

دوماهنامه انجمن منتفی شرکت های حمل و نقل ریلی
و خدمات وابسته، شماره ۲۱، اسفند ۱۳۹۴

تهای حمل و نقل ریلی

در جستجوی بهار ریلی سال جدید، امید جدید

سرعت سرمایه گذاری در ناوگان فرسوده ریلی و بیان واقعیتها
سال ۹۴، سختترین سال مالی شرکت های خصوصی ریلی





اولین لکوموتیو بازسازی شده

پروژه ۲۸ دستگاہ

اولین لکوموتیو بازسازی شده

شرکت البرز نیرو

طی مراسمی در تاریخ پنجم اسفندماه ۱۳۹۴ آماده بهره برداری گردید



البرز نیرو

تجهیزات ناوگان ریلی (سهامی خاص)

www.alborzniroye.ir



ندای حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

انتشار: اسفند ماه ۱۳۹۴ شماره ۲۱

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیر مسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

همکاران تحریریه:

پویا مهربابی، محمدباقر کاظمی

فرشاد عسگری فخارخانی

طراح و گرافیست:

وحید وقفی‌محبی

آلبه گرافیک:

آزاده ذرقانی

عکس:

میتر سماوکی

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: مهتاب

نشانی: تهران - خیابان توحید - خیابان غلامرضا

طوسی - پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کد پستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

تلفن: ۰۲۱-۶۶۵۶۵۶۱۵ و ۰۲۱-۶۶۵۶۵۶۱۶

دورنگار: ۰۲۱-۶۶۵۹۴۷۴۷

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.



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

سفارش تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۵۵

۲	سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی بازدهی ندارد
۴	عیدانه ۹۵
۶	سال ۹۴ سخت‌ترین سال مالی شرکت‌های خصوصی ریلی
۱۲	جوابیه روابط عمومی شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران
۱۲	جوابیه اداره کل ایمنی و نظارت بر شبکه ریلی راه آهن
۱۳	قطار چینی به مقصد رسید
۱۴	توجه به ریل در شهرسازی نوین
۱۷	عقد قرارداد با ایتالیا و فرانسه در طراحی خطوط قطار پرسرعت
۱۸	گفت‌وگوهای اختصاصی ریلی با فعالان این حوزه در همایش شهرسازی ریل پایه
۲۰	جزییات پیش فروش بلیت قطارهای نوروز ۹۵
۲۱	برگزاری مراسم بزرگداشت هفته ایمنی در راه آهن
۲۴	آمادگی راه آهن برای ارائه خدمات مطلوب‌تر در سفرهای نوروزی
۲۶	گزارشی از قابلیت‌ها و مزیت‌های قطارهای حومه‌ای
۲۷	حمل و نقل ریلی مهم‌تر است یا حمل و نقل هوایی
۲۸	قطارهای حومه‌ای در ژاپن توکیو بر روی ریل
۳۲	برقی‌سازی قطار مشهد - تهران با حضور روحانی آغاز شد
۳۴	منافع انتقال هریکتن کیلومتر حمل بار از جاده به ریل
۳۶	تأمین مالی چالش تمام‌شدنی‌روش‌های تأمین مالی صنعت ریلی در دنیا
۳۹	عوامل موثر بر گسترش حمل ریلی بار به کشورهای آسیای میانه
۴۲	تازه‌های ریلی
۴۶	راه‌نمای ریلی



طرح روی جلد:
الهام زرقانی



سرمایه‌گذاری در صنعت ریل بازدهی ندارد

سرعت سرمایه‌گذاری در ناوگان فرسوده ریلی و بیان واقعیت‌ها

غلامحسین عبداللہی سروی
دبیر انجمن

پاک را برای مردم در شهرها به ارمغان بیاورد در عمل رها شده فقط همدیگر را متهم می‌کنیم و حاشیه خوبی برای رسانه آماده می‌نمائیم .

اهم مشکلات سرمایه‌گذاری عبارتند از اینکه:

❑ دولت از سرمایه‌گذاری در حمل و نقل ناوگان ریلی منع شده است و بخش خصوصی هم در این راستا سرمایه‌گذاری نمی‌کند.

❑ نرخ گذاری بلیت در حمل و نقل بر اساس عرضه و تقاضا نمی‌باشد.

❑ دولت اجازه افزایش قیمت تمام شده با حاشیه سود کم در فروش بلیت را نمی‌دهد.

