

إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُكُمْ أَنْ تُؤَدُّوا الْأَمَانَاتِ إِلَىٰ أَهْلِهَا

مسئولیت در نظام اسلامی، امانت الهی است.

«چند توصیه می‌کنم به رئیس جمهور محترم و برادران و خواهرانی که در بخش‌های مختلف با ایشان همکاری خواهند داشت که این توصیه‌ها را در نظر داشته باشند. این مسئولیت راه، این توانایی راه، امانت بدانید؛ همچنان‌که امیرالمؤمنین فرمود: این در گردن تو یک امانتی است؛ و اَمَّا هِيَ فَيُعْتَقُكَ اَمَانَةٌ؛ این مسعولیت، امانت الهی است در اختیار من و شما؛ امانت‌داری باید کرد؛ حفظ امانت باید کرد. این آیه‌ی شریفه‌ی «إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُكُمْ أَنْ تُؤَدُّوا الْأَمَانَاتِ إِلَىٰ أَهْلِهَا»، فقط درباره‌ی این امانت‌های مادی محسوس نیست؛ این امانت مهم معنوی - که این مسعولیت است - مصداق برتر آنها است.»

از بیانات رهبر معظم انقلاب در مراسم تنفیذ حکم دوازدهمین دوره ریاست جمهوری اسلامی ایران

حضرت آیت الله سید ابراهیم رئیسی

ریاست محترم جمهور

با سلام و احترام؛

ضمن تشکر از تلاش‌های دولت محترم برای تحقق اهداف بخش حمل‌ونقل کشور، به‌استحضار آن مقام عالی می‌رساند سازمان‌های مردم‌نهاد، تشکل‌های صنفی، علمی و تخصصی و اساتید و کارشناسان متخصص حوزه حمل‌ونقل، به اتکای ارزش‌های عالی انقلاب اسلامی همواره مسئولان کشور را در تصمیم‌سازی‌های کارشناسانه در این بخش با حفظ منافع نظام یاری نموده‌اند. توجه ویژه مقام معظم رهبری و جلسات مکرر ایشان با فرهیختگان بر همین امر دلالت دارد. از همین روی، به‌عنوان جمعی از کارشناسان و مدیران نهادهای یاد شده، لازم است به استحضار برسانیم که بررسی عملکرد بخش حمل‌ونقل ریلی در سال ۱۴۰۱ و مقایسه آن با سال‌های گذشته (مطابق گزارش پیوست) حاکی از استمرار و تشدید افت در مهمترین شاخص‌های عملکردی این بخش است.

در سال ۱۴۰۱، اگرچه با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، ورود حدود ۱۶۰۰ دستگاه واگن باری نو به شبکه منجر به افزایش ۵,۷ درصدی جمعیت این ناوگان شد، شاخص «تن کیلومتر کل بار ریلی حمل شده»، ۸,۱ درصد نسبت به سال ۱۴۰۰ افت داشته است. این در حالی است که شاخص یاد شده در سال ۱۴۰۰ نیز نسبت به سال ۱۳۹۹ با وجود رشد ۳,۴ درصدی جمعیت واگن‌های باری، ۸,۵ درصد کاهش یافته بود. این بدان معناست که افزایش ناوگان نه تنها به افزایش عملکرد حمل بار منجر نشده، حتی با افت عملکرد و درآمدزایی نیز همراه شده است تا سرمایه‌گذاران بخش خصوصی بیش از پیش از این بخش دلزده شوند. در واقع طی دو سال گذشته شاخص بسیار مهم «بهره‌وری متوسط ماهیانه واگن‌های باری» که ملاک جذابیت سرمایه‌گذاری خصوصی در این بخش

است، با رسیدن به ۸۳ هزار تن کیلومتر، افت حدود ۲۵ درصدی را نسبت به سال ۱۳۹۹ تجربه کرده است، به این معنا که هر ۴ واگن باری در سال ۱۴۰۱، به اندازه ۳ واگن باری در سال ۱۳۹۹ بار حمل کرده‌اند که این مصداق تضييع منابع کشور و بخش خصوصی است.

