



transportationweekly.ir  
Info@Tweekly.ir  
ISSN 2423-5466



فروغ فاریابی  
کارشناس حمل و نقل جاده‌ای



علیرضا عجمیان  
کارشناس حمل و نقل ریلی

## دومینیو

### مرگبار تصادفات رانندگی

در اکثر مواقع در عناوین خبری با موضوعاتی همچون این موارد که مردم برای سفرهای برون‌شهری یا خودرویی شخصی سفر می‌کنند، تردد سواری در جاده‌ها بسیار زیاد و جاده‌ها تبدیل به خیابان‌های شهری شده‌اند، مواجه هستیم. از سوی دیگر تیراژ خودروهای داخلی در بین خودروهای مصرفی مردم بالاست و از همه بیشتر پراید و در سوی دیگر قرضیه در تصادف‌ها، سواری‌ها بیشترین درصد را دارند و از همه بیشتر پراید! بر این اساس پلیس دستور توقف تولید پراید را می‌دهد و این در حالی است که پراید خودرویی ارزان و برای اکثریت مردم دست‌یافتنی است. در عین حال متقاضی سفر با حمل و نقل عمومی سال‌به‌سال کمتر شده و شرکت‌های مسافربری ضرر می‌کنند و برای جبران ضرر اتوبوس‌ها را می‌فروشند و شیرازه شرکت‌ها به هم می‌ریزد. در این بین شرکت‌ها یا مالکان اتوبوس به کارهای خلاف مثل قاچاق کالا یا حمل کالا بیش از حد متعارف یک وسیله مسافربری رو می‌آورند و برای نوسازی و ارتقای کیفیت خدمات هم بی‌انگیزه می‌شوند. همچنین کسی برای توسعه خدمات و رقابت در این جهت ترغیب نمی‌شود و ترمینال‌ها هم به روز نمی‌شوند و متعاقب آن مسافران خدمات خوبی دریافت نمی‌کنند و به دنبال راه‌های بی‌در دستر تر برای سفر هستند و به فکر خرید خودروی شخصی مثلا پراید می‌افتند.

از طرفی سوخت هم که ارزان است و هزینه یک باک بنزین کمتر از هزینه بلیت چهار نفر سرشین می‌شود پس مشتری خودروهای داخلی زیاد می‌شود و از همه بیشتر پراید! در این اثنا کارخانه تولیدکننده خودرو می‌بیند تقاضا برای خرید خودرو زیاد است همچنان تولید می‌کند و انگیزه‌های برای ارتقای کیفیت ندارد چون برای همین محصول تا مدت‌ها پیش فروش کرده است و بازاریابی و جلب نظر مشتری لازم نیست و... بازهم تردد سواری در جاده‌ها بسیار زیاد شده و جاده‌ها تبدیل به خیابان‌های شهری شده‌اند. فهرست بالا می‌تواند طولانی‌تر بشود و یا تقدم و تأخر جملاتش تغییر کند.

این دور این باطل از کجا شروع شده و تا کی ادامه خواهد یافت؟ در حال حاضر زمانی که هزینه سفرهای شخصی کمتر از سفر با حمل و نقل عمومی است هم تصادفات زیادی خواهیم داشت و هم حمل و نقل عمومی معیوب و بی‌کیفیت. یک نفر باید این دور تسلسل مرگ‌آورد را قطع کند.

## سرمایه انسانی، کلید موفقیت در

### بازار رقابتی

با توجه به نقش و اهمیت ویژه منابع انسانی در حوزه‌های مختلف کسب‌وکارها (اعم از تولید یا خدمات) در این یادداشت تلاش شده تا نظر مدیران و متولیان محترم و ارجمند صنعت حمل و نقل ریلی، به‌ویژه در حوزه مسافری، به این مهم جلب شود. از آنجایی که منابع انسانی با جنبه‌های مختلف یک سازمان سروکار دارد، ارائه یک تعریف دقیق از این نقش کار چندان آسانی نیست. تیم منابع انسانی مسئولیت رسیدگی به کلیه امور کارکنان در یک سازمان را بر عهده دارد. چرخه نقش این تیم شامل موارد زیر است:

- جذب و استخدام
- همسود کردن همکاران جدید در محیط سازمان و همچنین حفظ آنان در طولانی مدت
- فراهم آوری بسته‌های سلامت و رفاه
- پرداخت حقوق و مزایا
- راهنمایی نیروها در راستای قوانین سازمان
- تعین و تبیین مسیر شغلی
- ارائه برنامه‌های آموزشی در جهت رشد و تقویت ابعاد شخصیتی و تخصصی همکاران
- تدوین و اجرای برنامه‌های توسعه فردی کلیه کارکنان
- تعیین و تبیین اهداف و فضایی مناسب برای خروج همکاران از سازمان

در مفاهیم نوین مدیریت، سرمایه‌های انسانی به جای منابع انسانی استفاده می‌شود. منابع انسانی: نیروی انسانی به‌عنوان بزرگ‌ترین و مهم‌ترین دارایی سازمان شناخته شده، چنانکه سایر منابع مثل سرمایه و مواد اولیه و ماشین‌آلات بدون مدیریت صحیح آن از بین خواهد رفت یا به‌درستی به کار گرفته نخواهد شد.