❑ دولت از دادن یارانه برای کمک به مردم در پایین آوردن نرخ بلیت خودداری می‌کند.

❑ آئین نامه‌ها و دستورالعمل‌های قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی نشانگر این است که دولت دست از تصدی‌گری بر نداشته است.

❑ مجموعه راه آهن هنوز بخش خصوصی را به عنوان سرمایه‌گذار در این صنعت باور ندارد.

❑ در امر سرمایه‌گذاری، قانون رفع موانع تولید و رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور، قانون بهبود محیط کسب و کار و قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی هیچ کدام به اندازه یک ریال منفی برای بخش خصوصی به ارمغان نیاورده است.

❑ بسته حمایتی که راه آهن برای سرمایه‌گذاری در ناوگان در فرصت‌های مشارکت و سرمایه‌گذاری در طرح‌های توسعه‌ای راه آهن ج.ا. در چهار موضوع اعلام کرده است. به دلیل عدم

یادمان نرود که چگونه انقلاب کردیم. بنیان گذار جمهوری اسلامی ایران با قدرت و پشتوانه ملت انقلاب را به پیروزی رساند. در دفاع مقدس ۸ ساله چه کسانی مردانه ایستادند، و یک وجب از خاک ایران را به دشمن ندادند. حضور در راهپیمایی‌ها و در انتخابات چه کسانی چشم دنیا را خیره کردند اینان جز مردم کسی دیگری نبودند.

فراموش نکنیم بیان واقعیت‌ها به این مردم همیشه رمز موفقیت و گره گشای مشکلات بوده و هست و هر چه مردم از ما دور شوند مشکلات ما زیاد و زیادتر خواهد شد.

باید بگوییم یکی از دلایل اصلی عدم سرمایه‌گذاری و توسعه کشور و اینکه توسعه ملی را با خطر جدی مواجه می‌نماید، ارائه اطلاعات ناقص و غیرواقعی است.

بررسی‌های کارشناسی نشان می‌دهد که:

❑ ناوگان ریلی کشور در حال میرایی و فرسوده شدن است.

❑ هزینه‌های این ناوگان روز به روز در حال افزایش است.

❑ حفظ خدمات موجود در ناوگان مسافری بسیار سخت و رو به کاهش است.

❑ در حال حاضر سرمایه‌گذاران به این باور قطعی رسیده‌اند که سرمایه‌گذاری در این صنعت بازدهی ندارد و بازگشت سرمایه آن بیش از ۱۵ سال است.

❑ از طرفی دیگر جان مردم عزیر کشورمان بطور جدی در خطر است، همه ساله تعداد قابل توجهی از هموطنان ما در

جاده‌ها کشته می‌شوند جان افراد از ارزش انسانی افتاده و به خیال خود با پرداخت پول و دیه توانسته‌ایم مشکل را حل کنیم!

❑ حمل و نقل ریلی درون و برون شهری که می‌تواند هوای



نقدینگی در بخش و عدم امکان پرداخت تسهیلات و همچنین اجرائی نشدن جزء ۱ بند ق تبصره ۲ قانون بودجه سال ۹۳ و ماده (۱۲) قانون رفع موانع تولید هنوز در قدم‌های اولیه است.

□ حق بهره‌برداری از شبکه زیرساخت (حق دسترسی)، علیرغم اینکه دولت جدید، افزایش آن را متوقف نموده است و این موضوع به بخش کمک کرده است لیکن هنوز ۸ برابر جاده می‌باشد.

□ مالیات ارزش افزوده از کلیه بارهایی که توسط ریل حمل می‌شود به میزان ۹ درصد گرفته می‌شود ولی جاده آنچه در عمل اتفاق می‌افتد کمتر از ۱۰ درصد بارهای حمل شده ارزش افزوده را پرداخت می‌کنند.

□ طبیعی است اگر واقعیت‌ها را به موقع بیان می‌کردیم قطعاً مسئولین هم که خود جزو همین مردم هستند تصمیم اجرائی دیگری می‌گرفتند.

