



نه‌ای حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

انتشار: آذرماه ۱۳۹۳ شماره ۱۳

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیرمسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

همکاران تحریریه:

پویا مهرابی، حسین عاشوری، عباس زندباف،

شکوفه احمدی

گرافیک و صفحه‌آرایی:

وحید وقفی‌محبی

طرح روی جلد:

علیرضا کریمی‌مقدم

آتلبه گرافیک:

آزاده ذرقانی

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: مهتاب

نشانی: تهران - خیابان توحید - خیابان غلامرضا طوسی -

پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کدپستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵ - ۱۸۸

تلفن: ۶۶۵۶۵۶۱۵ و ۶۶۵۶۵۶۱۶ - ۰۲۱

دورنگار: ۶۶۵۹۴۷۴۷ - ۰۲۱

وبگاه: www.rtcguild.com

رایانامه: info@rtcguild.com

دوماهنامه «ندای حمل و نقل ریلی» آماده انعکاس دیدگاه‌ها، نظرات و مقالات صاحب‌نظران، مسئولان و هموطنان عزیز است. دوماهنامه «ندای حمل و نقل ریلی» در کوتاه کردن و ویرایش مقالات آزاد است. مقالات منتشر شده دیدگاه نویسندگان است.



دشدرزایر

ناشر: موسسه فرهنگی مطبوعاتی نشر ترابری
(ناشر ماهنامه صنعت حمل و نقل و ماهنامه سفر)

سفارش تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۵۵

۲	واکاوی تلخ کامی‌های ناوگان ریلی بار
۴	پیچ‌های دوستی سفت‌تر شد
۷	ایران، پل راهبردی ترانزیت از شرق به غرب و از شمال به جنوب
۹	خوشه صنایع ریلی اراک در اغماء
۱۳	آب در آسیاب رقیب می‌ریزیم
۱۵	حضور پررنگ بانک صنعت و معدن در پروژه‌های فاخر ریلی
۱۶	کاش بخش مسافری، خصوصی نمی‌شود!
۲۱	قطار عقاب طلایی در ایران
۲۲	مخاطرات پر سرعت شدن
۲۶	نبض صادرات و ترانزیت با واگن‌های کشورهای آسیای میانه
۲۸	هزینه قانون‌مداری بیش از هزینه گریزی است!
۳۱	۱۰ سال است یک واگن نو هم به ناوگان ریلی اضافه نشده
۳۲	حمل و نقل ریلی نیازمند حرکت جهادپرست
۳۴	نقش محوری ایران در جاده ابریشم جدید
۳۷	گفتگوی اختصاصی ندای حمل و نقل ریلی با مدیرکل UIC
۳۸	دمیدن جان تازه به فعالیت‌ها و همکاری‌های منطقه‌ای
۴۰	تازه‌های ریلی
۴۴	حذف حق دسترسی واگن‌های جدید شبکه ریلی به مدت سه سال و نیم
۴۵	اولین قطار حومه‌ای تابستان ۹۴ عملیاتی می‌شود
۴۶	اعضای انجمن



طرح روی جلد: علیرضا کریمی‌مقدم

واکاوی تلخ کامه های ناوگان ریل بار

سنواتی از محل صرفه جوئی سوخت تامین کند.

- قیمت فروش واگن های باری در آسیای میانه به دلیل مسائل داخلی و اقتصادی آن ها نسبت به واگن های اروپائی ۵۰ درصد ارزان تر بود.
- با توجه به این بسته حمایتی بخش خصوصی با چشم اندازی روشن به سرمایه گذاری در صنعت ریلی راغب شد و ورود نمود.
- ولی بسته حمایتی چگونه اجرا شد؟
- بندهای اول تا پنجم بسته حمایتی برای واگن های باری در سه سال اول برنامه تا حد امکان انجام شد ولی بر سر بندهای دیگر بسته حمایتی چه آمد؟
- سیر ۳۰۰ کیلومتر در شبانه روز واگن های باردار و خالی تا به امروز هرگز اتفاق نیفتاده است و سیر واگن های بارنامه شده باردار و خالی ۶۰ الی ۷۰ کیلومتر در شبانه روز و گاهی برای بعضی از واگن ها و در مسیرهای خاص تا ۱۲۰ کیلومتر هم بوده است به هر حال موضوع با تعهد مزبور خیلی فاصله دارد.
- پس درآمد حاصل از حمل بار طبق طرح های توجیه فنی اقتصادی ارایه شده به بانک در بسیاری از واگن ها کمتر از پیش بینی بود و این موضوع مشکلات عدیده ای را پدید آورد.
- نرخ بهره برداری از شبکه ریلی برای بخش خصوصی از سال دوم بسته حمایتی بدون رعایت مزیت، نسبت به دیگر شقوق حمل و نقل و مشورت با بخش خصوصی سالانه افزایش داده شد.
- دولت برای مزیت دار نمودن نرخ بهره برداری از شبکه ریلی از محل صرفه جوئی سوخت یک ریال هم به راه آهن تخصیص نداد.
- از سال چهارم به بعد بر سر بسته حمایتی چه آمد؟
- پرداخت تسهیلات و جوه اداره شده با نرخ سود بانکی و دوره با پرداخت پنج ساله متوقف شد.
- فروش واگن های دست دوم راه آهن به صورت پنج ساله و اجاره به شرط تملیک متوقف و به روش ۲۵ درصد نقد بقیه به صورت وام بانکی به مزایده گذاشته شد و بانک حتی تا پنج سال بعد از مزایده حاضر به پرداخت تسهیلات نشد.

نگاهی به ماده ۲۹ قانون برنامه چهارم توسعه و قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی کشور مصوب مورخ ۱۳۸۴/۰۷/۲۷ مجلس شورای اسلامی حاکی از آن است که به بخش خصوصی اجازه داده شد در زمینه حمل و نقل ریلی سرمایه گذاری و مشارکت کند. بر این اساس شرکت های خصوصی باری، مسافری و لکوموتیو شکل گرفت و نسبت به خرید ناوگان اقدام نمودند.

آن چه که باعث شد بخش خصوصی وارد این صنعت شود برنامه های حمایتی ارایه شده دولت (راه آهن جمهوری اسلامی ایران) و محتوای قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی بود.

اما مفاد بسته حمایتی ارایه شده چه بود؟

- پرداخت تسهیلات از محل جوه اداره شده به بخش خصوصی برای خرید ناوگان ریلی.
- پرداخت تسهیلات بانکی با کارمزد کمتر از ده درصد با بازپرداخت پنج ساله و دوره تنفس دستکم یکساله.
- بازپرداخت تسهیلات با ضمانت راه آهن و با سفته مدیران شرکت ها و بعضاً ترهین واگن ها.
- فقط شرکت هایی که واگن نو خریداری کرده اند می توانستند در مزایده فروش واگن های دست دوم راه آهن شرکت کنند.
- فروش واگن های دست دوم راه آهن با پرداخت ۲۵ درصد نقد و اقساط پنج ساله به صورت اجاره به شرط تملیک.
- تعهد سیر ۳۰۰ کیلومتر در شبانه روز برای سیر واگن های باردار و خالی بخش خصوصی.
- تعیین نرخ بهره برداری از شبکه ریلی برای بخش خصوصی به گونه ای که بتواند ضمن تامین هزینه های بهره برداری از شبکه برای سرمایه گذاران این صنعت نسبت به دیگر شقوق حمل و نقلی دارای مزیت باشد.
- برای مزیت دار نمودن حمل و نقل ریلی چنان چه در تعیین تعرفه بهره برداری از سوی راه آهن جمهوری اسلامی ایران شرایط موجب عدم تکافوی هزینه های نگهداری شبکه شود دولت می تواند از سال ۱۳۸۵ اعتبارات مورد نیاز این شیوه حمل و نقل را در بودجه

■ قیمت واگن در آسیای میانه افزایش چشمگیری پیدا کرد و در نتیجه به علت گرانی هزینه خرید واگن، توسعه ناوگان صورت نگرفت.

■ سیر ۳۰۰ کیلومتر به همان ۶۰ الی ۷۰ کیلومتر در شبانه-روز باقی ماند.

■ از محل صرفه‌جویی سوخت هرگز دولت برای پایین آوردن نرخ بهره‌برداری به راه‌آهن ریالی پرداخت نکرد.

■ بسیاری از آیین‌نامه‌های قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی با تاخیر بسیار زیاد ابلاغ شد و گاهی آیین‌نامه اصلی برخی از مواد آن هنوز تهیه و تصویب نشده است.

■ آیین‌نامه‌هایی که تهیه آن‌ها به عهده راه‌آهن بود، راه‌آهن بدون در نظر گرفتن شرایط و اوضاع شریک تجاری خود (بخش خصوصی) و بدون مشورت این بخش مبادرت به تهیه آن‌ها نمود و وزارت راه و شهرسازی نیز آن را تصویب کرد.

■ آیین‌نامه‌هایی که باید توسط وزارت راه تهیه می‌شد و نظرات راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و بخش خصوصی اخذ می‌شد توسط راه‌آهن تهیه و بدون مشورت با بخش خصوصی توسط وزارت راه و شهرسازی تصویب و ابلاغ شد.

■ در شروع خصوصی‌سازی، مدیران ارشد خصوصی‌سازی را قبول داشتند ولی بدنه کارشناسی به هیچ‌وجه توجه نشده و نپذیرفتند که طبق قانون سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی و دسترسی آزاد به شبکه حمل‌ونقل ریلی، دیگر راه‌آهن نمی‌تواند در ناوگان باری و مسافری سرمایه‌گذاری و فعالیت کند و این موضوع مشکلات اجرایی فراوانی برای بخش خصوصی ایجاد نمود و حتی بعداً مدیران ارشد هم که منصوب شدند همان دیدگاه کارشناسان را داشتند.

■ در ادامه با اعمال تحریم جدید جهانی علیه جمهوری اسلامی ایران چه اتفاقی افتاد؟ افزایش نرخ ارز تا سه برابر و عدم امکان گشایش اعتباری LC برای خرید واگن و پرداخت به صورت نقدی و افزایش قطعات تا سه برابر قبل.

■ بخش خصوصی به یقین رسید که طرح توجیه فنی و اقتصادی بسته حمایتی هرگز قابل اجرا نیست و دوره بازگشت سرمایه از چهار الی پنج سال به ۱۳ الی ۱۵ سال رسیده است.

- درآمد برای بخش خصوصی کاهش یافت و بدهی به راه‌آهن افزایش پیدا کرد و راه‌آهن برای وصول مطالبات خود واگن‌های شرکت‌ها را در شبکه ریلی متوقف و برای بسیاری از شرکت‌ها در دادگاه طرح دعوا نمود.

چرا واقعیت تلخ

■ در قانون، راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران از خرید ناوگان منع شده است.

■ بخش خصوصی با منتفی شدن بسته حمایتی که طرح توجیه اقتصادی با برگشت سرمایه چهار الی پنج سال را القا می‌کرد در حال حاضر به ۱۲ الی ۱۵ سال رسیده و سرمایه‌گذاری را متوقف کرده است.

■ شرکت‌هایی که وارد این صنعت شدند فقط سه الی چهار سال اول نسبت به سرمایه‌گذاری در خرید واگن اقدام کردند. و بعد از آن بسیار اندک در خرید واگن اقدامی صورت پذیرفته است.

■ عمر ناوگان نه تنها در حال کاهش نیست بلکه هر سال به عمر ناوگان اضافه می‌شود.

■ وقتی ناوگان نوسازی نشود و ناوگان جدید به آن اضافه نشود هرچه زیرساخت توسعه پیدا کند و بهره‌وری بالا رود که سهم بار در بخش حمل‌ونقل ریلی نه تنها افزایش نخواهد یافت بلکه کاهش هم خواهد داشت.

■ نرخ بهره‌برداری از شبکه ریلی (حق دسترسی) و سرعت افزایش آن چندین برابر حق مالکانه بوده و هزینه‌های تعمیرات و نگهداری و سرعت افزایش آن خیلی بیشتر از حق مالکانه و در نتیجه سرمایه‌گذاران این صنعت آمادگی کامل برای خارج شدن از این صنعت را دارند ولی نمی‌توانند چون واگن فقط روی ریل حرکت می‌کند و در هیچ زمینه دیگری کارایی ندارد. در نهایت می‌توانند آن را به عنوان قراضه آهن بفروشند.

آن چه که اتفاق افتاده این است که دولت اجازه سرمایه‌گذاری در بخش ناوگان ندارد و از آنجایی که کار اقتصادی دسترسی نیست، بخش خصوصی هم سرمایه‌گذاری نمی‌کند. انشاء... امید است دولت تدبیر و امید و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با هم‌فکری بخش خصوصی و کمک مجلس شورای اسلامی بتواند این صنعت را از میرایی نجات دهد.

غلامحسین عبدالهی سروی

دبیر انجمن



افتتاح کلیدی‌ترین خط آهن ایران در شمال با حضور سه رئیس‌جمهور

پیچ‌های دوستی سفت‌تر شد

ترکمنستان و قزاقستان متصل می‌کند و با تکمیل این مسیر در کشور قزاقستان، ایران به کریدور اقتصادی منطقه و مسیر ارتباطی آسیا به اروپا تبدیل خواهد شد. دکتر حسن روحانی در مراسم افتتاح راه آهن ایران - ترکمنستان گفت: گرچه سه کشور (ایران - ترکمنستان - قزاقستان) از نظر سیاسی استقلال دارند و بر اساس

برگزار شد راه بین‌المللی شرق خزر افتتاح و نخستین قطار از طریق مرز اینچه برون به خاک ایران وارد شد. هم‌چنین با ورود نخستین قطار توسط راه‌آهن بین‌المللی ایران - ترکمنستان از طریق مرز اینچه برون به ایران؛ این مسیر رسماً به بهره‌برداری رسید. راه آهن شرق خزر ایران را به کشورهای

- ترکمنستان - قزاقستان ۹۲۶ کیلومتر است که ۸۰ کیلومتر آن در خاک کشورمان، ۷۰۰ کیلومتر در ترکمنستان و ۱۴۶ کیلومتر در قزاقستان است. هم‌زمان با سفر هیات دولت به استان شمالی گلستان، در مراسمی که (چهارشنبه) دوازدهم آذرماه با حضور روسای جمهور کشورهای ایران، ترکمنستان و قزاقستان

شاهراه بین‌المللی شرق خزر به طول ۹۲۰ کیلومتر با سفت شدن نمادین سه پیچ توسط روسای جمهور ایران، ترکمنستان و قزاقستان رسماً گشایش یافت. این خط آهن، نقش تاریخی کشورمان را به عنوان مهم‌ترین کریدور اقتصادی منطقه بیش از پیش نمایان ساخته است. طول راه آهن بین‌المللی ایران



عکس‌ها: محمد مهیمنی / اتمام جم آنلاین

سازمان‌های مختلف را تنگاتنگ خواهد کرد و تاثیر زیادی هم در اقتصاد ما خواهد داشت.

نورسلطان نظربایف؛ رییس جمهور قزاقستان نیز در اظهاراتی با تاکید بر این که احداث راه آهن برای قزاقستان اهمیت زیادی دارد گفت: احداث راه آهن باعث توسعه خواهد شد.

وی افزود: راه آهن می‌تواند تجارت بین سه کشور و کشورهای منطقه را رونق دهد. این مسیر از نظر ترانزیت بین‌المللی برای هر سه کشور بسیار مهم است.

رییس جمهور قزاقستان با بیان این که سال گذشته بیش از یک میلیون تن گندم فروختیم افزود: می‌خواهیم فولاد، کودشیمیایی و اقلام دیگر مورد نیاز کشورهای خلیج فارس را از آسیای میانه وارد

قربان‌قلی بردی محمداف؛ رییس‌جمهور ترکمنستان نیز در این باره گفت: این خط راه آهن یکی از طرح‌های بزرگ منطقه و آسیا است که فقط با هدف تجارت و بازرگانی نیست بلکه از نظر سیاسی هم کم نظیر است و تاثیرات فراوان دارد.

وی افزود: همکاری بین‌المللی مهمی توسط این راه آهن رقم خورد و جایگاه سه کشور را در جهان به اثبات می‌رساند.

رییس‌جمهور ترکمنستان بیان داشت: تنوع‌سازی در حمل‌ونقل کمک شایانی به توسعه روابط و پیوند ما به کشورهای مناطق دیگر خواهد کرد که این موضوع ویژگی مهم این طرح است.

قربان‌قلی بردی محمداف تصریح کرد: این راه آهن روابط بین‌المللی

کشور ذینفع با واسطه و بی‌واسطه از این راه آهن است، همچنین از طریق این راه آهن امروز نه تنها سه کشور به هم متصل شده‌اند بلکه این راه آهن وسیله‌ای خواهد بود که راحت‌تر به خلیج فارس و دریای عمان و کشورهای شرق منطقه چین، روسیه، ترکیه، اروپا و مدیترانه نزدیک و نزدیک‌تر شوند.

آقای روحانی با قدردانی از رییس‌ان جمهوری ترکمنستان و قزاقستان و نمایندگان کشورهای مختلف حاضر در مراسم اظهار داشت: مراسم امروز تاریخی و به یادماندنی برای کشورهای منطقه به ویژه این سه کشور است و باید مسرت و صفا نشدنی را از سوی خود، ملت بزرگ ایران و ملت‌های منطقه به ویژه ترکمنستان و قزاقستان ابراز کنم.

قانون خود عمل می‌کنند اما از نظر فرهنگی و تاریخی نقاط مشترک فراوانی داریم.

رییس‌جمهور افزود: راه آهن اهمیت فراوانی دارد و باید شرایط را آن‌چنان مهیا کنیم که روابط سه کشور بیش از پیش به هم نزدیک شود. وی بیان کرد: مردم از ما می‌خواهند مسیر دسترسی و ارتباط بیشتر با کشورهای همسایه را فراهم کنیم و روابط خود را با آن‌ها بهبود بخشیم.

روز شادمانی و خوشحالی کشورهای منطقه

حسن روحانی گفت: امروز با بهره‌برداری از این راه آهن نه تنها روز شادمانی و خوشحالی برای سه کشور ایران، ترکمنستان و قزاقستان بلکه برای کشورهای منطقه و هر



کریدور شرق و غرب کشور از جهت تجارت و امنیت ملی و جهانی حائز اهمیت زیادی است.

وزیر راه و شهرسازی گفت: نکته مهم در توسعه خطوط ریلی، پایداری و قابل رقابت بودن آنها از نظر اقتصادی با دنیا است تا دچار فرسودگی و خروج از بازار رقابت اقتصادی نشویم.

وزیر راه و شهرسازی توضیح داد: در مسیر ریلی گرگان به اینچه برون ۱۸ کیلومتر ریل را از گرگان تا قره تپه تعویض کردیم و بنا داریم مابقی مسیرهای ریلی در گلستان را که سرعت قطار به ۳۰ کیلومتر هم نمی‌رسد نوسازی کنیم.

وی تصریح کرد: هدفی که در وزارتخانه ترسیم کرده‌ایم این است که بتوانیم سرعت قطارهای مسافری را به حداقل میانگین کشور یعنی ۱۶۰ کیلومتر افزایش دهیم تا کسانی که می‌خواهند از این مسیر عبور کنند از سرعت خوب و امنیت بهتر بهره‌مند شوند.

آخوندی از بهسازی خطوط ریلی در برنامه راه و شهرسازی خبر داد و یادآور شد: برخی از مسیرها را برقی خواهیم کرد که از این طریق سرعت، محیط زیست و ایمنی افزایش می‌یابد.

کند و هم از چین به قزاقستان و ترکمنستان و پس از دور زدن دریای خزر به سمت ترکیه و اروپا برود.

آخوندی با اشاره به این که سالانه حمل و نقل گسترده‌ای بین آسیا و اروپا صورت می‌گیرد افزود: میزان انتقال کالا از چین به اروپا در سال ۳۵۰ میلیون تن است که این مقدار علاوه بر بارهایی است که از قزاقستان و ترکمنستان، تولید و به سمت غرب یا شرق کشور و دنیا منتقل می‌شود.

به گفته وی، در هر صورت هر چه ارتباطات اقتصادی و منافع مشترک ما با جهان افزایش یابد، امنیت اقتصادی بیشتری پیدا می‌کنیم و

و قربانقلی بردی محمد اف و مقام‌های شماری از کشورهای منطقه با استقرار در قطار از ایستگاه آک یا ایلا عبور کرده و وارد خاک ایران در اینچه برون شدند.

همچنین عباس آخوندی نیز با مهم خواندن راه آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان گفت: با بهره‌برداری از این خط آهن، منافع ملی ایران با منافع مردم دنیا گره می‌خورد و امنیت و تجارت درازمدت در کشور ایجاد می‌شود.

ایران موقعیت ویژه‌ای دارد و کریدور شرق دریای خزر کم اهمیت تر از کریدور شمال - جنوب نیست زیرا که می‌تواند هم برای جنوب - شمال و شرق به غرب کشور عمل

کنیم.

نظر بایف تاکید کرد که کشورهای حاشیه خلیج فارس سالانه به گندم، فولاد و کود شیمیایی زیادی نیاز دارند که از طریق این خط آهن می‌توانیم محصولات خود را به این کشورها صادر کنیم. همه می‌دانند این راه آهن باعث توسعه روابط اقتصادی، دوستانه و سیاسی کشورها می‌شود.

او افزود: ساخت این خط آهن و همچنین پل‌ها و راه‌ها مرتبط با آن کار بسیار بزرگی بود.

وی گفت: توسعه کشورها، توسعه تجارت بین کشورها و همچنین کمک به ترانزیت کالاها با دیگر کشورها از موارد مهم راه اندازی خط آهن ایران، ترکمنستان و قزاقستان است.

او گفت: از توافقات ما، تشکیل گروه‌های کاری مشترک سه جانبه برای بررسی نقاط اقتصادی مشترک است.

نظر بایف، استفاده از لوازم و تجهیزات لجستیکی سه کشور را از دیگر توافقات نشست سه کشور اعلام کرد.

در پایان از دکتر روحانی رییس جمهور ایران تشکر کرد و افزود: تجارت و دوستی با ایران مایه افتخار است.

در ادامه این مراسم حسن روحانی، نورسلطان نظر بایف





این کریدورها در برخی از مناطق خاورمیانه به واسطه نبود زیربنا، رقابت دریایی و تا حدودی وجود ریسک بالا در برخی از کشورها دارای مشکلاتی هستند. مهمترین کریدورهای عبوری از ایران به شرح ذیل است:

کریدور بین‌المللی آسیا-اروپا در مسیر شرق-غرب:

این کریدور، حمل و نقل بین‌المللی/ ترکیبی میان کشورهای آسیا، خاورمیانه، اروپا و آفریقا را در بر می‌گیرد. کشورهای واقع در مسیر به شرح ذیل است:

الف) چین، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان، ایران، ترکیه، اروپا

ب) چین، میانمار، بنگلادش، هند، پاکستان، ایران، ترکیه، اروپا

ج) چین، کشورهای آسیای میانه، ایران، عراق، سوریه، دریای مدیترانه، یونان و اروپا

د) خلیج فارس، ایران، عراق، سوریه، دریای مدیترانه، یونان و اروپا

کریدور خاورمیانه - جنوب و شرق آسیا:

این کریدور ریلی می‌تواند از

کشورهای همسایه از اهمیت بالایی برخوردار است.

به طور کلی، راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران دارای بیش از ۱۱ هزار کیلومتر خط است و برای توسعه، بیش از ۸۰۰۰ کیلومتر خط ریلی در دست ساخت دارد. در حال حاضر حمل و نقل ریلی کشور با استفاده از ۶۴۵ دستگاه لکوموتیو، ۲۰۷۶ دستگاه واگن مسافری و ۲۲۰۹۸ دستگاه واگن باری صورت می‌پذیرد.

با توجه به این که حمل بار نقش مهمی را در پیشرفت اقتصاد یک کشور ایفا می‌کند افزایش تناژ باری نیز یکی از برنامه‌های کوتاه مدت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران است به طوری که تا پایان سال ۱۳۹۶ حمل بار راه‌آهن از ۳۳ میلیون تن به ۷۰ میلیون تن خواهد رسید که لازم است برای تحقق این هدف ۱۱ هزار واگن باری به ناوگان ریلی افزوده شود.

کریدورهای عبوری از ایران

ایران می‌تواند در ترانزیت بار به عنوان پل ارتباطی در دو جهت شرقی غربی و شمالی-جنوبی میان آسیا و اروپا عمل کند و کریدورهای مختلفی از آن عبور می‌کند. البته

موقعیت حساس جغرافیایی و راهبردی کشور و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در منطقه و ارتباط آن با آب‌های بین‌المللی از طریق خلیج فارس و دریای خزر، ایران را به مسیر ترانزیتی و پل ارتباطی مهم حمل و نقل ریلی در منطقه تبدیل کرده است.

شبکه راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران از غرب کشور (از طریق مرز رازی) به اروپا، از شمال غربی کشور (مرز جلفا) به راه آهن ارمنستان و جمهوری آذربایجان، از شمال کشور (بنادر امیرآباد، نکا و ترکمن) قابلیت دسترسی به دریای خزر و بنادر ترکمنستان، قزاقستان، آذربایجان و روسیه فدرال، از شمال شرقی کشور (مرز سرخس) به راه آهن‌های آسیای میانه، روسیه و چین، از جنوب شرقی کشور (مرز میرجاوه) به راه آهن پاکستان و همچنین از جنوب کشور (بندرعباس و بندر امام خمینی(ره)) به خلیج فارس و آب‌های بین‌المللی دسترسی دارد.

مطابق موارد فوق و باتوجه به موقعیت راهبردی ایران در مسیر کریدورهای شرق به غرب و شمال به جنوب، ارتباط ریلی با

ایران، پل راهبردی ترانزیت از شرق به غرب و از شمال به جنوب



حسین عاشوری
معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن

طریق پاکستان به هند و پس از آن از طریق بنگلادش به جنوب شرق آسیا (میانمار، تایلند، مالزی و غیره) گسترش یابد. چندین مانع و خطوط گسسته در منطقه آسیای جنوب شرق وجود دارد. خط ارتباطی بم-زاهدان تکمیل شده است. این خط ارتباطی به سمت شبکه ریلی پاکستان از استاندارد پایینی برخوردار است و اگر این کریدور موثر، گسترش یابد لازم است دوباره بازسازی و نوسازی شود.

تصال ریلی ایران - عراق:

برای اتصال ایران به عراق، دو مسیر در حال ساخت وجود دارد. اولین خط،

نماید. در حال حاضر به صورت حمل و نقل ترکیبی است. در این مسیر عملیات انتقال بار در دریای خزر از طریق بندر امیرآباد و در آینده بندر انزلی صورت می گیرد. ارتباط مستقیم ریلی از ایران به کشورهای آسیای میانه علاوه بر مرز سرخس، از طریق خط آهن اینچه برون (استان گلستان) به کشور ترکمنستان و در ادامه به کشور قزاقستان به طول ۹۲۶ کیلومتر در دست ساخت است که هم اکنون مسیر قزاقستان و ایران تکمیل شده است و حدود ۳۲ کیلومتر از این خط آهن در ترکمنستان باقیمانده است. در آذرماه ۱۳۹۳ این پروژه با حضور سه رئیس جمهور افتتاح شد. اتصال ریلی

موانع و چالش‌های موجود در به کارگیری کریدورها در توسعه ترانزیت ریلی

گسستگی‌های ریلی چالش اصلی برای حمل و نقل ریلی و کریدورهای ترانزیتی در منطقه است و این گسستگی‌ها تاثیر منفی بر زنجیره حمل و نقل منطقه، هزینه و زمان سفر دارند.

نبود زیربنای کافی و یا ضعیف در کشورهای همسایه یکی از موانع اصلی در برابر توسعه حمل و نقل موثر است.

تغییر عرض خط و زمان بر بودن تعویض بوژی.

نبود قوانین و مقررات واحد حمل

سازمان OSJD تعداد ۱۳ کریدور ریلی، سازمان اکو پنج کریدور ریلی اولویت دار، UIC، EATL و اسکاپ نیز کریدورهای حمل و نقلی خود را مشخص کرده‌اند. برای تحقق عملیاتی نمودن مسیرهای ریلی و اتصال کشورها به یکدیگر موافقت‌نامه‌ها و مقرراتی توسط سازمان‌های بین‌المللی تدوین شده است. اجرای مقررات، توافق‌ها و پیمان‌های بین‌المللی می‌تواند ناهماهنگی‌های قانونی را کاهش دهند و عبور مرزی را تسهیل کنند.

تفویض و تجهیز ناوگان ریلی ایران

لزوم سرمایه‌گذاری در بخش احداث خطوط به منظور تکمیل کریدورها از طرف کشورهای همسایه.

توسعه حمل و نقل کانتینری و رفع موانع در پایانه‌های مرزی

حل مشکلات مرزی، رفع موانع گمرکی و ارایه تسهیلات و شرایط گمرکی قابل رقابت

تلاش برای کاهش زمان حمل کالا در مسیرهای ترانزیتی

تنظیم حرکت قطارهای برنامه‌ای برای حمل منظم و سریع در چارچوب قراردادهای منعقد شده با متقاضیان.

توسعه همکاری‌های سازمان بنادر با راه آهن برای تسریع در جابجایی بار از کشتی به ریل و برعکس

راه اندازی قطارهای مسافری بین کشورهای منطقه به منظور توسعه گردشگری

در پایان خاطر نشان می‌سازد منطقه آسیای میانه و خاورمیانه از اهمیت راهبردی برخوردار است. اکنون اقتصاد کشورهای منطقه اقتصاد روبه رشدی است که یکی از اصلی‌ترین نیازهای آن حمل و نقل بار و به‌ویژه حمل و نقل ریلی بار است و من صمیمانه امیدوارم که در آینده‌ای نه چندان دور کشورهای همجوار از طریق راه آهن به هم متصل شوند و شاهد رونق ترانزیت و عبور ترافیک از کشور عزیزمان ایران به کشورهای اروپایی، پاکستان و هند، کشورهای آسیای میانه و چین باشیم.



و نقل در سطح کشورهای منطقه.

پیشنهادها برای رفع موانع:

تسریع در احداث خطوط، تکمیل گسستگی‌های ریلی به‌ویژه در طول کریدورها به‌طور مثال احداث پروژه قزوین - رشت - آستارا یا پروژه هرات - مزار شریف، شلمچه تا بصره و...

همکاری بین سازمان‌های بین‌المللی منطقه ای مانند UIC، OTIF، OSJD، و...

در این راستا هر یک از سازمان‌های بین‌المللی کریدورهای منطقه‌ای و فرمانتقله‌های مسیرهای اولویت‌دار کشورها را با کمک کشورهای عضو خود شناسایی کرده‌اند به‌طوری که

دیگر از طریق آذربایجان زمانی میسر خواهد بود که حلقه مفقوده ارتباطی میان ایران و آذربایجان یعنی مسیر قزوین - رشت - آستارا تکمیل شود.

کریدور جدید ایران -

افغانستان - تاجیکستان -

قرقیزستان - چین

این کریدور در طول مسیر شرقی - غربی، چین و کشورهای مشترک المنافع را به ایران و سپس اروپا متصل خواهد کرد. عملیات احداث در کشورها در دست انجام است. چندین گسستگی در طول مسیر بین کشورها وجود دارد که ساخت آن‌ها در دست انجام است.

مسیر خرمشهر - بصره به طول ۵۱ کیلومتر که ۱۶ کیلومتر آن در ایران واقع شده و احداث آن به پایان رسیده است و ۳۵ کیلومتر باقی‌مانده در عراق در سال ۱۳۹۵ به بهره‌برداری خواهد رسید. دومین پروژه در حال ساخت، مربوط به خط اراک - ملایر - کرمانشاه - خسروی به طول ۵۳۶ کیلومتر است که در پایان سال ۱۳۹۸ به اتمام خواهد رسید.

کریدور شمال - جنوب

این کریدور، اقیانوس هند و خلیج فارس را از طریق خاک ایران به دریای خزر و پس از آن از روسیه به سنت پترزبورگ و اروپای شمالی متصل می

گزارش ویژه

حمایت از صنایع ریلی اراک در ضعیف‌ترین حالت خود قرار دارد!

خوشه صنایع ریل اراک
دراغماء

همایون ذرقانی

عکس‌ها: حامد بلوچی، مهدی خداداد

خوشه صنایع ریلی اراک ظرفیت‌های متنوعی برای تولید انواع واگن‌های ریلی از سال‌ها پیش مهیا کرده است، منتهی علی‌رغم این که دولت همه ساله خود را نسبت به افزایش سهم حمل و نقل ریلی متعهد نشان می‌دهد، این خوشه صنعتی امروز با کمترین ظرفیت مشغول به کار است و در مواردی کارخانه‌جات تولیدی برای این که بیکار نمانند، به تولید سازه‌های دیگری سرگرم شده‌اند. برای بررسی وضعیت صنایع ریلی اراک به این شهر صنعتی سفر کردیم تا از نزدیک در جریان روند تولید قرار بگیریم. در سفر یک روزه به اراک و طی گفت‌وگو با مدیران ارشد انجمن شرکت‌های همگن ریلی استان مرکزی مشخص شد که علی‌رغم وعده‌ها، صنایع ریلی در این شهر صنعتی از کم توجهی‌ها رنج می‌برند که نتیجه آن از دست رفتن فرصت‌های مهم اقتصادی و کسب و کار بوده است.