سرمایه انسانی: اگر منابع انسانی سازمان در مسیر اهداف و استراتژی‌های سازمان عمل کنند، آنگاه ما سرمایه انسانی خواهیم داشت و این فرآیند را مدیریت سرمایه انسانی تعریف می‌کنیم. مثلا شرکت توتال هیچ چاه نفتی ندارد ولی صرفا با استفاده از دانش افراد خود محصولات نفتی تولید می‌کند و به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های نفتی شناخته می‌شود. هرگاه از منبع استفاده کنیم تمام می‌شود ولی سرمایه روزبه‌روز ارزش افزوده پیدا می‌کند. باید روی افراد سرمایه‌گذاری کنیم تا تبدیل به سرمایه شوند.

به تجربه و به عینه ثابت شده که سازمان‌های خلاق، سازمان‌های یادگیرنده، سازمان‌های توانمندساز و سازمان‌های دانایی‌محور می‌توانند منابع انسانی را به سرمایه انسانی تبدیل کنند. اهمیت به سرمایه‌های انسانی از آنجایی بیشتر قابل تأمل است که بسیاری از نیروها و کارکنان شاغل به‌ویژه در بخش عملیات -مانند رؤسای قطار، مهماندانان و مأمورین پذیرایی و خدمات- به‌صورت مستقیم و بی‌واسطه با مسافران در ارتباط بوده و نقشی بی‌بدیل در ایجاد رضایت یا در سوی مقابل، نارضایتی او دارند. امروزه و با وجود رقابت تنگاتنگ بین ریل و سایر شقوق حمل و نقل در کشور، رقابت بین شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسافری و لزوم افزایش سهم بازار، تنها خوشنودی و رضایت مشتریان خارجی (مسافران) ملاک نبوده و مشتریان داخلی که همان کارکنان و در واقع سرمایه‌های انسانی شرکت‌ها هستند باید در کانون توجهات و سیاست‌های این بخش قرار گیرند.

ادامه در صفحه ۴

آریا حمیدیان  
تأمین سرمایه  
صنایع دریایی،  
چشم‌انداز ایمکس ۲۰۱۹

محمد اسلامی  
توسعه گردشگری  
دریایی باید در  
اولویت قرار گیرد

سیاوش امیرمکری  
ایرناکسی در  
فرودگاه‌های کم‌تردد  
راه‌اندازی می‌شود

رئیس هیئت مدیره ر جادر گفتگوبا «حمل و نقل»:

# نگذاریم مردم به ریل بی‌اعتماد شوند

گزارشی از هزینه‌های حمل و نقلی شرکت در مراسم اربعین حسینی (ع)

## جاده صدامی زندان دور



وزیر راه و شهرسازی در دیدار با نمایندگان بخش خصوصی:

## حرکت لکوموتیو توسعه در کشور باید شتاب گیرد

با اشاره به اینکه رفع مشکلات و موانع ترانزیت به کشور ترکمنستان که از گلوگاه‌های ترانزیتی ما است به دلیل مشکلاتی که در سایر بخش‌ها وجود داشت، وقت طاقت‌فرسایی از ما گرفت، تصریح کرد: «به‌زودی معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی به همراه نمایندگان بخش‌های دولتی و خصوصی به‌منظور فعال کردن کمیته‌ها اقداماتی انجام خواهند داد تا بتوانیم تا پایان مهرماه کمیسیون مشترک را فعال کنیم و یک گام بزرگ برای تسهیل روابط ترانزیتی با آسیای میانه و چین برداریم و در این راه اقداماتی نیز در خصوص اتصال خطوط ریلی و جاده‌ای به‌منظور اتصال به کشورهای همسایه نظیر عراق، ترکیه، آذربایجان، ارمنستان، افغانستان و پاکستان را دنبال می‌کنیم و به دنبال این هستیم که مسیر کراچی به بندر لاذقیه را به‌صورت جاده‌ای و ریلی متصل کنیم. همچنین برای ایجاد ظرفیت‌های مناسب برای صادرات خدمات فنی و مهندسی اقدامات طاقت‌فرسایی صورت گرفته است و در سفر اخیری که به سوریه داشتیم توانستیم بانک‌های دو کشور را به یکدیگر متصل کنیم تا دو کشور بتوانند با یکدیگر کار کنند و مبادلات مالی را انجام دهند. در این راستا اقدامات خوبی نیز برای تبادل مالی و بانکی با روسیه و عراق نیز صورت گرفته است تا شرکت‌های ایرانی بتوانند با شرکای خارجی خود این تبادلات را داشته باشند». اسلامی، دامنه و حجم کار پیش رو در این خصوص را سخت و حجم کار را بالا عنوان کرد و افزود: «ظرفیت‌های بخش خصوصی نیز بالاست و شرکت‌های قدرتمندی در کشور داریم که امیدواریم در این مسیر توسعه پیدا کنند».