گام اول :

یکی از واقعیت‌ها که باید درست بیان گردد:

□ نرخ بلیت قطارهای مسافری است، آیا مردم می‌دانند در حمل و نقل عمومی فقط کمتر از ۱۰ درصد مسافرت‌ها توسط قطار انجام می‌شود؟

□ آیا مردم می‌دانند که ۱۵ ماه است نرخ بلیت قطار هیچ افزایشی نیافته است؟

□ آیا مردم می‌دانند که بیش از ۹۰ درصد مسافرت‌ها توسط حمل و نقل عمومی جاده‌ای انجام می‌شود؟

□ آیا مردم می‌دانند که تنها بلیت قطار است که تخفیف دارد؟

□ ولی مردم بهتر می‌دانند که بلیت جاده‌ای در ایام عید و مناسبت‌ها مثل اربعین افزایش می‌یابد و هیچ جنجال تلویزیونی

روی آن بعمل نمی‌آورد و هیچ سازمان نظارتی، اعتراض نمی‌کند.

□ واقعیت‌ها را بیان کنیم، دست از حاشیه‌ها برداریم مردم را با بیان واقعیت بگذاریم خودشان انتخاب کنند.

□ دستگاه‌های نظارت قبل از تبلیغ فعالیت خودشان باید با واقعیت‌ها آشنا شوند تا تصمیماتی که به ضرر مردم برای این صنعت است اتخاذ نکنند.

□ درآمد ناوگان مسافری فرسوده فعلی با دریافت پول بلیت هیچ هماهنگی ندارد و شرکتها روز به روز در زیان بیشتر فرو می‌روند.

□ دولت اجازه افزایش بلیت را نمی‌دهد خودش هم بارانه‌ای برای کمک به نرخ بلیت پرداخت نمی‌نماید.

□ چه اتفاقی دارد می‌افتد سرمایه‌گذاران همه سال نسبت به سال قبل زیان بیشتری متحمل می‌شوند و برای پایین آوردن زیان راهی بجز پایین آوردن کیفیت خدمات ندارند و امکان بازسازی و نوسازی ناوگان برای آنها هرگز فراهم نخواهد شد روز به روز عمر ناوگان زیادتر و زیانش بیشتر می‌شود مگر نمی‌گوئیم که مردم ولی نعمت ما هستند، پس مردم چه گناهی کرده‌اند که باید با ناوگان با عمر بالای ۳۰ سال مسافرت کنند.

□ حرف آخر آنکه سه راه بیشتر باقی نمی‌ماند:

۱- قیمت بلیت را آزاد کنیم تا بر اساس عرضه و تقاضا نرخ تعیین گردد و هر مسیری که زیان ده است تعطیل گردد.

۲- دولت به صورت عملی این صنعت را در نوسازی و بازسازی و هم هزینه‌های نرخ بلیت کمک نماید تا از زیان خارج گردند.

۳- لایحه به مجلس برده شود و به راه‌آهن اجازه خرید ناوگان مسافری داده شود.

انشاء... گام‌های بعدی در شماره آینده بیان خواهد گردید.

انا لله و انا الیه راجعون

فوت ناگهانی همکار عزیزمان شادروان مهندس عباس نقاشی مدیرکل اسبق اداره کل واگن‌های راه آهن ج.ا.ا. موجب تأسف و تأثر عمیق گردید. ضایعه درگذشت ایشان را به خانواده معظم وی و همچنین همکاران صدیق و بزرگوار در راه‌آهن تسلیت عرض نموده و از درگاه خداوندمنان برای آن مرحوم علو درجات و برای خانواده و بازماندگان صبر و شکیبایی آرزومندیم.

هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

انا لله و انا الیه راجعون

جناب آقای مهندس ابراهیم محمدی

مدیرکل محترم سیر و حرکت راه آهن ج.ا.ا.

با نهایت تأسف و تأثر درگذشت پدر گرامیتان را تسلیت عرض نموده و از درگاه خداوند متعال برای آن مرحوم رحمت واسعه و برای جنابعالی و خانواده محترم شکیبایی و صبر مسئلت داریم.

هیئت مدیره و کارکنان انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته



عیدانه ۹۵

رضا میراشرافی

و نیکی و امید و خشیت انسانی همراه است ریشه ای بسیار کهن در اسطوره و زندگی و روح مردم ایران زمین دارد.