صنعت ریلی در سال ۱۳۶۲ با استقرار شرکت واگن پارس در اراک پا گرفت و طی دو دهه فعالیت با توسعه صنایع زیردستی و شرکت‌های اقماری حالا مدیران این انجمن باور دارند که شرکت‌های بهره‌بردار می‌توانند روی این ظرفیت‌ها حساب ویژه‌ای باز کنند. پیوند صنایع کوچک، متوسط و بزرگ در این حوزه و هم‌افزایی ظرفیت‌های تولیدی و دانش و تخصص فنی از طریق ایجاد و شکل‌گیری انجمن صنایع همگن ریلی و در نهایت خوشه صنایع ریلی اراک را در این گزارش دنبال می‌کنید.

در این گفت‌وگو دیدگاه‌های آقایان عماد مردانی رئیس انجمن و امید هزاره عضو هیات مدیره انجمن و مدیرعامل شرکت مهندسی احیا صنعت و عضو هیات مدیره واگن پارس را می‌خوانید:

مایلیم قدری درباره انجمن صنایع همگن ریلی استان مرکزی توضیح دهید. این نهاد، چه سهمی را از بازار تولید محصولات متنوع ریلی برعهده دارد؟

مردانی: این انجمن سال ۸۶ تشکیل شد و با توجه به این که این استان در گذشته به عنوان تنها مجموعه ریلی کشور بوده است و با توجه به وجود صنایع مختلف فعال در عرصه ریلی فعالیت خود را با چند مجموعه آغاز می کند و امروزه ۵۰ شرکت فعال در عرصه صنایع ریلی عضو انجمن هستند. واگن پارس از بزرگترین سازندگان واگن در خاورمیانه است و شرکت احیاصنعت ادوات نیز بزرگترین واحد تعمیراتی ریلی است. به علاوه شرکت های فعال در زمینه تعمیرات قطعات چرخ، محور، بولستر و قطعات جانبی و ... برخی دیگر از اعضای این انجمن هستند که خدمات راه آهنی ارائه می دهند.

امروزه صنایع ریلی استان مرکزی بالغ بر ۷۰ درصد تعمیر و بازسازی ناوگان ریلی کشور را برعهده دارند. علاوه بر آن تعمیرات ریلی در سایر استان ها مانند اصفهان، بندرعباس و تزرع خدمات خود را از اراک می گیرند. در این مجموعه، شرکت واگن پارس از جمله صنایع مادری

است که نقطه کانونی فعالیت ها در اراک به شمار می رود و از اهمیت و تاثیرگذاری بسیار برخوردار است. محصولات واگن پارس، فراملی است و واگن های آن در عراق، کوبا، اندونزی، بنگلادش و سوریه سیر می کنند. به تازگی نیز شرکت واگن پارس برنده مناقصه تعمیر و بازسازی کل ناوگان ریلی کشور عراق شده است. بنابراین لازم است دولت و وزارت دفاع حمایت ویژه ای ترتیب دهد تا صنایع ریلی ایران به سهم شایسته خود در کشور و منطقه دست یابد.

اما صنایع ریلی اراک با چالش های جدی روبرو هستند. گفته شده است که شرکت های تعمیراتی با توجه به وظایف سنگین شان باید بتوانند امنیت سیر را نیز تضمین کنند! از آن سو با کم توجهی بخش حاکمیتی راه آهن روبرو هستیم. امروزه بخش تعمیر و بازسازی در راه آهن پارامتر بسیار مهمی برای یک شرکت ریلی است. در این زمینه مشکل داریم و نگاه کلان به این بخش از بی توجهی حکایت دارد و نتیجه آن شده که صنایع ریلی اراک با ظرفیت کمی کار می کند.

باید توجه داشت سایت های پراکنده تعمیرات ریلی در سراسر کشور به نوعی تحت مدیریت خوشه صنعتی اراک، هدایت می شوند.



مردانی: در هشت سال گذشته هیچ پیشرفتی نداشته ایم و صنایع با کمترین توان خود کار کرده اند. توقع ما این است خسارتی که از هشت سال گذشته متحمل شده ایم را با تدبیر مدیریت کنیم، این شرکت ها سرمایه ملی هستند و برای حفظ آن باید تعاملی با وزیر صنعت اندیشیده شود

برآورد کرده ایم بالغ بر ۱۰ هزار نفر توسط این شرکت ها اشتغال ایجاد شده است. حال آن که این خوشه صنعتی با مشکلات بسیاری دست و پنجه نرم می کند و حمایت مستقیم دولت و تسهیلات ارزان قیمت پشت سر این شرکت ها نیست. شرکت های ما از هیچ تسهیلات ارزان قیمتی استفاده نکرده اند و دچار مشکل هستند. از طرف دیگر از دولت

تدبیر و امید توقع داریم که صنعت ریلی را که ارتباط مستقیم با تحریم دارد، دریابد. آن زمانی که تحریم سفت تر می شود، بار کمتر می آید به تبع آن تعمیر و بازسازی واگن ها نیز کاهش می یابد. در هشت سال گذشته هیچ پیشرفتی نداشته ایم و صنایع با کمترین توان خود کار کرده اند. توقع ما این است خسارتی که از هشت سال گذشته متحمل شده ایم را با تدبیر مدیریت کنیم. در سال های ۹۰ تا ۹۲ صنایع ریلی استان مرکزی بیشترین آسیب را دیده اند و حالا که موعد رسیدگی دفاتر مالیاتی و تامین اجتماعی فرا رسیده، جرایم سنگین تعیین شده است که قادر به پرداخت نیستیم. این شرکت ها سرمایه ملی هستند و برای حفظ آن باید راهکاری جدی اندیشیده شود.

راه آهن جمهوری اسلامی ایران، نقش کلیدی و مهمی می تواند در توسعه صنایع ریلی ایفا کند. یکی از راهکارها، ایجاد انگیزه سرمایه گذاری برای کافرمايان است. همان طور که برای تولید به منابع مالی نیازمندیم. راه آهن باید نقش کاتالیزور و تسهیل گر داشته باشد. خوشبختانه با حضور دکتر پورسیدآقایی کارهای خوبی به جریان افتاده است اما این کارها کافی نیست. یکی از موارد اشاره شده، یارانه ای است که برای خرید واگن باری و مسافری باید پرداخت شود. این ارقام واقعا اگر از محل صرفه جویی انرژی محقق و عملیاتی می شد، می توانست برانگیزاننده توسعه صنایع ریلی باشد. طرح های دیگر شامل بخشودگی از حق دسترسی و یا منابع مالی ارزان قیمت می تواند هم برای سرمایه گذار و هم تولیدکننده مفید باشد. کمبود نقدینگی معضلی است که همه به شکلی با آن درگیر هستند. با طرح های مشوق و معافیت های مالیاتی می توان سرمایه گذاران را علاقه مند کرد تا بهره بردار را منتفع کند. وزارت صنایع نیز نقش نظارتی دارد و



تامین کننده از کجا باید ۷۵ درصد مبلغ قرارداد را مواد خام تهیه و به محصول تبدیل کند و پولش را بعد از تحویل سفارش بگیرد! اما در همان کشور چین سازنده یک بازوی بازرگانی Trader دارد که اوست قرارداد می‌بندد و تمام مسائل مالی و خرید قطعات و خدمات را تحت پوشش می‌گیرد و سازنده بدون کمترین دغدغه شروع به تولید می‌کند.

یکی از مشکلات سازنده‌ها و تولیدکنندگان واگن، میزان مبلغ پیش پرداخت است تا تبدیل به واگن شود و پول، در سامانه گردش داشته باشد.

واگن پارس این تجربه را داشته است که بعد از سه ماه محصول را تحویل دهد که بخشی از آن خریدهای خارجی بوده است. اگر برنامه‌ریزی صحیح وجود داشته باشد و بازویی در کنار ما باشد و نیازسنجی کند، - صرف نظر از این که مشتری چه کسی می‌تواند باشد واگن‌ها را سفارش دهد، به صورت کل خرید کند و مسائل مالی آن را حل کند - صنایع ریلی رونق قابل توجهی را تجربه خواهند کرد.

واگن پارس و احیا صنعت چه عملکردی داشته‌اند؟
هزاره: در سال گذشته واگن پارس



هزاره: شرکت‌های بهره‌بردار امروزه بازگشت سود ندارند در نتیجه سرمایه‌گذاری برای توسعه صنایع ریلی نیازمند حمایت مستقیم مالی دولت است. باید طرح‌های تشویقی تعریف کنیم تا سرمایه‌گذار به این عرصه ورود کند

ضعف باید صنایع ریلی را یاری کرد تا صنایع ریلی ارتقاء یابند. تا کی می‌خواهیم مصرف‌کننده و یا واردکننده باشیم؟ برای تحویل طولانی سفارش و مشکلات کیفیتی بی‌تردید راهکار وجود دارد.

قراردادی را با ۲۵ درصد پیش پرداخت داخلی منعقد می‌کنیم و اعتبار و وام هم در نظر نمی‌گیریم.

گفته می‌شود شرکت‌های بهره‌بردار تمایلی به سفارش ساخت واگن به صنایع ریلی داخلی ندارند و عدم پایبندی صنایع ریلی به زمان تحویل، دغدغه این شرکت‌ها به شمار می‌رود. در این خصوص چه نظری دارید؟

مردانی: عدم خرید از داخل یک پیام بیشتر ندارد و آن هم نابودی صنایع داخلی است که سرمایه ملی از بین می‌رود.

هزاره: سفارش به واگن‌سازان خارجی دلایل متعددی دارد. کارفرمایان ممکن است زمان تحویل را مطرح کنند. بنابراین این زمان طولانی توجیهی برای سفارش شرکت‌های بهره‌بردار برای خرید واگن از خارج شده است. این در حالی است که محصولات واگن پارس به مراتب از شرکت‌های چینی بهتر است. به لحاظ قیمتی محصولات ما به مراتب از شرکت‌های اروپایی قیمت پایین‌تری دارد. نکته‌ای را فراموش نکنیم. آیا در کشور رسالت‌مان این است که نفت را بفروشیم و صنایع را تعطیل کنیم؟ هیچ صنعت‌گری در ایران نمی‌تواند ادعا کند که مشکلی ندارد، اما برای بهبود نقاط

تا زمانی که ظرفیت‌های بخش تولیدی کامل نشده نباید اجازه داد واردات صورت بگیرد. نگاه باید حمایتی باشد و برای رشد و توسعه آن کمک کرد.

در شرایط کنونی هرکسی که در راه آهن سرمایه‌گذاری کرده خود را بازنده می‌داند و آن که خارج از گود به این وضعیت می‌نگرد، با چنین وضعیت نامطلوبی علاقه‌ای به ورود ندارد. به نظرم آقای پورسیدآقایی روزی که در مصدر کار قرار گرفت، در اقدامی موثر، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را نجات داد. در دوره قبلی یک سایت راه آهن با امکانات میلیاردری را به یک شرکت تعمیرکار در قالب مناقصه واگذار کردند و روش‌های اشتباهی در مناقصات گذشته به چشم می‌خورد که تمام امکانات از راه آهن بود و تنها هزینه این شرکت نیروی انسانی بود. چنین شرکتی یک ریال از جیب‌اش سرمایه‌گذاری نکرده بود و قیمت‌ها به طور کاذب پایین نگاه داشته می‌شد. خوشبختانه از زمان حضور پورسیدآقایی این سایت‌ها به مناقصه عمومی گذاشته شد و سرمایه‌گذاران قدری برای حضور راغب شده‌اند.

نکته دوم، توزیع عادلانه امکانات برای فعالین خوشه سار صنایع ریلی اراک است. امروز بزرگترین مشکل شرکت‌های خصوصی فعال در صنایع ریلی اراک عدم دسترسی به خطوط فرعی شبکه ریلی است. برای این که بتوانند این خط فرعی را داشته باشند باید برای هر کیلومتر ۱/۵ تا ۲ میلیارد تومان هزینه کنند. حیات این شرکت‌ها دسترسی به خطوط فرعی است. دستکم اگر یک خط فرعی در اختیار یک مجموعه از تولیدکنندگان و تامین کنندگان قطعات قرار بگیرد می‌تواند تحولی در کسب و کار این شرکت‌ها ایجاد کند. توزیع عادلانه امکانات یک پارامتر مهم برای توسعه صنایع ریلی در اراک به شمار می‌رود.



قراردادی با شرکت توکاریل منعقد کرد و تعداد ۲۰۰ دستگاه واگن‌های شش محوره و ۱۰۰ دستگاه واگن لبه‌بلند با شرکت گل‌گهر را تولید کرد. قرارداد واگن‌های مسافری نیز داشت. واگن پارس شرکتی است که از سال ۶۲ تاکنون در این عرصه فعالیت می‌کند و توان تولید گسترده و متنوعی از انواع واگن‌های باری، مسافری، واگن‌های مترو، لکوموتیو را داراست. سفارش فاخر این مجموعه همان تولید ۱۰۰

سایت دیگر (زیرساختی) در تهران و ۲۲ ناحیه در سطح کشور را تحت پوشش دارد. احیای صنعت به‌منظور تعمیر و نگهداری ناوگان ریلی کشور در سال ۱۳۷۸ به بهره‌برداری رسید و تاکنون رشد خوبی در سطح کشور داشته است.

با چنین پیشینه فاخری، جالب است که الان زمان سفارش واگن‌های متروی کلان شهرها فرارسیده و دولت نیز

شود. چون شرکت‌های بهره‌بردار امروزه بازگشت سود ندارند در نتیجه سرمایه‌گذاری برای توسعه صنایع ریلی، نیازمند حمایت مستقیم مالی دولت است. باید طرح‌های تشویقی تعریف کنیم تا سرمایه‌گذار به این عرصه ورود کند. در مورد مترو نیز باید بودجه‌های مصوب تعیین شود و به صورت تکلیف به سازمان‌ها و شهرداری‌ها و نهادهای ذیربط ابلاغ شود. شرکت‌های ما توان

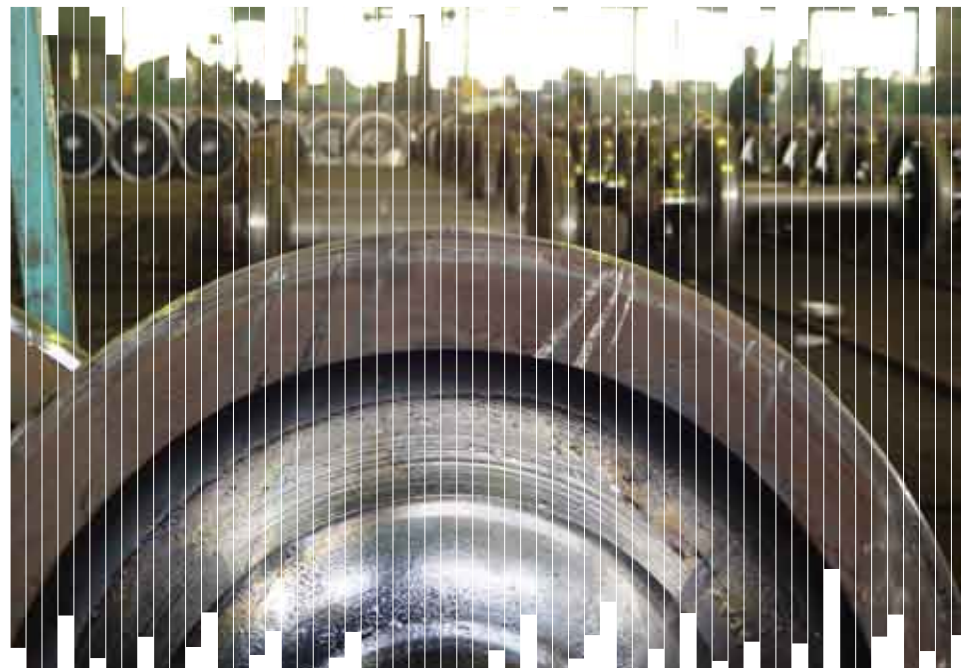
صورت کارفرما نمی‌تواند هزینه‌ای را پرداخت نکند و انتظار کیفیت بالا داشته باشد. گاهی اوقات تصور می‌کنیم جنسی را که ارزان بخریم منتفع هم می‌شویم در صورتی که این‌گونه نیست. ضمانت دوساله و یا حتی بیشتر برای تعمیرات اساسی قطعات مواردی نیست که با زور و تکلیف دست‌یافتنی باشد، زیرا این موضوع ابزار و پیش‌نیازهایی می‌خواهد که وقتی قطعه و یا واگنی بعد از گذران این همه سال ضمانت شود، نیازمند تجهیزات پیشرفته دیگری است و دستورالعمل خاص نیازمند است.

اما در شرایط کنونی کارفرما نمی‌تواند با پرداخت حداقل قیمت، بالاترین کیفیت را انتظار داشته باشد. بنابراین باید یک نقطه واقع‌بینانه در نظر بگیریم.

بهداشت و شرایط زیست محیطی فعالان در صنایع ریلی اراک چه گونه رعایت می‌شود؟ به هر حال کارگران در شرایط سختی مشغول به کار هستند.

مردانی: در بخش تعمیرات و ساخت واگن صنایع ریلی آلودگی زیست‌محیطی ندارد و بهداشت نیروی کار در این مجموعه‌ها رعایت می‌شود و مسئولان استان این موضوع را نظارت می‌کنند. اما فراموش نکنیم لازمه در اختیار داشتن صنایع ریلی به روز و مدرن، آن است که پای دانشگاه را به این صنعت مهم و راهبردی بکشاییم. زیرا روش‌های تعمیر و نگهداری همه علمی هستند.

با قطب‌های علمی خارج باید ارتباط برقرار بکنیم. در بهترین حالت قطارهای ما ۱۶۰ کیلومتر در ساعت می‌پیمایند و دانشی که الان برای تعمیرات واگن استفاده می‌شود متعلق به ۴۰ سال پیش است و چندان دانش جدیدی نیست در نتیجه وقتی به سمت برقی شدن خطوط حرکت می‌کنیم باید سطح کیفی خدمات را به سمتی سوق دهیم که این ظرفیت‌ها بارور شود.



ساخت را دارند اما انگیزه‌های خرید در آن‌ها به میزان قابل توجهی افت کرده است.

تا چه اندازه امکان پذیر است که شرکت‌های تعمیراتی ضمانت خدمات تعمیرات واگن‌های قدیمی را بپذیرند؟

هزاره: کارفرمایان عموماً خواستار آن هستند تا قطعات تعمیر شده یک واگن از سوی شرکت‌های تعمیراتی، ضمانت مدت‌دار داشته باشد. اما این ضمانت از سوی شرکت‌های تعمیراتی چندان مورد پذیرش نیست. در دنیای اقتصادی اگر نگاه را برد - برد منظور کنیم، اهداف دست‌یافتنی است. در غیراین

چشم‌انداز توسعه‌ای حمل و نقل ریلی را سرلوحه قرار داده است، پس چرا ظرفیت‌های تولیدی این خوشه سار صنعتی این چنین افت کرده است؟

هزاره: این موضوع دلایل متعدد دارد. یکی این که اقدامات عملی که تبدیل به سفارش بشود وجود نداشته و یا منابع مالی آن پیش بینی نشده است. اما یکی از معضلات این است که کارفرمایان انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری ندارند و نیازمند تسهیلات کم‌بهره هستیم.

دولت، دیگر برای خرید واگن سرمایه‌گذاری نمی‌کند. این کار باید توسط بخش خصوصی و شرکت‌های بهره‌بردار انجام

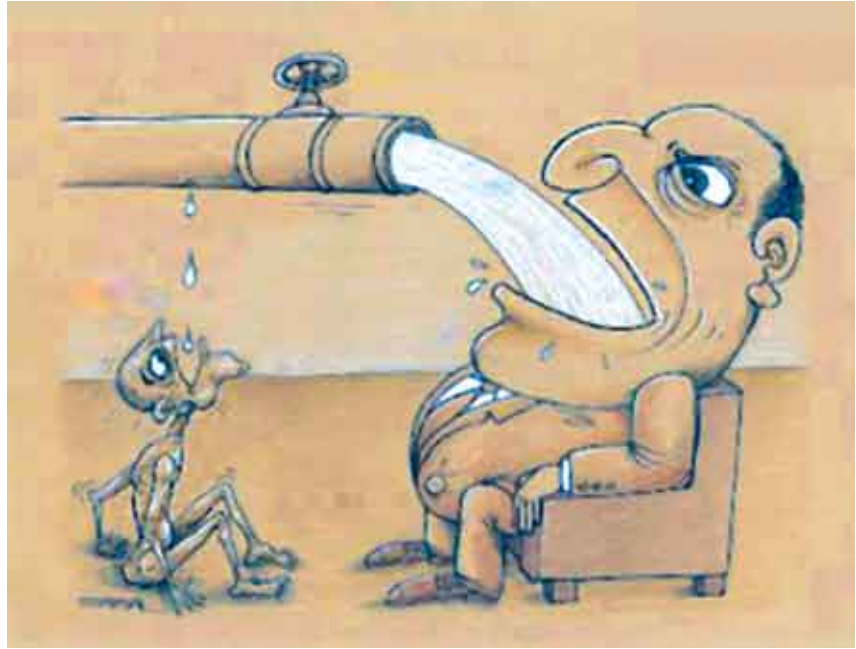
دستگاه لکوموتیو بود که به عنوان یک پروژه ملی و تاثیرگذار مطرح است. علاوه بر این، قرارداد تولید قطار خودکشش، یا پردیس توسط واگن پارس در قالب قرارداد مشترک زمینس و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران منعقد شده و واگن مترو نیز توسط واگن پارس تولید شده است. شرکت مهندسی احیای صنعت ادوات، نیز طی سه سال گذشته موفق شده رتبه اول تعمیرات کشور را به دست آورد. از همکاران ما در این مجموعه تقدیر شده است و شش سایت اصلی تعمیراتی در واگن پارس، در ناحیه اراک، دو سایت در کرج (برای لکوموتیو) یک سایت چرخ و محور در رجا و

می‌کنند که زمان تحویل واگن‌ها طولانی است اما سفارش‌های قبلی ما نشان داده است که این گونه نبوده و رضایتنامه از خریداران در اختیار داریم. گفته می‌شود واگن‌های روسی ارزان‌تر درمی‌آید اما واگن‌های ما غربی است و ترمز و استاندارد ساخت اروپای غربی را در اختیار داریم ولی متأسفانه همچنان خرید از خارج برای شرکت‌های ریلی جاذبه دارد. به تازگی این بحث مطرح بود از صندوق توسعه ملی برای ساخت واگن هزینه شود، دکتر پورسیدآقایی اعلام کرده که معادل سهم حق دسترسی تا سقف ۱۰۰ میلیون تومان بابت خرید هر واگن باری در نظر می‌گیرد که اگر این اتفاق بیافتد، مشوق خوبی برای خرید از کارخانجات داخلی است.

میرنظامی نامیدانه بستریهای خرید واگن از خوشه‌سار صنعتی اراک را بایر می‌بیند: اگر کسی بخواهد از خارج واگن بخرد دستکم باید از روشی که شراکت صنعتگر داخلی را مد نظر دارد استفاده کند. این که اجزای واگن را به طور مجزا از طریق مرز سرخس وارد کنند و این جا مونتاژ کنند، واگن سازی نمی‌شود! این نمایش است.

او می‌گوید: اگر اراده لازم وجود دارد و مقامات دلشان برای اشتغال و فعالان صنعتی می‌سوزد باید بگویم که راهکار کاملا وجود دارد اما عملیاتی و پشتیبانی نمی‌شود. من شان خریداران واگن را بالاتر از این می‌دانم به خاطر سفرها و برخی مسائل، تولید و اشتغال ملی را فدا کنند، ما با این خریدها آب در آسیاب رقیب می‌ریزیم. این جوان‌ها باید چه کار کنند؟ باید در قراردادهای ذکر شود و قبل از خرید واگن‌ها سازندگان داخلی نیز منتفع شوند.

آقای میرنظامی در پاسخ به آن پرسش که ممکن است این عدم رغبت به سبب ضعف در بازاریابی و بازاریابی و بازاریابی ریلی باشد گفت: ظرفیت‌های صنایع ریلی کاملا مشخص است و کسی که خریدار واگن است می‌داند از کجا باید وارد شود و همه واگن‌سازان ایران توانمند هستند. واگن پارس، ایریکو و پلور سبزو ... همه توانمند هستند ولی در واقع ممکن است برخی شرکت‌ها نیز در تعهدات خود تعلل کنند، اما در قراردادهای میزان جریمه مشخص می‌شود و تعهدات هر کدام معلوم است. می‌پذیریم که کارفرمایان ما برای تحویل به موقع واگن‌های سفارش داده بسیار اهمیت قائل هستند، چرا که برنامه‌ها و تعهدات خود را بر همین مبنا تدوین می‌کنند، منتهی ضمانتنامه‌های بانکی



صنایع ریلی در شرایط تحریم با سیلی صورتشان را سرخ کرده‌اند، حالا که گشایشی شده چرا سهم نمی‌بریم؟!

آب در آسیاب

رقیب‌ریزیم

واگن به کشورهای خارجی مانند هندوستان برای برخی مدیران شرکت‌های ریلی جذابیت پیدا کرده است! گلایه داشت. او مرتب این نکته را بر زبان می‌آورد که صنایع ریلی اراک در شرایط تحریم با سیلی صورتشان را سرخ کرده‌اند و حالا که گشایش‌هایی ایجاد شده چرا باید این کارخانه‌ها از این سفارشات محروم بمانند؟ آقای میرنظامی می‌گوید: شرکت فولاد درخشان سال ۱۳۷۵ تاسیس شد و بر اساس ماموریتی که داشت مجوزهای لازم را برای ساخت انواع واگنهای باری تا سقف ۶۶۵ دستگاه در سال اخذ کرده است. او می‌گوید: در ابتدا شاسی و بدنه برای واگن پارس می‌ساختیم حالا کارشناسان ما تخصص‌های گوناگونی دارند. دوره‌های حرفه‌ای داخلی و خارجی را گذرانده‌اند و با وجود کادر آموزش دیده هنوز نتوانسته‌ایم یک دهم ظرفیت مان قرارداد ببندیم! عموماً سفارش‌دهندگان چنین استدلال

در سفری یک روزه به استان اراک در جریان تازه‌ترین ظرفیت‌های صنایع ریلی قرار گرفتیم. برنامه نخست بازدید گروه گزارش نشریه، از شرکت صنایع آهن و فولاد درخشان اراک بود. این کارخانه از معدود مکان‌هایی است که با خط فرعی به شبکه ریلی سراسری هم متصل است. در کارگاهی، کارگران به مونتاژ سازه‌های صنعتی مشغول بودند و تنها دو واگن برای تعمیر اساسی به این کارخانه آمده بود. مسئول کارگاه به نشریه گفت که این کارخانه تنها تعمیر و بازسازی واگن‌هایی که سانحه دیده‌اند را سفارش می‌پذیرد و مدتی است که سفارشات ساخت واگن بسیار کاهش پیدا کرده و آنها مجبور بوده‌اند به طراحی سازه‌های دیگر روی بیاورند.

سید رحمن فقیر میرنظامی، مدیرعامل و عضو هیات مدیره صنایع آهن و فولاد درخشان اراک که به استقبال ما آمد از این که سفارش



میرنظامی: وقتی گفته می‌شود در افاق ۱۴۰۴ به ۳۰ هزار دستگاه واگن نیاز داریم. این شعار را دولت قبل هم سر می‌داد و الان هم می‌گویند پس اجرا چه می‌شود؟ هر شرکتی باید به طور دقیق نیاز را اعلام کنند و صنایع ریلی نیز باید توان واقعی خود را بگویند و بر اساس آن جدول تولید مشخص شود

می‌توان مازاد توان داخلی را از خارج خریداری کرد. تنها شرکت فولادریل بود که به صنایع داخلی اعتماد کرده است. آیا حق این مردم نیست که در زمان جنگ و تحریم‌ها این قدر آسیب دیده‌اند حالا از نعمت کسب‌وکار و سفارش تولید بهره‌مند باشند؟ ما که از آن سوی دنیا نیامده‌ایم اگر سختی‌ها را متحمل شده‌ایم باید در زمان گشایش هم بهره ببریم.

او در پایان خاطرنشان کرد که صنایع اراک تقریباً در تمام دیپوی تعمیراتی راه‌آهن دخیل هستند.

در استان مرکزی که ۳۰ شرکت وجود دارد تصور

نمی‌کنم بیش از ۳۰ میلیارد تومان سفارش کار باشد و این فاجعه است. این در حالی است که جاده‌های ایران حادثه‌خیز هستند و توان حمل بار و مسافر را ندارند و به ویژه جاده‌هایی که فولادسازها در آن مستقر هستند و یا به بندر منتهی می‌شود. باید تدابیری اندیشید تا بار از طریق ریل جابجا شود و هزینه کاهش پیدا کند. حضور هر واگن جدید در شبکه ریلی، به معنای کاهش قابل توجهی از تردد خودروها خواهد بود. این موضوعی است که به طور جدی از دولت آقای روحانی انتظار داریم.

دهیم. برای هر واگن ممکن است از یک قطعه به خصوص، دو یا سه مورد مورد نیاز باشد و سرمایه‌گذاری برای قطعه سازی واگن بسیار سنگین است و مصرف پایین دارد اما همین قطعه‌سازان با تمامی شرایط با ما همراهی کرده‌اند هر چند که هزینه‌های آنان نیز پوشش داده نمی‌شود. بنابراین باید صنعت ریلی تیمار شود.

در مورد واگن تنها با ۵ درصد ظرفیت کار می‌کنیم و در زمینه تعمیر و بازسازی واگن‌های سانحه دیده و ساخت مخازن پروژه‌ها و پل سازی و سازه کار می‌کنیم. از سال ۹۱ تا کنون تنها ۶۰ واگن تحویل داده ایم

در صورتی که می‌توانستیم ۶۶۵ دستگاه واگن بسازیم. ساخت و طراحی هزینه‌های بالایی دارد و در ۳۰ تا ۵۰ واگن به هیچ روی اقتصادی نیست.

وقتی گفته می‌شود در افاق ۱۴۰۴ به ۳۰ هزار دستگاه واگن نیاز داریم. این شعار را دولت قبل هم سر می‌داد و الان هم می‌گویند پس اجرا چه می‌شود؟ هر شرکتی باید به طور دقیق نیاز را اعلام کنند و صنایع ریلی نیز باید توان واقعی خود را بگویند و بر اساس آن جدول تولید مشخص شود، منابع مالی تعیین شود و حتی

و چارچوب قراردادهای این نگرانی‌ها را مرتفع می‌کند و دیگر دلیلی برای سفارش به کشورهای خارجی باقی نمی‌گذارد.

مدیرعامل شرکت فولاد درخشان، با تاکید بر درایت ویژه ای که از آقای پورسیدآقای به سبب تخصص بالای ایشان در حوزه حمل و نقل ریلی سراغ دارد گفت: بدون مبالغه، آقای پورسیدآقای فرد با تجربه و مصمم و بااراده هستند و تدبیر دارند، بحث این است که آقای پورسیدآقای نمی‌تواند به خریدار اجبار کند از شرکت خاصی خرید کنند، اما می‌تواند سازوکاری تدوین کند تا کسب و کار سازندگان داخلی رونق بگیرد. قراردادهای طوری باشد که فروشنده و سازنده واگن خارجی نتواند با لابی کردن و ایجاد واسطه به بازار ایران رخنه کند. خوشبختانه در ایران، هم واگن‌ساز، بوژی‌ساز و هم طراح وجود دارد، واگن متناسب با نیاز شرکت حمل و نقل با استانداردهای یو آی سی ساخته می‌شود و عرف در قراردادهای نیز کاملاً شفاف و مشخص است.

مدیرعامل فولاد درخشان اراک می‌گوید: کل وابستگی صنایع ریلی به خارج در رابطه با ساخت واگن باری و مسافری، یاتاقان، چرخ و ترمز است و مابقی اقلام در داخل ساخته می‌شود. کارخانه رنگ‌سازی، ورق‌سازی، اقلام قفل و بست‌ها، قطعات لاستیکی، فنر و ... همه در داخل تولید می‌شود پس چرا این اعتماد به صنعتگر داخلی وجود ندارد؟

میرنظامی می‌افزاید که به دلیل همین عدم سفارش‌ها قادر نبوده‌ایم زنجیره تامین و تولید انبوه قطعات مورد نیاز در بخش ریلی را سامان

حضور پررنگ بانک صنعت و معدن

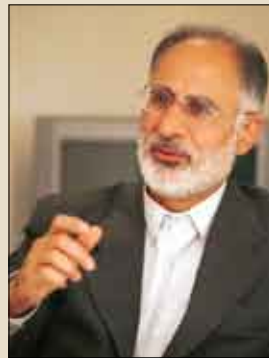
در پروژه‌های فاخر ریلی

با سرعت بین ۲۵۰ تا ۳۰۰ کیلومتر در ساعت سیر کند. چه ایراد دارد مردم ما مثل مردم ژاپن و اروپا قطار پرسرعت سوار شوند. فاصله بین تهران تا اصفهان را حدود دو ساعت طی کنند تا با این اتفاق به رونق اقتصادی، فضای کسب و کار و رونق گردشگری کمک شود. امیدواریم با حل شدن مشکل بین ایران و چین در رابطه با این خط این پروژه زودتر کلید بخورد.

