و محور انواع واگن با فرآیندهای جامع تعمیراتی همچون: پرس چرخ، تعویض بانداژ، تراش چرخ، جوشکاری پروفیل و تعمیرات اساسی جعبه یاتاقان است. لازم به ذکر است که از جمله شاخص‌های مهم و زیربنایی توسعه صنعت ریلی؛ توسعه شریان‌های ریلی و نیز تسری و اتصال آن به شبکه ریلی سراسری است.

توسعه شریان ریلی، توسعه ناوگان ریلی و افزایش حجم حمل و نقل ریلی و سهولت جابجایی را در پی خواهد داشت. شرکت مهندسی راه آهن بهین ریل با توجه به اهمیت این امر در طول ۲۰ سال پی‌درپی خدمات ارزنده‌ای را در خصوص نصب، نگهداری و تعمیرات خطوط راه آهن ارائه داده است.

آدرس دفتر مرکزی: اصفهان، دروازه شیراز، ابتدای چهارباغ بالا، نبش خیابان بهار آزادی، ساختمان بهار، طبقه دوم، شماره ۲۰۲

کدپستی: ۸۱۷۳۹۷۵۸۳

تلفن: ۰۳۱ ۳۶۲۹۰۲۱۱ - ۳۶۲۷۸۲۰۷

فکس: ۰۳۱ ۳۶۲۵۳۸۸۱

ایمیل: info@behinrail.com

۳- دفتر ایزو: این واحد با بهره‌مندی از نیروهای متعدد و متخصص در طول سال با انجام ممیزی‌های مراقبتی و حرکت‌های هوشمندانه‌ای آرام و مستمر که تأثیری هم‌نیروزا در اهداف سازمان دارد و در نهایت موجبات رضایت مشتریان و افزایش کارایی و بالا بردن توان رقابتی سازمان را در پی خواهد داشت توانسته با اخذ استانداردهای جهانی و معتبر در راستای به‌روزرسانی صنعت تعمیرات، گام‌های موثر و ماندگاری را بپیماید.

▣ خدمات بهین ریل

از جمله خدمات مهم بهین ریل می‌توان به نصب، نگهداری و تعمیرات خطوط راه آهن، تعمیرات اساسی واگن‌های باری و تعمیر و بازسازی انواع چرخ و محور اشاره کرد. شرکت بهین ریل در سال ۱۳۸۹ توانست اولین کارخانه از زمره کارخانجات تعمیرات چرخ و محور انواع واگن، در بخش خصوصی که به لحاظ حساسیت و استراتژیک از جمله صنایع مادر در تعمیرات ناوگان ریلی به شمار می‌آید را در استان اصفهان تجهیز و راه‌اندازی کند. این کارخانه با ماشین‌آلات مجهز و پیشرفته و نیز کادر فنی کارآموده و مجرب

خود اقدام به تاسیس و راه‌اندازی واحدهای زیر کرده است.

۱- تحقیقات و توسعه (R&D): موفقیت، ماندگاری و اقتدار هرگونه توسعه به میزان قابل توجهی وابسته به تحقیق و مطالعات اصولی و بنیادین است. شرکت مهندسی راه آهن بهین ریل با تشکیل و راه‌اندازی دفتر تحقیقات و توسعه؛ تحقیقات مقدماتی و زیربنایی موثری را پیرامون توسعه سازمان مهندسی تعمیرات و ارائه راهکارهای مناسب و مطلوب و مقرون‌به‌صرفه به‌منظور برون‌رفت از بحران‌های احتمالی حادث در این صنعت پیموده است.

۲- کنترل کیفیت: ایجاد امنیت در پرتو اعمال حساسیت که از جمله اهداف پروسه کنترل کیفیت به شمار می‌آیند، تنها و تنها با اعمال یک نظام‌نامه مهندسی و دقیق کیفی میسر می‌شود. واحد کنترل کیفیت شرکت مهندسی راه آهن بهین ریل با استعانت از نظام‌نامه مهندسی کیفیت و کادر مجرب و آموزش‌دیده و نیز با برخورداری از ابزار و تجهیزات دقیق و روزآمد توانسته کلیه فرآیندهای تعمیراتی مجموعه خود را با پوشش کیفی مطلوب به مشتریان و متقاضیان ارائه کند.