این افت سنگین در شرایطی رخ داده که شاخص بهره‌وری واگن باری در کشور ما حدود یک چهارم تا یک سوم مقادیر مشابه در کشورهای دارای راه‌آهن توسعه یافته است و نظام مدیریت ریلی کشور باید به گونه‌ای این فاصله فراوان را که به مثابه هدررفت سنگین ثروت‌ها و نعمات است جبران نماید.

در صورتی که شاخص بهره‌وری واگن‌های باری در همان اندازه سال ۱۳۹۹ حفظ می‌شد، بخش حمل‌ونقل ریلی می‌توانست در سال ۱۴۰۰ معادل ۳۶،۲ میلیارد تن کیلومتر و در سال ۱۴۰۱ معادل ۳۸،۳ میلیارد تن کیلومتر بار داخلی حمل نماید. با این حساب، افت بهره‌وری موجب انتقال بار داخلی از شبکه ریلی به جاده به اندازه حدود ۶،۲ میلیارد تن کیلومتر در سال ۱۴۰۰ و حدود ۹،۵ میلیارد تن کیلومتر در سال ۱۴۰۱ و حدود ۱۵،۷ میلیارد تن کیلومتر در جمع دو سال شده است. با توجه به این که سوخت مورد نیاز برای حمل هر هزار تن کیلومتر بار در ریل ۷ لیتر و در جاده ۴۲ لیتر است، این اتفاق سبب افزایش حدود ۵۴۹ میلیون لیتری مصرف گازوئیل (به ارزش تقریبی ۳۷۰ میلیون دلار) در دو سال اخیر شده است. به علاوه، اختلال در زنجیره تأمین صنایع متکی به حمل‌ونقل ریلی مانند شرکت‌های معدنی و فولادی و نیز خسارات زیست‌محیطی و اجتماعی حاصل از تصادفات جاده‌ای نیز بر اثر انتقال بار از ریل به جاده بر کشور تحمیل شده است.

در این دو سال، علاوه بر خسارات ملی فوق، با در نظر گرفتن نرخ‌های سال ۱۴۰۱، خسارت عدم‌النتفع شرکت‌های خصوصی مالک واگن باری (با نرخ میانگین ۱۰۰ تومان به‌ازای هر تن کیلومتر) حدود ۱۶۰۰ میلیارد تومان و خسارت عدم‌النتفع راه‌آهن دولتی به‌طور مستقیم (با نرخ میانگین ۲۸۰ تومان به‌ازای هر تن کیلومتر) نیز حدود ۴۴۰۰ میلیارد تومان بوده است. از آنجا که راه‌آهن به بودجه عمومی دولت متکی است، بخش عمومی خسارات فوق به بودجه دولت و از آن مسیر نیز به کل جامعه منتقل شده است. خسارات شرکت‌های خصوصی فعال در این صنعت نیز در مقایسه با توان اندک فعالان خصوصی در این حوزه، صدمه بزرگی است.

یک عامل مهم و غیرقابل چشم‌پوشی که اثر منفی بزرگی بر عملکرد حمل بار ریلی داشته و ناباورانه و با لجاجت راه‌آهن هم‌چنان ادامه دارد، توقیف طولی‌المدت تعداد زیادی از واگن‌های باری شرکت‌های خصوصی با بهانه‌های مختلف و به‌دلیلی غیر از موضوع ناایمن بودن است (یعنی در تضاد صریح با ماده ۳ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل‌ونقلی ریلی که تصریح می‌کند: «... ایجاد محدودیت عبور واگن هر یک از شرکت‌ها توسط راه‌آهن بجز موارد تعیین شده در مقررات ایمنی حرکت و ظرفیت خطوط، تخلف محسوب می‌شود و در صورت بروز هرگونه خسارت ناشی از این محدودیت برای شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و تأیید آن توسط مراجع ذی‌صلاح، راه‌آهن مکلف به جبران آن است.»). به عنوان مثال در چند ماه گذشته سیستم صدور بارنامه بیش از ۴ هزار دستگاه واگن متعلق به ۲ شرکت

بخش خصوصی از مجموع ۲۹ هزار واگن موجود در کشور طی یک بازه زمانی حدود ۳ ماهه به دلیل تأخیر در پرداخت حق دسترسی به شبکه ریلی، با تصمیم شرکت راه آهن مسدود گردید. بدیهی است که از منظر رویکردهای حاکمیتی، این رفتارها مصداق ایراد خسارت و اضرار به بیت المال و سرمایه های خصوصی و عمومی است و توجیهی برای آن وجود ندارد.