از سوی دیگر زمانی که وزارت راه و شهرسازی این حرکت مثبت را از بانک صنعت و معدن دید، پیش قدم شد و فاینانس برقی و دوخطه کردن خط ریلی تهران مشهد را هم به ما سپرد. مطالعات این طرح در حال تکمیل است اما کمی پیچیدگی‌های بیشتری دارد. خوشبختانه در زمینه پروژه‌های

ریلی متخصص هستیم و شرکت رجا که خودش در زمینه حمل و نقل ریلی فعال است و به دنبال ارتقا و نوسازی واگن‌های مسافری خود است تمایل خود را برای واردات بخشی از واگن‌ها به ما اعلام کرده است.

رجا برای نوسازی ناوگان به دنبال آن است که دو سری ۲۰۰ تایی واگن‌های مسافری به ناوگان خود اضافه کند، واگن‌های جدید و مدرنی که حق مسافران است. اگر استاد دانشگاهی از تهران به مشهد می‌رود حق دارد قطاری سوار شود که امکانات مناسبی داشته باشد و در زمان کوتاه تری مسیر را سیر کند اما متأسفانه چنین امکاناتی را در حال حاضر نداریم.



افخمی: فاینانس راه‌آهن پرسرعت تهران-قم-اصفهان حدود ۱/۸ میلیارد دلار منابع مالی نیاز دارد. با هماهنگی وزارت راه و شهرسازی، مطالعات لازم برای فاینانس این پروژه بزرگ در کمتر از چهار ماه و نیم تکمیل شد. این پروژه هم اکنون آماده گشایش اعتبار است

تهران-قم-اصفهان بوده است که حدود ۱/۸ میلیارد دلار منابع مالی نیاز داشت. با هماهنگی وزارت راه و شهرسازی و مقامات استانی، مطالعات لازم برای فاینانس این پروژه بزرگ را در کمتر از چهار ماه و نیم تکمیل کردیم. این پروژه هم اکنون آماده گشایش اعتبار است. این اعتبار، از خط اعتباری چین تامین خواهد شد. بین بانک صنعت و معدن و وزارت راه و شهرسازی تمام کارها انجام شده و مطالعات و موافقت‌های لازم از دولت و بانک مرکزی گرفته شده است و اگر مشکلات موجود برطرف شود، آماده گشایش اعتبار هستیم. در کشور اتفاق تازه‌ای است که قطاری

بتواند هرچه زودتر به منابع مالی چه ریالی و چه ارزی دست یابد.

این بانک در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی چه مشارکتی دارد؟
در دولت جدید، دامنه فعالیت را گسترده‌تر دیده‌ایم.

بر اساس تعریفی که از روز اول برای بانک صنعت و معدن به عنوان یک بانک توسعه‌ای شده بود به صورت تخصصی و با نگاه توسعه‌ای، پروژه‌ها را تامین مالی کردیم. در سرتاسر دنیا نحوه کار بانک‌های توسعه‌ای به این شکل است و براساس تجربیاتی که در دنیا کسب شده است، بانک‌های توسعه‌ای شعبه زیاد ندارند. بانک‌های توسعه‌ای در کشور ژاپن، آلمان و مالزی به این شکل عمل می‌کنند و به دنبال توسعه در زیرساخت‌ها، صنایع خاص و یا صنایع دانش بنیان آن کشورها هستند. به همین دلیل شاهد هستید که بانک صنعت و معدن در هر استان یک یا دو شعبه بیشتر ندارد که تعدادی در شهرک‌های صنعتی برای خدمت به صنعتگرها و تعدادی هم در مراکز استان‌ها قرار دارند.

در حوزه لجستیک هم وارد شده‌ایم که این ورود از شبکه راه‌آهن شروع می‌شود، بندر، ناوگان هوایی، ناوگان دریایی و کمک به ارتقای استانداردهایی که لازم و شایسته مردم ایران است. به عنوان مثال اولین کاری را که در حوزه حمل و نقل طی یک سال اخیر انجام دادیم، فاینانس راه‌آهن پرسرعت

بانک صنعت و معدن در پروژه‌های حمل و نقل ریلی حضور پررنگی خواهد داشت. محمدشرف افخمی، مدیرعامل بانک صنعت و معدن در خصوص فرصت‌های سرمایه گذاری و حضور این بانک در طرح‌های آینده حمل و نقل ریلی با خبرنگار دوماهنامه ندای ریلی به گفت و گو نشست که می‌خوانید:



به نظر می‌رسد حوزه فعالیت بانک صنعت و معدن تفاوت‌هایی با سایر بانک‌های تجاری داشته باشد. توان مالی و اعتباری این بانک چه فرصت‌هایی را برای سرمایه‌گذاری ایجاد کرده است؟

بانک صنعت و معدن، یک بانک توسعه‌ای است. حوزه فعالیت این گونه بانک‌ها، تنها محدود به فعالیت صنعتی به معنای این که کارخانه‌ای راه اندازی شود و یا معدنی به بهره‌برداری برسد نیست. بلکه دامنه فعالیت‌های آن‌ها گسترده است. این دامنه شامل انواع صنایع از جمله داروسازی، شیمیایی، غذایی، نساجی، خودروسازی و ... می‌شود. در بخش معدن هم بانک ما بیشتر در زمینه تامین مالی فعالیت‌های حوزه‌های استخراج و فرآوری مواد معدنی فعالیت می‌کند. تلاش ما این است تا پروژه‌های صنعتی و معدنی را تامین مالی کنیم و برای سرمایه گذار کار را تسهیل کنیم تا

محمد راشدی، معاون مسافری راه آهن جمهوری اسلامی ایران
در گفت‌وگو با خبرنگار دوماهنامه ندای حمل و نقل ریلی:

کاهش بخش مسافری، خصوصاً نهمی شد!



پویا مهرابی

راشدی: افت کیفیت در خدمات، واگذاری‌های غیر اصولی و غیرکارشناسی به بخش خصوصی
مهم‌ترین چالش‌های ناوگان مسافری ریلی در ایران است

می‌توانستند هزینه‌ها را در قالب همان افزایش قیمت بلیت لحاظ کنند؛ در نتیجه بهای بلیت می‌توانست کمتر از ارقام فعلی باشد.

اما زمانی قیمت‌ها افزایش یافت که «نقطه اوج» سفرها تمام شده بود و قطارها با ظرفیت کامل از مقصد حرکت نمی‌کردند. به دنبال آن هستیم که کیفیت خدمات مسافری افزایش پیدا کند، اما همین که بتوانیم کیفیت را در حد استانداردها - و نه در حد موجود و طبق دستورالعمل‌ها - حفظ کنیم؛ حرکتی رو به جلو خواهد بود.

این افزایش قیمت به میزانی نبوده است تا خدمات بهتر و استاندارد بیشتری به مسافران ارائه شود ولی به ناچار نظارت‌ها را افزایش دادیم تا خدمات ارائه شده طبق دستورالعمل‌های ابلاغ شده باشد. اگر استانداردها رعایت شود می‌تواند رضایت‌مندی مشتریان را افزایش دهد.

مشکل برآید تا مسافران از امکانات بهتری در طول سفر برخوردار شوند. او محمد راشدی بود. حالا آقای راشدی معاون مسافری راه آهن جمهوری اسلامی ایران است و تلاش دارد تا دغدغه‌های فراوان خدمات مسافری ریلی را پاسخگو باشد. با او به گفت‌وگو نشستیم و برنامه‌های بهبود کیفیت خدمات مسافری را با ایشان به بحث گذاشتیم.

با توجه به افزایش اخیر قیمت بلیت قطارهای مسافری، آیا این افزایش قیمت‌ها فقط برای پوشش تورم و کاهش هزینه‌های شرکت‌های خصوصی است یا کیفیت خدمات نیز بهبود می‌یابد؟

اگر نگاهی به هزینه شرکت‌ها، تورم و زمان افزایش قیمت‌ها داشته باشیم متوجه می‌شویم اگر افزایش قیمت از ابتدای امسال صورت می‌گرفت شرکت‌ها

حدود ده سال پیش قطارهای مسافری خدمات مناسبی به مسافران ارائه نمی‌کردند و حتی آب آشامیدنی بهداشتی برای استفاده مسافران نداشتند از جمله قطارهای مسیر تهران-گرگان؛ «کلمن آب یا پارچ آبی» در ابتدای هر واگن قرار داشت و همه مسافران با یک لیوان از آن آب می‌نوشیدند. تا این که در یک روز خاص و به یک‌باره در هر واگن دو بطری یک و نیم لیتری با شش لیوان یک بار مصرف قرار گرفت. شاید بعد از گذشت سال‌ها این موضوع کم اهمیت جلوه کند و یا از حافظه تاریخی ما پاک شده باشد. سال‌ها بعد سرمهماندار قطاری برایم تعریف کرد: روزی معاون مسافری راه آهن که آن زمان سمتی دیگر داشت، همراه با خانواده‌اش به شمال سفر می‌کرد. در مسیر شرایط بد ارائه خدمات و تهویه بد هوا در کوپه موجب شد تا آن مقام مسئول به فکر حل این

می‌کرد. از سال ۱۳۸۹ که شرکت رجا واگذار شد؛ شرکت‌های خصوصی بعد از گذشت حدود شش ماه، به سبب نبود سامانه‌های نظارتی به مرور کیفیت و خدمات خود را کاهش دادند. حدود یک سال است معاونت مسافری در راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران دوباره فعال شده و سعی می‌شود بر روی خدمات راهبردی، فروش بلیت نظارت‌های لازم را داشته باشد و هر کدام از این بخش‌ها سامانه و استاندارد خود را داشته باشند.

بخش مسافری رجا و بخش‌های دیگر حدود دو سال بدون متولی بودند. شاید در آن دو سالی که نظارت مناسبی روی بخش مسافری وجود نداشت موجب شد تا کیفیت‌ها افت کند. در گذشته، زمانی که رجا متولی این کار بود اگر شرکتی خدمات مناسب ارائه نمی‌کرد جریمه می‌شد. این امر باعث می‌شد توجه بیشتری به پرسنل و خدمات مناسب‌تری به مسافران ارائه شود.

در ضمن، حقوق پرسنل کفاف زندگی را نمی‌دهد. طبق قانون کار، آیا با حقوق ششصد یا هفتصد هزار تومان در شهری مثل تهران می‌توان زندگی کرد؟ به ناچار مهماندار برای کمک خرج یا مسافر کشی می‌کند یا در جایی دیگر مشغول به کار می‌شود. این اتفاق باعث می‌شود تا خستگی در جسم مهماندار باقی بماند و شادابی لازم را برای ارائه خدمات مناسب به مسافران نداشته باشد. مهماندار در آرام نگه داشتن مسافر و ارائه خدمات نقش مهمی ایفا می‌کند. باید نظارت‌ها را هم در ارائه خدمات مناسب به مسافران و هم وضعیت حقوق مهمانداران و پرسنل افزایش دهیم تا هم حقوق کارکنان به موقع پرداخت شود و هم با کسری پرداخت مواجه نباشیم. برای نظارت‌های بیشتر نیازمند زمان بیشتری هستیم تا بتوانیم همانند گذشته به نظارت‌ها سامان بدهیم تا شکل واقعی خود را باز یابد.

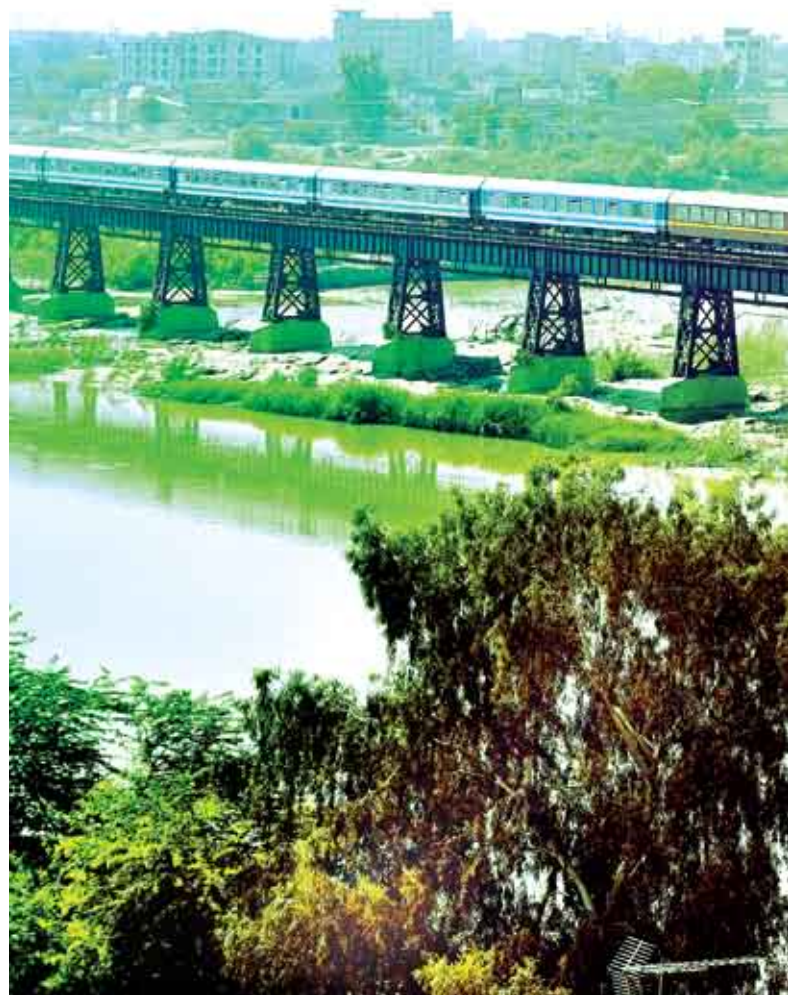
کار به بخش خصوصی واگذار شده است اما بخش خصوصی گاهی اوقات منافع خود را در این می‌بیند که از



راشدی: قصد داریم قطارها به ماهواره وصل شود تا رضایت مشتریان برای پخش فیلم و اخبار بیشتر جلب شود

به آن سال‌ها افت پیدا کرده است. خبری از نظافت در کوبه‌ها و سرویس‌های بهداشتی نبود. به حدی که در مسیر ۱۲ ساعته فقط یک بار آن هم با اکراه از سرویس بهداشتی استفاده کردم. در چهره مهمانداران افسردگی موج می‌زد. با این که مبلغ دو هزار تومان هم بابت پخش فیلم دریافت شده بود اما فیلم‌ها قدیمی، تکراری و با ورود به هر ایستگاه این از اول باز پخش می‌شد!

باید نظارت‌های خود را افزایش دهیم. برای جلوگیری از کاهش کیفیت خدمات ارائه شده، نظارت بر آن دستورالعمل‌ها ابلاغ شده است. شرکت‌های متخلف را براساس این دستورالعمل‌ها؛ جریمه می‌کنیم. این جریمه‌ها بازدارنده است اما متأسفانه افت کیفیت در خدمات بازمی‌گردد به واگذاری‌های غیراصولی و غیرکارشناسی به بخش خصوصی. راه‌آهن از سال ۱۳۷۵ بخش مسافری نداشته است. بعد از آن شرکت رجا تاسیس شد که عهده دار بخش مسافری راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران بود. تا ۱۳۸۸/۱۲/۲۶ شرکت رجا بر روی واگن‌هایی که به بخش خصوصی فروخته بود براساس قراردادهایی که فی‌ما بین بود نظارت



تخلفات را اعلام کنند. به دنبال این هستیم که سامانه پیام کوتاه هم راه اندازی شود. نواقص موجود توسط شرکت‌ها باید در کوتاه‌ترین زمان برطرف شود. نظارت‌هایی که توسط ما انجام می‌شود به صورت مداوم و موردی است که در مبدا یا در زمان سیر انجام می‌گیرد.

حدود یک ماه پیش با قطار از تهران به مشهد سفر کردم. با این که قیمت بلیت‌ها نسبت به آن سال‌ها چندین برابر شده - سال ۱۳۸۱ قیمت بلیت از تهران به مشهد کمتر از هفت هزار تومان بود- اما خدمات ارائه شده نسبت

دستورالعمل‌های راه‌آهن برای رعایت حقوق مسافران چگونه نظارت و پیگیری می‌شود؟

روش‌های نظارتی به دو طریق صورت می‌گیرد، نظارت موردی - تصادفی - توسط معاونت مسافری و نظارت از طریق گزارش‌های مسافران. واحدی به نام اطلاع رسانی و پاسخگویی به شکایات در راه‌آهن راه‌اندازی کرده‌ایم به شماره تلفن ۵۱۴۹-۰۲۱ که همه مسافران می‌توانند با این شماره تماس بگیرند و هر مشکلی داشتند مطرح کنند. مرحله نخست رسیدگی به شکایات راه‌اندازی شده و مسافران می‌توانند مشکلات را مطرح کنند. همچنین در ایستگاه‌ها واحد شکایات وجود دارد که می‌توانند مشکلات و

حقوق کارمندان و حق مشتری بزند تا بتواند مقداری سودش را افزایش دهد. این موضوع ظاهر قضیه است، شاید در کوتاه مدت این کار سودده باشد اما در بلند مدت برای شرکت بخش خصوصی این کاهش کیفیت خدمات باعث می‌شود تا اگر رقابتی بین شرکت‌های مالک به وجود بیاید و مسافران بتوانند از خدمات بهتر استفاده کنند، حتماً این گونه شرکت‌ها زیان خواهند دید. متأسفانه این افت کیفیت موجب خواهد شد برخی از مسافران ترجیح دهند به جای استفاده از قطار از شیوه‌های دیگر حمل و نقلی

ارابه شده بالا بروند، تازه آن زمان است که می‌توانیم مبلغی روی بلیت برای افزایش خدمات اعمال کنیم. قصد داریم قطارها به ماهواره وصل شود تا رضایت مشتریان برای پخش فیلم و اخبار بیشتر جلب شود.

با توجه به افت شدید قیمت نفت طی هفته‌های گذشته، آیا این کاهش قیمت تأثیری بر روی برنامه‌های توسعه‌ای کوتاه مدت و بلندمدت راه‌آهن خواهد داشت؟ اهمیت موضوع در این جاست که اجرای برنامه‌های توسعه‌ای در

گران‌تر بفروشد پول بیشتری در اختیار خواهد داشت تا در بخش‌های مختلف از جمله صنعت، زیرساخت‌های حمل و نقل سرمایه‌گذاری کند. اگر با برنامه ریزی درست جلو برویم به مشکل نمی‌خوریم اما گاهی داشتن پول زیاد خیلی مشکل را حل نمی‌کند. بلکه گاهی به مشکل می‌افزاید. به عنوان مثال طی هشت سال گذشته (دولت نهم و دهم) بر اساس آمار بین ششصد تا هفتصد میلیارد دلار پول نفت در کشور هزینه شده اما اگر این هزینه‌ها در زیرساخت صرف می‌شد امروز وضعیت خیلی بهتری داشتیم. در این

هزینه بالای سرمایه‌گذاری را می‌طلبید و اگر قرار باشد بخش خصوصی همه سرمایه‌گذاری‌ها را انجام دهد توجیه اقتصادی نخواهد داشت و همان طور که طی چند سال گذشته حمایت از طرف دولت صورت نگرفت و بخش خصوصی سرمایه‌گذاری نکرد، سال‌های آینده هم اگر دولت حمایت نکند شرایط به همین شکل باقی خواهد ماند. امیدواریم با برنامه ریزی صحیح دولت، تا پایان دولت یازدهم در زیرساخت و ناوگان شرایط بهتری را شاهد باشیم.

مدیرعامل راه‌آهن پیش‌بینی کرده است تا پایان سال ۱۴۰۴ جابجایی مسافر از ۲۸ میلیون نفر به ۵۸ میلیون نفر برسد. با توجه به این که شرکت‌ها اعلام می‌کنند که سرمایه‌گذاری در این بخش توجیه اقتصادی ندارد چگونه این برنامه محقق می‌شود؟

بارها گفته‌ام نحوه خصوصی سازی در راه‌آهن به‌ویژه در بخش مسافری موفق نبوده و به این بخش ظلم شده است. شاهد هستیم که واگذاری شرکت رجا به سازمان تامین اجتماعی، کمکی به بخش مسافری نکرده است و به تعبیری سرمایه‌گذاری‌هایی را که از قبل انجام شده بود تقریباً از بین برد. سال‌ها در بخش مسافری راه‌آهن فعالیت شده بود و ناوگان مورد نیاز خریداری شده بود اما دولت گذشته برای کاهش برخی از مشکلات، ناوگان و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در بخش مسافری را یک شبه بابت بدهی و رد دیون به سازمان تامین اجتماعی واگذار کرد.

اتفاقی که افتاد، بنا بود پول‌های نفت جاهای دیگر سرمایه‌گذاری شود و برای این که در بخش زیرساخت زیاد هزینه نشود، سرمایه‌های موجود را به عنوان رد دیون به تامین اجتماعی واگذار کردند. چون کار واگذاری رجا غیرکارشناسی و ناپخته بوده است طی دو سه سالی که از این موضوع گذشته، هنوز سازمان خصوصی سازی



استفاده کنند.

در قدم اول باید نظارت‌ها را مانند سال‌های ۸۴ و ۸۵ بیشتر کنیم تا کیفیت ارائه خدمات به استانداردهای موجود برسد و در مرحله بعد توسعه خدمات به مسافران را در دستور کار قرار دهیم. به عنوان مثال یکی از استانداردها این است که مایع دستشویی در مدت حرکت قطار نباید تمام شود. برای دستمال کاغذی هم به این شکل است. در طول سیر این موارد باید شارژ شود اگر همه این موارد را نظارت کنیم تازه می‌رسیم به شرایط سال‌های ۸۵ و ۸۶ بعد از این مرحله باید برنامه‌ریزی کنیم تا شرایط مهماندار و کیفیت خدمات

صنعت و به خصوص در راه‌آهن موجب خواهد شد تا کشور به مرور از رکود خارج شود. اما اگر قرار بر صرفه جویی و مدیریت هزینه‌ها باشد یک سری هزینه‌های ثابت -از جمله حقوق کارکنان- وجود دارد که نمی‌توان آن‌ها را کاهش داد، چه راهکاری وجود دارد تا به طرح‌های توسعه‌ای راه‌آهن لطمه‌ای وارد نشود؟

به هر حال بخش زیادی از اقتصاد کشور ما وابسته به نفت است. چندین سال است که شعار می‌دهیم که قصد داریم کشور را از این وابستگی خارج کنیم ولی هنوز نتوانسته‌ایم موفق عمل کنیم. قاعدتاً دولت هر چقدر نفت را

هشت سال چون سرمایه‌گذاری در ناوگان باری و مسافری صورت نگرفته، متوسط عمر ناوگان کاهش پیدا کرده است. متأسفانه در برخی مسیرها وضعیت خطوط ریلی شرایط مناسبی ندارد چون بازسازی و نوسازی لازم انجام نشده است و برخی از خطوط پرتردد تک خطه باقی مانده‌اند و راهبندان زیاد باعث افزایش مدت زمان سیر و تاخیر قطارها شده است. پس پول تنها راهگشا نیست. بیشتر از این که پول راهگشا باشد؛ یک برنامه‌ریزی درست در اقتصاد می‌تواند کارساز باشد. به هر حال اگر درآمد دولت کاهش پیدا کند شاید کمتر بتواند از سرمایه‌گذاری حمایت کند هم‌چنین بخش ریلی

موفق نشده تا این واگذاری را قطعی کند. راه آهن و مدیران ارشد چندان موافق با برگشتن رجا نیستند اما اگر این روند ادامه پیدا کند برای نجات بخش مسافری فکر می‌کنم در نهایت راه دیگری وجود نداشته باشد.

امیدواریم سازمان تامین اجتماعی در بخش ناوگان جدید سرمایه گذاری کند. متاسفانه سن ناوگان در رجا بالای سی سال است و ناوگانی که بالای ۵۵ سال عمر دارد نباید در سیر باشد. این ناوگان با سن بالایی که دارد امکان بازسازی هم ندارد و باید با سرمایه‌گذاری‌های کلانی که سازمان تامین اجتماعی در این خصوص و با کمک دولت انجام می‌دهد عمر ناوگانش را کاهش دهد تا با روندی که خیلی کارشناسی شده نبود بتوانیم به مسیر خود ادامه دهیم و شرایط را بهبود بخشیم.

در خیلی از نقاط دنیا از جمله انگلستان، در بخش ریلی خصوصی‌سازی انجام شد اما بعد از گذشت مدتی به دولت بازگردانده شد؛ چون بخش مسافری نیاز به یارانه و کمک دولت دارد و در کشورهایی مثل فرانسه و آلمان هم بخش مسافری، دولتی باقی مانده است.

سرمایه‌گذار بخش خصوصی برای این سرمایه‌گذاری‌هایش، توجیه اقتصادی داشته باشد مجبور است قیمت‌ها را بالا ببرد که موجب می‌شود قدرت خرید مردم کاهش پیدا کند و امکان سفر با ریل کمتر شود و در نهایت مردم همراه با خانواده‌هایشان با خودروهای سواری که چندان هم استاندارد نیستند به سمت جاده‌های خطرناک می‌روند.

یعنی به نظر شما اگر بخش مسافری در اختیار شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران بود و از ابتدا این همه واگذاری به بخش خصوصی انجام نمی‌گرفت آیا وضعیت حوزه مسافری بهتر بود؟ به طور حتم این گونه است. شرکت راه آهن به عنوان بخش حاکمیتی و با توجه به این که بخشی از دولت است؛

در سرمایه‌گذاری‌ها نگاه حاکمیتی دارد و به نیاز مردم توجه می‌کند و زیاد به توجیه اقتصادی سرمایه‌گذاری توجه ندارد و اگر دست راه آهن باشد خرید ناوگان راحت‌تر صورت خواهد گرفت. زمانی که راه آهن به عنوان حاکمیت وارد شود، به منافع ملی توجه می‌کند، نه به سود شرکت راه آهن، چون این شرکت دولتی و زیان ده است و در نهایت وقتی به منافع ملی توجه کند و زیانش بیشتر شود، این زیان را دولت تامین خواهد کرد.

طبیعی است که بخش خصوصی در زمینه سرمایه‌گذاری حساب دو دو تا چهار تا می‌کند. شرکت‌های واگن‌سازی کشور از جمله شرکت واگن پارس، زرد و پلور سبز هم هزینه‌های بالایی دارند. قیمت یک واگن مسافری بین دو میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان تا سه میلیارد تومان و برای یک رام قطار مسافری حدود ۳۵ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری لازم است و برای کاهش هزینه‌های ستادی باید هفت تا هشت رام تهیه شود که برای بخش خصوصی توجیه اقتصادی این چنین هزینه‌های وجود ندارد، چون اگر همین سرمایه را حتی در بانک بگذارید بیشتر برایش سودآور خواهد بود. شرایط رقابت در بخش ریلی مسافری با توجه به محدودیت‌های شبکه ریلی، نسبت به اتوبوس مسافری هم کمتر است. امیدواریم هر چه مصلحت کشور است اتفاق بیفتد. منافع ملی در این است که دولت در حوزه ریلی یا سرمایه‌گذاری بیشتری انجام دهد و یا از بخش خصوصی بیشتر حمایت کند.

واگن‌های مسافری شرایط مطلوبی برای استفاده از کم‌توانان جسمی هم ندارد. مسافران عادی هم اگر بار به همراه داشته باشند هنگام سوار و پیاده شدن با مشکل روبه‌رو می‌شوند.

واگن‌های شبکه ریلی قدیمی هستند و نتوانستیم تسهیلات زیادی برای معلولان در واگن‌ها فراهم کنیم اما پیش‌بینی ویلچر و سرویس فرنگی در قطارها شده است. اما ایستگاه‌ها

را تقریباً برای تردد معلولان مناسب سازی کرده‌ام و به دنبال این هستیم که در ایستگاه‌های درجه دوم و سوم هم مناسب‌سازی صورت گیرد. امسال از کمک مشاورانی بهره بردیم تا در ایستگاه‌های اصلی پله برقی و آسانسور نصب کنیم. به عنوان مثال برای هفت ایستگاه بین مسیر تهران تا مشهد پله برقی و آسانسور پیش‌بینی کرده‌ایم. برنامه‌ریزی خوبی برای بازسازی و بهسازی ایستگاه‌ها در نظر داریم تا کیفیت خدمات را در ایستگاه‌ها افزایش دهیم.

قصد داریم مسیرهای ورودی به شهر تهران را چهارخطه کنیم از جمله: مسیر تهران تا گرمسار، تهران تا اسلام‌شهر و تهران تا کرج که با آماده شدن این خطوط، قطارهای حومه‌ای منظمی بین تهران-ورامین-پیشوا-گرمسار خواهیم داشت. برای مسیر مشهد نیشابور قصد داریم خط سومی راه‌اندازی کنیم تا تردد مسیر تسهیل شود. برای مسیر قزوین تا کرج بحث خط سوم در دستور کار قرار گرفت و تا پایان دولت مسیر زنجان دو خطه خواهد شد. مسیر میانه تا بستان آباد تبریز خط جدیدش مراحل پایانی را طی می‌کند و تا اواخر سال آینده به بهره‌برداری می‌رسد. مسیر «بادرود» تا بافق مسیر بندرعباس دوخطه شود تا ترافیک و زمان سیر کاهش پیدا کند تا بتوان خدمات بهتری به مسافران ارائه کنیم.

مسیر جنوب وضعیت بسیار نامناسبی دارد و حدود ۷۰ تا ۸۰ سال از عمر این خط می‌گذرد و آخرین نوسازی یا بازسازی اساسی که انجام شده مربوط به سال ۱۳۳۵ و ۱۳۷۸ بوده است و با وضعیت موجود، بخش ایمنی اعلام کرده سرعت قطار بین درود تا اندیمشک باید حدود ۴۰ کیلومتر باشد. با توجه به درآمد بالای نفتی طی دولت گذشته، متاسفانه بازسازی بر روی این مسیر صورت نگرفته است و با برنامه‌های که انجام دادیم قرار است تا دو سال آینده بازسازی اساسی و تعویض کل خط و زیرسازیهایی لازم را انجام دهیم تا بتوانیم سرعت سیر را افزایش

دهیم و این مسیر برای دو خطه شدن هزینه زیادی خواهد داشت چون این مسیر از اراک تا اندیمشک حدود ۶۲ کیلومتر تونل دارد. مطالعات لازم انجام شده و مشاوران طرح داده‌اند که از مسیر اصفهان خطی احداث شود به سمت خرم‌آباد و اندیمشک و برای خط جدید باید شرایط بررسی شود تا اتفاقی که به مصلحت است انجام شود اما فعلاً قرار است خط اصلی بازسازی شود.

شرکت‌ها از این که راه آهن سامانه فروش بلیت را در تحت اختیار خود گرفته است چندان دل خوشی ندارند. چرا راه آهن در این امور دخالت می‌کند؟ آیا وظیفه نظارتی راه آهن باید این گونه اعمال شود؟

باید دید چرا گلايه‌مند هستند؛ شاید علتش این باشد که چون در اختیار ما قرار دارد پس نظارت بیشتری هم می‌توانیم اعمال کنیم تا کنترل بهتری روی فروش بلیت داشته باشیم. با این کار جلوی گران‌فروشی و واسطه‌ها را تا حدی می‌توانیم بگیریم اما اگر فروش بلیت را آزاد بگذاریم و در اختیار شرکت‌ها باشد به قاعده نظارت به آن شکل جدی وجود نخواهد داشت و ممکن است در زمان اوج سفر قیمت بلیتی که ۷۰ هزار تومان است توسط برخی واسطه‌ها تا ۱۵۰ هزار تومان هم دست به دست شود. هم اکنون ممکن است به ندرت و غیر قانونی این کار انجام بگیرد. اگر این نظارت نباشد ممکن است مانند دیگر بخش‌های حمل و نقل قیمت بلیت، در زمان اوج سفر تا سه برابر هم به فروش برسد. با در اختیار داشتن سامانه فروش، نظارت خود را اعمال می‌کنیم، بر عملکرد آژانس‌ها نظارت داریم، نظارت بر شرکت‌های مالک داریم که اگر عملکردهایشان افت پیدا کند قطارها را از فروش خارج می‌کنیم. به عنوان مثال چند مورد بود که برخی از قطارها وضعیت مناسبی نداشتند که موقتاً از سیر خارج کردیم تا ملزم شوند شرایط بهتری فراهم کنند.