مُجمَع
فولاد
مُبارک

۹۵۴

گروه فولاد مبارک اصفهان؛ به وسعت ایران

تولید و تنوع محصولات کیفی همگام با رعایت محیط‌زیست و مدیریت منابع انرژی

ساختمانی و فنی اجرا شده در دوران ساخت این مجتمع در خاورمیانه کم‌نظیر بوده و به‌عنوان مثال نزدیک به ۱۸ میلیون و ۷۰۰ هزار مترمکعب خاک‌برداری و بالغ‌بر یک میلیون و ۸۴۵ هزار مترمکعب بتن‌ریزی، یک میلیون و ۸۰۰ هزار مترمربع قالب‌بندی و ۸۰ هزار تن آرماتور، حدود ۱۵۰ هزار تن اسکلت فلزی، یک میلیون مترمربع نصب پوشش و بالغ‌بر ۵۰۰ هزار تن تجهیزات و ماشین‌آلات در آن نصب شده است.

اولین کوره قوس الکتریکی واحد فولادسازی این مجتمع در مهرماه سال ۱۳۷۰ راه‌اندازی شد و در ۲۳ دی‌ماه سال ۱۳۷۱ خطوط تولید این کارخانه

کشور بوده و بیش از ۲۰ هزار نفر در بخش‌های مختلف این شرکت به کار اشتغال دارند.

تاریخچه شرکت

شرکت فولاد مبارک اصفهان که اکنون یکی از بزرگ‌ترین واحدهای صنعتی جمهوری اسلامی ایران است در زمینی به مساحت ۳۵ کیلومترمربع در نزدیکی شهر مبارک و در ۷۵ کیلومتری جنوب غربی شهر اصفهان واقع شده است.

عملیات اجرایی این مجتمع در سال ۱۳۶۰ آغاز شد و در دوران جنگ تحمیلی و زیر حملات هوایی جنگنده‌های دشمن به‌دست توانای سربازان پرافتخار جبهه صنعت ادامه یافت. فعالیت‌های

شرکت فولاد مبارک از شرکت‌های پیشرو ایرانی است که در زمینه تولید ورق‌های فولادی فعالیت می‌نماید. این شرکت با مأموریت ایفای نقش محوری در توسعه صنعتی، اقتصادی و اجتماعی کشور و ارتقای سطح فناوری صنعت فولاد، به‌عنوان سازمانی جهان‌تراز بیش از ۵۰ درصد از مصرف فولاد کشور را جهت استفاده در صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی، صنایع فلزی سبک، صنایع فلزی سنگین و لوله‌های انتقال سیالات، صنایع بسته‌بندی، صنایع لوازم‌خانگی و الکتریکی و صنایع لوله و پروفایل تولید می‌نماید. شرکت فولاد مبارک دارای هفت مجتمع صنعتی در اقصی نقاط





واگن‌برگردان و تنظیم موقعیت آنها در داخل واگن‌برگردان می‌تواند توسط دستگاه واگن‌گیر (CAR INDEXER) و یا لوکوموتیو انجام شود. واگن‌ها یک‌به‌یک توسط دستگاه واگن‌برگردان تخلیه شده و از طریق تغذیه‌کننده‌های لرزشی و نوار نقاله به محوطه انباشت (پارک‌ها) انتقال می‌یابند. وزن واگن خالی ۳۰ تن و مقدار بار داخل هر واگن در حال حاضر ۹۰ تن می‌باشد که امکان افزایش آن تا ۱۲۰ تن وجود دارد. سه پارک به طول ۷۵۰ متر و عرض ۳۸ متر برای انباشت و مخلوط‌سازی پودر سنگ آهن و سه پارک به طول ۹۵۰ متر و عرض ۴۷ متر برای انباشت پودر سنگ آهن و گندله اختصاص دارد. وظیفه انباشت را ۳ دستگاه انباشت‌کننده و وظیفه برداشت را ۳ دستگاه برداشت‌کننده به عهده دارند. ظرفیت تخلیه دستگاه‌های انباشت‌کننده و نوار نقاله‌های مرتبط ۲۸۰۰ تن در ساعت و ظرفیت برداشت دستگاه‌های برداشت‌کننده و نوار نقاله‌های مرتبط ۱۵۰۰ تن در ساعت برای پودر سنگ آهن و ۱۰۰۰ تن در ساعت برای گندله است.