در دوران گذشته و روزگاران پیشین و دوره ساسانیان مراسم نوروز در اوج کمال و زیبایی جشن گرفته می شد و نوروز و سال نو همراه با رستاخیز عظیم طبیعت و سرسبزی و خرمی آغاز می شد و مطابق تاریخ در سال ۴۶۷ هجری قمری جلال الدین ملکشاه سلجوقی در تقویم جدید جلالی نوروز را در روز اول بهار که موقع نجومی تحویل آفتاب بر برج حمل است قرار داد. انتخاب این مبدأ برای آغاز سال نو علاوه بر نشان دادن ماهیت تفکر ایرانی نشانه‌ای روشن بر توانایی محاسباتی و دانش نجومی گذشتگان ماست. این سنت دیرین که با خود امید، شوق، پاکی، زیبایی و اندیشه را به همراه دارد پس از پذیرش دین مبین اسلام توسط ایرانیان نیز ادامه داشته است و اعتبار آن زمانی جلوه گر می شود که به این سنت دیرین و کهن از دیدگاه مذهبی و دینی نگریسته شود و نگاه مثبت معصومین علیه السلام نیز در این زمینه بیان شود.

رستاخیز عظیم جهانی همچنان رستاخیز طبیعت در چنین روزی اتفاق خواهد افتاد و در چنین روزی سرنوشت مخلوقات و هرانسانی برای یکسال دیگر رقم می خورد. از این رو از خداوند متعال چنین مسئلت می نمایم:

(یا مقلب القلوب و الابصار، یا مدبر اللیل والنهار، یا

در آئینی که اکنون به نام نوروز داریم، جشنی است که دقیقاً در آغاز بهار برگزار می شود و بخشی از رسومات و آئین‌های ایرانی اسلامی است که از دیرباز به قوت خود باقی است. مایه مباحث است که ایرانیان توانسته‌اند چنین جشن فرخنده‌ای را در جهان پدید بیاورند. ایرانیان برای آغاز سال نو خود، رسیدن خورشید به نقطه اعتدال بهاری را انتخاب کرده‌اند. به عبارتی دیگر زمانی که کنار سفره هفت سین نشسته‌ایم و عقربه‌های ساعت تحویل سال نو را اعلام می کند، اتفاقی مهم در طبیعت در حال رخ دادن است. درست در همان لحظه خورشید به نقطه اعتدال بهاری رسیده و فصل بهار از همان لحظه آغاز می شود و این یعنی آغاز رستاخیز عظیم طبیعت و آغاز زندگی دوباره طبیعت، سبز شدن جوانه‌ها و جایگزین شدن سبزی بهار با خمودگی زمستان و در این زمان جهان به سمت اعتدال و تازگی پیش می رود.

جشن نوروز یعنی روزنو، روز تازه، بزرگترین جشن ملی ایرانیان که در آخر سال‌های هجری خورشیدی و برابر با ۲۱ ماه مارس میلادی در ایران برگزار می شود. جشن نوروز در نخستین روز از نخستین ماه سال شمسی آنگاه که روز و شب برابر می گردد، آغاز می شود. این جشن در ایام قدیم به صورت جشن فروردین - جشن بهار - بهار جشن - جشن سال نو نزد آریایی‌ها به عنوان یکی از دو جشن بزرگ آنان انجام می شد. عید باستانی نوروز که با فلسفه خوبی، پاکی،

محول الحول و الاحوال حول حالنا الی احسنالحال. علامه مجلسی رحمه ا. علیه (در سماء العالم) آورده است که حضرت امام جعفر صادق علیه السلام فرمودند در آغاز فروردین حضرت آدم آفریده شد و نیز می فرماید: نوروز روزی است که قائم ما اهل بیت، در آن روز ظهور می کند و چنین روزی برای دعا و خواستن حوائج و نیازها و برآورده شدن آرزوها و فراگرفتن علم و دانش و بستن کابین و نکاح و انجام مسافرت بسیار نیک و خوب است.

در اول قرن ۱۲ هجری تشریفات جشن نوروز با تشریفات خاصی انجام می شده است در عصر حاضر این عید را در کشورهای آذربایجان، تاجیکستان، افغانستان، پاکستان، هندوستان، سوریه و عراق نیز بگونه ای چشمگیر جشن می گیرند. عید نوروز در کشورهای عراق و آذربایجان و کشور عزیزمان ایران ۱۳ روز طول می کشد. شکوه عید در هند از همه جا بیشتر است. در پاکستان جشن نوروز معمولاً ۳ روز طول می کشد و در خلال این مدت شیعیان پاکستان معتقدند که نوروز روز اعلام حکومت بلافضل امیرالمومنین علی (ع) و ۱۱ فرزندش است که آن‌ها در این ایام لباس پاکیزه به تن کرده و بساط جشن و شادی و دعوت می گسترانند و این ایام را به یکدیگر تبریک و شاد باش می گویند و نمازی را که در روز نوروز مرسوم است می خوانند و در این گونه محافل و مجالس قصائدی را در منقبت مولا امیرالمومنین می خوانند.