شرکت‌ها که فعلا باید از قیمت تکلیفی بلیت اطاعت کنند و زیان ده هستند و نمی‌توانند خدمات خوب ارائه کنند برای پرداخت مابه‌التفاوت نرخ واقعی تا تکلیفی چه بسته‌های حمایتی دارند و چه زمانی فروش بلیت از تکلیفی خارج و رقابتی خواهد شد؟ همچنین شرکت‌ها از زیان دهی قطارهای حومه‌ای گلایه دارند برای حل این مشکل چه راهکاری دارید؟

خیلی به زیان ده بودن اعتقاد نداریم، یعنی به جز قطارهای حومه‌ای که زیان ده هستند و مشابه مترو دولت باید برایش یارانه بدهد، به همین جهت ما برای قطار حومه‌ای امسال افزایش قیمت نداشتیم. شاید دولت تاکنون کمک نکرده باشد اما بالاخره مجبور

می‌دانم سال آینده هم قیمت بلیت در حومه‌ها افزایش پیدا کند. نرخ‌ها تکلیفی نیست و نزدیک به قیمت واقعی است. به عنوان مثال دو سه قطار را آزاد گذاشتیم و قیمت را بالاتر دادیم اما خودشان با تخفیف بلیت‌ها را می‌فروشند. بالاخره باید کشش بازار را هم در نظر گرفت. قیمت‌های الان تکلیفی نیست، قیمت‌ها را ماده ۹ قانون دسترسی آزاد در شبکه حمل و نقل ریلی تعریف کرده است. در این قانون آمده است: "شرکت‌های مالک، قیمت‌ها را تعیین می‌کنند و راه‌آهن (هیأت مدیره) تایید می‌کند." قیمت‌هایی که الان گذاشته‌ایم تقریبا قیمت پیشنهادی آنهاست و به همین دلیل است که خیلی اعتقاد نداریم زیان ده هستند.

داخل قطار نیست که به مسافران یک و آب میوه بدهند. امسال بالغ بر ۵۰ میلیارد تومان، پیش بینی پله برقی و آسانسور برای ایستگاه‌ها کرده‌ایم. نمی‌گوییم همه پولی که از مسافران گرفته می‌شود این‌جا خرج می‌شود. شاید کل مبلغی که از مسافران بابت خدمات ایستگاهی گرفته می‌شود چهل میلیارد تومان هم نشود. هزینه‌های آب و برق و خدمات نظافت در ایستگاه‌ها خیلی بالاتر از این مبلغ است. در قانون هم آمده که از بخش مسافری می‌توانیم حق دسترسی بگیریم ولی برای این که بتواند قابل رقابت با دیگر بخش‌های حمل و نقل باشد در بخش مسافری هیچ حق دسترسی دریافت نمی‌کنیم و درصدی را به عنوان خدمات ایستگاهی روی مبلغ بلیت محاسبه می‌کنیم. در

در سال مبلغ هنگفتی می‌شود. در قطارها دستورالعملی داریم که چه قطارهایی باید پزشک داشته باشند و اگر بنا باشد همه قطارها پزشک داشته باشند قیمت تمام شده بلیت افزایش پیدا می‌کند. دلیل ندارد همه قطارها از حومه‌ای تا درجه دو پزشک داشته باشند. در قطارهای درجه یک و بالای ۷۵۰ کیلومتر به بالا پزشک داریم و در هیچ قطاری در دنیا پزشک نیست و ایران تنها کشوری است که قطارهایش خدمات پزشکی دارد. در هواپیماها هم پزشک نیست بلکه کیفی برای کمک‌های اولیه وجود دارد. معمولا جای پزشک در یک نیم کوبه در واگن رستوران است یا یک نیم کوبه از جای مهماندار در سالن مجاور رستوران به او اختصاص داده می‌شود و یا ممکن است در کوبه رییس قطار مستقر شود.

کوبه رییس قطار فقط مختص یک نفر نیست. بین یکی دو مامور دیگر از جمله لکوموتوران‌ها یا افراد دیگر تقسیم می‌شود.

برای جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در بخش مسافری چه برنامه‌هایی دارید؟ برای این که سرمایه‌گذاری در بخش مسافری توجیه اقتصادی داشته باشد و واگن نو وارد شبکه شود، بالاخره باید فکری کرد.

شرکت‌هایی که تمایل به سرمایه‌گذاری در حوزه مسافری دارند و برای این که سرمایه‌گذاری توجیه اقتصادی داشته باشد، از محل صندوق توسعه تسهیلات دریافت می‌کنند بخشی هم از محل وجوه اداره شده پرداخت می‌شود تا بخشی از مابه تفاوت سود بانکی را ما کمک کنیم. اگر تعداد آمار جابه جایی مسافر افزایش پیدا کند از محل صرفه جویی سوخت به شرکت‌های مالک کمک خواهد شد.

آیا ممکن است آیین‌نامه و دستورالعمل‌هایی که مربوط به مالکان واگن‌های مسافری است



اگر شرکت‌ها مدعی در زیان هستند این موضوع مربوط به تاخیر در افزایش قیمت‌ها است. پس فقط حومه‌ای‌ها زیان ده است که ما زیان آن‌ها را پرداخت می‌کنیم.

مبلغ چهار هزار تومان از قیمت بلیت مسیر تهران تا مشهد مربوط به خدمات ایستگاهی به مسافران است. مسافرانی که از این خدمات در طی مسافرت استفاده نمی‌کنند چرا باید این هزینه را پرداخت کنند؟ به نسبت شرایط ایستگاه‌ها در مسیر مناسب بود ولی باز با شرایط ایده‌آل فاصله وجود داشت.

خدمات ایستگاهی مثل خدمات

مسیر زیر ۲۵۰ کیلومتر هزینه خدمات ایستگاهی نمی‌گیریم. از ۲۵۰ کیلومتر تا ۴۵۰ کیلومتر مبلغ هزار تومان دریافت می‌کنیم. همین طور به بالا. امسال ساخت حدود ۲۵ نماز خانه در ایستگاه‌ها در برنامه داریم و بودجه بالغ بر ۴۰ میلیارد تومان بابت تاسیس این اماکن هزینه شده است.

به نظر می‌رسد وجود پزشک در قطار الزامی است اما مشاهده شده برخی از قطارها پزشک ندارند. چرا این‌گونه است؟

اگر بنا باشد شرکت‌ها مالک، یک کوبه را برای یک پزشک نفروشند در مسیر رفت و برگشت مبلغی از درآمدها را از دست می‌دهند و

است کمک کند، به هر حال راه‌آهن زیان را باید به شرکت‌ها پرداخت کند. البته قطارهای حومه‌ای در اختیار شرکت رجا است. قیمت بلیت قطار تهران پیشوا که دو هزار تومان بود از هفته گذشته به ۱۵۰۰ تومان کاهش یافت تا مردم استقبال کنند. برای مسیر تهران کرج قطار رفت و برگشت مسافری قرار دادیم و مبلغ بلیت هزار تومان است. برای مسیر تهران قم هم قطار جدید با مبلغ ۴۰۰۰ تومان قرار دادیم. مسافران در ایستگاه راه‌آهن شهر خود سوار و در ایستگاه راه‌آهن تهران پیاده می‌شوند. دولت بسته‌های حمایتی در این خصوص در نظر گرفته و ما هم برنامه‌های ویژه‌ای برای افزایش قطارهای حومه‌ای در نظر داریم و بعید



گردشگران خارجی برای آمدن به ایران قطار مجلل خودشان را برگزیدند

قطار عقاب طلایی در ایران

مسافران این قطار هر کدام برای این سفر بسته به نوع امکانات دریافتی بین ۹ تا ۲۵ هزار پوند پرداخت کرده اند. با وجود این که این قطار از مجارستان حرکت کرده است اما بیشتر مسافران این قطار را گردشگرانی از کشورهای آلمان، روسیه، سوئیس، دانمارک، انگلیس، استرالیا، آمریکا، هلند، سوئد، فرانسه، مکزیک و البته مجارستان تشکیل می دهند که از ماه های قبل برای آمدن به ایران چشم انتظار بودند.

قطار "عقاب طلایی دانوب" بعد از ترک شهر بوداپست در مجارستان برای رسیدن به ایران از کشورهای رومانی، بلغارستان و ترکیه عبور کرده است. در سایت شرکت راه آهن مجارستان برای سفرنامه این قطار نوشته شده است: "قطار پس از دانوب، بسفر و استانبول به سرزمین باستانی ایران وارد می شود."

طول مسیر حرکت این قطار حدود ۷ هزار کیلومتر است و مسافران قطار در طول مسیر حرکت خود از مجارستان به ایران با وجود گذشتن از رومانی، بلغارستان و ترکیه در این کشورها توقف نخواهند داشت.

با روی کار آمدن دولت یازدهم ارتباط ایران و باتوجه به رویکرد دولت برای مذاکره و گسترش روابط با کشورهای جهان گردشگران خارجی برای سفر به ایران تمایل نشان داده اند تا جایی که تعداد گردشگران ورودی به ایران با رشد بسیار مواجه شده است. تیم لیتلر، مسئول شرکت عقاب طلایی به رویترز گفته است بلیت های اولی سفر این قطار در طول ۱۰ روز به فروش رسیده و قرار است چهار سفر دیگر در سال آینده با این قطار به ایران انجام شود که سفر بعدی آن در ماه مارس (تقریباً همزمان با نوروز) خواهد بود. قطار عقاب طلایی شامل ۱۳ واگن مجلل با روکش های چوبی است که به سبک قطارهای دهه ۵۰ میلادی طراحی شده و با ظرفیت ۷۰ مسافر است.

قطار "عقاب طلایی دانوب" عضو باشگاه قطارهای مجلل دنیا و امکاناتی در حد یک هتل پنج ستاره دارد به همین دلیل بسیاری از دفاتر خدمات مسافرتی گردشگری از آن به عنوان "هتلی روی ریل" نام می برند. این قطار متعلق به شرکت خط آهن مجارستان است.

به تازگی تور مسافرتی در دو برنامه مجزا به صورت رفت و برگشت تنظیم شد و گروهی از گردشگران به ایران سفر کردند؛ در سفرنامه نخست که مبدا آن شهر بوداپست مجارستان است، آمده است: "قطار از غرب ایران و مرز رازی وارد می شود و از شهرهای زنجان، یزد، اصفهان، شیراز و محوطه های تاریخی پرسپولیس گذر می کند و سرانجام در تهران متوقف می شود، مسافران این قطار، ایران را با هوایما ترک خواهند کرد." در سفرنامه دوم: "مسافران با هوایما به تهران می آیند و مسیر را در ایران با قطارشان ادامه می دهند، آن ها با گذر از تهران، مشهد، کرمان، شیراز، محوطه های تاریخی پرسپولیس، اصفهان و زنجان، از مرز رازی با قطار خارج می شوند." گفته می شود اجرای این سفر با رفت و برگشت تا دسامبر سال ۲۰۱۵ ادامه خواهد داشت.

۶۴ مسافر قطار عقاب طلایی دانوب که ۱۴ اکتبر (۲۲ مهر) سفر خود را از مجارستان به مقصد تهران شروع کردند، پنجم آنان به اصفهان رسیدند. مسافران این قطار از طریق مرز رازی وارد ایران شدند و از تبریز و زنجان بازدید کردند. آن ها در ادامه مسیر خود از اصفهان، شیراز، کرمان، یزد، مشهد و... بازدید کردند و در پایان در تهران توقف داشتند. این برای نخستین بار است که یک قطار گردشگری مجلل به ایران سفر می کند. در سایت شرکت مجارستانی نوشته شده: "عقاب طلایی دانوب" اولین قطار خصوصی اروپایی است که تا کنون اجازه ی ورود به ایران را پیدا کرده است.

بدون مشارکت و هماهنگی با آن ها و انجمن صنفی تهیه شود؟ تعامل و همفکری با این نهادها چه گونه است؟

این موضوع را قبول ندارم. قبل از این که دستورالعملی را تهیه کنیم (در طول یک سال گذشته مستندات را هم داریم) به انجمن صنفی اعلام می شود یا به شرکت های مالک اطلاع داده می شود. نظرات آن ها گرفته می شود و بعد از جمع بندی و تصویب هیات مدیره عملیاتی و اجرایی می شود. برخی مواقع انجمن یا برخی از شرکت ها به ما نظراتشان را اعلام نمی کنند. شاید به علت این که تمایلی به اجرای برخی از قوانین و دستورالعمل ندارند. ما پس از چند بار پیرو زدن اگر جوابی دریافت نکنیم خودمان راسا وارد عمل می شویم.

در بسیاری از کمیسیون ها و جلسات، نمایندگان انجمن و نمایندگان شرکت های مالک حضور دارند. جاهایی که شرکت ها تمایل به همکاری و تعامل نداشته باشند به طور قطع خودمان ورود پیدا می کنیم و دستورالعمل ها را اجرایی می کنیم.

به عنوان صحبت آخر...

از کارهای اساسی که در سال جاری و سال آینده در دست انجام داریم پیگیری بازسازی ناوگان موجود و نوسازی ناوگان است. بیش از ۲۰۰ تا ۲۵۰ واگن را شرکت ها قرارداد بسته اند که طی امسال و سال آینده به ناوگان اضافه می شود. حدود دویست واگن دست دوم هم وارد کشور شده است که برنامه بازسازی شان را شرکت ها انجام می دهند. از ابتدای سال آینده هم به مرور این واگن ها وارد شبکه ریلی می شود. امید است با اقدامات صورت گرفته طی چند سال آینده عمر ناوگان مسافری را کاهش دهیم و بتوانیم خدمات بهتری به مسافران ارائه کنیم.



کرد- که اصطلاحاً این احساس را "بیماری حرکت" (motion sickness) می‌نامند. به عنوان مثال ما معمولاً در هنگام صعود و فرود هواپیما نیز تا حدی این شتاب‌گیری سریع را تجربه می‌کنیم.

به علت مقاومت هوای متراکم موجود در سطح زمین بالاتر بردن سرعت قطارها به نیروی بسیار زیادی نیاز دارد.

مشکل بعدی در راه تلاش برای سریع‌تر کردن سرعت حرکت قطارها در طول ریل، مربوط به وجه لجستیکی آن است. سریع رفتن به معنای کنار زدن هوا در مسیر است، که آن نیز به انرژی زیادی نیاز دارد. قطاری که با سرعت ۴۸۰ کیلومتر بر ساعت حرکت می‌کند نسبت به قطاری که با سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت حرکت می‌کند، به طور تقریبی ۲۷ برابر بیشتر انرژی مصرف می‌کند. در سطح زمین در مقایسه با ارتفاع ۱۰۶۰۰ متری که هواپیماها معمولاً در آن پرواز می‌کنند، هوا بسیار متراکم‌تر است. این به معنای مقاومت بیشتر و در

منبع: بی بی سی، کاتیا موسکوویچ - برگردان: شکوفه احمدی

و با آرامش به مقصدتان برسانند، هنوز در حد یک رویا باقی مانده است. دلیل آن چیست؟ حرکت با سرعت‌های بسیار بالا روی ریل‌ها مشکلات خاص خودش را به همراه می‌آورد. بدن‌های انسان‌ها در واقع برای شتاب گرفتن‌های سریع عادت داده نشده است، و در آن شرایط، ما حرکت‌ها و امواج کم بسامد خاصی را تجربه می‌کنیم که برایمان ایجاد ناراحتی خواهند

مخاطرات پرسرعت‌شدن

از زمان ورود نخستین لکوموتیو بخار طراحی شده توسط رابرت استیونسن در سال ۱۸۲۹ تا به امروز، طراحان تلاش کرده‌اند که سرعت حرکت قطارها را هرچه بیشتر افزایش دهند. با وجود تمام نوآوری‌ها، به خصوص در ۵۰ سال اخیر، هنوز این ایده که تمام شهرهای سراسر جهان توسط قطارهای پرسرعتی که می‌توانند در چشم برهم زدن مسافت‌های طولانی را بیمایند، و شما را راحت

همگام با پیشرفت فناوری، حمل و نقل نیز پرسرعت‌تر شده است، و قطارها و حمل و نقل ریلی نیز از این قاعده مستثنی نیستند. اما سرعت‌های بسیار بالا ممکن است ایرادهایی نیز به همراه خود بیاورند. در این مقاله به خطرات و چالش‌های طراحی که تلاش می‌کنند به سرعت‌های بالاتری در حمل و نقل ریلی دست یابند، می‌پردازد.



۳۲۰ کیلومتر در ساعت می‌رسد. در سال ۲۰۰۷، شرکت سازنده ی TGV، آلتوم، موفق شد رکورد جهانی سرعت ۵۷۴ کیلومتر در ساعت را به ثبت برساند. این قطارها، قطارهایی بسیار راحت و آرامش‌بخش در نظر گرفته می‌شوند، که تا حدودی به این علت است که قطارهای پرسرعت در فرانسه روی خطوط ریلی مطمئن، و بسیار نرمی که به خوبی به هم متصل شده‌اند رفت و آمد می‌کنند. طراحان باید میان سرعت و راحتی مسافران مبادله کرده و توازن برقرار کنند. قطارهای کج شوی پرسرعت جدید (Zefiro) شرکت بمباردیه می‌توانند با سرعت ۳۸۰ کیلومتر در ساعت در چین حرکت کنند، و هم‌اکنون در حال طی کردن مراحل تست خود در کشور ایتالیا هستند، پیش از اینکه بتوانند در سال ۲۰۱۵ مورد بهره‌برداری قرار گیرند. این شرکت سامانه کج‌شوی جدید به نام Flex Tronic Wako را نیز توسعه داده است، که می‌تواند به پیچ‌ها سریع‌تر و

سازنده قطار بمباردیه، "حتی اگر سیستم خم شونده بسیار خوب بوده و باعث شده بود که اصلا احساس نکنید که وارد یک پیچ شده‌اید، اما شما باز می‌توانید آن را از طریق چشم‌های خود ببینید- چیزی شبیه به تغییر افق- و هنگامی که ذهن شما انتظار آن را ندارد، چنین چیزی می‌تواند در شما حالت تهوع ایجاد کند". قطارهای کج شوی (tilting) امروزی به ندرت مشکل "بیماری حرکت" ذکر شده را به همراه می‌آورند- که عمدتاً نتیجه ی کاهش جزئی در درجه ی خم شدن قطارها است، که باعث می‌شود مسافران همچنان حس کنند که در حال عبور از یک پیچ هستند. به عنوان مثال، قطارهای کج شونده ی TGV پرسرعت متعلق به شرکت فرانسوی Euroduplex، معمولاً پارسیسی‌های محروم از دریا را در مدت زمان کمتر از ۵ ساعت، با طی فاصله نزدیک به ۷۰۰ کیلومتر، به ساحل آفتابی Cote d'Azur می‌رساند، و سرعت قطارهای آن گاهی به

در پیچ‌ها در اوایل دهه ی ۱۹۷۰ صورت گرفت، هنگامی که یک ایده قدیمی که برای موتورسواران به خوبی شناخته شده است - یعنی خم شدن (کج شدن) موتور سوار به هنگام پیچیدن- برای نخستین بار برای سفرهای ریلی به کار برده شد. این ایده به طراحی نخستین قطارهای قابل کج شدن (tilting trains) انجامید. باور بر این بود زمانی که خود قطار نیز به سمت پیچ کج می‌شود، مسافران نیروهای گریز از مرکز حاصل از حرکت سریع قطار هنگام عبور از پیچ‌ها را کمتر حس خواهند کرد. قطارهای کج شونده، به همان شکلی که به موتورسواران آموزش داده می‌شود، به سمت منحنی‌ها خم می‌شوند. اما بر خلاف تصور، با نخستین قطارهای کج شونده و سرعت‌های بسیار بالا، احساس ناراحتی بسیاری نیز به همراه آمد - که تا حدودی حاصل خطایی بود که چشم‌های مسافران در این حالت مرتکب می‌شوند. به گفته جیمز کنل، از مهندسان شرکت کانادایی

نتیجه ارتعاشات بیشتر است. اما شرکت‌ها و گردانندگان ریلی هم‌چنان به دستیابی به سرعت‌های بالاتر اصرار دارند. به این منظور طرح‌های نوآورانه‌ی مختلفی را تاکنون به محک گذاشته‌اند، با این امید که قطارها هم بسیار سریع و هم درعین حال از نظر مسافران بسیار راحت و خوشایند باشند. اگر قطارها می‌توانستند فقط در خطوطی صاف و بدون هیچ‌گونه پیچ و شیب حرکت کنند، در آن صورت سرعت بالا مشکل چندان بزرگی نبود. در واقع پیچ‌ها و فراز و فرودهای موجود در مسیرها هستند- به ویژه در منطقه اروپا، با رودخانه‌ها و کوهستان‌های فراوان و خطوط ریلی قدیمی در مسیرهای رفت و آمد قدیمی- که ایجاد مشکل می‌کنند.

سفرهای ناخوشایند

نخستین تلاش‌ها برای بالاتر بردن سرعت حرکت قطارها

بهتر واکنش نشان دهد. به گفته کنل، "این دستگاه از حسگرها و تجزیه و تحلیل یارانه‌ای برای زیر نظر گرفتن بازخوردهای دریافت شده از ریل و بهبود روان و نرم بودن کچ‌شدگی قطار استفاده می‌کند". این سامانه هم‌اکنون روی قطارهای Twindex جدید که به زودی در سوئیس مورد بهره برداری قرار می‌گیرند نصب شده است.

طبق گفته کنل، قطارهای Zefiro همچنین به یک سامانه تعلیق (فربندی) فعال مجهز شده است، که از داده‌های جمع‌آوری شده توسط حسگرها برای تشخیص زمان ورود قطار به پیچ‌ها استفاده می‌کند، تا از فشار بیش از اندازه روی فربندی جلوگیری کند. این سازوکار به قطار امکان می‌دهد که از پیچ‌ها با سرعت بیشتری عبور کند. همچنین این سامانه به گونه‌ای طراحی شده که بتواند ناهمواری‌های ناگهانی در مسیر ریل را جلوتر از چرخ‌ها

تشخیص دهد، که در نتیجه آن سامانه فربندی فعال می‌تواند واکنش نشان داده و مسافران چیزی حس نمی‌کنند.

تردید نسبت به کارایی کچ‌شونده‌ها

با وجود این، همه به مزایای سامانه کچ‌شونده باور ندارند. برای مثال، شرکت زمینس آلمان، سیستم کچ‌شونده‌ی خود به نام "تکنیک راحتی زمینس (Siemens comfort technique)" را توسعه داد. با این حال، این فناوری هیچ‌گاه وارد بازار نشد، زیرا - طبق گفته‌ی یکی از سخنگویان شرکت - تقاضا برای قطارهای کچ‌شو پایین است.

به گفته‌ی وی: تعداد خطوط ریلی که می‌توانند از قطارهای کچ‌شو استفاده کنند آنقدر زیاد نیست. در نتیجه مسئله نه فقط قطارها بلکه زیرساخت

های ریلی است. وی افزود: "از نظر شرکت زمینس، قادر نخواهیم بود میزان فروش قطارهایی از این نوع را به اندازه‌ای برسانیم که برایمان در این بازار سودآور باشد".

قطارهای فوق سرعت ماگلو (Maglev) باید از خطوط کاملاً متفاوت استفاده کنند

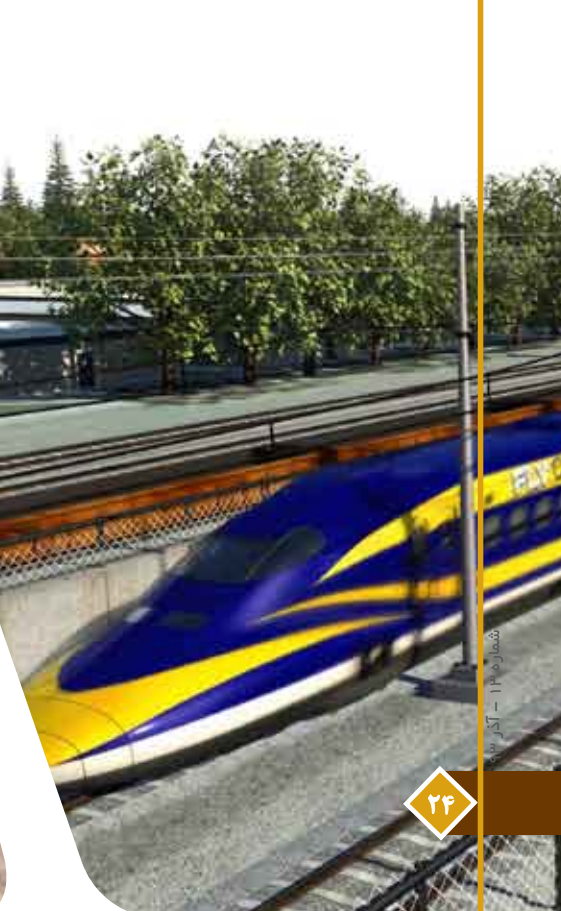
در اروپا، برخی قطارها قادر هستند تا ۴۰۰ کیلومتر در ساعت سرعت داشته باشند اما به ندرت با این سرعت حرکت می‌کنند، زیرا مجبور هستند از همان خطوط قطارهای کندتر استفاده کنند. تعدادی از کشورهای آسیایی برای حل این مشکل مربوط به زیرساخت‌ها رویکرد کاملاً متفاوت و نویی را پیش گرفته‌اند - برگزیدن فناوری مگلو، که از خطوط ریلی کاملاً متفاوتی استفاده می‌کند.

قطارهای مگلو در حال حاضر با سرعت متوسط ۴۳۰ کیلومتر در ساعت حرکت می‌کنند، و قطارهای SCMaglev ژاپنی به طور معمول با سرعت ۵۰۰ کیلومتر در ساعت سفر می‌کنند.

اما، به گفته سام گورل، مدیر بخش حمل و نقل شرکت فیزیک اتمی جامع در ایالات متحده، "اگر قرار باشد قطارها با سرعتی بسیار بالاتر (از ۵۰۰ کیلومتر در ساعت) حرکت کنند، تلاطم‌های هوایی به سرعت حس راحتی مسافران را کاهش خواهد داد، و نیز به ایجاد تونل‌هایی با لوله‌هایی خالی شده از هوا جهت کاهش مقاومت هوا نیاز خواهیم داشت".

آستانه‌های سرعت

در صورت به واقعیت پیوستن طرح Hyperloop ارائه شده توسط میلیاردر آمریکایی، الون ماسک، مسئله‌ی آستانه سرعت اهمیت زیادی خواهد یافت. ایده‌ی پیشرو این مخترع، مبنی بر اتصال شهرهای ایالات متحده از طریق شبکه‌ای از ترن‌های پرسرعت - که در مجراهایی تهی از هوا در زیرزمین حرکت می‌کنند - هنوز با به واقعیت پیوستن فاصله زیادی دارد، اما ماسک از گروه‌های علاقه‌مند به طرح دعوت کرده





نوار امواج مغزی را از

طریق بلوتوث به صفحه‌های نورافشانی که در درون پتوها جاسازی شده است منتقل کرده و موجب تغییر رنگ آن‌ها می‌شود. اگر پتوها آبی رنگ باشند، بدین معناست که مسافر در حالت آرامش و اغلب خواب است. اگر به قرمز تغییر رنگ دهد، مسافران احتمالا تحت استرس هستند. پتو به کمک هدفون‌هایی که فعالیت الکتریکی اعصاب مغزی را تحت نظر دارند، کار می‌کند و اطلاعات دریافتی را به فیبرهای نوری که درون پتو قرار دارند منتقل می‌کند.

مطالعه اولیه نشان داد که، شاید همان‌طور که انتظار می‌رفت، مسافران بیشترین میزان استرس را در هنگام صعود یا فرود هواپیما تجربه کرده و بیشترین آرامش را در هنگام خوردن خوراکی‌ها داشتند. لی معتقد است گروه‌های تحقیقاتی مربوط به قطارهای مدرن نیز باید چنین راهی را رفته و ایده‌ها و آزمایشات مشابهی را در حوزه فناوری ریلی به کار ببرند.

طراحان ریلی ممکن است رویای روزی را داشته باشند که یک قطار نیز بتواند با سرعت یک هواپیما سفر کند. اما به نظر می‌رسد حتی از زمین برخاستن این ایده هنوز نیاز به زمان دارد.

پرسش دیگر این است که چگونه تجربه‌ی سفر در قطارهای پرسرعت عادی را بهبود دهیم. در تحقیق که به تازگی به رهبری لی یانگ بام در دانشگاه کالج پزشکی اولسان در شهر سئول کره جنوبی صورت گرفته، نوسانات ضربان قلب افرادی که در یک قطار کج شونده‌ی پرسرعت سفر می‌کنند مورد اندازه‌گیری و تحلیل قرار گرفته است. محققان متوجه شدند که محرک‌های بصری، بو، صدا، طراحی صندلی، درجه دما و رطوبت موجود در قطار، همه روی احساس راحتی مسافران تاثیر می‌گذارند، و حتی حضور یک دکتر در قطارها برای رسیدگی به مسافرانی که ناگهانی دچار حال بد می‌شوند را پیشنهاد می‌کنند. هرچند، گردانندگان قطارها شاید بتوانند برای دستیابی به ایده‌های تازه برای چگونگی تعامل با سرعت بالا به همکاران هوایی خود نگاه کنند. برای مثال، شرکت هواپیمایی بریتانیا (بریتیش ایرویز) چندی پیش آزمایش‌هایی را برای سنجش میزان راحتی و آسودگی هواپیماهای خود صورت داد. شرکت یک "پتوی خوشحالی" را برای تحلیل حالات و احساسات مسافران طراحی کرده است. بدین ترتیب که پروازکنندگان نواری را به دور سر خود می‌بندند، که این

از طریق موشک‌هایی در سطح دریا مورد آزمایش قرار می‌گرفتند.

کلمه‌ی **Maglev** مخفف عبارت **magnetic levitation** یا پرواز مغناطیسی است، که در آن قطارهای برقی پرسرعت بالاتر از ریل و با استفاده از قدرت نیروهای مغناطیسی قوی حرکت می‌کند.

بدین ترتیب، حفظ راحتی مسافران در قطارهای (دارای فناوری مگلو آسان‌تر است، به گفته گورل، "این قطارها می‌توانند مثلا با سرعت ۳۲۰ کیلومتر سریع‌تر از قطارهای پرسرعت معمول در اروپا و ژاپن حرکت کنند، اما با این حال حرکت آنها نرم‌تر است". در سرعت‌های بالاتر از ۴۰۰ کیلومتر در ساعت، ممکن است تلاطم‌های موجی کمی وجود داشته باشد، اما قابل اغماض است - یک شخص می‌تواند همچنان بایستد و راه برود. وی می‌گوید: "کیفیت سفر در مگلوهای شهری در مقایسه با تراموای برقی شهری فوق‌العاده است، به خصوص در پیچ‌ها، که بنا به تجربه‌ام هیچ احساس تهوعی به وجود نمی‌آید."

"پتوی خوشحالی"

است که این ایده او را به واقعیت فیزیکی تبدیل کنند.

اما با زیرساخت‌های موجود فعلی، قطارهای ماگلو با چه سرعتی می‌توانند حرکت کنند؟ گورل در این مورد اظهار می‌کند طرح‌های حتی سریع‌تری نیز در دست آزمایش هستند، اما بسیار غیرمحمتمل است که از آن‌ها برای حمل مسافر استفاده شود. "شرکت من تاکنون سامانه مگلو دارای نیروی موشکی (پرتابی) برای نیروی هوایی ایالات متحده ساخته است که در پایگاه نیروی هوایی هولومن در ایالت نیومکزیکو واقع شده است، و ریل آن در حدود ۲۰۰۰ پا طول داشته. این سیستم به تازگی با سرعت ۸۱۷ کیلومتر بر ساعت مورد آزمایش قرار گرفته است. وی می‌افزاید در برنامه داریم که ریل را گسترش داده و به سرعتی دستکم معادل با ۳-۴ ماخ (۳۶۷۲-۴۸۹۶ کیلومتر در ساعت) در آینده دست پیدا کنیم. البته این سامانه برای جا به جایی انسان‌ها نیست. برای آزمایش کلاهک‌هایی ست که پیش از این معمولا



مدیر عامل فولاد ریل توس:

نیض صادرات و ترانزیت با واگن های کشورهای آسیای میانه می تواند

بحث های داغ این روزها در محافل ریلی کشور شامل چالش های مدیریت در موضوع راهبری در حمل و نقل ریلی، قادر نبودن حمل و نقل ریلی برای رقابت با بخش جاده ای، موضوع رگولاتوری بین راه آهن جمهوری اسلامی ایران و بخش خصوصی، نبود دسترسی آسان بخش خصوصی به تسهیلات و وام ها و همچنین موقعیت راهبردی ایران برای گسترش ترانزیت با کشورهای همسایه به خصوص در آسیای میانه است. به این مناسبت گفت و گویی با آقای غلامرضا میلانلو مدیر عامل فولاد ریل توس ترتیب دادیم. این شرکت به منظور تامین مواد اولیه مجتمع فولاد خراسان با اجاره نمودن ۶۰۰ دستگاه واگن لبه بلند برای حمل یک میلیون تن گندله مواد اولیه مورد نیاز کارخانه از مبادی گل گهر سیرجان و ارژنگ (اردکان یزد) از ابتدای سال ۹۲ آغاز به کار کرد. این مصاحبه را در ادامه می خوانید.



تجهیزات، ناوگان و حوزه فعالیت و برنامه های شرکت فولاد ریل توس و همچنین هدف از تاسیس این شرکت را تشریح نمایید؟

شرکت فولاد ریل توس در اواخر سال ۱۳۹۰ به ثبت رسید و فعالیت خود را در چارچوب اساسنامه و قانون تجارت با موضوعیت انجام تمامی فعالیت های حمل و نقل ریلی - ایجاد فعالیت خدماتی، فنی، مهندسی، پژوهشی و تحقیق برای توسعه و گسترش خدمات حمل و نقل ریلی، آغاز کرد که توسعه و نگهداری و تعمیر خطوط شبکه ریلی و تاسیسات و تجهیزات ارتباطات و سیگنالینگ راه آهن و راهبری ناوگان نیز بعدها به موضوع کامل شرکت

افزوده شد.