۲- واحد گندله‌سازی:

سنگ آهن درشت‌دانه پس از ورود به آسیاب‌های گندله‌سازی از سایز ۹۵ درصد کمتر از ۱ میلی‌متر به سایز ۸۰-۷۵ درصد زیر ۴۵ میکرون می‌رسد. در ادامه سنگ آهن آسیاب‌شده با سنگ آهن ریزدانه

ر وظیفه اصلی واحد انباشت و برداشت همگن‌سازی و مخلوط‌سازی مواد، ایجاد ذخیره مناسب و مستقل نمودن عملکرد واحدهای گندله‌سازی و احیاء مستقیم از یکدیگر است

شامل پودر سنگ آهن و گندله در سال را انجام دهد که در حال حاضر ظرفیت تخلیه به ۶.۵ میلیون تن رسیده است. همچنین در این واحد امکان ذخیره‌سازی حداکثر تا حد ۲ میلیون تن پودر سنگ آهن و گندله وجود دارد.

عمده پودر سنگ آهن مصرفی، توسط واگن از معادن داخلی گل‌گهر، چادرملو و بافق تامین می‌شود. واگن‌های ورودی توسط باسکول ریلی توزین شده و به محوطه واگن‌برگردان برای تخلیه وارد می‌شوند. عمل حرکت دادن واگن‌ها به‌طرف

بزرگ توسط رئیس‌جمهور وقت افتتاح گردید. با ورود محصولات فولادی این شرکت به بازار و افزایش تدریجی تولید تا سقف ظرفیت اسمی ۲.۴ میلیون تن بخش عمده‌ای از نیاز کشور به این کالای استراتژیک برطرف شد.

این شرکت در سال‌های پس از رسیدن به ظرفیت اسمی با کسب تجربه و توانمندی اقتصادی برای پاسخگویی به نیاز روزافزون بازار داخلی و خارجی و استفاده بهینه از تجهیزات و ماشین‌آلات تولیدی موجود اقدام به برنامه‌ریزی برای افزایش تولید در قالب طرح‌های توسعه نمود و با استفاده از منابع مالی حاصل از فروش داخلی و ارزی شرکت و استفاده از اعتبارات مالی، ریلی و ارزی اولین مرحله طرح‌های توسعه را اجرا کرد به‌نحوی که با اجرای این طرح‌ها، تولید شرکت برای رسیدن به میزان حداقل ۱۱.۳ میلیون تن مذاب برنامه‌ریزی گردیده و در حال انجام هستند.

□ ناحیه آهن‌سازی

وظیفه اصلی واحد انباشت و برداشت همگن‌سازی و مخلوط‌سازی مواد، ایجاد ذخیره مناسب و مستقل نمودن عملکرد واحدهای گندله‌سازی و احیاء مستقیم از یکدیگر است که طبق طراحی باید تخلیه و همگن‌سازی ۴.۵ میلیون تن مواد اولیه





نیز در ناحیه آهن سازی احداث شد که در این واحد دولومیت خام در کوره های عمودی دوقلو پس از فرایند پخت به دولومیت پخته تبدیل می شود که پس از سردند و گرفتن ریزدانه برای استفاده در کوره های ذوب به فولادسازی فرستاده می شود.

۴- واحد احیاء مستقیم:

واحد احیاء مستقیم دارای ۵ مدول میدرکس از نوع سری ۶۰۰ و یک مدول از نوع سری ۸۰۰ می باشد. در حال حاضر با بهینه سازی های انجام شده ظرفیت تولید تا ۵ میلیون تن آهن اسفنجی در سال افزایش یافته است.

در ناحیه احیاء مستقیم، گندله اکسیدی تولید شده در واحد گندله سازی، پس از کنترل خواص شیمیایی و فیزیکی از بالا وارد کوره احیاء شده و در دمای حدود ۸۰۰ درجه سانتی گراد و در تبادل با گاز احیاء کننده که از سمت پائین به طرف بالا در جریان است اکسیژن خود را از دست می دهد. ترکیب اولیه گاز احیاء کننده بالای ۹۰ درصد

دوار به طول ۳۸ متر می باشد که برای تولید ۲۷۰ هزار تن آهک پخته مورد نیاز فولادسازی طراحی شده است. برای پخت آهک، ابتدا سنگ آهک با دانه بندی ۵۰ - ۱۸ میلی متر از معدن حوض ماهی دریافت شده سپس سنگ آهک وارد کوره های دوار شده و در مجاورت حرارت ۱۳۵۰ - ۱۲۵۰ با انجام عمل کلسیناسیون گاز CO₂ از سنگ آهک خارج می شود و آهک پخته، تولید می شود و آهک پخته پس از خارج شدن از کوره سرد می گردد و سائز ۵۰ - ۵ میلی متر آن برای استفاده در کوره های ذوب به سمت فولادسازی فرستاده می شود.