سفره نوروز را که شامل هفت نوع سبزی - هفت نوع میوه تازه - آجیل - تخم مرغ های رنگ کرده و بادبزن های دستی است می گسترانند و دستان خود را حنا می بندند و در پاکستان عید نوروز بیشتر رنگ و بوی مذهبی داشته و جنبه دینی بخود گرفته است. اعتقاد عمومی بر این است که در لحظه تحویل خورشید (تحویل سال) در اجابت دعاها باز است. و دعاها مقبول افتاده و اجابت می گردند و در کشور خودمان نیز بدین گونه است.

امروز در ایران آئین‌های نوروزی معمولاً با مراسم آخرین چهارشنبه سال که به چهارشنبه سوری معروف است آغاز می شود و با جشن روز سیزدهم فروردین که سیزده بدر نام دارد پایان می پذیرد. آئین و رسوم نوروزی هویت ما ایرانیان است. یکی از مراسم زیبای پیش از نوروز که تقریباً از اواسط اسفندماه انجام میگردد رسم تکم گردانی و نوروزخانی است که در اکثر شهرهای ایران از جمله اردبیل و مازندران و گیلان انجام میشده و در سایر استانها بین اقوام همدانی - خوزستانی - خراسانی - لرستانی - کرد - ترکمن و ... بگونه‌های زیبا این رسوم صورت می پذیرد.

یکی از مهم ترین آئین و سنت‌های نوروزی چیدن سفره نوروز و یا هفت سین است. زهفت سین دیرین



سیزده بدر: در کتب تاریخی چنین آمده است: سیزدهمین روز سال نوروز فرشته باران است. در این روز ایرانیان به همراه خانواده راهی دشت و صحرا و دامن طبیعت و باغ و باغات می‌شوند و تمام روز خود را خارج از خانه به بازی و شادمانی می‌گذرانند یکی از شوخی‌های خاص این روز دروغ سیزده است. البته اروپاییان نیز روز اول آوریل هر سال را که مصادف است با سیزدهم فروردین با گفتن چنین دروغی که به دروغ اول آوریل معروف است با یکدیگر به شوخی می‌پردازند. گره زدن سبزه در بین مردم کشورمان به ویژه در بین دختران و پسران جوان بسیار مرسوم است و آن را به نیت برآورده شدن آرزوهای خوش و خوب و همچنین تشکیل خانواده گره می‌زنند. برخی از مردم نیز به یمن برکت این روز جهت انجام مراسم دعا و نیایش به امام زاده‌ها و یا زیارتگاه‌ها می‌روند.

به نظر می‌رسد فهم این که چه حکمتی در نوروز نهفته است بسیار ساده است. با آغاز فصل بهار و رویش دوباره همه چیز دوباره جان تازه می‌گیرد و در واقع اشارتی است به انوار الهی. این تغییر و تحول طبیعت، انسان‌ها را به جنبش و حرکت تازه‌ای وای دارد و بهار این جشن را همراه نسیم نوروزی به ارمان می‌آورد.

سرسبزی کوه و دشت لیخند خداست عطر گل و سبزه زار لیخند خداست
هم لیل و نهار و هم مه و سال همه دنبال بهارند، که لیخند خداست
عید آمده بلبان غزل خوان شده‌اند بشکفتن گل به باغ لیخند خداست
مرغان چمن به وصل گل می‌گویند نوروز و بهار نیز لیخند خداست
نتیجه اینکه نوروز سراپا زندگی، حیات، شور، غوغا، تغییر، تحول، نشاط، رویش، زایش، تولد، مهر و شادی و الطاف و قدرت خداوند است. به همین دلیل هم نوروز از دیرباز جاودانه شده تا جاییکه سازمان ملل هم نوروز را روز طبیعت اعلام نموده و آن را به رسمیت شناخته است و در نهایت باید گفت که نوروز تقاطع تاریخ- فرهنگ- اندیشه - هنر- سنت و دانش و بینش و باور و اعتقاد ایرانی است که عمرش جاودان باد.