این شرکت برای تامین مواد اولیه مجتمع فولاد خراسان و به خاطر حمایت از تعاونی کارکنان از مشارکت دو شرکت تعاونی خدمات فنی و اداری فولادیار (متشکل از پرسنل مجتمع فولاد خراسان) با سهام ۵۱ درصد و شرکت راه آهن حمل و نقل (وابسته به صندوق کارکنان راه آهن) با سهام ۴۹ درصد تشکیل شد که فعالیت خود را با اجاره نمودن ۶۰۰ دستگاه واگن لبه بلند از شریک تجاری خود (شرکت راه آهن حمل و نقل) پس از اخذ مجوزهای مربوطه از راه آهن جمهوری اسلامی ایران و عقد قرارداد با مجتمع فولاد خراسان برای حمل یک میلیون

تن گندله مواد اولیه مورد نیاز کارخانه از مبادی گل گهر واقع در سیرجان و ارژنگ (اردکان یزد) از ابتدای سال ۹۲ آغاز کرد که برنامه حمل یک میلیون تن صد صد محقق شد و در مقایسه با سال گذشته رشد ۱۵۰ درصدی را شاهد بوده ایم.

با توجه به موفقیت شرکت در سال ۹۲ در خصوص حمل مواد معدنی و براساس مصوبه های مجمع عمومی و هیات مدیره تصمیم بر آن شد که برای توسعه ناوگان ریلی شرکت نسبت به خرید واگن نو اقدام کنیم، در همین راستا قرارداد خرید یک صد دستگاه واگن لبه بلند در فاز اولیه با واگن سازی پارس منعقد شد که تا اواخر آذرماه

سال جاری تعداد ده دستگاه آماده بهره برداری خواهد بود و پس از آن نیز در صورت تامین منابع مالی، ماهانه شاهد ورود واگن نو به مجموعه ریلی کشور خواهیم بود.

فکر می کنید تامین نقدینگی مناسب برای کارگزاران فعال در حمل و نقل ریلی چه گونه ممکن است؟

در رابطه با موضوع چگونگی تامین نقدینگی تعاریف زیادی صورت گرفته است از جمله:

تامین منابع مالی از طریق بانک ها، وجوه اداره شده، صندوق توسعه ملی و وام های بلاعوض و وام های کم بهره بانکی و... اما این سوال در ذهن پیش می آید که آیا دسترسی به تسهیلات بانکی و استفاده از امتیازات فوق توسط خریداران واگن به سهولت امکان پذیر است؟ لذا آن چه مورد انتظار و تقاضاست جامعه عمل پوشاندن به وعده ها و تسهیل و روان سازی امور برای دستیابی به تسهیلات بانکی است که بدون تردید حمایت دولت و راه آهن جمهوری اسلامی ایران را می طلبد تا بتوان بر اساس آن برنامه ریزی جدی و جامعی را انجام داد.

چالش های مدیریت در موضوع

راهبری در حمل و نقل ریلی را تشریح نمایید. حساسیت این بخش و نحوه واگذاری بخش نیروی کشش و واگن را به بخش خصوصی چگونه ارزیابی می کنید؟

در باره چالش های مدیریتی دیدگاه های مختلفی ارایه شده است که گاهی اوقات بنا به ضرورت و اهمیت آن با بررسی های کارشناسی که انجام شده در سطح کلان توسط مقامات ارشد راه آهن و دیگر صاحب نظران و فرهیختگان راه آهن مطرح شده است از جمله:

- ۱- نوسازی و به سازی ناوگان ریلی
- ۲- کمبود واگن های باری متناسب با بارهای موجود
- ۳- لزوم دو خطه نمودن خطوط

و این معطل و مشکل می‌بایستی به‌صورت جدی از طریق دولتمردان و مسئولان راه‌آهن بررسی و رفع شود. یکی از اهداف شرکت فولادریل توس با توجه به ظرفیت‌های موجود ورود به عرصه‌های حمل و نقل بین‌المللی است که در گام اول صادرات تولیدات مجتمع فولاد خراسان به کشورهای آسیای میانه خواهد بود و این شرکت به‌زودی عملیات حمل و نقل بین‌المللی ریلی خود را در آن سوی مرز شروع خواهد کرد.

رویکرد مدیران جدید ارشد راه‌آهن را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا تعامل موثر بین بخش خصوصی و بخش حاکمیتی شکل گرفته است؟

خوشبختانه با روی کار آمدن دولت تدبیر و امید و با انتصاب جناب آقای پورسیداقایی به‌عنوان مدیر عامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران که خود از مدیران با تجربه صنعت حمل و نقل ریلی و هم‌بخش خصوصی به‌شمار می‌روند در اثر تعامل موثری که با بخش‌های خصوصی و کارشناسان و پیش‌کسوتان مجموعه ریلی تا کنون داشته‌اند مشکلات و چالش‌های فرا روی را شناسایی و جهت توسعه زیر بناها و رفع گلوگاه‌ها موجود اعتبار دو هزار میلیارد تومانی از دولت بودجه گرفته‌اند و با تعیین سیاست‌ها و مشوق‌های اقتصادی از جمله: عدم افزایش حق دسترسی تا سال ۱۴۰۰، معاف نمودن خریداران واگن‌نوا از پرداخت حق دسترسی سه تا پنج سال، بذر امید به سرمایه‌گذاری بر دل کارگزاران فعال کاشته شد. اینک بر ماست در شرایطی که حاکمیت توجه ویژه‌ای به مجموعه ریلی کشور دارد از این فرصت پیش آمده استفاده کرده و با وفاق و همدلی و با وحدت و یکپارچگی به دور از هرگونه منیت و با تعهدی بیش از پیش دست در دست هم داده و در جهت توسعه و تعالی راه‌آهن کشور مساعی خود را به کار گیریم.



میلانلو: متاسفانه تمام محصولات کارخانه به‌علت بالا بودن تعرفه دسترسی راه‌آهن و عدم توجه اقتصادی حمل توسط راه‌آهن، تماماً از طریق جاده با حدود سی هزار دستگاه کامیون به شهرهای کشورمان ارسال شده است که با توجه به تعداد کامیون‌ها و ترافیک و مخاطرات جاده ای خود بخوانید حدیث این مجمل !!!

با توجه به موقعیت راهبردی ایران برای گسترش ترانزیت بین ایران و کشورهای همسایه به خصوص در آسیای میانه چه پیشنهاد و راهکارهای دارید و آیا شرکت فولادریل توس برنامه‌ای در این خصوص دارد؟

برای گسترش ترانزیت بین ایران و کشورهای آسیای میانه بهترین حالت این بود که دستکم مجوز تردد واگن‌های لبه کوتاه و لبه بلند خریداری شده از اکراین که با استانداردهای کشورهای آسیای میانه نیز مطابقت داشت، به هر طریق ممکن اخذ می‌شد.

متاسفانه تمام صادرات ریلی و ترانزیت خروجی از مرز سرخس تابع واگن‌های کشورهای آسیای میانه است، لذا هیچ ضمانتی در حال حاضر برای ارسال به موقع بارهای صادراتی و ترانزیتی از ایران وجود ندارد و همین مهم باعث شده که مشتریان به‌لحاظ حفظ بازار در آن سوی مرزها از طریق جاده اقدام کنند و از سال ۷۵ همچنان وابستگی ما به واگن‌های این کشورها وجود دارد

هست که در مقایسه و رقابت با جاده تاکنون از آن غافل بوده ایم:

۱- هزینه تمام شده کالا

۲- سرعت بازرگانی

همان‌طوری که عرض کردم شرکت فولادریل توس در حال حاضر مسئولیت حمل مواد اولیه کارخانه مجتمع فولاد خراسان (گندله) از مبادی گل‌گهر و اردکان یزد را به‌عهده دارد به‌طوریکه در یک سال گذشته بیش از یک میلیون تن بار را حمل کرده‌ایم که حاصل آن تولید حدود ۶۰۰ هزار تن میلگرد و شمش بوده است. اینک سوال این است که ۶۰۰ هزار تن آهن آلات در کجا مصرف شده است؟ به کدام شهرها ارسال شده است؟ یا این که با چه وسیله‌ای حمل شده‌اند؟ متاسفانه تمام محصولات کارخانه به‌علت بالا بودن تعرفه دسترسی راه‌آهن و نبود توجه اقتصادی حمل توسط راه‌آهن، تماماً از طریق جاده با حدود سی هزار دستگاه کامیون به شهرهای کشورمان ارسال شده است که با توجه به تعداد کامیون‌ها و ترافیک و مخاطرات جاده ای خود بخوانید حدیث این مجمل !!!

اغلب محصولات سایر کارخانجات فولادی نیز هم‌اکنون توسط کامیون به سایر نقاط کشور ارسال می‌شود.

البته با پیگیری‌ها و تأکیده‌های معاون محترم بهره‌برداری و سیر و حرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی برای اولین بار که دستکم در دو دهه اخیر بی‌سابقه بوده است سه هزار تن شمش آهن از مجتمع فولاد خراسان به فولاد آذربایجان و ۳۲۰ تن نیز به کشور ترکمنستان صادر شده است. اما به‌دلیل بالا بودن کرایه حمل، دیگر حملی صورت نپذیرفت و به منظور جذب بار فوق از راه آهن تقاضای تخفیف در کرایه حمل را کردیم و چون پروسه و فرآیند تصمیم‌گیری در اعمال تخفیف از سوی راه‌آهن به طول انجامید، لذا بدیهی است که مشتری به‌لحاظ حفظ بازار فروش خود، منتظر تصمیم راه‌آهن نمانده و بار خود را با جاده حمل کرد.

پرتدد

۴- کمبود واگن برگردان در بندرعباس و فقدان واگن برگردان در بندر شهید رجایی
اما آن چیزی که مهم است تدبیر در استفاده بهینه از امکانات و شرایط موجود است که گاهی از آن غافل می‌شویم.

نظر شما در رابطه با بحث رگولاتوری بین راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های خصوصی فعال در حمل و نقل ریلی چیست؟ بهترین راهکارها را در چه مواردی پیشنهاد می‌کنید؟

در رابطه با موضوع رگولاتوری راه‌آهن و شرکت‌های خصوصی فعال به لحاظ تشویق بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری هر چه بیشتر در زمینه حمل و نقل ریلی، راه‌آهن بایستی نقش حاکمیتی خود را کاهش داده و بیشتر نظارت خود را تقویت نمایند. در همین خصوص پیشنهاد می‌شود:

۱- تصمیم‌گیری‌هایی که از سوی راه‌آهن صورت می‌گیرد با حضور نمایندگان بخش خصوصی انجام بگیرد.

۲- اصلاح مقررات جهت اعمال آن در بخش خصوصی

۳- مقررات جدید با مشارکت بخش خصوصی تهیه و تنظیم شود.

آیا حمل و نقل ریلی قادر به رقابت با بخش جاده ای است؟ اگر توان رقابت در برخی از زمینه‌ها را ندارد، چه گونه می‌توان این توان را ایجاد کرد؟

همه قبول داریم آن‌چه که راه‌آهن را از سایر بخش‌های حمل و نقلی کشور متمایز می‌سازد مزیت‌های ریلی (ایمنی بسیار بالا، حمل انبوه، مصرف کم انرژی و کاهش آلودگی زیست محیطی و رفاه و آسایش بیشتر) بوده است. از طرفی آن‌چه برای مشتریان داخلی و خارجی مهم است علاوه بر سایر مزیت‌ها دو مورد اصلی دیگر نیز

هزینه قانون گذاری پیش از هزینه قانون گریزی است!

پویا مهرابی

کارگزاران و شرکتهای بهره‌بردار ریلی، پس از سالها پرسه در فضای گرگومیش، هنوز نسبت به مشوقهای سرمایه‌گذاری در راه آهن تردید دارند. مدیران راه آهن قول و قرارهای زیادی می‌دهند ولی هنوز نسبت به وفای به عهد متولی، تردیدهای جدی وجود دارد. راه آهن پافشاری می‌کند که شرکتها، واگن‌های نو را به شبکه ریلی وارد کنند. در حالت عادی نرخ بازده داخلی سرمایه در بخش راه آهن پایین است و جاذبه‌ای ندارد. البته یک دلیل این بازه زمانی طولانی این است که برخلاف جاده، سرمایه‌گذار باید در این مدت سهمی به دولت بابت استفاده از ریل بدهد. بررسی این موضوع موضع گفت‌وگوی خبرنگار ما با آقای علی محمد قره‌گوزلو قائم مقام شرکت ریل کاران ورسک است.



ما، برعکس اروپا و آمریکا قوی تر از لابی ریلی و دست‌اندر کاران ریل است. دستکم این که از نظر تاریخی دولت همیشه تسلیم خواسته‌های سپاهی لشکر تشکل و سازمان نیافته رانندگان خودمالک شده است در صورتی که باز از نظر تاریخی دولت همیشه شخصیت‌های حقوقی را که در جامعه انجمن‌ها متشکل شده‌اند مرعوب و تسلیم خواسته‌های خود کرده است. این قصه‌ها، البته، هم مستندات دارد و هم در خور بررسی و پژوهش است. ولی جایش این جا نیست.

خلاصه این که من به اهتمام و اراده دولت برای بازگشت به عقلانیت و اجرای دستورات برنامه و سند چشم‌انداز باور ندارم. بهتر بگویم این شهامت را در دولت نمی‌بینم که رانتی را که سال‌هاست به جاده دودستی تقدیم کرده است، پس بگیرد. ولی به قواعد و قوانین اقتصاد کلان ایمان دارم. معتقدم که آن جیب تهی دولت و آن خزانه خالی و آن فشارهای تورمی، دولت را ناچار خواهد کرد با شیب تند یا ملایم، یارانه‌های سوخت را بردارد. چون جاده ناکارا است جاده با سوخت گران‌تر، علامات تورمی شدید نشان خواهد داد.

در مورد عدم توازن در توسعه شبکه ریلی پرسیدید. باید بگویم اصولاً دولت‌های گذشته در ساخت راه‌آهن بسیار ناتوان عمل کردند. این ناتوانی کمی هم به آن بی‌ارادگی در توسعه راه آهن برمی‌گردد. سر جمع ساخت ریل در ایران پس از انقلاب از ۱۵۰ کیلومتر در سال فراتر نرفته است. تازه دولت‌های نهم و دهم اولویت‌های سیاسی را به اولویت‌های اقتصادی در ساخت ریل ترجیح دادند. با آن بودجه نازلی که اختصاص دادند، جایی خط کشیدند که نظر عوام را جلب کنند و اعتنایی به آن چه که حمل و نقل و لجستیک کلان کشور طلب می‌کرد نداشتند. باز هم در این مورد به قدرت‌های مولفه‌های اقتصادی باور دارم. یکی از چندین

به این نیز اکتفا نکردند. سوخت را به قیمتی که از آب هم ارزان‌تر بود به کاربران جاده‌ای فروختند. نتیجه این که اینک، درست برخلاف اکثر دولت‌های جهان، که از فروش حامل‌های انرژی مالیات غیرمستقیم می‌گیرند و درآمد کسب می‌کنند، دولت ما یارانه و هزینه‌های از جیب خود می‌پردازد، آن هم جیبی که تهی دست است و خزانه‌ای که خالی تحویل گرفته است. باز نتیجه این که کاربران جاده‌ای متوقع شدند که دولت باید کماکان سوخت را ارزان و زیر قیمت تمام شده در اختیارشان بگذارد. لابی و قدرت‌مآبی کاربران جاده، در کشور

ریلی بابت دسترسی و استفاده از شبکه ریلی عوارض گرفت ولی جاده‌ها را به رایگان در اختیار کاربران تجاری آن‌ها قرار داد. نتیجه این که حمل و نقل جاده‌ای ناکاراً (با بهره‌وری ماشین‌آلات ۳۰ درصد عرف اروپا) به هزینه دولت و ملت رشد فزاینده کرد و شبکه ریل درجا زد. شبکه جاده‌ای سالانه ده‌ها هزار نفر کشته و چند برابر آن مصدوم و مجروح روی دست جامعه می‌گذارد. هزینه این مرگ و میر و جراحات را هم دولت داد، هم ملت، هم اقتصاد ملی. محیط زیست هم تخریب شد و هزینه آن را همه ذینفعان پرداختند. دولت‌های قبلی

از وضعیت کنونی حق دسترسی، سیر، قیمت سوخت در شبکه ریلی رضایت دارید؟ به نظر جنابعالی عدم توازن در توسعه ریلی چه دلایلی دارد؟
با وجود صراحت در قانون و دستورات واضح سند‌های متوالی برنامه‌های توسعه کشور و سند چشم‌انداز، دولت‌های قبل اولویت حمل و نقل ریلی را محترم نشماردند و به آن کم بها دادند. این بی‌اعتنایی به هزینه اقتصاد ملی و خود دولت و البته ملت تمام شد. در واقع دود این بی‌اعتنایی به چشم دولت هم رفت. توضیح این که دولت از کاربران شبکه



قره‌گوزلو: به اهتمام و اراده دولت برای بازگشت به عقلانیت و اجرای دستورات برنامه و سند چشم انداز باور ندارم. بهتر بگویم این شهامت را در دولت نمی‌بینم که رانته را که سال‌هاست به جاده دودستی تقدیم کرده است، پس بگیرد

و چند جمله کلیدی که می‌گویند "بعضی‌ها به ضرر کم قانع نیستند!" حال فکر می‌کنم که ضرر و زیان از حد گذشته است. این است که در نقشه‌های راه راه‌آهن فعلی قدری جانمایی "عقلانیت" را با احساسات و شعار می‌بینم.

همکاری میان بخش خصوصی و دولتی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ هر چه بهتر شدن این تعامل چه شاخص‌هایی نیاز دارد؟

گفتم که رفتار و کردار دولت‌ها در کشور ما همواره به نفع بخش خصوصی خرد و غیرمتشکل نظیر خرده‌فروشان، کامیون‌داران تک واحدی و به زیان بخش خصوصی متوسط و کلان و متشکل نظیر حتی شرکت‌های صاحب کامیون و شرکت‌های ریلی بوده است. مثالی می‌زنم. هم اینک دولت از کاربران خرد جاده ۰/۶۴ درصد مالیات بر ارزش افزوده می‌گیرد. خرده فروشان و تک مالکان کامیون در بازارهای روز حضور دارند. از شرکت‌های حمل کننده، اعم از جاده‌ای و ریلی چطور؟ ۸٪ در حالی که این شرکت‌ها عموماً در بازارهای سلف و بلندمدت حضور دارند. اتفاقاً در شرایط تورمی به نفع دوسوی قرارداد حمل، به سود اقتصاد ملی و به سود دولت است که شرکت‌ها در بازارهای سلف و بلندمدت به کسب و کار و خرید و فروش بپردازند. مثال دیگری می‌زنم. وقتی دولت سوخت را گران می‌کند کامیون‌داران اعتراض می‌کنند، اعتصاب می‌کنند، در و پنجره پایانه‌های بار را می‌شکنند و همواره یا دولت را مجبور به پس گرفتن افزایش قیمت کرده‌اند یا این که به هر حال تخفیف گرفته‌اند. خلاصه این که زورشان می‌رسد. این انجمن ما چه کرده است؟ دو سال پیش مجلس و شورای نگهبان مملکت که نهاد قانون گذاری ما هستند قانونی را وضع کرده و به تصویب رسانده که سازمان تامین اجتماعی را و می‌دارد فهرست دستمزد شرکت‌ها را بی چون

گریبان کسی است که دم چک است، در دسترس است. دولت باید دست ترسوها را بگیرد و گرنه دلارانی که قوانین راه، به راحتی، و براساس قواعد افول ارزش‌ها و سرمایه اجتماعی زیر پا بگذارند زیادند و بیشتر هم می‌شوند. هم اکنون هزینه شفافیت و قانون مداری بیش از هزینه عدم شفافیت و قانون گریزی است. این بیماری است که دولت مسبب آن است و خود باید آن را معالجه کند. خلاصه کسب و کار حلال و شفاف در ایران مشکل است. سرنوشت کسب و کار حلال، سازنده و مفید برای اقتصاد ملی این شده که هر چه قدر آهسته بروی و بیایی باز از شاخ گربه مصون نیستی.

مقررات دولتی را در بخش حمل و نقل ریلی چه قدر کارآمد ارزیابی می‌کنید؟ تا هم منافع صاحب بار، مسافر و بخش خصوصی تامین شود؟

مقررات دولتی در بخش حمل و نقل ریلی ناکارآمد، در اجرا غیرشفاف و بسته به کرم مقامات دولتی است، با تعویض مدیر راه‌آهن دچار نوسان شدید است. فعلاً قرائت مدیریت راه آهن از این مقررات با قرائت شرکت‌های حمل نقل ریلی هم سو است. ولی هیچ تضمینی نیست که با تغییر در مدیریت راه آهن این هم سویی پایدار بماند. برخی مدیریت‌های پیشین راه آهن با شرکت‌های حمل و نقل ریلی بنای ستیزه‌گری گذاشتند. خاطره این ستیزه‌گری کماکان در حافظه تاریخی ما باقی مانده است. راه آهن ساز و کار تدوین استاندارد و پایش مقررات ندارد. بین آن چه به غلط به آن بخش خصوصی می‌گویند و در واقع مجموعه بزرگی از نهاد‌های عمومی، خصلتی و کمی خصوصی است و راه آهن هیچ ضابط و تنظیم کننده مقررات و ناظر و داور وجود ندارد. در حوزه قیمت گذاری، اساس قیمت گذاری توسط راه آهن انجام شده و می‌شود. دلیل آن این است که دولت از شرکت‌ها حق دسترسی به

شبکه ریلی می‌گیرد و نیز هزینه‌ای بابت کشش قطار. نتیجه این ازدواج اجباری بین شرکت‌های حمل و نقل ریلی و راه آهن این است که شرکتی که سرمایه گذاری می‌کند نمی‌تواند روی محصولاتش قیمت بگذارد. پایه قیمت را شریک دیگر می‌گذارد و این با قواعد سرمایه گذاری و بازار هم خوانی ندارد. راه آهن شرکتی دولتی است که برعکس سایر زیر مجموعه‌های حوزه حمل و نقل وزارت راه، علاوه بر سیاست گذاری مجری هم بوده و هست. اما شرکت راه آهن، در نقش مجری، هنوز همان ساختار سازمانی را دارد که زمان انحصار خدمات ریلی را داشت، یعنی قبل از واگذاری‌ها؛ این ساختار می‌بایست براساس شرکت داری باشد که نیست. نگاهی به نحوه خصوصی سازی های موفق در اروپا، خصوصاً در انگلستان، آلمان و فرانسه؛ آن چنان که در گزارش‌های اتحادیه اروپا آمده است نشان می‌دهد که سازمان ناظر، با سازمان مجری متفاوت است.

با توجه به سقوط شدید قیمت نفت در بازارهای جهانی و وابستگی شدید ایران به نفت، تأثیر آن را بر توسعه شبکه حمل و نقل ریل چگونه ارزیابی می‌کنید و آیا این کاهش قیمت تأثیری بر روی شرکت های خصوصی خواهد داشت؟

عصر نفت، به عنوان حامل انرژی در حال گذار است. همان طور که عصر ذغال سنگ به نقطه پایان رسید. این اتفاق مبارکی برای اقتصاد ایران است. ایران به اشتباه فکر می‌کند که بزرگترین سرمایه‌اش نفت است. این اشتباهی است که در نیم قرن اخیر مرتکب شده است. با کم رنگ شدن نقش نفت در اقتصاد ملی، زمینه برای رشد بخش خصوصی، برای سرمایه ملی که همانا نیروی انسانی‌اش است، فراهم می‌شود. بهره وری و توسعه دو تابع هم سو هستند. اما بهره وری چهار پیش‌ران

دارد: سرمایه، انسان، مدیریت، و بستر مقررات. در ایران، مثل بسیاری از کشورهای جهان سومی، همواره ما در پی خرید ماشین آلات بودیم و کمتر انگاره مدیریت و بهره‌وری این ماشین آلات را داشتیم. توسعه‌ای از این دست، صرفاً توسعه فیزیکی است. تمام سیاست‌گذاران ما هم همواره در اندیشه افزودن سرمایه‌های فیزیکی، زیرساخت، دارایی‌های فیزیکی بودند. حتی مدیریت فعلی راه آهن نیز که بر کارکردش صحنه گذاشتیم، تفکر افزودن به داری‌های سرمایه‌ای را دارد. شرکت‌های ریلی را تشویق به خرید ناوگان نو می‌کند. این نوع تفکر از نظر ماهیت، جهان سومی است. تفکر جهان اولی روی مزیت‌های رقابتی، روی خلق مزیت‌های رقابتی و روی افزودن بهره‌وری می‌چرخد. این است که جهان اول صرفه‌جو تر، خلاق تر، و پیش‌تازتر است. جهان اول با تمام ثروتی که دارد، صرفه‌جوست و جهان سوم با تمام فقری که دارد و لخر، اتلاف‌گر، دور ریز و هرزپدید. خلاصه این که هر چه از اقتصاد نفت زده دورتر شویم، به سود بخش خصوصی، بخش دولتی و اقتصاد ملی است، حتی اگر گذار از اقتصاد نفتی به اقتصاد دانش و مهارت بنیان از دالان

فقر بگذرد. سرمایه در جهان فراوان است. چیزی که کم است سازوکار بهره‌وری است.

شرکت ریل کاران ورسک را معرفی کنید و زمینه‌های فعالیت شرکت را توضیح دهید؟

شرکت ریل کاران ورسک درسال ۱۳۸۱ تاسیس و از سال ۱۳۸۴ عملیاتی شد. حوزه عملیاتی شرکت، لجستیک فله مایع، با واگنهای تمیز برای حمل مواد غذایی است. شرکت در جلب رضایت مشتریان اندک خود، طی قراردادهای تیپ لجستیکی کاملاً موفق عمل کرده است و دلیل بارز این موفقیت تمدید نه ساله قراردادهای است. این درحالی است که میانگین ماندگاری این نوع قراردادهای در آمریکا سه سال است. این شرکت صد درصد خصوصی است.

حجم سرمایه گذاری آن مجموعه در حمل و نقل ریلی و برنامه‌های آتی خود را تشریح نمایید؟

در حال حاضر شرکت بیش از ۷۰۰ دستگاه واگن در اختیار داریم که ۳۰۰ دستگاه آن ملکی است. با کورسوی امیدی که تحت نگاه جدید دولت تدبیر

و امید ایجاد شده، شرکت در حال مطالعه پروژه‌های مختلف توسعه‌ای است. به نظر می‌رسد با توجه به نزدیکی سازمانی شرکت با شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی شیب، راه توسعه‌ای شرکت از مسیر سرمایه‌گذاری در دالان‌های بین‌المللی بگذرد.

چالش‌های حمل و نقل بار در حوزه حمل و نقل ریلی چیست؟ راهکارهای پیشنهادی خود را برای رفع این مشکل ارائه دهید.

به‌طور تاریخی مشتریان راه آهن را معادن، شرکت‌های ذوب فلزات و شرکت نفت تشکیل می‌دادند. راه آهن در آوردن نهادهای تولید به کارخانه نقش داشت ولی در رساندن ستاندهای تولید به کانون مصرف ناپیدا و ناپدید بود. شکی نیست که لجستیک ستاندها نسبت به لجستیک نهادهای بس پیچیده‌تر، چابک تر و متوقع تر است. عادت مشتریان لجستیک نهادهای این است که اجرت خدمات خود را کم بدهند، دیر بدهند و حتی گاهی اوقات بدشان نمی‌آید که عامل حمل بارشان را دیرتر به مقصد برساند زیرا از کندی راه آهن استفاده کرده، واگن‌ها را به عنوان انبارهای متحرک خود در نظر

می‌گیرند و در نظام تاسیسات، انبارها و مدیریت موجودی خود صرفه‌جویی می‌کنند. تغییر این عادت و پانهادن به حوزه لجستیک ستاندها کاری است بس سترگ. در تغییر عادات پیشین و در خلق عادات جدید، راه آهن و شرکت‌ها نیاز به یک کوشش تبلیغاتی مشترک و بزرگ دارند تا عرصه راه آهن را به مشتریان بالقوه و فضای کسب و کار ایران بشناسانند.

اخیراً مدیر عامل راه آهن آقای پور سید آقایی مصوبه‌ای را اعلام کردند که اگر شرکتی واگن جدید به سامانه ریلی وارد کند تا سه و نیم سال یا چهار میلیون تن کیلو متر از پرداخت حق دسترسی معاف هستند که به نظر می‌رسد کمک بزرگی به خریداران واگن بشود. اصولاً سرمایه‌گذاری در راه آهن در جهان جزو سرمایه‌گذاری‌های تجاری نیست، بلکه زیربنایی است. این است که دولت باید اعتماد لازم را نزد سرمایه‌گذاران - در بلندمدت - ایجاد کند و با صرف نظر کردن از دریافت درآمد از دسترسی به شبکه ریلی، وضعیت سرمایه‌گذار را با هم‌تای جاده‌ای‌اش برابر کند. این یک بازی برد-برد است. زیرا شدت مصرف انرژی در ریل یک هشتم جاده است. این است که دولت با اشاعه ریل، در واقع پتانسیل کمتری نیز از جیب می‌پردازد.



حداقل انتظار!

بی مقدمه باید گفت:

پس از این که دولت یازدهم با شعار تدبیر و امید، سکان هدایت کشور را به دست گرفت آقای دکتر عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی با اعلام ایجاد تحول در بخش حمل و نقل به ویژه حمل و نقل ریلی و حمایت همه جانبه از بخش خصوصی در مجلس شورای اسلامی رأی اعتماد نمایندگان خانه ملت را به دست آورد.

متعاقب آن بهترین انتخاب ممکن در هدایت و راهبری بخش ریلی کشور صورت گرفت و مدیری با تدبیر و باتجربه بر مسند مدیریت عالی راه آهن تکیه زد و با شعار انقلاب ریلی و توجه به سرمایه گذاران بخش خصوصی امیدی تازه در دل های افسرده فعالان بخش ریلی ایجاد نمود، رفته رفته برنامه های دولت یازدهم در امر توسعه بخش ریلی نمایان گشت تاجایی که ریاست جمهور محترم یکی از برنامه های مهم دولت خود را در چهار سال آینده، توسعه حمل و نقل ریلی اعلام نموده و در جلسه هیئت دولت تأکید می نماید که اگر قرار باشد در امور کشور ۳ دستاورد از خودم به یادگار بگذارم یکی از این سه مورد توسعه راه آهن کشور خواهد بود.

آقای وزیر همواره به ایجاد پارادایم در حمل و نقل ریلی تأکید نموده و ظاهراً قصد آن دارد تا در زمینه توسعه بخش خصوصی اهداف بلندمدت خود را محقق سازد. با توجه به موضوعات یادشده فوق چنین به نظر می رسد که دولت مردان بر این باورند تا بخش خصوصی که بنا

به دلایل مختلفی تضعیف شده یا در تصمیمات مسئولین نظام مغفول مانده، در راستای توسعه بخش عملاً مورد حمایت قرار گیرد، تا شاهد رشد بخش خصوصی در هر دو حوزه حمل و نقل ریلی بار و مسافر باشیم. از طرفی از آغاز فعالیت دولت یازدهم فعالین اقتصادی بخش خصوصی ریلی که به دلیل از دست دادن جذابیت های سرمایه گذاری ساز جدایی و خروج از بخش را سر می دادند و سرمایه گذاران جدید نیز با به عرصه ریلی نمی گذاشتند، با برنامه های اعلام شده از سوی وزیر محترم و مدیرعامل جدید راه آهن اندکی امیدوارانه تر به این اتفاق نگرستند.

در این راستا انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته به عنوان حافظ حقوق

کارفرمایان صنعت حمل و نقل ریلی (مالکین واگن های باری- مسافری- لکوموتیو) پس از آنکه وزیر محترم راه و شهرسازی از مجلس شورای اسلامی رأی اعتماد دریافت نمود طی نامه شماره ۹۲/۶۰۳/الف مورخ ۱۳۹۳/۰۶/۰۳ ضمن عرض تبریک به مناسبت انتخاب وی به عنوان وزیر راه و شهرسازی و کسب رأی اعتماد از نمایندگان خانه ملت و اعلام حمایت بخش از ایشان درخواست نمود تا بتواند در جلسه ای حضوری ضمن بهره مندی از نظرات، دیدگاه ها و برنامه های وزیر در امر حمل و نقل ریلی، گزارشی از وضعیت موجود، چالش ها و مشکلات پیش روی این بخش همواره پیشنهادات لازم را در اختیار وی قرار دهد تا باشد با اطلاع از وضع موجود و استفاده از تخصص و تجربیات دست اندرکاران این بخش و این تشکل که مسئولین آن هر کدام حداقل دارای ۳۰ سال تجربه کاری مفید در صنعت حمل و نقل ریلی هستند، بتوان این قطار را به سر مقصد مقصود رساند اما علی رغم تلاش ها و مذاکرات حضوری و تلفنی دفتر وزارتی این حداقل انتظار تا کنون برآورده نشده است!