سائز کمتر از ۵ میلی متر آهک پخته به واحدهیدراسیون فرستاده می شود با اضافه کردن آب به آهک، آهک هیدراته تولید می گردد که از آن در واحدهای گندله سازی، بریکت سازی و تصفیه خانه استفاده می شود. در سال های اخیر با توجه به اضافه شدن دولومیت پخته به سبد افزودنی های فولادسازی، کارگاه دولومیت سازی

ارسالی از معدن با سائز ۸۵-۸۰ درصد زیر ۴۵ میکرون، بنتونیت (به عنوان چسب) و رطوبت مخلوط شده و پس از آماده سازی به دیسک های تشکیل گندله خام ارسال می گردد. در دیسک های گندله سازی، مخلوط سنگ آهن به گندله خام با سائز ۲۵-۵ میلی متر تبدیل می شود. پس از سرد کردن گندله خام توسط سردند غلظتی گندله های با سائز ۱۶-۸ میلی متر وارد کوره پخت می شوند. در کوره پخت گندله خام با عبور از مراحل خشک کردن، پیش گرم، پخت و خنک کردن به استحکام مناسب و کافی جهت استفاده در فرایند احیاء مستقیم رسیده و از کوره پخت خارج می گردد.

گندله اکسیدی تولیدی در ادامه جهت مصرف، به واحد احیاء مستقیم و یا جهت انباشت، به واحد انباشت و برداشت ارسال می شود.

۳- واحد آهک سازی:

واحد آهک سازی فولاد مبارکه شامل ۲ کوره





با آب و عبور از حوضچه اسید شوئی الکترولیتی و دو مرحله شستشو با آب وارد حوضچه‌های محتوی محلول الکترولیت شده و طی ۵ مرحله درحالی‌که شمش خالص قلع، آند، و ورق، کاتد را تشکیل می‌دهد به روش الکترولیتی هر دو سطح ورق قلع آندود می‌شود.

□ واحد ورق گالوانیزه

تولید ورق گالوانیزه مجتمع فولاد مبارکه اصفهان به روش غوطه‌وری داغ است. مزیت این روش گالوانیزه بر روش‌های دیگر، مقرون‌به‌صرفه بودن، امکان ایجاد ضخامت‌های بالای پوشش، استحکام بالا و چسبندگی پوشش گالوانیزه به فولاد است.

□ واحد ورق رنگی

خط تولید ورق رنگی مجتمع فولاد اصفهان در امتداد خط گالوانیزه واقع هست و به‌صورت خط پوشش دهی غلتکی طراحی شده است. از مزایای این خط، سرعت بالا، صرف رنگ کم و سازگاری با محیط‌زیست است.

□ ناحیه فولادسازی و ریخته‌گری مداوم

ناحیه فولادسازی یکی از ۵ ناحیه تولیدی شرکت فولاد مبارکه است. وظیفه اصلی این ناحیه تولید شمش فولادی جهت تأمین ماده اولیه موردنیاز ناحیه نورد گرم به مقدار و کیفیت توافق شده با آن ناحیه تولیدی است.

□ ناحیه نورد گرم

تختال‌ها به واحد نورد گرم منتقل می‌شود و پس از گرم شدن تا ۱۲۸۰ درجه سانتی‌گراد در کوره‌های پیش گرم کن و پوسته زدایی در نوردهای اولیه و نهایی نورد شده و در نهایت ضخامت آن به ۱۶ تا ۱.۲ میلی‌متر می‌رسد که به‌صورت کلاف (کوئل) تولید می‌شود.

□ واحد ورق قلع آندود

خط تولید ورق قلع آندود فولاد مبارکه اصفهان بر اساس روش الکترولیت اسیدی با محلول فرواستان طراحی شده که در این روش ورق پس از عبور از حوضچه‌های شستشوی الکترولیتی و شسته شدن

شامل CO, H_2 است که نسبت به CO/H_2 در حدود ۱.۵ تا ۱.۷ است. CO, H_2 اکسیژن موجود در گندله را جذب و به H_2O, CO_2 تبدیل می‌شوند و از قسمت بالای کوره خارج می‌شوند. ۲.۳ گاز خروجی پس از خنک کاری و شستشو با آب با افزودن گاز طبیعی به آن وارد ریفرمر می‌شود و در مجاورت کاتالیست نیکل مجدداً به CO, H_2 تبدیل می‌شود و دوباره وارد کوره می‌شود. ۱.۳ گاز که در اثر افزایش حجم ناشی از عمل ریفرمینگ تولید گردیده از سیکل خارج و در ریفرمر به عنوان منبع انرژی با هوا سوزانده می‌شود و حرارت لازم برای عمل ریفرمینگ را فراهم می‌نماید. در نهایت محصول احیاء مستقیم گلوله‌های آهن اسفنجی با متالیزاسیون بالای ۹۲ و کربن بالای ۷.۱ درصد است که که پس از خنک کاری با گاز خنک‌کننده از پائین کوره در دمای محیط تخلیه می‌گردد و پس از جداسازی ریزدانه آن به فولادسازی ارسال می‌شود.