محمد اسلامی با بیان اینکه حرکت لکوموتیو توسعه در کشور باید شتاب بگیرد، اساس ظرفیت وزارت راه و شهرسازی را به بخش خصوصی مربوط دانست و گفت: «ما باید همچنان اتوبان‌ها و خطوط ریلی خود را توسعه و ظرفیت این خطوط را افزایش دهیم». شش نقش و اهمیت برنامه‌های توسعه کشور و ضرورت استفاده بهینه از ظرفیت بخش خصوصی با حضور محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی، علی آقامحمدی، مدیر گروه اقتصادی دفتر مقام معظم رهبری، معاونان وزیر راه و شهرسازی و تعدادی از نمایندگان انجمن‌ها و تشکلهای بخش خصوصی در حوزه‌های مختلف حمل و نقل، روز دوشنبه، اول مهرماه در وزارت راه و شهرسازی برگزار شد. وزیر راه و شهرسازی گفت: «زمانی که تهاجم عراق به کشور ما آغاز شد، دشمن، تسخیر کشور و سرنگونی انقلاب و جمهوری اسلامی را به‌صورت چندروزه برنامه‌ریزی کرده بود و همه قدرت‌های موجود شرق و غرب و منطقه‌ای نیز به‌صورت مالی، تسهیلاتی و اعزام نیرو با دشمن همکاری می‌کردند و یکپارچه بودند؛ در این مسیر اگر فرمان حضرت امام (ره)، اعمال رهبری قدرتمند ایشان و مقام معظم رهبری و جان‌فشانی جوانان غیرتمند کشور نبود، امروز از هیچ‌کدام از دستاوردهای بزرگ کنونی برخوردار نبودیم؛ باید خداوند را شاکر باشیم که دنیا به قدرت کشورمان پی برده است؛ این را از حرف‌ها و کنش‌های آمریکایی‌ها و اروپایی‌ها به‌راحتی می‌توان فهمید که این باور وجود دارد که ایران یک قدرت جهانی است و این باور باید در همه حوزه‌ها تسری یابد». او اساس ظرفیت وزارت راه و شهرسازی را به بخش خصوصی مربوط دانست و افزود: «ما

هیچ چیز دولتی در این سیستم نداریم و در برخی سازمان‌های تابعه این وزارتخانه، استفاده از ظرفیت‌ها و توان‌بخش خصوصی بسیار بالا و البته در برخی سازمان‌ها نیز کم و نامناسب است. بنابراین در حوزه حمل و نقل جاده‌ای، راه‌آهن و هوایی هنوز فرصت‌های زیادی وجود دارد که می‌توان از آنها بهره برد و به حرکت روبه‌جلوی کنونی شتاب داد». اسلامی، دغدغه وزارت راه و شهرسازی را حضور نمایندگان بخش خصوصی در کمیسیون‌ها و شوراهای تصمیم‌گیری دانست و عنوان کرد: «استفاده از خرد جمعی و مشورت بخش خصوصی در وزارت راه و شهرسازی یک خطمشی مستحکم است که به‌صورت ویژه دنبال می‌شود». او با اشاره به اینکه پرداختن به مطالبات، مسائل و مشکلات بخش خصوصی را به جد دنبال می‌کنیم و در این خصوص سستی به خرج نمی‌دهیم، خاطر نشان کرد: «ما در وزارت راه و شهرسازی، هم‌اکنون در حدود ۲۰۰ هزار میلیارد تومان قرارداد با شرکت‌های پیمانکاری داریم درحالی‌که حداکثر بودجه‌ای که از نهادهای عمومی و دولتی جمع‌آوری می‌کنیم به ۱۰ هزار میلیارد تومان نمی‌رسد». وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه حرکت لکوموتیو توسعه در کشور باید شتاب بگیرد، گفت: «ما باید همچنان اتوبان‌ها و خطوط ریلی خود را توسعه و ظرفیت این خطوط را افزایش دهیم. اکنون رکود سنگینی در مسیرهای پر بار داریم و باید خط دوم ریل را در این مسیرها ایجاد کنیم. ما همچنان نیازمند اتصال ریل به مراکز بار هستیم و در بحث ترانزیت وقت مفصلی را صرف کرده‌ایم تا بتوانیم با توجه به جایگاه‌هایی که در کمیسیون‌های مشترک با دیگر کشورها داریم، موانع را برطرف کنیم». او