با عنایت به آمار ارائه شده در گزارش پیوست می توان دریافت که شاخص «تن کیلومتر بار ترانزیت ریلی حمل شده» در سال ۱۴۰۱ ۵۰ درصد نسبت به مدت مشابه قبلی افت داشته است. این موضوع مبین آن است که رکورد ترانزیت ریلی سال ۱۴۰۰ به عواملی خارج از کنترل راه آهن و عمدتاً به افزایش مقطعی صادرات گوگرد ترکمنستان وابسته بوده و به همین دلیل و البته با برخی تصمیمات اشتباه در رویکرد ترانزیتی راه آهن، عملکرد فوق در سال ۱۴۰۱ تکرار نشده است. از طرفی باید توجه داشت که هر چند در سال ۱۴۰۰ تن کیلومتر بار ترانزیت ریلی حمل شده حدود ۲ میلیارد تن کیلومتر نسبت به سال ۱۳۹۹ افزایش داشته اما در همین مدت تن کیلومتر کل بار ریلی حمل شده و تن کیلومتر بار داخلی ریلی حمل شده به ترتیب حدود ۵ و ۳ میلیارد تن کیلومتر کاهش یافته است.

در بخش مسافری، هر دو شاخص «مسافر جابه جا شده» و «مسافر کیلومتر جابه جا شده» در سال ۱۴۰۱ رشد ۴۴ درصدی نسبت به سال ۱۴۰۰ داشته و به اعداد سال ۱۳۹۹ باز گشته است. باید توجه داشت که در سال های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ به دلیل همه گیری ویروس کرونا و الزام فاصله گذاری، قطارهای مسافری کماکان با همه واگن های خود خدمت رسانی می نمودند اما افت شدیدی در دو شاخص جابه جایی مسافر به وجود آمد و رشد آمار این دو شاخص طی سال گذشته، ناشی از حذف محدود فاصله گذاری و تکمیل ظرفیت قطارها بوده است. نکته مهم آن است که تبلیغ افراطی مبنی بر رکورد شکنی در حمل مسافر ریلی در سال ۱۴۰۱ نیز از نظر متخصصان و کارشناسان، ادعای درست و دقیقی نیست چرا که شاخص دقیق و جامع اندازه گیری عملکرد حمل مسافر و بار، به جای «نفر» و «تن»، «نفر کیلومتر» و «تن کیلومتر» است. با این حساب، تحلیل آمار حمل مسافر ریلی در ۲۰ سال گذشته و نه حتی در طول تاریخ بیش از صد ساله راه آهن نشان می دهد که عملکرد حمل مسافر سال ۱۴۰۱ از رکورد قبلی با فاصله فراوانی کمتر است. آمار موجود در سایت شرکت راه آهن نشان می دهد حمل مسافر ریلی در سال ۱۴۰۱ از نظر تعداد مسافر (یعنی شاخص «نفر») با رسیدن به ۲۹ میلیون ۶۶۶ هزار نفر، حدود ۳ درصد بهبود در رکورد قبلی (مربوط به سال ۱۳۸۹) ایجاد کرده است اما با شاخص نفر کیلومتر مسافر جابجا شده، که به اعتقاد کارشناسان، شاخص دقیق تر و صادق تری است، بهترین عملکرد با رکورد ۱۷ میلیارد و ۸۷۷ میلیون نفر کیلومتر، مربوط به سال ۱۳۹۰ بوده که بیش از ۱۲ درصد نسبت به عملکرد سال ۱۴۰۱ بهتر بوده است. از نظر این شاخص، عملکرد تمام سال های ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۳ از سال ۱۴۰۱ بهتر بوده است و بنابراین با این تحلیل، روشن است که ادعای رکورد شکنی حمل مسافر در سال ۱۴۰۱ ادعای درستی نیست.