عضو هیئت‌مدیره شرکت توسعه مهندسی رهنورد در گفتگو با صمت: هدف ما داخلی‌سازی بیشتر است



میان سازمان گسترش و معاونت فناوری ریاست‌جمهوری به این هدف بزرگ دست پیدا کنیم. ما بالاخره باید روی پای خود بایستیم. بررسی دوره‌های مختلف نمایشگاه نشان می‌دهد که میزان حضور شرکت‌های خارجی، افت‌وخیز داشته است. وجود تحریم‌ها را نه تهدید، که فرصت می‌بینم و معتقدم از طریق آن می‌توانیم به داشته‌های خود ایمان پیدا کنیم. به‌جرت می‌توانم بگویم که در حوزه ساخت واگن هیچ کمبودی نداریم و چه‌بسا بتوانیم به بازارهای صادراتی هم دست پیدا کنیم.

دستگاه در حال مذاکره با سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور هستیم. در حوزه مترو متاسفانه سهم عمده بازار در دست شرکت‌های چینی بوده است. مجموعه واگن‌هایی که در شهرهای دارای مترو فعالیت می‌کنند با همکاری شرکت‌های ایرانی و چینی تامین شده است. همان‌طور که گفتیم به‌طور متوسط بین ۲۸ تا ۳۲ درصد داخلی‌سازی داشته‌ایم. بیشتر از ۱۵۰۰ واگن تامین شده است. به دنبال افزایش هرچه بیشتر تولید داخلی هستیم و در این راستا برنامه‌هایی داریم. ماده ۵۴ برنامه ششم توسعه، دولت را مکلف کرده که تا پایان این دوره، سهم تولید داخلی در حوزه طراحی و ساخت ناوگان به ۸۵ درصد برسد. انشالا با همکاری مجموعه‌هایی مانند معاونت علم و فناوری ریاست‌جمهوری و جهاد دانشگاهی می‌توانیم برنامه‌هایی که در این راستا برای خود تعیین کرده‌ایم را اجرا کنیم.

■ **موضوع اصلی، تامین منابع مالی است**
وی در بخش دیگری از سخنان خود اظهار داشت: پتانسیل‌های داخلی بسیار مناسب است و در صورت تامین منابع می‌توانیم ماده ۵۴ را محقق کنیم. امیدوارم در سایه همکاری‌های

شرکت توسعه مهندسی و ساخت واگن‌های مسافری رهنورد یکی از بازیگران مهم این صنعت است. در حاشیه هفتمین دوره نمایشگاه صنعت حمل و نقل ریلی فرصتی دست داد تا با یکی از اعضای هیئت‌مدیره این شرکت به گفتگو بنشینیم و از وی درباره جوانب مختلف این تولیدکننده سوال کنیم.

مرتضی مقدم در معرفی این شرکت اظهار داشت: شرکت توسعه مهندسی و ساخت واگن‌های مسافری رهنورد متعلق به سازمان گسترش و نوسازی است. هدف این شرکت افزایش قدرت ساخت داخلی در حوزه صنعت ناوگان ریلی است. خوشبختانه در جریان اولین کاری که به این شرکت واگذار شد تامین ۲ هزار واگن برای ۹ کلان‌شهر کشور به ما واگذار شد. خوشبختانه در همین قرارداد، دستاوردهای متعددی در زمینه تولید داخلی داشته‌ایم. در این بحث یعنی پروژه تامین ۲ هزار دستگاه به عنوان اولین پکیج خود، مناقصه ۶۳۰ دستگاه را برای تهران برگزار کردیم. کارفرمای این پروژه، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور بود. خوشبختانه هم به لحاظ قیمت، کاهش قیمت قابل توجهی را داشتیم و هم به لحاظ سهم ساخت داخلی، عملکرد خوبی داشتیم. برنده مناقصه کنسرسیومی از شرکت واگن‌ساز چینی و شرکت واگن‌سازی داخلی است. به‌رحال در جریان این پروژه، سهم تولید داخلی را ارتقا دادیم. حداکثر سهم ساخت داخل در قراردادهای مشابه قبلی، ۳۲ درصد بود اما در این قرارداد به ۵۶ درصد رسید. این در حالی است که فاینانس این قرارداد، خارجی است و در این‌گونه قراردادها که توسط منابع خارجی، تامین اعتبار می‌شوند نمی‌توان به این راحتی‌ها سهم ساخت داخل را بالا برد اما خوشبختانه ما از عهده این کار مهم برآمدیم که دستاورد بزرگی به شمار می‌آید.