امید است با بذل توجه بیشتر مسئولین زمینه دلگرمی دست اندرکاران این صنعت مهم فراهم گردد.



مدیرعامل توکاریل در گفت و گو با ندای حمل و نقل ریلی:

حمل و نقل ریلی نیازمند حرکت جهاد است

حمل و نقل ریلی در بخش بار چند سالی است به دلیل وجود گلوگاه‌های متعدد از جمله کمبود مسیرهای دو خطه و نیروی کشش در حال درجا زدن است. برنامه‌ها و سیاست‌های دولت‌ها در زمینه حمل و نقل ریلی بلندمدت بوده و در یک دوره چهار ساله نمی‌گنجد و تحلیل سیاست‌ها بدون در نظر گرفتن عملکردهای آن در کوتاه مدت عجولانه است. به نظر می‌رسد در دولت جدید در گام اول به دنبال رقابتی نمودن حمل و نقل ریلی با جاده است تا شرط لازم توسعه حمل و نقل ریلی فراهم شود. در این خصوص مصاحبه‌ای با آقای بهرام پرورش مدیر عامل شرکت توکاریل انجام گرفت که در ادامه می‌آید.



وضعیت شرکت‌های خصوصی را در سال ۹۳ چگونه ارزیابی می‌کنید؟ برای جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در ناوگان مسافری چه راهکاری موثرتر است؟

با توجه به سیاست‌های دولت در کنترل تورم و همچنین برنامه ریزی راه آهن جمهوری اسلامی ایران در عدم افزایش نرخ حق دسترسی و سیاست‌های تشویقی راه آهن برای توسعه ناوگان و نظر به افزایش هزینه‌های ساخت واگن رشد آرامی در توسعه ناوگان باری را شاهد هستیم.

آیا ظرفیت فعلی شبکه ریلی پاسخگوی نیاز کشور است؟ با چه مشکلاتی در این زمینه رو کشور پهناور ایران با منابع

زیرزمینی و رو زمینی فراوان و پراکنده در سطح کشور و همچنین موقعیت ژئوپلیتیکی منطقه به عنوان کریدور شمال - جنوب، شرق - غرب هنوز نتوانسته است به دلیل محدودیت‌های موجود در زیرساخت‌های شبکه ریلی از جمله کمبود مسیرهای دو خطه و پرسرعت و همچنین کمبود نیروی کشش پاسخگوی نیازهای حمل بار و مسافر کشور باشد.

به نظر می‌رسد در دولت یازدهم نگاه ویژه‌ای نسبت به توسعه این بخش از حمل و نقل جاری باشد، تحلیل شما از سیاست‌های توسعه حمل و نقل ریلی در دولت کنونی و تفاوت آن با دولت پیشین چیست؟

هر چند برنامه‌ها و سیاست‌های دولت‌ها در زمینه حمل و نقل

ریلی بلندمدت بوده و در یک دوره چهار ساله نمی‌گنجد و تحلیل سیاست‌ها بدون در نظر گرفتن عملکردهای آن در کوتاه‌مدت عجولانه است با این حال می‌توان گفت دولت جدید در گام اول به دنبال رقابتی کردن حمل و نقل ریلی با جاده است که شرط لازم توسعه حمل و نقل ریلی است ولی کافی نیست. آمارها نشان می‌دهد حمل و نقل ریلی در بخش بار چند سالی است به دلیل وجود گلوگاه‌های متعدد از جمله کمبود مسیرهای دو خطه و نیروی کشش در حال درجا زدن است که نیازمند حرکت‌های جهادی است البته در دولت فعلی همکاری‌های بین بخشی جهت توسعه حمل و نقل ریلی دیده می‌شود که می‌تواند بسیار موثر باشد.

تجهیزات، ناوگان و حوزه فعالیت و برنامه‌های شرکت توکاریل را تشریح نمایید؟ در حوزه معادن چه فعالیت‌هایی دارید؟

شرکت توکاریل دارای ۱۶۵۰ دستگاه واگن لبه‌بلند شش محوره بوده که با توجه به ناوگان شرکت‌های آسیا سیر ارس با داشتن ۱۳۵۰ دستگاه انواع واگن‌های لبه‌بلند، لبه‌کوتاه و مسطح و شرکت توکاکشش با داشتن ۱۰۶۲ دستگاه واگن فله بر و مسطح که هر دو شرکت صد در صد متعلق به شرکت توکاریل است، ظرفیت کل ناوگان گروه توکاریل معادل حدود ۴۸۰۰ دستگاه واگن چهار محوره است. این ناوگان برای حمل مواد اولیه شامل کنسانتره و گندله سنگ آهن از معادن چادرملو، گل گهر، سنگان، سیرجان ایرانیان، زرندرکرمان

پرورش: با توجه به این که راه آهن یکی از مهم ترین زیرساخت های کلیدی هر کشور است باید حتی شرکت های بخش خصوصی ریلی را از پرداخت هزینه حق دسترسی معاف نمود تا این بخش نیز بتواند با توسعه ناوگان خود جهت جذب بیشتر بار به دولت کمک کند

فعال ریلی می بایست در جهت توسعه و نوسازی ناوگان ریلی و با در نظر داشتن نرخ بازگشت سرمایه طولانی و هزینه های تعمیر و نگهداری بالا انجام شود. در حال حاضر حاشیه سود ۱۰ تا ۱۵ درصدی در این صنعت به دلیل پرداخت حق دسترسی به شرکت راه آهن به هیچ عنوان تکافوی هزینه های جاری و توسعه ناوگان شرکت ها را نمی دهد و با توجه به این که راه آهن جزئی از سرمایه ملی و زیرساخت هر کشور است، در گام اول صفر کردن حق دسترسی باید در اولویت قرار گیرد و یا ارایه تسهیلات بلندمدت ارزان قیمت نیز می تواند به جریان نقدینگی شرکت ها کمک کند.

تعامل بنادر و راه آهن را چه قدر ضروری می دانید؟
در صورت تعامل مناسب راه آهن با بنادر جنوبی و شمالی کشور به عنوان یکی از وجه های حمل و نقل ترکیبی در کشور حجم قابل توجهی از بار داخلی و ترانزیتی جابجا خواهد شد که می تواند به توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور از طریق افزایش درآمد و اشتغال زایی کمک کند.



برخی از شرکت ها اقدام به فروش سهام یا ناوگان خود کرده اند که نشان دهنده عدم بازگشت سرمایه و سوددهی مناسب در شرایط اقتصادی فعلی کشور است که زنگ خطری برای جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی است. برای حل موضوع، با توجه به این که راه آهن یکی از مهم ترین زیرساخت های کلیدی هر کشور است باید حتی شرکت های بخش خصوصی ریلی را از پرداخت هزینه حق دسترسی معاف نمود تا این بخش نیز بتواند با توسعه ناوگان خود جهت جذب بیشتر بار به دولت کمک کند.

بحث تامین نقدینگی مناسب برای شرکت ها و کارگزاران فعال در حمل و نقل ریلی لازم است از چه رویه ای پیروی کند؟
تامین نقدینگی برای شرکت های

و تسهیلات ارزان قیمت و بلند مدت به بخش خصوصی اقدام نموده هم چنین در حوزه فرابخشی نیز ایجاد تعاملات مناسب با سایر نهادها و وزارتخانه ها جهت جذب کمک های مادی و معنوی به عنوان یک حرکت ملی و توسعه فرابخشی می تواند اقدام کند.

نظر شما در رابطه با بحث رگولاتوری بین راه آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت های خصوصی فعال در حمل و نقل ریلی چیست؟
بهترین راهکارها را در چه مواردی پیشنهاد می نمایید؟
در زمینه قانون گذاری تعیین تعرفه ها می بایست با در نظر گرفتن شرایط اقتصادی کشور و بازده معقول سرمایه گذاری بخش خصوصی انجام شود. در حال حاضر

و کارخانه گندله سازی اردکان به مقصد شرکت فولاد مبارکه اصفهان و همچنین حمل محصولات فولاد مبارکه به مقاصد مختلف و بخشی از ناوگان شرکت توکاکشش نیز جهت حمل گوگرد، پودر آلومینیوم و گندم استفاده می شود.

انتظارات شما از متولی حمل و نقل ریلی کشور چیست؟
متولی حمل و نقل ریلی کشور در چند حوزه می بایست به رفع مشکلات اقدام کند.
در ابتدا در حوزه قانون گذاری برای رقابتی کردن این صنعت نسبت به کاهش تعرفه های حمل و نقل ریلی اقدام کنند در حوزه زیرساخت برای رفع گلوگاه با افزایش اعتبارات عمرانی و جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی و همچنین ارایه کمک های بلاعوض



برای نخستین بار نمایندگان سازمان "اوتیف" به ایران آمدند

نقش محوری ایران در جاده ابریشم جدید

بهره‌برداري‌ها مشکل ایجاد خواهد کرد.

مدیرعامل راه آهن، مشکلات توسعه حمل و نقل ریلی را در دو بخش فیزیکی و غیر فیزیکی دانست و گفت: این نخستین بار است که سازمان اوتیف به ایران آمده است. وی با اشاره به برگزاری این کنفرانس در تهران با حضور هفت کشور عضو اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌های جهان یادآور شد: برگزاری دوره‌های آموزشی برای آشنایی تمام دست‌درکاران حمل و نقل ریلی در منطقه ضروری است و حضور بخش‌های دولتی و خصوصی کشورها، زمینه رفع موانع حمل و نقل ریلی در جهان و منطقه را فراهم می‌کند.

نقش مهم سازمان‌های بین‌المللی در روان‌سازی حمل و نقل ریلی

مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران گفت: سازمان‌های بین‌المللی در تسهیل و روان‌سازی حمل‌ونقل ریلی در جهان و منطقه

گسترش حمل و نقل ریلی؛ با نگاه به فعالیت‌های بین‌المللی

در مراسم گشایش این همایش، محسن پورسیدآقایی تشکیل سازمان‌های ریلی را مربوط به قرن نوزدهم دانست و گفت: امروزه با گسترش تعامل بین کشورها، اهمیت ارتباط بین دولت‌ها ضرورت تشکیل سازمان‌های ریلی و ارتباط آن‌ها با هم را دوچندان کرده است؛ اولین عضویت راه آهن ایران مربوط به ۱۳۴۷ و الحاق به سازمان UIC است و ارتباط با اوتیف به ۱۹۸۶ باز می‌گردد.

وی با اشاره به این‌که ایران حدود ده هزار کیلومتر خط ریلی دارد و برای تعداد زیادی پروژه‌های ریلی، برنامه‌ریزی کرده است گفت: ما درصدد گسترش حمل و نقل ریلی کشور خود هستیم و با نگاهی به فعالیت‌های بین‌المللی، برای رفع موانع توسعه حمل و نقل می‌کوشیم. پورسیدآقایی با تاکید بر لزوم اجرای قوانین موجود در هر سازمانی گفت: عدم رعایت قوانین از کشوری به کشور دیگر بی‌تردید برای

کشورهای مختلف جهان در شهر ژنو سوییس برگزار می‌شود که هدف آن یکسان‌سازی قوانین و مقررات حمل و نقل ریلی در بین کشورهای عضو این پیمان است.

در این کنفرانس، موضوعات فنی همچون به‌کارگیری مقررات COTIF در کشورهای عضو مجمع منطقه‌ای خاورمیانه و سازمان ECO، حمل و نقل کالاهای خطرناک، مقررات فنی OTIF، مقررات مشترک CIM/SMGS، به‌کارگیری ضمایم COTIF مطرح شد و همچنین فرصتی فراهم شد تا تبادل اطلاعات و مشارکت بالای تجربیات برای بهبود فعالیت‌های ریلی بار انجام شود. همچنین حمل و نقل کالاهای خطرناک و نحوه صدور برنامه‌های مشترک مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

در این میان، با هماهنگی صورت گرفته با UIC مقرر شده بود تا چهاردهمین اجلاس RAME در حاشیه کنفرانس COTIF در بعدازظهر روز اول برگزار شود.

همایش پیمان حمل و نقل بین‌المللی ریلی «کوتیف» روزهای بیستم و یکم آبان ماه ۱۳۹۳ به میزبانی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در تهران برگزار شد. در این مراسم مسولان رده بالای ریلی داخلی و سازمان‌های بین‌المللی حضور داشتند، از جمله محسن پورسیدآقایی مدیرعامل راه آهن، ژان پیر لوبینو، مدیرکل UIC، فرانسوا داون، دبیرکل سازمان «اتیف»، الطاف اصغر، معاون مدیرکل سازمان «اكو» و معاونان راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران. این همایش با هماهنگی اداره کل امور بین‌الملل و دفتر منطقه‌ای «UIC» خاورمیانه در تهران برگزار شد. هدف از این کنفرانس بین‌المللی آشنایی با مقررات COTIF (مقررات حمل و نقل بین‌المللی ریلی) بود که به میزبانی راه آهن جمهوری اسلامی ایران تحت حمایت اتحادیه بین‌المللی راه آهن‌ها «UIC»، سازمان اتیف، سازمان همکاری‌های اقتصادی «ECO» برگزار شد.

در اهمیت این همایش همین بس که ماه آینده نیز اجلاسی با حضور



اتصال قاره‌ها به هم برای ایجاد راه ابریشم جدید

در این همایش ژان پیر لوبینو، مدیرکل UIC ضمن ابراز خرسندی از برگزاری این کنفرانس توسط ایران گفت: بسیار خوشحال هستیم که به‌خاطر حضور در این کنفرانس بین‌المللی به تهران سفر کردم. لوبینو گفت: اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها با داشتن ۲۴۰ عضو در سرتاسر جهان، سازمان منحصر به فرد ریلی است. در منطقه خاورمیانه ۴۸ عضو داریم و کشور ایران هم چهار عضو در این سازمان دارد. لوبینو مهم‌ترین هدف را داشتن بینش و دورنما دانست و گفت: این مهم کمک می‌کند تا بتوان سرمایه‌گذاری‌های جدید جذب کرد و پروژه‌های ریلی را هرچه سریع‌تر به پیش ببریم.

انتقال آن به طرف جنوب و اروپا از طریق خط آهن ایران نقش مهمی ایفا کند، مورد توجه ترکمنستان و قزاقستان است. پورسید آقایی افزود: علاوه بر استفاده کشورهای آسیای میانه از این خط‌آهن، استان‌های غربی چین نیز می‌توانند کالاهای خود را از طریق قزاقستان با استفاده از این مسیر به بازارهای اروپایی و منطقه انتقال دهند. به گفته این مقام مسئول، ماه آینده نیز اجلاسی با حضور کشورهای مختلف جهان در ژنو برگزار می‌شود که هدف آن یکسان‌سازی قوانین و مقررات حمل‌ونقل ریلی در بین کشورهای عضو این پیمان است تا قطارهای حامل بار و مسافر با سهولت بیشتری از خط آهن کشورها عبور کنند.

در کشور توسعه دهد. پورسید آقایی افزود: بیش از ده هزار کیلومتر خط ریلی در ایران احداث شده و طرح‌های متعددی برای اتصال راه‌آهن ایران با همسایگان در دست اجراست و به زودی در مرز ایران اینچہ برون راه‌آهن ایران با ترکمنستان افتتاح می‌شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان این‌که خط آهن اینچہ برون در توسعه ترانزیت در منطقه نقش مهمی ایفا خواهد کرد، گفت: ترکمنستان و قزاقستان برای اتصال به این خط آهن و دسترسی به بازارهای جهانی بیش از ۷۰۰ کیلومتر خط‌آهن احداث کرده اند.

مدیرعامل راه آهن افزود: سالانه بار زیادی در قزاقستان برای انتقال به بازارهای جهانی آماده می‌شود لذا پایانه ریلی اینچہ برون که می‌تواند در

نقش مهمی را ایفا می‌کنند و ایران نیز به دنبال افزایش ناوگان و تسهیل تردد مطابق با استاندارد جهانی است.

محسن پورسید آقایی افزود: راه‌آهن جمهوری اسلامی با برنامه ریزی‌های مناسب همواره به دنبال افزایش ناوگان و تسهیل تردد در شبکه ریلی کشورهای منطقه مطابق با استانداردها و قوانین بین‌المللی است.

وی گفت: افزایش همکاری‌های ریلی با کشورهای همسایه، موجب می‌شود تا تردد آسان ناوگان حمل و نقل ریلی در شبکه خط آهن‌های منطقه صورت گیرد.

وی تصریح کرد: ناهماهنگی در قوانین و عدم عضویت کشورهای منطقه در سازمان‌های بین‌المللی بر نحوه تردد ناوگان ریلی در بین کشورهای مختلف جهان تاثیرگذار است و کشورهای منطقه باید موانع فعالیت شبکه حمل و نقل ریلی را برطرف سازند.

معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: توسعه حمل و نقل ریلی، مستلزم چارچوب‌های قانونی و بین‌المللی است و وجود توافق‌نامه‌ها و موافقت‌نامه‌ها و کنوانسیون‌های بین‌المللی در تسهیل تردد ناوگان ریلی در بین کشورهای مختلف جهان نقش مهمی ایفا می‌کند.

جابجایی سالانه ۲۸ میلیون مسافر و ۳۴ میلیون تن کالا از طریق ریل

پورسید آقایی گفت: سالانه ۲۸ میلیون مسافر و ۳۴ میلیون تن کالا از طریق راه آهن جمهوری اسلامی ایران جابجا می‌شود و قصد داریم با توسعه کربدورها توان ریلی کشور را بالا ببریم.

معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: اکنون جمهوری اسلامی ایران بیش از دو هزار واگن مسافربری و ۲۲ هزار واگن باری در اختیار دارد و درصدد است با حضور بخش خصوصی داخلی و خارجی حمل و نقل ریلی را



عباس نظری: مشکلات اصلی حمل و نقل ریلی بین المللی، یکسان نبودن قوانین گمرکی در مسیرهای ترانزیتی، اختلاف عرض ریلها و کم بودن بوژی و نبود زیربناهای مناسب است



فرانسوا داون: تسهیل تردد ناوگان حمل و نقل ریلی در شبکه خطوط آهنهای کشورهای جهان دارای اهمیت بسیار بالایی است.



ژان پیر لوبینو: خط آهنها امروز به عنوان پلی بین شهرها، مناطق، کشورها و نسلها نقش آفرینی می کنند به طوری که قرن ۲۱ را قرن توسعه خطوط راه آهن می نامند و برای همین موضوع این جا هستیم.



پورسید آقایی: راه آهن جمهوری اسلامی با برنامه ریزی مناسب همواره به دنبال افزایش ناوگان و تسهیل تردد در شبکه ریلی کشورهای منطقه مطابق با استانداردها و قوانین بین المللی است

تنظیم اسناد به پیچیدگی هایی دچار شود که این امر سیر قطار را با مشکل مواجه می کند.

نظری، مشکلات اصلی حمل و نقل ریلی بین المللی را یکسان نبودن قوانین گمرکی در مسیرهای ترانزیتی، اختلاف عرض ریلها و کم بودن بوژی و نبود زیربناهای مناسب دانست و گفت تاخیر زیاد قطار در مرزها، رقابت پذیر نبودن قیمت حمل و نقل ریلی نسبت به جادهها و عوامل سیاسی منطقه ای موجب شده تا ترانزیت بار دچار پیچیدگی های بیشتری شود.

وی گفت: آمادگی داریم اگر کشورهای هم جوار از جمله ترکیه و ترکمنستان هم اعلام آمادگی کنند و موانع موجود را بردارند با ایجاد برنامه های مشترک بخشی از ترافیک عمده مرزی را حل کنیم.

نیم نگاهی به موانع موجود بیندازیم

در ادامه این همایش «الطاف اصغر» معاون دبیرکل سازمان اکو گفت: امیدواریم این چنین جلساتی باعث همکاری و اتصال بهتر کشورها شود. همان طور که آگاهید راه آهن بین ایران، ترکمنستان و قزاقستان

مسیرهای بین المللی هستند. داون اظهار کرد: برطبق قوانین اروپا وجود یک سازمان برای تعیین قوانین برای تسهیل ترافیک بین المللی ضرورت دارد و وظیفه اتیف تعیین مقررات یکپارچه، آسان و عمل گراست؛ این همان چیزی است که مسئولان ایران هم بر آن تاکید دارند یعنی ساده سازی؛ بی تردید طبع راه آهنها هم با این منظور سازگار است. با اجرای این مقررات توسط کشورهای عضو، ترافیک بین المللی در خطوط ریلی جهان بیش از پیش روان سازی شود.

یجاد برنامه مشترک راه حل ترافیک های مرزی

در این همایش عباس نظری مدیرکل امور بین الملل راه آهن جمهوری اسلامی ایران و مدیر دفتر منطقه ای خاورمیانه UIC گفت: ایران در ۹ سازمان بین المللی عضو است. ناهماهنگی قوانین از کشوری به کشور دیگر موجب خواهد شد تا ترافیک روانی نداشته باشیم و عدم عضویت کشورها در سازمان های بین المللی باعث می شود مشکلاتی در مرزها برای صدور مجوز برنامه ایجاد شود و با تشریفات گمرکی و یا

یکسان سازی قوانین جزو وظایف راه آهنها است

«فرانسوا داون» دبیرکل سازمان اتیف نیز ضمن تاکید بر نقش ایران در تسهیل ترافیک بین المللی گفت: اتیف با داشتن ۴۹ کشور عضو و با پیوستن به اتحادیه اروپا به دنبال تسهیل ترافیک بین المللی است. دبیرکل سازمان اتیف گفت: راه آهن ایران در شبکه حمل و نقل ریلی شرق به غرب و شمال به جنوب خط آهنهای کشورهای منطقه و جهان نقش مهمی برعهده دارد.

فرانسوا داون افزود: تسهیل تردد ناوگان حمل و نقل ریلی در شبکه خطوط آهنهای کشورهای جهان دارای اهمیت بسیار بالایی است و با حضور تمام کشورهای عضو اتحادیه اروپا در سازمان اتیف در تصویب قوانین و مقررات به منظور روان سازی حرکت قطارها بر روی شبکه ریلی در کشورهای مختلف تاثیرگذار بوده است.

دبیرکل سازمان اتیف افزود: علاوه بر کشورهای غربی بسیاری از کشورهای شرقی نیز عضو این سازمان هستند و همه کشورهای عضو در این سازمان با توجه به پیمان کوتیف درصدد تردد حمل و نقل ریلی در

وی گفت: قصد ما اتصال قارهها به هم و ایجاد راهبریشم جدید است. وی ادامه داد: خط آهنها امروز به عنوان پلی بین شهرها، مناطق، کشورها و نسلها نقش آفرینی می کنند به طوری که قرن ۲۱ را قرن توسعه خطوط راه آهن می نامند و برای همین این جا هستیم، بی تردید ایران در این جریان و برقراری این پل سهم بزرگی دارد، امیدوارم با همکاری همه جانبه موفق به رسیدن همه اهدافمان شویم.

ژان پیر لوبینو در کنفرانس بین المللی کنوانسیون کوتیف، با اشاره به برگزاری این کنفرانس با حضور کشورهای منطقه در تهران، نقش مهم ایران را در شبکه حمل و نقل ریلی جهان برجسته دانست و گفت: برگزاری این مجمع عمومی در توسعه حمل و نقل ریلی در منطقه بسیار تاثیرگذار است زیرا شبکه حمل و نقل ریلی ایران در توسعه خط آهنهای کشورهای منطقه و مسیرهای بین المللی سهم زیادی برعهده دارد.

در ادامه مدیرکل UIC در خصوص فعالیت های سازمان متبوعش با نگاهی به وضعیت ترافیک ریلی در منطقه پرداخت.

گفتگوی اختصاصی ندای حمل و نقل ریلی

با مدیر کل UIC

پویا مهرابی



شود، این است که ریل نه به تنهایی بلکه در کنار و مکمل دیگر اشکال حمل و نقل باید در نظر گرفته و توسعه داده شود. در نتیجه زنجیره‌ی حمل و نقلی ترکیبی به وجود خواهد آمد که خود بهینه‌سازی منافع و ارزش افزوده‌ی تک تک آن اشکال حمل و نقلی تشکیل دهنده را در پی خواهد داشت.

نقش ایران را در توسعه شبکه ریلی جهانی چگونه ارزیابی می‌کنید؟

ایران به خاطر موقعیت خاص جغرافیای و مرکزی که دارد نقش بسیار مهمی در توسعه شبکه ریلی در منطقه دارد. ایران این نقش را هم در گذشته داشت و در حال حاضر هم دارد. ایران می‌تواند نقش مهمی در توسعه کریدورهای بین‌المللی بازی کند. ایران دهه‌هاست که عضو اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها است. ما با ایران ارتباط بسیار تنگاتنگی داشته‌ایم. ایران برای همکاری ریلی با کشورهای همسایه خیلی باز عمل می‌کند، به همین دلیل در منطقه خاورمیانه ریاست مجمع راه‌آهن‌های خاورمیانه با ترکیه است ولی دفتر منطقه‌ای خاورمیانه در تهران است. شما با کشورهای منطقه ارتباط خوبی دارید و به عنوان یک چهارراه که هم با شمال-جنوب و هم شرق-غرب نقش مهمی دارد. اطلاع دارم که دولت شما سرمایه‌گذاری بالایی برای توسعه حمل و نقل ریلی در نظر دارد که برای من خبر خوشایندی است.

راه‌آهن اینچہ برون چقدر در توسعه ترانزیت کالا در منطقه و جهان تاثیرگذار باشد؟

پاسخ به این پرسش راحت نیست، بستگی به زیربنای ساخته شده و ترافیکی دارد که در این مسیر ایجاد خواهد شد اما باید در نظر داشت که حجم مبادلات کالا که با حمل و نقل ریلی بین خاور دور و اروپا سالانه انجام می‌شود ۶۰۰ میلیارد دلار است و سهم این کریدور ریلی با این خط ممکن است به سه تا چهار درصد برسد.

درحاشیه کنفرانس پیمان کوتیف فرصتی دست داد تا مصاحبه‌ای اختصاصی با ژان پیر لوبینو مدیر کل اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها «UIC» داشته باشیم که در ادامه می‌خوانید.

تاثیر بحران اخیر نفتی و کاهش قیمت نفت را بر توسعه راه‌آهن، به خصوص در کشورهای منطقه خاورمیانه که اقتصادشان وابستگی زیادی به نفت دارد، چگونه ارزیابی می‌کنید؟

فکر می‌کنم راهبردی برای توسعه کریدورها بر مبنای حمل و نقل ریلی استوار است. حمل و نقل ریلی به عنوان پشتیبان و ستون فقرات حمل و نقل و یک راهبرد بلندمدت محسوب می‌شود، به طوری که دیگر نوسانات و بالا و پایین رفتن قیمت نفت نمی‌تواند نقش و اهمیت چندانی در آن بازی کند. زیرا در این‌جا چیزی بیش از هزینه‌های عملیاتی مطرح است، از جمله: بحث ظرفیت، قابل اطمینان و اعتماد بودن، حمل کالاهای سنگین در مسیرهای طولانی و ارتباطات مستحکم و عمیق با کشورهای همسایه و اتصال به کریدورهای بین‌المللی مطرح است. تصور می‌کنم به همین دلیل است که در این قرن، ریل هرچه بیشتر و بیشتر یک پروژه بلندمدت و به عنوان شیوه‌ی برتر حمل و نقل برای آینده مطرح شده است؛ البته نه به تنهایی، بلکه ریل به صورت مکملی در کنار دیگر اشکال حمل و نقل. و این‌جا بحث حمل و نقل ترکیبی پیش می‌آید؛ جایی که باید تلاش شود توازن مناسبی، بین نوسانات قیمت نفت و میان دیگر اشکال حمل و نقل برقرار شود.

همکاری بین‌المللی کشور ایران در زمینه حمل و نقل ریلی را نسبت به سال‌های گذشته چه‌طور ارزیابی می‌کنید؟

مشخصاً ایران نیز در حال سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل ریلی است. زیرا ایران نیز مانند بسیاری دیگر از کشورها متوجه این مسئله شده است که ریل شیوه پایدار حمل و نقل است؛ چه از نظر کاهش انتشار دی‌اکسید کربن، چه میزان مصرف انرژی و سوخت؛ و همچنین به علت حمل انبوه صرفه اقتصادی خوبی به همراه دارد. این مسئله یکی از دلایلی است که سازمان ملل در حال حاضر توسعه ریل را در دستور کار حمل و نقلی خود قرار داده است. البته همان‌گونه که قبلاً گفتیم، و شاید همان نکته‌ای است که باید به آن دقت بیشتری

راه‌اندازی می‌شود و دقیق‌تر بگوییم، قرار است ترکمنستان مسیر خود را در دسامبر ۲۰۱۴ تکمیل کند و امیدواریم اوتیف و UIC تجربیات خود را در اختیار ما بگذارند. این اجلاس به ما کمک خواهد کرد تا با اوتیف و قوانین آن آشنا شویم تا ترافیک ریلی تسهیل شود. امیدوارم نیم‌نگاهی هم به موانع موجود و راه حل‌های رفع آن توجه شود.

مهم‌ترین موضوعات مطرح شده در این کنفرانس:

- مروری اجمالی بر فعالیت‌ها در حوزه حمل و نقل ریلی
- آخرین وضعیت راه‌اندازی و بهره‌برداری منظم از قطارهای کانتینری اکو و ترافیک ریلی در منطقه
- آخرین پیشرفت‌های پروژه‌های احداث راه‌آهن در منطقه
- قراردادهای حمل CIV و CIM
- بارنامه مشترک CIM/SMGS
- تفاوت‌ها در مقایسه با بارنامه CIM
- حمل مسافر و کالا، تبادل واگن‌ها به ویژه با نگاهی به ضامنه جدید کوتیف
- گستره و هدف APTU و ATMF
- مروری کلی بر مقررات قابل اجرا تحت APTU و ATMF
- معافیت از مسئولیت‌ها در دولت‌های عضو (به عنوان مثال، مرجع ذیصلاح، نهاد ارزیابی‌کننده)
- اصول پذیرش وسایط نقلیه در ترافیک بین‌المللی
- مسئولیت‌ها در حین ترافیک بین‌المللی، شامل تعمیر و نگهداری
- مقررات کالاهای خطرناک و نحوه ارتباط آن با مقررات حمل کالاهای خطرناک در سایر شیوه‌های حمل و نقل
- کاربرد کوتیف در خاورمیانه و کشورهای عضو اکو



چهاردهمین اجلاس مجمع منطقه‌ای راه‌آهن‌های خاورمیانه برگزار شد

دمیدن جان تازه به فعالیت‌ها و همکاری‌های منطقه‌ای

هم زمان با کنفرانس بین‌المللی آشنایی با کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی ریلی (کوتیف)، چهاردهمین اجلاس مجمع منطقه‌ای روسای راه‌آهن‌های خاورمیانه به میزبانی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در تهران برگزار شد.

این کنفرانس در بیستم آبان ماه سال جاری به میزبانی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با حضور محسن پور سیدآقای مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، عباس نظری مدیر دفتر منطقه‌ای خاورمیانه، فرانسوا داون دبیرکل OTIF، ژان پییر لوبینو مدیرکل UIC و دبیرکل سازمان همکاری‌های اقتصادی ECO و روسای راه‌آهن‌های خاورمیانه در تهران برگزار شد.

به گزارش خبرنگار دو ماهنامه حمل و نقل ریلی، در این کنفرانس مسایل مختلف فنی و توسعه همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی در کشورهای عضو مجمع منطقه‌ای خاورمیانه مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.

در ابتدای این برنامه محسن پورسیدآقای مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران گفت: ابتدا باید مروری بر اقدام‌های انجام شده در ایران و منطقه داشته باشیم. هدف از تشکیل چهاردهمین اجلاس مجمع منطقه‌ای راه‌آهن‌های خاورمیانه دمیدن جان تازه به فعالیت‌ها و همکاری‌های منطقه‌ای است.

وی گفت: اواخر آذرماه مسیر ایران-ترکمنستان-قزاقستان به طول ۹۰۰ کیلومتر راه‌اندازی

خواهد شد که هم‌اکنون کشور ترکمنستان مشغول راه‌اندازی مسیر خود است.

مدیرعامل راه‌آهن با اشاره به وجود حوادث ناگوار از جمله جنگ و حمله‌های تروریستی در منطقه گفت: خوشبختانه پروژه‌های ریلی در حال رشد و توسعه است و در آینده نزدیک شاهد شکوفایی و ترافیک بالا و روان در منطقه خواهیم بود، همچنین لازم است تا کشورهای منطقه‌ای با گسترش همکاری‌ها و افزایش اتصالات منطقه‌ای موجب شوند تا سیستم یکپارچه حمل و نقل ریلی ایجاد شود.

پورسیدآقای گفت: حسن روحانی تأکید ویژه‌ای برای توسعه حمل و نقل ریلی و اتصال شبکه ریلی به کشورهای همسایه دارد

و امیدواریم با این رویکرد دولت تدبیر و امید، جایگاه ایران در حمل و نقل ریلی، هم در خاورمیانه و هم در جهان ارتقا یابد.

وی گفت: نشان این رویکرد جدید، در دست‌آوردن ده هزار کیلومتر خط جدید ریلی و دو خطه کردن سه هزار کیلومتر از شبکه ریلی کشور است. همچنین طرح قطار پرسرعت تهران-مشهد و تهران-اصفهان در دستور کار قرار دارد که به دنبال جذب بودجه از دولت برای این دو طرح ریلی برقی هستیم.