از مهمترین روندهای چند سال اخیر که اثر سوء آن بر وضعیت بخش ریلی جدی است، کاهش درصد آماده به کاری لکوموتیوها بوده است. اگر چه مطابق آمار ماهنامه ۱۲ ماهه ۱۴۰۱ شرکت راه آهن ج.ا.ا، موجودی سرمایه های لکوموتیوها از ۹۵۸ دستگاه در فروردین ماه به ۹۸۸ دستگاه در اسفندماه رسیده و در این سال، ۳۰ دستگاه لکوموتیو به شبکه حمل و نقل ریلی کشور اضافه شده است، باید توجه

داشت که متوسط تعداد لکوموتیو آماده به کار روزانه در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰، صرفاً ۵ دستگاه افزوده شده است. در واقع با وجود تزریق لکوموتیو به شبکه، آماده به کاری این ناوگان تغییر محسوسی نداشته است و این به معنای هدررفت خالص ۲۵ دستگاه لکوموتیو طی سال مذکور است. تصدی گری ضعیف و آسیب زای دولت در این بخش، باعث شده است تا راه آهن از یک سو در تعمیر و نگهداری لکوموتیوهای تحت مالکیت خود ناتوان شود و از سوی دیگر، در پرداخت مطالبات مالکین لکوموتیوهای خصوصی تأخیرات حدود ۹ ماهه داشته باشد و در نتیجه ناوگان لکوموتیوهای کشور مستمراً زمین گیر شوند، به گونه ای که در حال حاضر حدود ۵۰٪ لکوموتیوهای بخش خصوصی سرد و از سیر خارج شده است. یک نتیجه این روند، حذف چندین رام قطار مسافری در ابتدای تابستان ۱۴۰۲ به علت کمبود لکوموتیو بوده که برای اولین بار در سنوات اخیر رخ داده است. علاوه بر این، واگن های باری نیز بعضاً پس از بارگیری، به مدت حدود ۲ ماه برای حرکت به سمت مقصد معطل شده اند و این گونه معطلی ها رو به افزایش است.

غیر از موارد پیش گفته که مختصراً نمایان گر افت جدی و بحرانی عملکرد بخش ریلی است، نکات ناامیدکننده دیگری نیز در رویکردهای مدیریتی متولیان این بخش رایج است که از جمله آنها، می توان به تلاش علنی برای بازگشت از خصوصی سازی و دولتی سازی مجدد بخش ریلی بر خلاف قوانین و مقررات صریح کشور، افزایش نگران کننده آمار و شدت سوانح (که نشان گر رهاشدگی سازمان راه آهن است)، رسوب سنگین مطالبات پیمانکاران بخش خصوصی مانند سازندگان خطوط ریلی برای مدت نزدیک به یک سال و بعضاً بیش از آن، قطع ارتباط راه آهن با بخش خصوصی و محدودسازی این ارتباط به صرفاً چهار-پنج جلسه نمایشی و بی حاصل در دو سال اخیر، قطع تقریبی ارتباط مدیریت ارشد با معاونین و مدیران راه آهن و انحصار دایره تصمیم گیران این سازمان بزرگ به دو-سه شخص کم تجربه جدیدالورود، تلاش های تبلیغاتی و رسانه ای فراوان برای نمایش رکوردشکنی های عمدتاً گمراه کننده یا کذب، دستاوردسازی از نتایج کار بخش خصوصی یا حتی سایر بخش های دولت و اقدامات نامطلوب دیگری اشاره نمود. این وضعیت که از نظر امضاکنندگان، مصداق عینی ترک فعل، شکست در متن و پرداخت افراطی به حواشی به شمار می رود، به طور همزمان به ناراضی سازی سرمایه گذاران خصوصی بخش ریلی، مشتریان این بخش به ویژه معادن و فولادسازان، کارکنان دولتی و خصوصی راه آهن و طیف وسیعی از ذینفعان این صنعت و حتی برخی از بخش های دولت شده است که قطعاً آثار سوء حاصل از چنین وضعیتی، به سادگی و در کوتاه مدت قابل رفع نخواهد بود.