■ **برای افزایش سهم تولید، برنامه داریم**
وی در ادامه افزود: در مورد بقیه ۲ هزار



معاون مدیرعامل شرکت فراب در گفت‌وگو با صمت:

رضایت کارفرمایان را به دست آورده‌ایم



فراب در آن گروه‌ها هستند.

حساسیت در جذب نیروی انسانی

وی در ادامه با بیان این موضوع که در حدود ۲ هزار ۲۰۰ نفر در فراب شاغل هستند گفت: گروه فنی و تخصصی فراب مرهون زحماتی است که مدیران قبلی مجموعه برای آن کشیده‌اند. حساسیت در جذب نیرو، امنیت شغلی و امکان ارتقای شغلی برای کارکنان و استفاده از فارغ‌التحصیلان دانشگاه‌های برتر از جمله ملاحظاتی است که فراب در زمینه نیروی انسانی خود مورد توجه قرار داده و می‌دهد.

پیمانکاری با تکیه بر دانش مهندسی

وی در تکمیل این بخش از سخنان خود گفت: فراب یک شرکت مهندسی بوده، هست و خواهد ماند. فراب پیمان‌کار است اما پیمان‌کاری خود را با تکیه بر مهندسی انجام می‌دهد نه خرید. در زمینه تامین مالی نیز پیشرفت‌های قابل ملاحظه‌ای داشته و با محوریت فراب، یک زنجیره تامین گسترده و کامل شکل گرفته است. از طرف دیگر تعامل خوبی با شرکت‌های مختلف داریم. خوشبختانه فراب با شایستگی، اعتماد کارفرمایان را به دست آورده است. آنها از ما رضایت دارند و امیدواریم که بتوانیم قدران این اعتماد باشیم. وی در ادامه افزود: بازاریابی فقط یک طرف موضوع است و نکته مهم، اتمام بهینه پروژه‌های در دست انجام است. امیدوارم خط دو مشهد و ۷ مشهد را به اتمام برسانیم. باید توجه داشت که شرایط تجارت بین‌الملل سخت شده است. باید راه‌هایی برای بهبود این وضعیت پیدا کرد. در زمینه بازاریابی باید بتوانیم به خوبی به بازار کشورهای همسایه وارد شویم.

به‌زودی در اواخر خرداد ۳ ایستگاه دیگر نیز به بهره‌برداری خواهد رسید.

محسن رام در ادامه تصریح کرد: تجهیزات الکترومکانیکال و خط ۷ مترو تهران را تامین کردیم. خط یک مترو تهران فرودگاه امام خمینی، توسعه خط ۵ تهران کرج - هشتگرد، پروژه قم را دو سال گذشته شروع کردیم. این پروژه شبیه پروژه مشهد است. فاز مهندسی را تمام کرده‌ایم و وقتی شرایط مالی آن تامین شود وارد فاز اجرا خواهیم شد.

واحد مهندسی، قلب سیستم ماس

در پروژه‌ها به تمام ابعاد مدیریتی، مهندسی، تامین و اجرا توجه می‌شود. شرکت فراب در هر پروژه و صنعتی که شروع کرده دنبال این بوده است که دانش فنی آن پروژه را در گروه خود نهادینه کند و بر قراردادهای سایر موارد اشراف داشته باشد. از روز اول مدیران فراب به دنبال این بوده‌اند که واحد مهندسی و تخصصی، قلب سیستم باشد و ما به این موضوع افتخار می‌کنیم. هر چه می‌گذرد سهم برون‌سپاری پروژه‌ها به خارج از فراب کمتر می‌شود.