بهار و نوروز همواره در میان اهل شعر و ادب و هنر و خردمندان و شاعران کهن و معاصر ایران از جایگاه ویژه‌ای برخوردار بوده است. در اینجا بیمناسبت نیست که بهار و نوروز را از لسان آنها نیز بشنویم.

ای بلبل خوش نوا، فغان کن عید است، نوای عاشقان کن
چون سبزه ز خاک، سر بر آورد ترک دل و برگ، بوستان کن(عطارد)

آمد بهار خرم و آمد رسول یار مقیم و عاشقیم و خماریم و بی قرار
گویی قیامت است، که برون می‌شود ز خاک رازی که خاک داشت، کنون
گشت آشکار(مولانا)

برخیز که می‌رود، زمستان بگشای در، سرای بستان
نارنج و بنفشه، بر طبق کن منقل بگذار، در شبستان
برخیز که باد، صبح نوروز در باغچه می‌کند، گل افشان(حافظ)

با مدادی که تفاوت نکند لیل و نهار خوش بود دامن صحرا و ، تماشای بهار
بلبلان وقت گل آمد، که بنالد از شوق نه کم از بلبل مستی، تو بنال ای هوشیار(سعدی)

مژه‌ای دل که عزیزم ز سفر می‌آید آنقدر صبر نمودم که ظفر می‌آید
شده آن وقت که خزان با همه آشوبگری برود، گل به چمن، جامه دران می‌آید.
(میراشرفی)

روز و ماه و سال و حال و فالتان شاد باد و خوش بود احوالتان
از خدا خواهیم که صحت بخشد او بر جانانتان خوش بود نوروزتان ... باشد یارتان
عیدتان فرخنده باشد، نو شود هر روزتان زنده و پاینده باشید و مبارک
سالتان(میراشرفی)

که از زمان باستان تاکنون توانسته است جایگاه ویژه خود را حفظ نماید. دارای معانی ویژه و نیز نشانی از رمز و رازهای هوشمندانه زندگی نیاکان ماست.

هفت‌سین از هفت محصول زمینی گزیده می‌شود تا از نعمات الهی که به انسان عطا گردیده شکرگزاری شود. هفت سین نوروزی آئین پارسی است. عدد هفت در زبان باستان بنام «امرداد» است امرداد به معنی جاودانگی و بی مرگی نام داشته و از آنجای که این عدد معنای زیبایی زندگی و جاودانگی را میداده هفت واژه را به نشانه آن انتخاب کرده و بر سفره نوروزی می‌چینند.

عدد هفت در میان اعداد از اهمیت ویژه و ارزش خاصی بهره‌مند است و عددی است بسیار مقدس و در نزد ایرانیان و برخی از ملل نیز از مفاهیم مثبت و اعجاز‌انگیز و خوش‌یمنی برخوردار است. و شاید دارای رموز خاص دیگری باشد که متأسفانه من هنوز بر آن اشراف نیافته‌ام. مثل : هفت آسمان - هفت خوان رستم- هفت شهر عشق- هفت اقلیم- هفت روز هفته- هفت سنگ- هفت خط- هفت رنگ (رنگین کمان) - هفت پیکر- هفت سین- هفت فرشته- هفت تن- هفت حوض - هفت دور طواف کعبه - هفت سنگ ریزهای که برای رمی جمره بکار گرفته می‌شود و ... به روایتی گفته‌اند که هفت سین نشانه هفت دانه گیاهی است که می‌توان با آن سبزه نوروز را تهیه کرد: جو- ماش- عدس- ارزن- لوبیا- نخود و گندم. در زمان پارسیان کهن مردم از هر هفت دانه سبزه می‌پروراندند و آن را بر سر در خانه خود می‌گذاشتند و هر کدام که بیشتر و بهتر سبزه می‌شد آن را برای کشت آن سال انتخاب می‌کردند زیرا این کار را نشانه پرثمیری آن محصول و دانه می‌دانستند. به از دیرباز نمادهای هفت سین که در سفره‌های هفت سین گذاشته میشود به شرح ذیل بوده است:

سبزه یا سبزی: سبزه را غالباً از دانه‌های گندم، جو ، برنج، لوبیا، عدس، باقلا، نخود، ارزن، سبزه می‌کردند و آن را به نشانه برکت زندگی سر سفره می‌گذاشتند و از آن بعنوان فرشته اردیبهشت و نماد آب‌های پاک و بیکران هم یاد شده است.