محسن پورسیدآقای از اتصال شبکه ریلی به معادن و جلب بخش خصوصی "خارجی و داخلی" برای سرمایه‌گذاری در حمل و نقل ریلی به عنوان اولویت‌های راه‌آهن جمهوری اسلامی نام برد و گفت: از



اجلاس بود. شایان ذکر است که اتحادیه بین‌المللی راه آهنها (UIC) با بیش از ۹۰ سال قدمت و عضویت بیش از ۲۴۰ راه آهن و شرکت‌های ریلی بزرگاز پنج قاره جهان، به‌عنوان یک سازمان مهم و بین‌المللی پیشرو در توسعه حمل و نقل ریلی به‌شمار می‌رود که به ارایه استانداردها و دستورالعمل‌ها و گزارش‌های فنی در زمینه‌های حمل و نقل ریلی مسافر، بار، سیستم‌های سریع‌السیر، خط و زیربنای ناوگان، امنیت ریلی، انرژی، کربدورهای حمل و نقل ریلی می‌پردازد. به منظور گسترش دایره فعالیت‌های خود در تمام جهان و مشارکت بیشتر اعضا در پروژه‌ها و برنامه‌های دفتر مرکزی UIC، این اتحادیه به شش مجمع منطقه‌ای با محوریت دفتر مرکزی این اتحادیه در پاریس تقسیم شد. راه آهن ایران بیش از ۶۷ سال است که عضو این اتحادیه است و هم‌اکنون ایران جزو ۲۱ عضو هیات اجرایی این سازمان که هیاتی سیاست‌گذار و تصمیم‌گیرنده و نیز ناظر فعالیت‌های آن است به‌شمار می‌رود.

مشارکت مستقیم و بیشتری داشته باشند. دفتر منطقه‌ای با ارتباط نزدیک با UIC و هماهنگ‌کننده امور خاورمیانه، ریاست مجمع منطقه‌ای و اعضا فعالیت می‌کند. در ادامه این جلسه برخی از روسای راه‌آهن‌های خاورمیانه در رابطه با عملکرد، برنامه‌ها و راهکارهایشان سخنانی ایراد کردند. روسای راه‌آهن‌های مجمع منطقه‌ای خاورمیانه از آخرین پیشرفت‌های ریلی در راه آهن‌های متبوع خود، گزارش مدیر کل اتحادیه بین‌المللی راه آهن‌ها (UIC) از فعالیت‌ها و برنامه‌های دفتر مرکزی UIC و نیز برنامه‌های این اتحادیه برای منطقه خاورمیانه، گزارش فعالیت‌های دفتر منطقه‌ای خاورمیانه UIC در تهران توسط مدیر این دفتر به‌ویژه برگزاری چند اجلاس و همایش بین‌المللی اخیر در خصوص حمل و نقل ریلی به میزبانی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، بررسی و تصمیم‌گیری در خصوص برنامه‌های مدون برای ۲۰۱۵، منطقه‌ای خاورمیانه و بررسی عضویت‌های جدید به‌همراه سایر موضوعات دیگر از مهمترین مسائل مورد طرح و بحث در این

پور سید آقایی: اتصال شبکه ریلی به معادن و جلب بخش خصوصی "خارجی و داخلی" برای سرمایه‌گذاری در حمل و نقل ریلی به عنوان اولویت‌های راه‌آهن جمهوری اسلامی قرار دارد.

و فعالیت‌های منطقه‌ای افزایش یابد. وی گفت: وظیفه دفتر منطقه‌ای عبارت از تحکیم جامعه UIC، RAME، گسترش همکاری بین اعضای آن و شناسایی زمینه‌های جدید برای همکاری بین‌المللی است. دفتر منطقه‌ای همچنین اعضای خاورمیانه را تشویق خواهد کرد تا در فعالیت‌های نهادهای فنی UIC (فوروم‌ها و پایگاه‌ها)

دیگر برنامه‌ها مسیر قزوین-رشت-آستارا است که ۹۰ درصد زیرسازی قزوین-رشت به طول ۲۰۰ کیلومتر انجام شده و مسیر رشت-آستارا به طول ۱۷۰ کیلومتر با توافقی که با روسیه انجام داده‌ایم توسط این کشور انجام خواهد شد. مدیرعامل راه‌آهن فاینانس و جذب سرمایه‌گذاری برای پروژه‌های منطقه‌ای را از دیگر کارهای در دست اقدام دانست و گفت: امیدواریم با کمک UIC بتوانیم سرمایه‌گذاران خارجی را دعوت به سرمایه‌گذاری در ایران کنیم. در ادامه این برنامه ژان پیر لوبینو مدیر کل UIC از ایران به خاطر برگزاری این همایش تشکر کرد و گفت: خاورمیانه پل میان غرب و شرق است و ابراز امیدواری کرد تا همکاری و مشارکت کشورهای منطقه خاورمیانه افزایش پیدا کند. در ادامه عباس نظری مدیر کل امور بین‌الملل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و مدیر دفتر منطقه‌ای خاورمیانه UIC گزارشی از فعالیت‌های این دفتر ارایه کرد و گفت وظیفه ما هماهنگی و برنامه ریزی برای اعضا است تا مشارکت

رشد چشمگیر حمل و نقل ریلی بنادر خوزستان به میزان ۹۲ درصد

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به اهمیت حمل و نقل ریلی در کشور و ضرورت مدیریت زنجیره ی تأمین با بهره گیری از ظرفیت ریلی، از رشد ۹۲ درصدی تناژ حمل ریلی به میزان ۸۷۱ هزار و ۶۶۸ تن در هفت ماهه امسال خبر داد.

به گزارش ندای حمل و نقل ریلی، «سعدالله عبداللہی» مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در تشریح عملکرد بنادر خوزستان طی هفت ماه گذشته در زمینه حمل و نقل ریلی کالا در بنادر استان، افزود: طی این مدت تعداد ۱۶ هزار و ۴۴۸ دستگاه واگن انواع کالا را از مجتمع بندری امام خمینی (ره) به سایر نقاط کشور حمل کرده که نسبت به مدت مشابه در سال گذشته رشدی ۸۸ درصدی را نشان می‌دهد.

عبداللہی، غلات، کود شیمیایی، مواد معدنی و نهاده‌های کشاورزی را از جمله کالاهای عمده برشمرد که طی این مدت در بنادر خوزستان تخلیه شده و برای کاهش بار ترافیک جاده‌های بخشی از این محمولات از طریق ریل به اقصی نقاط کشور جابجا شده‌اند.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، با اشاره به تلاش‌های صورت گرفته توسط مدیران دریایی و ریلی کشور برای ارتقا ظرفیت و بهره‌وری حمل و نقل ریلی، خاطر نشان کرد: کاهش بار ترافیک جاده‌ای و در نتیجه کاهش آمار تلفات انسانی و عوارض زیست محیطی و افزایش ایمنی جاده‌ها و سلامت و ایمنی کالا از جمله اهم مواردی است که با نشست‌های کارشناسی و تصمیمات اتخاذ شده در سطوح کلان مدیریتی کشور مقدور شده است.

دوباره خروج از ریل در محور جنوب قطار باری در سوزن‌های ورودی ایستگاه دچار سانحه شد

یک قطار باری در ایستگاه «کشور» محور جنوب هنگام عبور از سوزن‌های شمالی ایستگاه از خط خارج و موجب مسدود شدن این خط شد.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ در این اطلاعیه آمده است: در ساعات ابتدایی روز ششم آبان یک قطار باری در محور جنوب حدفصل «درود» اندیمشک «هنگام عبور از سوزن‌های شمالی ایستگاه از خط خارج و موجب مسدود شدن این خط شد. این امر موجب شد تا چند ساعت مسیر مسدود باشد.

سیناریل برای خرید واگن از چین و هند کمک می‌گیرد

مدیرعامل سیناریل از اخذ فاینانس چین و هند برای خرید واگن باری و دستگاه واگن‌برگردان خبر داد و گفت: هزار دستگاه واگن باری از محل اخذ تسهیلات ۸۰ میلیون یورویی صندوق توسعه ملی خریداری کرده‌ایم ضمن آنکه صد دستگاه لکوموتیو نیز به زودی از راه‌آهن خریداری می‌کنیم.

توسعه حمل و نقل ریلی بین ایران و قرقیزستان

با توجه به شرایط خوبی که جمهوری قرقیزستان دارد، ایران می‌تواند آینده خوبی در بخش صادرات خدمات فنی و مهندسی داشته باشد؛ ضمن آن که بخش ارتباطات به ویژه حمل و نقل ریلی بین دو کشور توسعه می‌یابد.

«محسن صالحی‌نیا» معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت جمهوری اسلامی ایران که برای حضور در نمایشگاه اختصاصی ایران در جمهوری قرقیزستان به پایتخت این کشور سفر کرده با اشاره به این مطلب تصریح کرد: برگزاری این نمایشگاه فرصتی شد تا به «بیشکک» سفر کنیم و از نزدیک با ظرفیت‌ها و مشکلات سرمایه‌گذاری در این جا بیشتر آشنا شویم.

وی ادامه داد: به موازات این نمایشگاه، ملاقات‌هایی را نیز با مقامات قرقیزستان انجام دادیم از جمله دیدار با معاون نخست وزیر و وزیر حمل و نقل و وزیر اقتصاد این کشور و همچنین موفق شدیم بازدید از منطقه آزاد تجاری «سز» در بیشکک داشته باشیم که در این بازدید ضمن گفت‌وگو با مدیر این منطقه، با فعالیت چندین شرکت از حدود ده شرکت فعال ایرانی در آن جا از نزدیک آشنا شدیم.

صالحی‌نیا گفت: با توجه به شرایط خوبی که جمهوری قرقیزستان دارد، فکر می‌کنیم بتوانیم آینده خوبی را در بخش صادرات خدمات فنی و مهندسی داشته باشیم ضمن آن که ظرفیت‌هایی که در زمینه ارتباطات ۲ کشور وجود دارد، به ویژه در حوزه حمل و نقل ریلی باید توسعه یابد.

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت ایران افزود: با توجه به فعال شدن اتحادیه گمرکی و حضور آتی قرقیزستان در آن، این امر می‌تواند بازار بسیار گسترده‌ای را پیش روی ما باز کند. نمایشگاه اختصاصی ایران در تاریخ ۳۰ مهرماه در محل کاخ «ورزش» واقع در پایتخت قرقیزستان افتتاح شد و تا پایان ۳ آبانماه در این مکان برقرار بود.

طرح قابلیت سازی کارکنان راه آهن آغاز می‌شود

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، راه آهن برای

گسترش راه آهن در سرعت توسعه معادن موثر است

ریلی است که نیازمند همکاری و مشارکت دو جانبه دارد. کرباسیان در این خصوص گفت: جلساتی با مدیرعامل راه آهن انجام شد و ایشان خیلی علاقه‌مند بودند که عقب ماندگی موجود در زمینه حمل و نقل ریلی را جبران کنند. برنامه ریزی‌هایی که در حوزه ریل وجود داشته و قرار بود که طی چند سال اخیر سرمایه گذاری‌هایی در این خصوص انجام بشود اما در برخی از بخش‌ها هیچ سرمایه گذاری صورت نگرفته است. از جمله یکی از مشکلات ما در حوزه سنگان است. زمانی که این پروژه بزرگ به طور کامل به بهره

رفع گلوگاه‌های ریلی در گرایش بیشتر بارهای معدنی به شبکه ریلی موثر است. مهدی کرباسیان مدیرعامل سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران «ایمیدرو» با اعلام این مطلب به خبرنگار ما گفت: حمل محموله‌های معدنی توسط شبکه ریلی هم اکنون با چالش‌هایی روبروست که طی نشست با آقای پورسیدآقایی این موارد بررسی شده است. راه آهن جمهوری اسلامی ایران اعلام کرده است که هرگاه کارخانه‌ها هزینه انشعابات ریلی را متقبل شوند، راه آهن آماده همکاری برای اتصال این انشعابات به شبکه

داریم که میان رشت و ساری است که کار مطالعات آن را بعد از اجلاس آستاراخان شروع کرده و در دست مطالعه داریم.

پور سید آقایی اشاره کرد در صورتی که گزارش فنی نتیجه این بررسی خوب باشد، کار ساخت خط آهن رشت - ساری را هم آغاز می‌کنیم و بنابراین کل حلقه دور تا دور دریای خزر در داخل ایران نیز کامل خواهد شد.

به گفته مدیرعامل شرکت راه آهن ایران؛ قرار بود که پیش‌تر یک شرکت سه جانبه تشکیل شود؛ چون تشکیل شرکت سه‌گانه با حضور سه کشور مشکلاتی در پیش داشت، شش ماه پیش در اجلاسی در آستانه قزاقستان توافق شد به جای این که شرکت جدید درست شود ایران با همکاری روسیه قطعه رشت - آستارا را بسازد و آذربایجان هم در قسمت داخلی خودش پل احداث کند.

به گفته این مقام ایرانی، آذربایجان با این طرح موافقت کرده که قسمت داخلی راه آهن و پل مرزی (آستارا) را خودش عملیاتی کند.

وی همچنین درباره پروژه خط آهن شمال - جنوب گفت: هدف از آن بیشتر حمل بار است و تمرکز بر حمل بار خواهد بود؛ راه آهن روسیه نیز به این امر خیلی علاقه‌مند است، چراکه ترانزیت بار در این مسیر به منزله یک شاهراه برای روسیه است که کالاهای خود را از این مسیر به خلیج فارس می‌رساند.

به اعتقاد وی، این کریدور، پروژه‌ای است که برای حمل بار کشورهای حاشیه دریای خزر به خلیج فارس بسیار مناسب خواهد بود و مطالعات نشان می‌دهد که وزنه این جنبه از پروژه سنگین‌تر از دیگر جنبه‌هاست. از این مسیر همچنین می‌شود، کالاهای را از خلیج فارس به روسیه و کشورهای حاشیه خزر صادر نمود، اما بیشتر مسیر حمل و نقل از شمال به جنوب خواهد بود.

مدیرعامل شرکت راه آهن در ادامه گفت: جمهوری اسلامی قطعه ایران -

به موازات آن کار ساخت خط آهن رشت - آستارا را ایران آغاز می‌کند.

وی با اشاره به تکمیل کار زیرساخت‌های بخش‌های مسیر خط آهن قزوین - رشت گفت: فقط یک پل بزرگ در مسیر باقی مانده است که در حال ساخت آن هستیم، بخش‌هایی از مسیر ریل گذاری شده و بقیه مسیر هم ریل گذاری خواهد شد.

به گفته پور سید آقایی، اولویت اول خط آهن قزوین - رشت - آستارا (ایران) و آستارا - آستارا (آذربایجان) است که باید تکمیل شود.

وی همچنین، درباره پروژه‌های خط آهن در بخش شرقی دریای خزر گفت: با گشایش خط آهن ایران به ترکمنستان و قزاقستان مزیت‌های فراوان اقتصادی برای این سه کشور ایجاد خواهد شد.

به گفته وی، خط آهن قزوین - رشت - آستارا در غرب دریای خزر هم در حال ساخت است و در پایین دریای خزر یک کمبود خط آهن

اجرای می‌شود

قطعه خط آهن رشت - آستارا (ایران) با همکاری جمهوری اسلامی ایران و روسیه از محل فاینانس روسی و با توافقات تهران و مسکو انجام می‌شود.

به گزارش ندای حمل و نقل ریلی به نقل از روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، محسن پورسیدآقایی مدیرعامل راه آهن در سفری به باکو گفت: اجلاس سه جانبه آذربایجان، روسیه و ایران روز سه شنبه (۲۹ مهر/۲۱ اکتبر) برگزار شد و محور مذاکرات بحث تسریع ساخت راه آهن قزوین - رشت - آستارا بود. وی ضمن ابراز خرسندی از توافق‌های به عمل آمده میان طرفین از احتمال بهره برداری قطعه قزوین - رشت تا سال ۲۰۱۵ میلادی خبر داد.

بنا به گفته مدیرعامل شرکت راه آهن ایران، سال جاری در داخل خاک آذربایجان هم هشت کیلومتر خط آهن نیاز است که پروژه آن هم با اولویت شروع خواهد شد که

ارتقا سطح فعالیت کارکنان تصمیم به برنامه ریزی برای «قابلیت‌سازی منابع انسانی راه آهن» کرده تا بدین وسیله با برگزاری دوره‌های آموزشی ویژه و برنامه ریزی شده، طی سه دوره قابلیت‌سازی ۱ و ۲ و ۳ ظرف مدت ۳ سال توانمندی تمامی نیروهای راه آهن را افزایش دهد.

براساس این گزارش برنامه‌ریزی این دوره‌ها توسط کمیته راهبردی راه آهن متشکل از مدیران ارشد و مدیران مرتبط بوده و از همین طریق ارزیابی هر دوره و آثار آن در راه آهن سنجیده خواهد شد.

این گزارش می‌افزاید: هر یک از طرح‌های قابلیت‌سازی از ۳۰ تا ۴۲ ساعت آموزشی تشکیل شده است که به صورت دوره‌های آموزشی ۳ ساعته در هر ماه برگزار می‌شود. طبق برنامه ریزی صورت گرفته آغاز به کار این پروژه آبان ماه ۹۳ است.



مدیرعامل راه آهن:

خط آهن رشت - آستارا با فاینانس روسی

را به مقصد برساند.

به گفته مدیرعامل ایمیدرو، در برخی نقاط، شبکه ریلی محدودیت‌هایی دارد و نیاز است هم سرعت سیر افزایش پیدا کند و هم برخی مسیرهای پر تردد دو خط شوند. مسئله دیگر مدت زمان تخلیه و بارگیری است که زمان زیادی تلف می‌شود، در حالی که صاحب بار می‌خواهد هر چه زودتر بار خود را تحویل بگیرد اما کامیون در هر جایی می‌تواند تخلیه انجام دهد.

او به تجربه موفق شرکت فولاد مبارک که اصفهان اشاره کرد و گفت: تجربه خوبی را فولاد مبارک داشته و با تاسیس شرکت ریلی توانست واگن خریداری کند. شرکت‌های بزرگ هم برنامه مشابهی در این خصوص در دست اقدام دارند.

او تاکید کرد که مدیریت جدید راه آهن تفکرات روزآمدی دارد و دولت هم بحث ویژه‌ای در زمینه راه آهن دنبال می‌کند و در نتیجه امیدوارم این طرح‌ها زودتر به بهره‌برداری برسند و رشد راه آهن در سرعت توسعه و رشد معادن و صنایع معدنی موثر است و این دو مسئله در ارتباط کاملی با هم هستند.



برداری برسد، بین ۱۷ تا ۲۰ میلیون تن محصولات و بار خواهیم داشت و نیاز است برای حمل این حجم بالای بار از شبکه ریلی استفاده شود.

کرباسیان تاکید کرد: شبکه ریلی در برخی نقاط گلوگاه دارد و نمی‌توان بار را در این نقاط به راحتی جابه‌جا کرد. هنوز رقابت بین ریل و جاده وجود ندارد و کامیون در برخی مواقع یا ارزان‌تر بار را جابه‌جا می‌کند و یا زمان کوتاه‌تری لازم دارد تا بار

هرات را آماده می کند که ظرف شش ماه آینده تا هرات راه اندازی می شود. ولی این خط آهن باید ادامه پیدا کند تا سمت مزار شریف و از آن جا به تاجیکستان و از تاجیکستان به چین وصل شود. به گفته وی، هر کشوری باید قطعه درون خاک خودش را بسازد. مشکل اصلی این است که در داخل خاک افغانستان ایران تا هرات را می سازد، ولی نحوه تامین مالی قطعه هرات - مزار شریف هنوز تفاهم نشده است که هزینه ساخت آن را چه کشوری بپردازد.

ظرفیت راه آهن در حجم بار ۶ برابر و در جابجایی مسافر دو و نیم برابر می شود

در حال حاضر تمام شرکت هایی که قبلا کار تولید در داخل راه آهن انجام می دادند، به بخش خصوصی واگذار شده است. پورسیدآقایی در این باره گفته است: پیش بینی ما این است که بتوانیم تا سال ۱۴۰۴ راه آهن کشور را به لحاظ حجم بار شش برابر وضع موجود کنیم.

مدیرعامل راه آهن افزود: یعنی ۳۳ میلیون تن را به نزدیک ۲۰۰ میلیون تن بار برسانیم و به لحاظ مسافر، از ۲۵ میلیون مسافر در سال ۹۲ به حدود ۶۰ میلیون مسافر برسیم. مدیرعامل راه آهن تصریح کرد: با این اوصاف، فکر می کنیم در بخش باری حدود ۲۰ درصد بار کشور را حمل خواهیم کرد؛ این در حالی است که الان نزدیک به پنج درصد هستیم.

پورسیدآقایی با بیان این که در حال حاضر تمام شرکت هایی که قبلا کار تولید در داخل راه آهن را انجام می دادند، به بخش خصوصی واگذار شده است و عملاً راه آهن دیگر هیچ کار تولیدی و پیمانکاری انجام نمی دهد، عنوان کرد: این بخش الان به شرکت های پیمانکاری واگذار شده

است و حتی قطارهای باری و مسافری در اختیار بخش خصوصی است. وی خاطر نشان کرد: امروز راه آهن نه یک قطار مسافری برای خود دارد و نه یک قطار باری، بلکه همه ناوگان باری و مسافری در اختیار شرکت های خصوصی است.

نخستین نشست راه آهن و متروی اصفهان در اداره کل راه آهن اصفهان

باهداف دستیابی به تفاهم مشترک نخستین نشست راه آهن و متروی اصفهان در اداره کل راه آهن اصفهان به منظور جانمایی بهترین مکان به لحاظ دسترسی آسان مردم به ایستگاه راه آهن پرسرعت اصفهان - تهران و امکان سنجی اتصال این ایستگاه از طریق مترو به ایستگاه راه آهن اصفهان برگزار شد.

به گزارش ندای حمل و نقل ریلی، حسن ماسوری مدیرکل راه آهن اصفهان بابیان این که هدف از راه اندازی قطار پرسرعت و مترو خدمت به مردم است گفت: در این راستا بایستی سعی شود تا به گونه ای عمل شود تا استفاده از حمل و نقل ریلی برای مردم مطلوبیت داشته باشد و آن ها را برای بهره مندی از مزایا و ویژگی های آن ترغیب کند.

وی افزود: جانمایی مناسب ایستگاه راه آهن پرسرعت اصفهان - تهران در شهر اصفهان و امکان برقراری ارتباط بین این ایستگاه و سایر ایستگاه های متروی شهر به خصوص ایستگاه متروی مستقر در ایستگاه راه آهن اصفهان از طریق تونل زیرزمینی برای این منظور و خدمات دهی هم به مسافران قطار پرسرعت و هم مسافران قطار شهری از اهمیت زیادی برخوردار است.

ایمن سازی گلوگاه شاهراه ریلی جنوب

روابط عمومی راه آهن جمهوری

اسلامی ایران از شتاب گرفتن عملیات بازسازی محور ریلی جنوب خبر داده است.

در این اطلاعیه آمده است: به منظور سرعت گرفتن عملیات بازسازی و بهسازی محور جنوب به ناچار یک رشته از قطارهای مسافری این محور حذف شد و این تصمیم در شرایطی اتخاذ شده که طبق برنامه ریزی، به منظور بازسازی و بهسازی محور جنوب در حال حاضر کار بازسازی چهار بلاک از بلاک های این محور شروع شده و براساس برنامه زمان بندی تا پایان سال عملیات بازسازی سایر بلاک های بحرانی نیز آغاز خواهد شد.

همکاری دو وزارتخانه برای بالا بردن سهم اقتصادی قطارها

وزیر راه و شهرسازی از افزایش سهم راه آهن در ترانزیت کالا در پی توافق با وزارت نفت خبر داده، اتفاقی که می تواند یکی از اهداف توسعه ای حمل و نقل کشور را در کوتاه مدت عملی کند.

وزارت راه و شهرسازی دولت یازدهم از ابتدای آغاز به کار خود بارها بر لزوم افزایش نقش شبکه حمل و نقل ریلی در ترانزیت کالا تاکید کرده است.

هدفی که در قوانین بالادستی نظام بارها بر آن تاکید شده و بنا است در افق ۱۴۰۴ به نتیجه محسوس برسد. در حال حاضر با وجود گسترش خطوط ریلی در سراسر کشور و فعالیت بیش از ۱۰ هزار کیلومتر از آن ها تنها پنج درصد از ترانزیت کالایی کشور از طریق قطار جابه جا می شود.

این درحالی است که با وجود هزینه بالا و امنیت پایین حمل و نقل جاده ای هنوز کامیون ها بیش از ۹۰ درصد کالاهای ترانزیتی را جابه جا می کنند.

با توجه به این که در بین دولت و مجلس و دیگر نهادهای نظام یک

اتفاق نظر کامل برای افزایش نقش راه آهن بر فعالیت های اقتصادی وجود دارد در سال های گذشته اقدامات مهمی در این زمینه اتخاذ شده تا در سال های آینده به نتیجه ای قطعی دست یابد.

طبق بند ق تبصره ۲ بودجه امسال وزارت نفت باید بخشی از سهم فروش محصولات را به منظور گسترش تاسیسات زیربنایی و حمل و نقل کشور اختصاص دهد که با هماهنگی وزارت راه و شهرسازی بناست بخش عمده ای از این طرح به راه آهن اختصاص یابد.

وزیر راه و شهرسازی نیز در یکی از اظهار نظرهای اخیر خود بار دیگر بر لزوم نهایی شدن توافقات با وزارت نفت تاکید کرده و استفاده از امکانات موجود در بند ق بودجه را به گسترش و توسعه راه آهن در ایران معطوف کرده است.

هرچند برای ساخت خطوط ریلی جدید و یا توسعه و دو خطه کردن خطوط فعلی بودجه بسیاری نیاز است که شرکت راه آهن را در سال های گذشته با مشکلاتی عمده مواجه کرده اما طرح های اقتصادی که می تواند منجر به ورود بخش خصوصی به صنعت ریلی شود شاید گره چند ساله حضور راه آهن در ترانزیت کالا را باز کند.

احداث خط ریلی میان پاکستان، ایران، افغانستان و ترکیه

اسلام آباد از برنامه خود برای تاسیس خط ریلی میان این کشور با ایران، افغانستان و ترکیه با هدف تقویت مبادلات تجاری و گردشگری در میان کشورهای مسلمان خبر دادند. "بیزینس ریکوردر" به نقل از منابع پاکستانی نوشت، اسلام آباد در نظر دارد تا با هدف تقویت مبادلات تجاری و گردشگری در میان کشورهای مسلمان، ارتباط ریلی با ایران، افغانستان و ترکیه برقرار کند. به گفته این منابع، نواز شریف

دولت از محل فروش میعانات گازی به شرکت‌های پتروشیمی و پالایشگاه‌های داخلی، معادل درصدی از صادرات نفت (نفت خام و میعانات گازی) را که هر ساله به صندوق توسعه ملی واریز می‌کند به نرخ روز محاسبه و برای توسعه حمل و نقل ریلی کشور به شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران اختصاص دهد.

بهره‌برداری از متروی فرودگاه مهرآباد تا پایان امسال

"هابیل درویشی" مدیرعامل شرکت مترو تهران و حومه با اشاره به اقدامات انجام شده در خصوص اعتبار ۱۸ کیلومتر باقی‌مانده از خط ۳ مترو گفت: دو هزار میلیارد تومان برای این بخش پیش‌بینی شده است. ۱۸ کیلومتر باقی‌مانده خط ۳ تا پایان سال به بهره‌برداری خواهد رسید ضمن این‌که مشکلی در بخش تامین واگن در این خط وجود ندارد.

ایشان با بیان اینکه ۲۲ رام برای این خط پیش‌بینی شده است، افزود: بخشی از واگن‌ها خریداری و بخشی دیگر تا پایان سال خریداری می‌شود. وی اضافه کرد: خط ۳ مترو فاقد فاینانس بوده که البته ما به دنبال تامین فاینانس هستیم. متروی فرودگاه امام تا الان ۸۰ درصد پیشرفت داشته است و در صورتی که دولت اعتبارات لازم را در این بخش تامین کند این خط نیز تا پایان سال به بهره‌برداری می‌رسد. آقای درویشی در پایان یادآور شد که مترو فرودگاه مهرآباد تا پایان سال به بهره‌برداری خواهد رسید.

در این خصوص علی رستمی مدیرکل فرودگاه مهرآباد گفت: متروی مهرآباد دارای سه ایستگاه است که این ایستگاه‌های سه‌گانه در تقاطع ورودی فرودگاه و جاده مخصوص، مقابل ترمینال‌های یک و دو و در میانه مسیر در مقابل ترمینال ۴ و راه‌اندازی خواهد شد.

مدیرعامل راه‌آهن: علت ارجاع یک بند از طرح توسعه ریلی به کمیسیون برنامه و بودجه

مدیرعامل راه‌آهن گفت: نمایندگان موضوع تخصیص ۲۹ درصد از ارزش فروش میعانات گازی به شرکت‌های گازی و پتروشیمی و پالایشگاه‌های داخلی به وزارت راه و شهرسازی به منظور توسعه حمل و نقل ریلی کشور را به کمیسیون برنامه و بودجه ارجاع دادند. محسن پورسید آقای گفت: تخصیص بخشی از فروش میعانات گازی به شرکت‌های گازی و پتروشیمی و پالایشگاه‌های داخلی به وزارت راه و شهرسازی می‌تواند نقطه عطفی برای راه‌آهن باشد لذا باید تلاش کرد تا این طرح به نتیجه برسد؛ بی تردید این وجوهات مشکلات صنعت ریلی را تا حد زیادی حل می‌کند.

پورسید آقای بیان کرد: نمایندگان در خصوص موضوع تخصیص ۲۹ درصد از ارزش فروش میعانات گازی به شرکت‌های گازی و پتروشیمی و پالایشگاه‌های داخلی، به وزارت راه و شهرسازی تذکراتی داده اند که موجب شد تا طرح به کمیسیون برنامه و بودجه ارجاع داده شود تا دوباره بعد از رفع ابهامات به صحن برگردد.

در همین زمینه، لاریجانی، رییس مجلس گفته است: در این ماده آمده است تا ۲۹ درصد از ارزش فروش میعانات گازی به شرکت‌های پتروشیمی و پالایشگاه‌های داخلی به وزارت راه و شهرسازی به منظور توسعه حمل و نقل ریلی کشور پرداخت شود، این در حالی است که ما رقم تعیین نمی‌کنیم از این جهت به منظور بررسی بیشتر باید به کمیسیون ارجاع شود.

نمایندگان با ۱۵۸ رای موافق، ۲۲ رای مخالف و ۳ رای ممتنع با ارجاع این بند به کمیسیون موافقت کردند. بر اساس این طرح قرار است

۴۰۰ میلیارد تومانی به پیمانکاران، باعث وقفای سیزده ساله در احداث پروژه راه‌آهن «ارومیه - مراغه» شده است.

"هادی بهادری" افزود: پروژه راه‌آهن ارومیه - مراغه «۷۰ تا ۸۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد، محور راه‌آهن "مراغه - میاندوآب"، "میاندوآب - مهاباد" و ایستگاه‌های مرتبط به بهره‌برداری رسیده و محور «مهاباد - نقده» و «نقده - ارومیه» هنوز به بهره‌برداری نرسیده است.

تفاهم نامه اتصال ریلی ایران به ارمنستان امضا شد

به گزارش ندای حمل و نقل ریلی، به نقل از روابط عمومی شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور در تاریخ ۱۹ آبان ماه در جلسه مشترک میان معاون وزیر راه و شهرسازی، معاون اول وزیر حمل و نقل و ارتباطات و سفیر ارمنستان، رییس شرکت مدیریت احداث راه‌آهن به همراه هیاتی از مسئولان حمل و نقل این کشور که به منظور برقراری ارتباط در توسعه صنعت حمل و نقل ریلی به ایران سفر کرده بودند، تفاهم‌نامه اتصال ریلی ایران به ارمنستان به امضا رسید. با توجه به این‌که یکی از استراتژی‌های اصلی ایران افزایش سهم حمل و نقل ریلی در جابجایی کالا و مسافر است این امر تنها با توسعه شبکه ریلی بالاخص توسعه خطوط راه‌آهن برون مرزی محقق می‌شود که توجیه اقتصادی و حمل و نقل بار و مسافر نیز دارد. گفتنی است که با اجرای خط‌آهن جلفا-نوردوز و امتداد خط ریلی راه‌آهن در خاک ارمنستان تا مرز مشترک با ایران ارتباط ریلی ایران با ارمنستان، گرجستان و کشورهای اروپایی فراهم می‌شود. برای اتصال ریلی در طرف ایران نیاز به احداث ۶۰ کیلومتر خط ریلی و در ارمنستان ۳۰۴ کیلومتر راه‌آهن نیاز است.

نخست‌وزیر پاکستان شخصا در مورد ارتباط ریلی با این سه کشور مسلمان ابراز تمایل کرد.

نخست‌وزیر پاکستان ضمن تاکید بر حل مشکلات خطوط ریلی پاکستان، همچنین بر نیاز برای تاسیس یک خط ریلی میان افغانستان، ایران و ترکیه تاکید کرد.