وی در ادامه گفت: در زمینه نصب، گروه نصب شرکت بعد از گذشت زمان چنان توانمند شد که خود به یک شرکت جدید تبدیل شد. تمام مجموعه متخصص فنی اعم از نصب، راه‌اندازی، مهندسی و تکنسین‌ها به‌صورت استخدامی خود

محسن رام، معاون مدیرعامل شرکت توسعه کسب‌وکار و بازاریابی در ابتدای سخنان خود گفت:

۲۱ سال است در شرکت فراب مشغول به کار هستیم. این شرکت فعالیت خود را ۲۵ سال پیش از حوزه نیروگاه آبی شروع کرد. شرکت کارش را با همکاری با مجموعه توسعه شهید عباس‌پور شروع کرد. اساس کار ما تجهیزات و الکترومکانیکال است. ابتدا با کارهای نیروگاهی شروع کردیم و به تدریج بازار را توسعه دادیم و پروژه‌هایی را در خارج از کشور استارت زدیم و نیروگاه‌ها را به خارج توسعه دادیم. سریلانکا، قزاقستان، کنیا و عراق از جمله کشورهای هستند که در آنها پروژه‌های نیروگاهی انجام داده‌ایم.

کارنامه‌ای پر بار و درخشان

معاون مدیرعامل شرکت توسعه کسب‌وکار در ادامه افزود: در زمینه نیروگاه، کار را از حوزه آبی به نیروگاه‌های حرارتی و سوخت ترکیبی توسعه دادیم به‌طوری‌که فراب اکنون مالک دو نیروگاه شیرکوه در یزد و نیروگاه داله در اسلام‌آباد کرمانشاه است که در شرف بهره‌برداری است. از سال ۸۶ بازاریابی و فعالیت در زمینه ریلی را شروع کردیم و در سال ۹۰ موفق شدیم نخستین پروژه ریلی خود را با مترو خط ۲ مشهد شروع کنیم. پیمان‌کار تجهیزات مترو خط دو مشهد بودیم که ۹ ایستگاه آن راه‌اندازی شده است و



مدیر روابط عمومی و امور بین‌الملل مترو اعلام کرد:

احداث بیش از ۲۲۰ کیلومتر مترو در تهران



نخستین برنامه‌ریزی‌ها برای بنیان‌گذاری متروی کنونی تهران به سال ۱۳۵۰ بازمی‌گردد. در مهرماه سال ۱۳۵۳ مطالعات مربوط به حل مشکلات ترافیک، مترو تهران توسط شرکت‌های مشاور خارجی از جمله سوفرتو منتج به پیشنهاد سیستم اتوبان مترو (با ۷ خط) شد. بر اساس این پژوهش‌ها، ساخت مترو به عنوان اساسی‌ترین راه‌حل بهبود ترافیک تعیین شد. امروزه افراد بسیار زیادی در شهر تهران به‌صورت روزانه از مترو تهران استفاده می‌کنند.

مهدی خدایپرست، مدیرعامل روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه در خصوص راه‌اندازی و فعالیت‌های مترو در تهران گفت: شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه یا مترو که کار ساخت و زیرساخت متروی تهران را بر عهده دارد از دهه ۵۰ فعالیت خود را شروع کرده است. قبل از انقلاب به دلیل شرایط و وضعیت، کارهای جدی انجام نشد و تنها در حد طراحی بود اما بعد از انقلاب کار به‌صورت جدی‌تر دنبال شد و این روند تا دوران جنگ تحمیلی ادامه داشت. در این دوران با توجه به فشارها برای مدتی فعالیت متوقف شد اما پس‌از آن کار خطوط متروی تهران از سر گرفته شد و تا امروز بیش از ۲۲۰ کیلومتر خط مترو در تهران احداث شده است.

▣ جابه‌جایی ۲ میلیون نفر در تهران

وی ادامه داد: بیش از ۱۲۲ ایستگاه در تهران راه‌اندازی و بهره‌برداری شده که تقریباً امروزه بیش از ۲ میلیون نفر از شهروندان به وسیله مترو جابه‌جا می‌شوند. برنامه‌ریزی‌شده که شرایط به صورتی مهیا شود تا روزانه به حداقل ۷ میلیون جابه‌جایی برسیم که در این زمینه بحث بودجه

اهمیت است و یکی از شاخصه‌های کشورهای توسعه‌یافته به بحث توسعه حمل‌ونقل باز می‌گردد. یکی از به‌روزترین موضوعات نیز به مترو مربوط می‌شود و در ایران نیز کارهای جدی و خوبی انجام شده است. کل مسئولان باید حمایت ویژه‌تری از مترو داشته باشند چراکه با احداث هر کیلومتر از خط مترو، اتفاقات مهمی به نفع مردم و شهروندان خواهد افتاد. در زمینه کاهش آلودگی و مصرف سوخت و سفر ایمن و ارزان همگی در سایه ایجاد و توسعه خطوط مترو انجام می‌شود. امیدواریم که در سال‌های آینده بتوانیم بهتر از حال حاضر به مردم کشور خدمت کنیم.