جزئیات سود عملیاتی ۴۱ میلیارد تومانی «هما» در سال گذشته

## جزئیات سود عملیاتی ۴۱ میلیارد تومانی «هما» در سال گذشته

معاون وزیر راه و شهرسازی از سود عملیاتی ۴۱ میلیاردی «هما» برای اولین بار در سال‌های گذشته خبر داد. شهرام آدم‌نژاد در توضیح سود عملیاتی هوایمایی جمهوری اسلامی ایران «هما» عنوان کرد: «منظور از سود عملیاتی، سود حاصل از فعالیت‌های عملیاتی شرکت است که فعالیت‌های اصلی شرکت را تشکیل می‌دهند. فعالیت‌های عملیاتی شرکت در ادامه افزود: «از دیدگاه تجزیه و تحلیل صورت‌های مالی، سود عملیاتی معنی‌دارترین عدد در صورت سود و زیان شرکت است و شاخص اصلی قضاوت در مورد عملکرد مالی کسب‌وکار است».

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه شرکت هوایمایی جمهوری اسلامی ایران برای اولین بار طی سالیان گذشته توانسته است نقطه سر به سر عملیاتی را پشت سر بگذارد و به سود عملیاتی به میزان ۴۱ میلیارد تومان برسد گفت: «این عدد در سال گذشته به میزان ۲۲۶ میلیارد تومان منفی بود. این مهم به علت عواملی چون ایجاد نقاط پروازی جدید (۶ مسیر)، استفاده بهینه از ناوگان موجود و مدیریت هزینه‌ها محقق شده است».

معاون وزیر راه و شهرسازی از سود عملیاتی ۴۱ میلیاردی «هما» برای اولین بار در سال‌های گذشته خبر داد.

شهرام آدم‌نژاد در توضیح سود عملیاتی هوایمایی جمهوری اسلامی ایران «هما» عنوان کرد: «منظور از سود عملیاتی، سود حاصل از فعالیت‌های عملیاتی شرکت است که فعالیت‌های اصلی شرکت را تشکیل می‌دهند. فعالیت‌های عملیاتی شرکت در ادامه افزود: «از دیدگاه تجزیه و تحلیل صورت‌های مالی، سود عملیاتی معنی‌دارترین عدد در صورت سود و زیان شرکت است و شاخص اصلی قضاوت در مورد عملکرد مالی کسب‌وکار است».

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه شرکت هوایمایی جمهوری اسلامی ایران برای اولین بار طی سالیان گذشته توانسته است نقطه سر به سر عملیاتی را پشت سر بگذارد و به سود عملیاتی به میزان ۴۱ میلیارد تومان برسد گفت: «این عدد در سال گذشته به میزان ۲۲۶ میلیارد تومان منفی بود. این مهم به علت عواملی چون ایجاد نقاط پروازی جدید (۶ مسیر)، استفاده بهینه از ناوگان موجود و مدیریت هزینه‌ها محقق شده است».

### جناب آقای مهندس حمیدرضا شهرکی

#### مدیر کل محترم دفتر سرمایه‌گذاری و نظارت بر بهره‌برداری سازمان حمل و نقل جاده‌ای

در گذشت مادر گرامیتان را خدمت جنابعالی تسلیت عرض نموده و برای آن مرحومه علو درجات و برای جنابعالی و سایر بازماندگان صبر و شکیبایی و طول عمر با عزت آرزو مندیم.

شبکه خبری صنعت حمل و نقل (تین‌نیوز)  
هفته‌نامه حمل و نقل

### جناب آقای مهندس ناصر صوفی

#### رئیس محترم هیئت مدیره شرکت راه آهن کشش

در گذشت مادر گرامیتان را خدمت جنابعالی تسلیت عرض نموده و برای آن مرحومه علو درجات و برای جنابعالی و سایر بازماندگان صبر و شکیبایی و طول عمر با عزت آرزو مندیم.

شبکه خبری صنعت حمل و نقل (تین‌نیوز)  
هفته‌نامه حمل و نقل