اتصال ریلی ایران به شهرهای زیارتی عراق

سید محمد راشد با اشاره به جزئیات برنامه قطارهای مسافری بین المللی در شرکت راه‌آهن، گفت: در آینده اتصال به شهرهای زیارتی کشور عراق در بخش مسافری انجام می‌شود.

معاون مسافری شرکت راه‌آهن با تاکید بر این‌که میزان تقاضا هم خیلی موثر است، افزود: فعلا برنامه دیگری برای قطارهای مسافری بین المللی نداریم، مگر این‌که در آینده اتصال به عراق انجام شود و مسیرهای مسافری را به شهرهای زیارتی عراق داشته باشیم.

جابه‌جایی مسافر تا پایان سال به ۳۰ میلیون نفر می‌رسد

معاون مسافری شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با اشاره به افزایش جابه‌جایی مسافران از طریق ریل، گفت: برای افزایش صندلی در ناوگان با شرکت‌های داخلی سازنده واگن قراردادهایی منعقد شده و همچنین ۲۰۰ واگن در حال بازسازی و احیا است که به زودی این تعداد صندلی به ناوگان اضافه خواهند شد.

سوت قطار، امسال در ارومیه شنیده نمی‌شود

معاون امور عمرانی استانداری آذربایجان غربی گفت: توجه به اجرای برخی پروژه‌های بی‌اهمیت و بدی

مدیرعامل راه آهن در شانزدهمین همایش حمل و نقل ریلی ایران از طرح بنیانی در تامین مالی طرح‌های ریلی پرده برداشت:

حذف حق دسترسی واگن‌های جدید شبکه ریلی به مدت سه سال ونیم



مدیرعامل راه آهن در شانزدهمین همایش حمل و نقل ریلی ایران از اختصاص ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار از محل صرفه جویی سوخت به راه آهن تا سال ۱۴۰۳ خبر داد و اعلام کرد: طبق مصوبات جدید، راه آهن به ازای ورود هر واگن باری جدید تا سه سال و نیم یا ۴ میلیون تن کیلومتر حق دسترسی دریافت نخواهد کرد.

به گزارش ندای حمل و نقل ریلی، محسن پورسید آقایی مدیرعامل راه آهن در شانزدهمین همایش بین‌المللی حمل و نقل ریلی با اشاره به تاکید مقام معظم رهبری بر توسعه سامانه ریلی کشور گفت: خوشبختانه رییس جمهور به عنوان مقام عالی اجرایی کشور بر این موضوع تاکید دارد و بحث حمل و نقل ریلی از جمله دغدغه‌های ایشان است.

وی با بیان این که مجلس نیز در این خصوص همکاری مطلوبی دارد خاطرنشان کرد: امروزه یکپارچگی در بحث اهمیت حوزه ریلی پدید آمده و این مساله نوید بخش یک جهش بزرگ در راه آهن است.

مدیرعامل راه آهن تصریح کرد: امسال حرکات خوب بودجه‌ای برای حوزه ریلی انجام شده است به طوری که دولت و مجلس در قالب اقدامی مشترک ۱۵۰۰ میلیارد تومان ردیف مجزا از محل عایدی‌های گمرک‌های کشور به سامانه ریلی اختصاص دادند.

به گفته پورسید آقایی، پروژه‌هایی نظیر دو خطه کردن راه آهن، سیگنالینگ، برقی سازی خطوط،

علائمی کردن و افزایش سرعت آغاز شده است و در تلاش هستیم تا ظرف چند سال آینده مشکل ترافیک خطوط ریلی رفع شود. پورسید آقایی در ادامه با بیان این که

تصویب بند «ق» در قانون بودجه اتفاق مهمی بود؛ خاطرنشان کرد: با تصویب بند «ق» شرکت نفت صرفه‌جویی حاصل از مصرف سوخت در بخش ریلی درون شهری و برون شهری را به این سامانه‌ها اختصاص می‌دهد ضمن این که مصوب شد ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار تا سال ۱۴۰۳ از محل صرفه‌جویی سوخت به راه آهن اختصاص یابد. به گفته مدیرعامل راه آهن با این وجود، به ازای افزایش هر تن کیلومتر بار دو سنت دلار و به ازای افزایش هر نفر کیلومتر یک سنت

وی افزود: همچنین در صورت سرمایه‌گذاری در زمینه زیرساخت حمل و نقل ریلی به ازای هر نفر ۳۰ ریال پرداخت می‌شود. به گفته آقایی در بخش مسافری نیز در راستای

حمایت از این سامانه هم یک سنت صرفه‌جویی (۲۶۵ ریال) تا سال ۱۴۰۳ به هر کس که ناوگان مسافری جدید وارد شبکه ریلی کند، اختصاص می‌یابد.

به گفته وی در صورت ورود واگن جدید، راه آهن در دوران فعالیت آن یعنی از ابتدای بهره‌برداری تا پایان سال ۱۴۰۳، به ازای هر یک تن کیلومتر صد ریال پرداخت می‌کند و با رقمی که به آن اختصاص می‌یابد کمتر از ۶ سال بازگشت سرمایه دارد. مدیرعامل راه آهن با اشاره به سایر مصوبات راه آهن خاطرنشان کرد: در مصوبه دیگر راه آهن، به ازای ورود هر واگن باری جدید تا سه سال و نیم یا ۴ میلیون کیلومتر حق دسترسی دریافت نمی‌شود به این معنا که به ازای هر واگن ۱۱۰ میلیون تومان تخفیف حق دسترسی در سه سال و نیم اعمال می‌شود.

معاون وزیر راه در ادامه با اشاره به این که محور جنوب حدود ۶۰ سال است که بازسازی نشده و زیرسازی و بالاست آن تغییر نکرده است گفت: در حال حاضر دو بلاک از مسیر بازسازی شده و تا پایان سال چهار بلاک دیگر بازسازی می‌شود. به گفته پورسید آقایی در محور شمال به خصوص مسیر ساری به گرگان، تراورس‌ها کماکان چوبی بوده و پیچ‌ها با دست باز می‌شوند، به همین دلیل حداکثر سرعت ۴۰ کیلومتر است.

وی همچنین در مورد برقی سازی خط آهن تهران - مشهد خاطرنشان کرد: در حال حاضر این پروژه منتظر خط اعتباری فاینانس ایران و چین است که تا پایان سال مشکل فاینانس حل شده و پروژه اجرایی می‌شود.

مدیرعامل راه آهن با بیان این که راه آهن جهش بزرگ خود را آغاز کرده است افزود: امروز سازوکارهای مهم این مساله فراهم شده و زیرساخت‌های آن در حال درست شدن است و انشالله ظرف مدت چهار سال آینده راه آهن می‌تواند به جایگاه شایسته خود دست‌یابد.

وزیر راه و شهرسازی:

اولین قطار حومه‌ای تاپستان ۹۴

عملیات هم‌شود

گزارش سفر ریلی آخوندی به پاکدشت و ورامین

وزیر راه و شهرسازی صبح روز پنجشنبه، هشتم آبان ماه، برای بازدید از پروژه‌های راه و شهرسازی استان تهران از طریق راه‌آهن وارد ورامین شد تا پروژه‌های این شهر را به همراه شهرستان‌های پاکدشت، قرچک، و پیشوا مورد بررسی قرار دهد. وی با تاکید بر لزوم افزایش ظرفیت حمل و نقل ریلی حومه‌ای کلان‌شهرها از عملیاتی شدن اولین قطار حومه‌ای در تاپستان سال آینده خبر داد.

به گزارش ندای حمل و نقل ریلی به نقل از روابط عمومی وزارت راه و شهرسازی، عباس آخوندی در حاشیه بازدید از ایستگاه راه‌آهن در جمع مسئولان و خبرنگاران شهرستان ورامین با اشاره به رویکرد وزارت راه و شهرسازی برای راه‌اندازی و گسترش قطار سریع‌السیر در شهرهای اطراف کلانشهرها اظهار داشت: راه‌اندازی قطار سریع‌السیر در شهرهای اطراف کلانشهرهای کشور از برنامه‌های مهم و اصلی وزارت راه و شهرسازی است که تا ابتدای سال ۱۳۹۴ راه‌اندازی می‌شود. وی با تاکید بر این که ایجاد خط ریلی جدید ضروری است، بیان کرد: باید حجم انبوه جابه‌جایی جاده‌ای حومه‌ای را به راه‌آهن منتقل کنند.

وزیر راه و شهرسازی گفت: براساس برنامه‌ریزی صورت گرفته، نخستین قطار سریع‌السیر حومه کلانشهرها در مسیر ورامین - تهران راه‌اندازی خواهد شد. وزیر راه و شهرسازی تاکید کرد: به منظور افزایش بهره‌وری شبکه قطارهای برون‌شهری با مسافت‌های طولانی و قطارهای حومه‌ای تهران به شبکه ریلی مترو و به یکدیگر متصل شوند. وی با بیان این که برای این اتصال نیازمند بررسی امکانات ایستگاهی در راه‌آهن تهران و بازنگری جدی در برنامه‌ها برای

اتصال این مثلث ریلی هستیم، گفت: ایجاد خدمات ایستگاهی احداث خطوط ریلی حومه‌ای و ناوگان متناسب برای حمل و نقل حومه‌ای با شرایط تردد با فاصله کم و ظرفیت انبوه، نیاز به سرمایه‌گذاری جدی دارد. آخوندی ادامه داد: مطالعات راه‌اندازی قطار سریع‌السیر مسیر تهران - ورامین آغاز شده و زیرساخت‌ها و سرمایه‌های لازم تامین شده و به‌زودی شاهد آغاز این طرح بزرگ خواهیم بود. آخوندی افزود: استفاده از خط ریلی مشهد برای تردد قطار حومه‌ای تهران - ورامین به علت نیاز به تردد با فاصله کم، مناسب

نیست و باید خط ریلی جدیدی ساخته شود. آخوندی عنوان کرد: برنامه وزارت راه و شهرسازی گسترش استفاده مردم از حمل و نقل ریلی است به همین خاطر تلاش داریم تا زمینه اجرای طرح‌های توسعه‌ای در راه‌آهن را اجرایی و میزان دسترسی مردم به قطار را افزایش دهیم. آخوندی اظهار داشت: برای انتقال انبوه مسافران از ورامین و دیگر شهرهای حومه‌ای به ایستگاه راه‌آهن تهران حتما باید در مورد ترافیک داخلی شهر تهران نیز برنامه‌ریزی صورت گیرد. وی اضافه کرد: یکی از مهم‌ترین دلایل لزوم استفاده از شبکه ریلی در حمل و نقل حومه‌ای کلان‌شهرها کاهش آلودگی است و باید استفاده از راه‌آهن را در سبک زندگی مردم وارد کنیم. وی گفت: هم‌اکنون در این مناطق آزادراه و بزرگراه‌های متعددی در دست احداث است که خروجی عمده این مناطق به سمت شرق و جنوب شرق کشور است و باید تصویر مناسبی از وضعیت خروجی این مناطق در دست باشد، تا بتوان تصمیمات لازم در مورد ساماندهی اتصال این دسترسی‌ها به شبکه بزرگراه‌ها و آزادراه‌ها و ساماندهی ترافیک محلی اتخاذ شود.

شرکتهای عضو انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

 <p>حمل و نقل ریل گستران فیلدار مدیرعامل: علی محمد صادقی تلفن: ۸۸۵۱۴۰۶۵ نمبر: ۸۸۵۱۴۰۷۰</p>	 <p>حمل و نقل بین المللی کشتیرانی برادران مجدپور مدیرعامل: مجید مجدپور تلفن: ۸۸۳۴۷۴۴۷ نمبر: ۸۸۳۰۳۳۴۱</p>	 <p>توکا ریل مدیرعامل: بهرام پرورش تلفن: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۲ نمبر: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۵</p>	 <p>پیروز حمل و نقل مدیرعامل: یوسف اسکندری تلفن: ۸۸۵۴۵۶۲۶ نمبر: ۸۸۵۴۵۶۲۸</p>	 <p>سینا ریل پارس مدیرعامل: محمد ساطعی تلفن: ۸۸۸۰۱۸۹۸-۹ نمبر: ۸۸۸۰۱۸۹۸-۹</p>
 <p>حمل و نقل ریلی نیرو مدیرعامل: سید کاظم حیان تلفن: ۸۸۳۰۸۶۹۶ نمبر: ۸۸۸۳۷۶۲۳</p>	 <p>حمل و نقل بین المللی وانباریل مدیرعامل: سیدعلی امیر تلفن: ۲۲۰۶۴۳۰۰ نمبر: ۲۲۰۶۴۳۰۱</p>	 <p>آهودشت غزال مدیرعامل: علی اکبر همتی آهوئی تلفن: ۷۷۵۰۷۴۷۲ نمبر: ۷۷۵۰۷۴۷۲</p>	 <p>تأمین ترایر سبز (صبا) مدیرعامل: سید مجید فاضلی تلفن: ۸۸۹۰۱۵۴۹ نمبر: ۸۸۹۰۹۶۴۶</p>	 <p>نورالرضا (اصفهان) مدیرعامل: احمدرضا صبری تلفن: ۸۸۰۰۹۳۵-۷ نمبر: ۸۸۹۰۹۷۷۵</p>
 <p>خدماتی بازرگانی نادرکاران فردا مدیرعامل: خانم نادیا خان نجوان تلفن: ۸۸۳۱۲۲۶۶ نمبر: ۸۸۳۱۲۲۶۷</p>	 <p>حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی ج.ا.ا. مدیرعامل: ابوالقاسم پور تیموری تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰ نمبر: ۸۸۳۰۳۹۵۳</p>	 <p>چرخ ریل راهبر مدیرعامل: حمید محمد ظاهری تلفن: ۵۵۱۲۵۰۸۲ نمبر: ۵۵۱۲۵۰۱۵</p>	 <p>تجهیزات ناوگان ریلی البرز نیرو مدیرعامل: مجتبی لطفی تلفن: ۸۸۷۰۵۲۹۵ نمبر: ۸۸۵۵۲۸۹۸</p>	 <p>آسیا سیرارس مدیرعامل: منوچهر هادی تلفن: ۰۳۱-۳۶۵۰۵۰۲۶-۸ نمبر: ۰۳۱-۳۶۵۰۴۷۹۸</p>
 <p>توکا کشش مدیرعامل: احمد کریمی پور تلفن: ۰۳۱۳-۹۵۰۱۹۹۲۸-۹</p>	 <p>حمل و نقل چندوجهی سایپالجستیک مدیرعامل: رضا اشجعی تلفن: ۴۴۱۸۱۶۱۱ نمبر: ۴۴۵۲۷۸۰۳</p>	 <p>حمل و نقل بین المللی پاکان ترایر مدیرعامل: مهدی اسدپور منفرد تلفن: ۸۸۸۴۴۵۴۵ نمبر: ۸۸۸۲۹۳۳۵</p>	 <p>ترکیب حمل و نقل مدیرعامل: حمید صدیق پور تلفن: ۶۶۹۱۳۹۲۸ نمبر: ۶۶۹۱۳۹۲۴</p>	 <p>آهن ریل کاران مدیرعامل: حسن منجزی پور تلفن: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹ نمبر: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹</p>
 <p>راه آهن حمل و نقل مدیرعامل: محمدرضا کامیاب تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰ نمبر: ۶۶۴۲۱۲۱۶</p>	 <p>حمل و نقل ریلی راهوار کوثر تلفن: ۸۸۹۶۹۶۷۲ نمبر: ۸۸۹۵۰۸۹۵</p>	 <p>حمل و نقل بین المللی خوشنام راه مدیرعامل: سید محمود کمالی تلفن: ۸۸۵۲۳۹۹۵ نمبر: ۸۸۵۲۳۹۹۸</p>	 <p>ناوگان ریل الوند نیرو مدیرعامل: ابراهیم پاشنا تلفن: ۸۸۷۲۹۳۲۵ نمبر: ۸۸۷۰۵۱۶۷</p>	 <p>بهتاش سپاهان مدیرعامل: اصغر ضیایی تلفن: ۰۳۱۳-۶۶۹۲۰۶۵ نمبر: ۰۳۱۳-۶۶۹۴۹۹۴</p>



شرکت فولادریل توس
مدیرعامل:
غلامرضا میلانلو
تلفکس: ۰۵۱۳-۸۴۴۱۲۹۲-۳



شرکت حمل و نقل ریلی رجاء
RAJA RAIL TRANSPORTATION CO.
حمل و نقل ریلی
رجاء
مدیرعامل:
سیدحسین موسوی نژاد
تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰
نمبر: ۸۸۸۳۴۳۴۰



سمند ریل
مدیرعامل:
حسین محمدی
تلفن: ۴۴۱۸۰۱۹۵
نمبر: ۴۸۲۷۹۳۲۹



ریل سیرکوثر
مدیرعامل:
محمدحسن اسماعیلی
تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶
نمبر: ۸۸۶۶۰۹۱۳



راه آهن شرقی بنیاد
مدیرعامل:
ابوالقاسم سعیدی
تلفن: ۵-۸۸۷۲۴۱۱۱
نمبر: ۸۸۷۲۴۰۱۱



لکوموتیو ریل الوند
مدیرعامل:
محمود خاکپور
تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۲
نمبر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



قطارهای مسافری و
باری جوپار
مدیرعامل:
عباس فروتن
تلفن: ۴۴۲۸۱۶۱۰
نمبر: ۴۴۲۸۱۶۱۳



سیمرغ آهنین
مدیرعامل: محمود قیام
تلفن: ۵۵۴۶۴۶۰۱
نمبر: ۵۵۶۶۸۵۴۱



فولاد ریل دنا
مدیرعامل:
علیرضا احتشامی
تلفن: ۸۸۵۳۹۵۶۱
نمبر: ۸۸۵۳۹۵۶۹



راهبر سیر سمنگان
مدیرعامل:
سیدحسین هاشمی
تلفن: ۸۸۷۹۹۴۴۲
نمبر: ۸۸۸۸۹۰۲۶



ماربین (قطار سبز)
مدیرعامل: محمود امامی
تلفن: ۸۸۸۴۰۵۲۰
نمبر: ۸۸۸۴۰۳۷۲



قطارهای مسافری
هستیا
مدیرعامل:
محسن محمدعلی
تلفن: ۵۵۱۲۴۹۴۳
نمبر: ۵۵۱۲۵۹۶۵



ریل تراپر فجر
مدیرعامل:
سید احمد مجتباتی
تلفن: ۸۸۷۹۷۸۵۶
نمبر: ۸۸۷۷۰۴۵۹



ریل کاران ورسک
مدیرعامل:
ابراهیم نصیری دهقان
تلفن: ۷۷۶۲۴۷۷۰
نمبر: ۷۷۶۴۵۶۸۹



ریل ابریشم پارس
مدیرعامل:
میثم نقدی نژاد
تلفن: ۸۸۳۲۴۳۳۴
نمبر: ۸۸۳۲۴۳۳۵



مهتاب سیرجم
مدیرعامل:
محسن یاوری
تلفن: ۸۸۴۸۱۰۴۲
نمبر: ۸۸۴۸۱۰۴۲



کاروان ریل گلستان
مدیرعامل: رحمت الله
عسگری
تلفن: ۰۳۱۳-۶۲۰۴۰۶۶
نمبر: ۰۳۱۳-۶۲۰۴۰۶۶



فولادریل جنوب
مدیرعامل: حافظ نظری
تلفن: ۸۸۰۴۹۳۰۰
نمبر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



سپیدار ریل ایرانیان
مدیرعامل: یوسف رودگر
تلفن: ۵۵۶۶۴۸۴۶
نمبر: ۵۵۶۶۴۸۴۶



ریل تراپر سبا
مدیرعامل:
محمد جواد فخاری
تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴
نمبر: ۸۸۷۲۴۹۸۹



شرکت پرسی گاز
پرسی ایران گاز
مدیرعامل:
حمیدرضا حدادی
تلفن: ۸۸۹۰۰۱۴۱-۷
نمبر: ۸۸۹۰۴۰۵۳



راهبران مشتاق یزد
مدیرعامل:
محمد میرجلیلی
تلفن: ۰۳۵۱-۸۲۶۲۹۰۱
۶۲۹۴۳۱۴
فکس: ۰۳۵۱-۶۲۴۴۴۴۲



مهندسی ساختمان و
تأسیسات راه آهن (بالاست)
مدیرعامل:
سیروس جعفری
تلفن: ۸۸۹۵۵۸۵۱
نمبر: ۸۸۹۶۳۸۶۸



راهوار نیرو آریا
مدیرعامل:
مسعود استاد عظیم
تلفن: ۵-۸۸۴۸۱۵۹۴
نمبر: ۸۸۵۵۲۸۴۵



نماد ریل گستر
مدیرعامل:
مسعود زحمتکش
تلفن: ۴-۸۸۱۴۰۳۲۳
نمبر: ۸۸۱۴۰۳۲۵

۲۶ آذر روز حمل و نقل گرامی باد

سازمان حمل و نقل ریلی

اعضای هیات مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

محمدرضا کامیاب
نائب رئیس هیات مدیره



سیدحسین موسوی نژاد
رئیس هیات مدیره



محمود قیام
عضو هیات مدیره



ابوالقاسم سعیدی
عضو هیات مدیره و خزانه دار



مجتبی لطفی
عضو علی البدل



عباس فروتن
عضو هیات مدیره



غلامحسین عبدالهی
سروی
دبیر انجمن



همایون اسدی
لنگرودی
بازرس



بیکران قشم
مدیرعامل:
مهرداد داودی
تلفن: ۸۸۸۵۰۵۴۲
فاکس: ۸۸۸۵۰۸۷۰

شهاب سیر غزال
مدیرعامل:
علیرضا نوری
تلفکس: ۵۵۱۲۵۶۰۶

سفیر ریل آسیا
مدیرعامل:
محمد خان احمدی
تلفن: ۷-۸۸۸۶۳۱۵۵
نمبر: ۸۸۳۱۳۰۴۳

شرکت مهندسی و بازرگانی راهیان عصر دایا
مدیرعامل:
مرجان عالیوند
تلفکس: ۶۶۵۶۴۰۶۵

کمال نقش دانش (کمند)
مدیرعامل:
کمال الدین سخا
تلفکس: ۵۵۸۱۸۸۵۲
صندوق پستی:
۱۶۷۶۵-۳۸۱۳

مدیرعامل:
محمد صادق خلفی
تلفن: ۸۸۷۰۷۵۷۲
نمبر: ۸۸۷۰۹۶۸۹



نرخ مصوب چاپ تبلیغات در نشریه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

از آنجایی که امروزه امر تبلیغات برای کلیه تولیدکنندگان، سازندگان، بهره برداران و سرمایه گذاران از اهمیت ویژه و قابل توجهی برخوردار می باشد و صاحب نظران هزینه های مرتبط با تبلیغات را نوعی سرمایه گذاری محسوب و آن را به عنوان هزینه تلقی نمی نمایند. بر آن شدیم تا در نشریه انجمن که با نام ندای حمل و نقل ریلی منتشر می گردد تعداد محدودی تبلیغات اخذ و آنها را در شمارگان نشریه چاپ کنیم با توجه به اینکه نشریه انجمن تازه وارد عرصه مطبوعات گردیده و به نوعی جدید و نوپا هست لذا به منظور امکان جذب مخاطبین و مشتریان بیشتر پیشنهاد می گردد تا در صورت تکلیف مراتب در هیئت مدیره انجمن هزینه های تبلیغات در نشریه با رعایت جمیع جهات و با بالاترین قیمت و به شرح ذیل از مشتریان دریافت گردد.

- پشت جلد: ۱۴/۰۰۰/۰۰۰ ریال
- دوم جلد: ۱۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال
- مقابل آخر: ۱۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
- صفحه داخلی: ۸/۰۰۰/۰۰۰ ریال
- ۱/۲ صفحه: ۴/۰۰۰/۰۰۰ ریال
- ۱/۴ صفحه: ۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال

هزینه طراحی یک صفحه ۳/۰۰۰/۰۰۰ ریال



- توضیح ۱: در صورت ضرورت طراحی از سوی ناشر، هزینه طراحی جداگانه محاسبه خواهد شد.
- توضیح ۲: برای انجام تبلیغات فوق الذکر در صفحات داخلی در تعداد نصف صفحه و با همان کیفیت به غیر از پشت و داخل جلد نشریه (تعداد اول و دوم) به تعیین شده دریافت می گردد.
- توضیح ۳: کلیه شرکت های عضو انجمن در صورت تمایل به چاپ تبلیغات شرکت مشیوع خود از تبلیغات ویژه به شرح ذیل بهره مند خواهند بود.
 - الف: ۱۰ درصد تخفیف ویژه برای چاپ تبلیغات نوبت اول
 - ب: ۱۵ درصد تخفیف ویژه برای چاپ تبلیغات نوبت دوم و سوم و چهارم
 - ج: ۲۰ درصد تخفیف ویژه برای چاپ تبلیغات نوبت پنجم و به بعد
- توضیح ۴: چاپ روزگار آگهی برای اعضای انجمن (مقابل در ۹ صفحه) با اعمال ۳۰٪ تخفیف از نرخ مندرج در بند ۴ صورت خواهد پذیرفت.
- توضیح ۵: در خواست چاپ هرگونه آگهی شرکت و نهادت و تشکلات و سایر مناسبت ها از سوی شرکتها و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی در کتاب: ۱۰ e ۱۰ cm در صفحات داخلی نشریه برای آگهی دهندگان موضوع شماره ۱ و ۲ و ۳ در همان شماره بصورت رایگان و برای سایر اشخاص به ازای نرخ نوبت با نرخ ۲۲-۲۱ ریال انجام می پذیرد.





انجمن صنایع همگن ریلی استان مرکزی

فهرست اعضای خوشه صنایع ریلی اراک

نام مدیرعامل	نام شرکت	ردیف	نام مدیرعامل	نام شرکت	ردیف
ناصر عظیمی	درمانگاه سازمان	۳۱	محمد رضا حمیدی پور	آریان فلز امیدان	۱
محسن الهیاری	دیسک اراک	۳۲	حجت اله شهرجردی	اژند برج	۲
عطاله دوخانی	رویین ساز اراک	۳۳	سید رحمن فقیر میرنظامی	آهن و فولاد درخشان اراک	۳
سید جواد موجانی	رهاورد سازه اراک	۳۴	نصیرالدین ساده	آیرین صنعت	۴
علی اصغر آهنگرانی فراهانی	سایمان صنعت کیا	۳۵	جواد اخوان ملایری	اراک ریل	۵
داوود فولادی	صدر کار کیا	۳۶	عبدالرضا کریم علمداری	اراک سوئیچ	۶
منصور عصار	صنایع جوش و برش کارا	۳۷	مرتضی امینی	امین صنعت اراک	۷
سید جلال بنی جمالی	صنایع شیرسازی گدازش	۳۸	امید هزاره	احیاء صنعت ادوات	۸
رضا دشتستانی	صنعت پیشه	۳۹	علی اصغر سلیمانی	ایده گستر واگن	۹
محسن یحیایی	صنعتی حدید اراک	۴۰	سیامک ایبگی	ایفا صنعت اراک	۱۰
صفرعلی آهنگرانی فراهانی	فارسا	۴۱	ناصر قربانی	برج فلز گستر	۱۱
غلامحسین کاتوزیانی	فراپتروسازان انرژی	۴۲	مجتبی عباسی	برفره	۱۲
غلامرضا شاه قلعه ای	فراپان فورج پاسارگاد	۴۳	احمد رضا صابون ریز	بیتا صنعت اراک	۱۳
محمود اله یاری	فنون و نوآوری اراک	۴۴	جواد خوشدونی فراهانی	بینا صنعت اراک	۱۴
عباس صادقی	فورج قطعه	۴۵	قاسم رخصتی	پارس دکل گستر	۱۵
مهديار احمدی حصار دره	فولاد صنعت	۴۶	نادر ربیعی مطمئن	پارس ریل پیشرو	۱۶
ناصر فرهمندپور	کارا سازه کیمیا	۴۷	احمد رضا فلاح	پارس لیزر خمین گستر	۱۷
جمشید غلامی	کیان ساخت	۴۸	مصطفی هاشمی عهد	پتروسازه شهپاز اراک	۱۸
محمد رضا منصوریان	کیان سازه	۴۹	مجتبی نظافتی	پترو فجر مرکزی	۱۹
رضا بغدادی	گروه صنعتی ایران مهر	۵۰	احمد رضا رجبی هزاوه	پترو گستر اراک	۲۰
رضا بادران	گروه صنعتی بادران	۵۱	حسن اکبری	پویا صنعت مرکزی	۲۱
سید رضا حسینی	گروه صنعتی توکل پویای اراک	۵۲	غضنفر صفاری راد	تأمین اجزاء واگن (تاو)	۲۲
علی جلالوندی	گروه صنعتی جلالوندی	۵۳	محمد جواد شمسی پور	توان صنعت ریلی	۲۳
حسینعلی اسلامی زاده	گیجین اراک	۵۴	رضا عبدالهی	توسعه تجارت کاروند	۲۴
مصطفی کریمی	ماشین صنعت اراک	۵۵	محمد اسدی نیا	تولیدی صنعتی اسدی نیا	۲۵
احمد رضا آراسته	مبدل واشر اراک	۵۶	عبدالصمد انصاری کیا	تولیدی و صنعتی حنیفرام	۲۶
محمد ذوالفقاری	مهندسی تدوین دانش (متد)	۵۷	حامد نصیری	تولیدی و صنعتی فولاد تراش	۲۷
محمد محمدی	واگن پارس	۵۸	محمد دربندی فراهانی	جاوید قطعه اراک	۲۸
محمد رضا هزاوه	هزاوه اراک	۵۹	عماد مردانی	چرخ و محور دقیق ریل	۲۹
			محمود ملکی	حاصل چین	۳۰

نشانی: اراک ابتدای بزرگراه تهران ، شهرک صنعتی قطب ، بعد از خیابان هواشناسی روبروی شهرک شماره ۱ ساختمان شرکت مدیران کدپستی: ۷۳۶-۳۸۱۹۵ تلفن: ۰۸۶-۳۴۱۳۵۴۸۳ www.mric.ir



دوماهنامه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی
و خدمات وابسته، شماره ۱۳، آذر ۱۳۹۳

ندای حمل و نقل ریلی

راه آهن ایران
در کانون توجه جاده ابریشم نوین
پیوند راه آهن های قزاقستان - ترکمنستان - ایران





شرکت فولاد ریل توس



شرکت فولاد ریل توس به منظور تامین مواد اولیه مجتمع فولاد خراسان و به منظور حمایت از تعاونی کارکنان از مشارکت دو مجموعه شرکت تعاونی خدمات فنی و اداری فولادپار (متشکل از کارکنان مجتمع فولاد خراسان) با سهام ۵۱٪ و شرکت راه آهن حمل و نقل (وابسته به صندوق کارکنان راه آهن) با سهام ۴۹٪ تشکیل شد که با در اختیار داشتن ۶۰۰ دستگاه واگن اجاره ای از شریک تجاری خود (شرکت راه آهن حمل و نقل) در سال ۹۲ موفق به حمل بیش از یک میلیون تن گندله از مبادی ارزنگ (اردکان یزد) و گل گهر (سیرجان) به مقصد مجتمع فولاد خراسان گردید. که در سال اول جزو شرکتهای برتر ریلی قرار گرفت. در فاز اول در سال جاری قرارداد یکصد دستگاه واگن لبه بلند با واگن سازی پارس منعقد و تا پایان آذر ماه امسال ۱۰ دستگاه آن به بهره برداری خواهد رسید.

آدرس : مشهد خیابان پاسداران - بین پاسداران ۴ و ۶ - ساختمان ۸۸ طبقه ۵ واحد ۲۰

تلفن : ۰۵۱-۳۸۵۱۸۵۷۷ فکس : ۰۵۱-۳۸۵۴۰۶۳۵ همراه : ۰۹۱۲۱۷۳۲۴۱۳

www.fooladrailtoos.com

ایمیل : info@fooladrailtoos.com

توکاریل

شرکت توکاریل (سهامی عام)

■ بزرگترین شرکت حمل ریلی بار کشور ■



شرکت آسیا سیر ارس



شرکت توکا کشش



شرکت بهین ریل



شرکت توکاریل به همراه شرکت های زیرمجموعه خود بزرگترین شرکت ریلی حمل بار کشور دارای ۱۶۵۰ دستگاه واگن شش محوره لبه بلند و واگن های چهار محوره شامل ۵۰۰ دستگاه لبه کوتاه، ۷۸۰ دستگاه لبه بلند، ۸۶۸ دستگاه فله بر و ۲۶۰ دستگاه مسطح و مسطح عریض جهت حمل انواع بار معدنی، فله، محصولات، کانتینر، و ...

www.tukarail.com

Email: info@tukarail.com

اصفهان - خیابان هزارجریب - خیابان شیخ کلینی - روبروی مخابرات - پلاک ۷۸
کدپستی ۸۱۶۸۹-۶۷۶۶۱ تلفکس: ۵-۳۶۶۹۰۲۸۲ (۰۳۱)
No.78, Sheikh Koleini St., HezarJarib Ave., Isfahan, Iran
Postal Code: 8168967661 Telfax: +98 31 3669 0282-5