▣ بومی‌سازی مترو

وی در پایان اشاره‌ای به مبحث بومی‌سازی در زمینه مترو کرد و گفت: در اوایل کار ما کاملاً به کشورهای خارجی وابسته بودیم اما در حال حاضر در بحث سیویل یا ساختمان کاملاً بومی‌سازی صورت گرفته و صد در صد توسط ایرانیان انجام می‌شود. در بحث تجهیزات و قطعات در برخی موارد همچنان وابستگی وجود دارد که به خاطر تحریم‌ها است. در موضوع قطعات بحث سیگنالینگ و ریل‌ها بعضی از شرکت‌ها توانسته‌اند بومی‌سازی را انجام دهند و امیدواریم که در سال‌های آینده صد در صد متکی به توان خود باشیم. در تلاش هستیم با علم روز اقدام به بومی‌سازی بیشتری انجام دهیم.

مطرح است. نقدینگی برای شرکت مترو از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است و بحث حمایت‌های دولت و شورای شهر نیز وجود دارد. در سال‌های اخیر تحریم‌های ظالمانه‌ای ایجاد شده که باعث سخت‌تر شدن روند کارها شده است اما در مقابل مهندسان و جوانان با تلاش در حال انجام کارها هستند. هزاران نفر به‌صورت شبانه‌روزی در زیر زمین که می‌توان آن را به یک شهر تشبیه کرد در حال فعالیت هستند تا مترو توسعه پیدا کند. ما در سال ۹۸ همچنان در حال توسعه مترو هستیم و برنامه داریم که تعدادی ایستگاه از خط ۶ و خط ۷ مترو را با همت مهندسان بهره‌برداری کنیم.

▣ فعالیت‌های اخیر

خدایپرست در خصوص افتتاح ایستگاه‌های جدید گفت: اسفند سال ۹۷ خط ۷ مترو تهران را با حدود ۷.۵ کیلومتر و ۳ ایستگاه بهره‌برداری کردیم و در فروردین سال ۹۸ با حضور رئیس‌جمهوری ۹ کیلومتر از خط ۶ مترو با ۳ ایستگاه به بهره‌برداری رساندیم. همان‌طور که ذکر شد در تلاش هستیم بخش‌هایی از خط ۶ و ۷ را با ایستگاه‌های جدید وارد فعالیت کنیم. موضوع مترو در کشورمان و در تهران به‌عنوان پایتخت چه از نظر حمل‌ونقل و چه از نظر موضوع پدافند غیرعامل یک مسئله استراتژیک است. در مقابل حوادث و حمله کشورهای دیگر می‌توان از مترو حتی به‌عنوان پناهگاه استفاده کرد. گسترش مترو بسیار حائز





سفر به سبک بون ریل
 Travel in Bonrail Style
 وبسایت: www.bonrailco.ir
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۸۸۸۸
 LPP 00002 CAS

- نخستین شرکت خصوصی حمل و نقل مسافری ریلی کشور
- مالک بزرگترین ناوگان جوان مسافری ریلی کشور
- پیشرو در زمینه جابه جایی مسافر با قطارهای ویژه
- پیشتاز در زمینه ارائه خدمات با کیفیت عالی و متمایز به مشتریان
- دارای ناوگان مطابق با استاندارد جهانی

تهران - مشهد
 قم - مشهد
 طیس - مشهد
 ملایر - اراک - مشهد
 کرمان - مشهد
 تهران - یزد - کرمان
 زنجان - قزوین - کرج - مشهد
 تهران - یزد - بندرعباس

" تنها شرکت ریلی دارنده تندیس نقره‌ای حمایت از مصرف کنندگان "



گواهی نامه ۴ ستاره کیفیت از راه آهن آلمان



جایزه مسئولیت اجتماعی بنگاه‌های اقتصادی



تندیس نقره‌ای حمایت از مصرف کنندگان



سیمرغ زرین مدیریت خلاق در ارائه برترین خدمات ریلی در کشور



گواهی تعهد به تعالی و پیشرفت



شرکت فولاد مبارکه
Mobarakeh Steel Group

آرمان ما سربلندی
جمهوری اسلامی ایران در جهان

فولاد مبارکه اصفهان

حامی صنایع ریل کشور

www.msc.ir