کارشناسان بخش و امضاکنندگان این نامه، معتقدند که اصرار ناشی از ضعف اراده یا تحلیل برخی از مدیران ارشد راه آهن در سال های اخیر بر حفظ و حتی توسعه و تعمیق دایره تصدی گری ناکارآمد و ضد توسعه ای خود، از یک سو به بروز خسارات و دشواری های پیش گفته منتج گشته و از سوی دیگر موجب تشدید وخامت اوضاع در آینده خواهد شد، مگر آن که بزرگان نظری عمیق تر بر این بخش بیمار افکنند و زودتر چاره ای سازند و طرحی نو دراندازند. مع الاسف، هشدارهای مکرر فعالان و کارشناسان دل سوخته و تشکل های این بخش و تلاش مستمرشان برای به هوش آوردن مقصران و بازگرداندن این بیمار به حیات و سرزندگی، از سوی برخی مسند نشینان، هیچ انگاشته شدند و به پستوها رفتند و اثر چندان سازنده ای نداشتند. حق است اگر بگوییم مقصرین اصلی تشدید امراض این بیمار محتضر، کسانی بوده اند که با انتصابات سیاسی و رفاقتی، کسانی را بر مسندهای ارشد فنی و مدیریتی گماردند که نه بنگاهداری اقتصادی آموخته بودند، نه الفبای تخصصی حمل و نقل را می دانستند و نه حتی در نگاهی ساده انگارانه تر، بر لوح تعلیم مبانی عمومی مدیریت، به قدر کفایت تمرین کرده بودند.

تاریخ: ۱۴۰۲/۰۵/۱۴
شماره: ۱۴۰۲/۵۰۸/الف
پیوست:

انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته



برای بازگشت از این شرایط بحرانی به سمت مسیر صعود، لازم است اولاً میان دولت محترم و کارشناسان بخش و فعالان و تشکل های غیردولتی، فضای اعتماد و مفاهمه فراهم باشد. ثانیاً ضروری است در انتصاب مدیران ارشد سازمان ها و شرکت های دولتی از جمله راه آهن، به جد از انتصابات سیاسی و رفاقتی که نتیجه ای جز تولید و تشدید بحران (نظیر وضع کنونی) ندارد، پرهیز شود، بلکه با همت و مساهمت کارشناسان و دلسوزان واقعی، معاریف متخصص و معتمد که الحمدلله به برکت انقلاب اسلامی کم پرورش نیافته اند، به خدمت گرفته شوند و در این وضعیت کنونی افرادی لایق و شایسته سکان هدایت راه آهن را بر عهده گیرند.

امیدواریم ان شاءالله با تمرکز کافی دولت محترم و دیگر ارکان حاکمیت بر حل مشکلات و توسعه بخش ریلی، شاهد ایفای نقش مثبت و شایسته این بخش در اقتصاد کشور باشیم، چنان که در کلام رهگشای رهبر معظم انقلاب نیز به دفعات، ضرورت و وجوب تسریع در رشد بخش ریلی مشهود بوده است. از درگاه حضرت پروردگار، آرزومند توفیق جناب عالی و همقطاران دیگر در سفر کاری مقدس پیش روی دولت هستیم.

و السلام علی من اتبع الهدی

Add: #19 . No . 63, . Tohid St . Tousi St.- Tehran - Iran
P.O. Box: 14195-188 ZipCode:1419783311
Tel: (+9821)66565615-6,66912652 Fax: (+9821)66594747

نشانی: تهران خیابان توحید - خیابان غلامرضا طوسی - پلاک ۶۳ - واحد ۱۹
کد پستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱ صندوق پستی: ۱۸۸ - ۱۴۱۹۵
تلفن: ۶۶۹۱۲۶۵۲ و ۶۶۵۶۵۶۱۵-۶ فکس: ۶۶۵۹۴۷۴۷

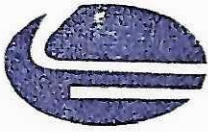
www.rtcguild.com

E-mail : info@rtcguild.com

گزارش روند تغییرات برخی شاخص های مهم بخش حمل و نقل ریلی طی سال های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱

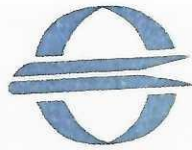
دریاف	شاخص	واحد	سال ۱۳۹۸	سال ۱۳۹۹	سال ۱۴۰۰	سال ۱۴۰۱
بخش باری	۱	تن کیلومتر کل	۳۲/۶۴۶	۳۵/۹۶۳	۳۲/۹۱۹	۳۰/۲۴۹
		درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	۶,۹	-۸,۵	-۸,۱
	۲	تن کیلومتر داخلی	۳۲/۹۸۲	۳۵/۰۵۳	۳۰/۰۶۷	۲۸/۸۲۴
		درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	۶,۳	-۱۴,۲	-۴,۱
	۳	تن کیلومتر ترانزیت	۶۶۴	۹۱۰	۲/۸۵۲	۱/۴۲۵
		درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	۳۷,۰	۲۱۳,۴	-۵۰,۰
	۴	جمعیت واگن های باری	۲۵/۷۳۰	۲۶/۴۴۴	۲۷/۳۵۲	۲۸/۹۰۵
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	۲,۸	۳,۴	۵,۷	
۵	مسافت پیموده شده واگن ها	میلیون کیلومتر	۹۸۰	۸۶۳	۹۰۶	۸۵۶
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	-۱۱,۹	۵,۰	-۵,۵	
۶	متوسط بهره وری ماهیانه واگن های باری	تن کیلومتر به ازای هر واگن	۱۰۶/۸۲۱	۱۱۰/۴۴۳	۹۱/۶۰۵	۸۳/۱۰۰
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	۲,۸	-۱۵,۹	-۹,۳	
۷	سرعت بازرگانی	کیلومتر بر ساعت	۴,۳۵	۳,۷۳	۳,۷۸	۳,۳۸
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	-۱۰,۱	۲,۳	-۱۰,۶	
بخش مسافری	۸	تعداد مسافر	۲۸/۹۵۱	۱۰/۹۰۷	۲۰/۶۰۱	۲۹/۶۶۶
		درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	-۶۱,۹	۸۸,۹	۴۴,۰
	۹	نفر کیلومتر	۱۵/۱۹۰	۵/۱۰۸	۱۱۰/۳۷	۱۵/۹۱۰
		درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	-۶۶,۴	۱۱۶,۱	۴۴,۲
	۱۰	جمعیت واگن مسافری	دستگاه	۱/۷۴۵	۱/۷۶۱	۱/۷۹۶
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	۰,۹	۲,۰	۰,۴	
۱۱	بهره وری سالیانه واگن های مسافری	هزار نفر کیلومتر به ازای هر واگن	۷۲۵/۴۰۶	۲۴۱/۷۱۹	۵۱۲/۱۱۰	۷۳۴/۹۴۱
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	-۶۶,۷	۱۱۱,۹	۴۳,۵	
بخش نیروی کشش	۱۲	تعداد لکوموتیو آماده به کار	۵۷۳	۵۴۳	۵۲۱	۵۲۶
		درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	-۵,۲	-۴,۱	۱,۰
	۱۳	تعداد کل لکوموتیوها	۹۵۴	۹۵۴	۹۵۵	۹۷۳
		درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	۰,۰	۰,۱	۱,۹
۱۴	درصد آماده به کاری لکوموتیوها	درصد	۶۰	۵۷	۵۵	۵۴
	درصد تغییرات نسبت به دوره قبل	-	-۴,۹	-۴,۵	-۱,۸	

انجمن ها و تشکل ها حمل و نقل ریلی کشور:



انجمن صنفی کارفرمایی
تولید کنندگان واگن، لکوموتیو

انجمن صنایع ریلی ایران



انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی ایران

مهندسین مهندسی حمل و نقل ریلی ایران



انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و
خدمات وابسته

انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته



انجمن حمل و نقل ریلی ایران



انجمن هم‌پا هکنی دانش صنعت و بازار
حمل و نقل ریلی

انجمن هم‌پا هکنی دانش، صنعت و بازار

حمل و نقل ریلی

محمد تقی ویسه - مدیرکل سابق راه آهن

منصور عرب یار محمدی - عضو سابق هیات مدیره راه آهن

سعید تهمایان - کارشناس ارشد حوزه حمل و نقل ریلی

علی اصغر شفیعی نادی - کارشناس ارشد حوزه حمل و نقل ریلی

مرتضی ناصر یان - کارشناس ارشد حوزه حمل و نقل ریلی