سنجد: شکوفه و بوی و برگ درخت سنجد محرک عشق و دلباختگی است. و عبارتی فرشته خرداد و نماد دلپستگی میباشد.

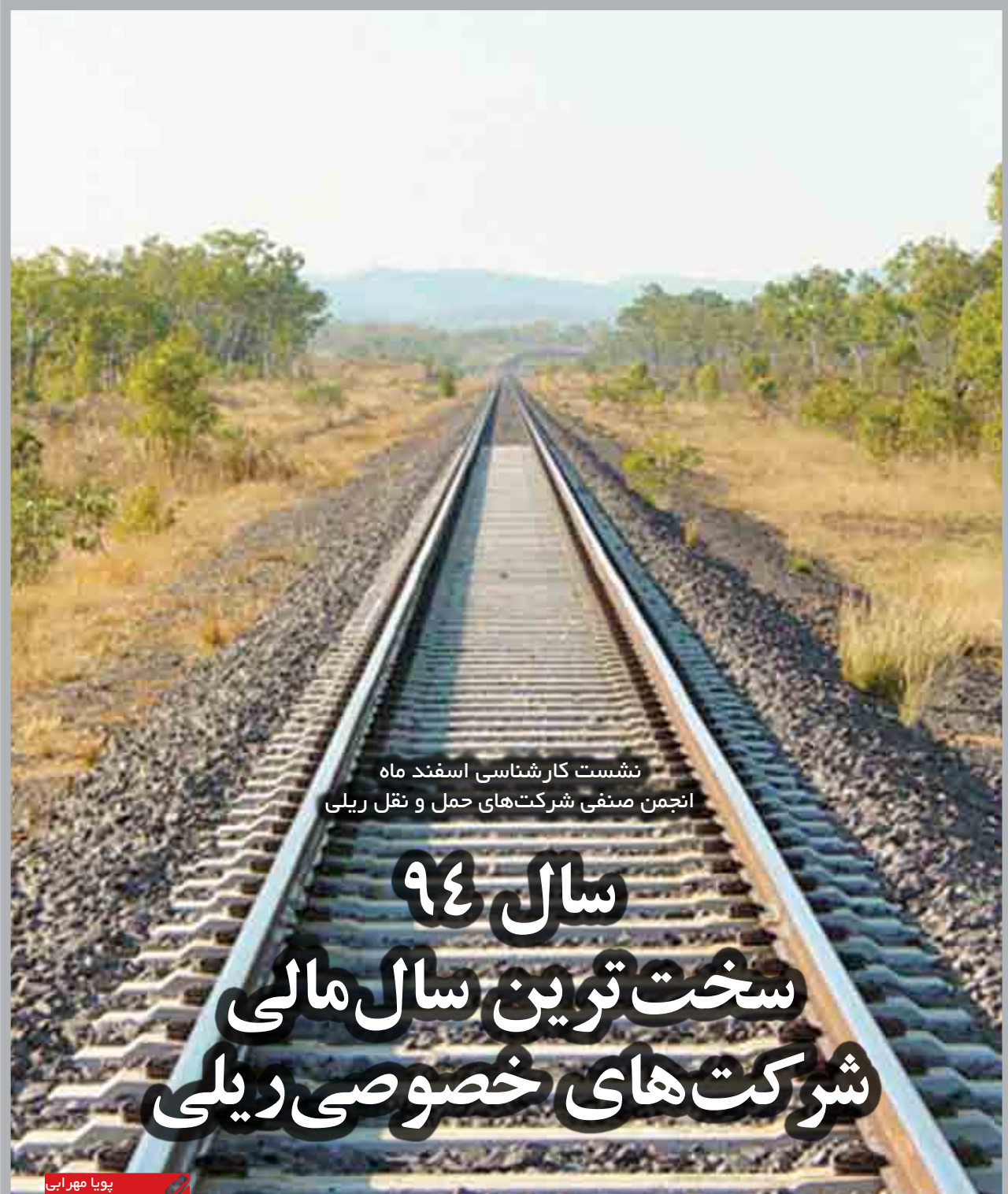
سرکه: سرکه نماد تبدیل و تغییر و دگرگونی است و سرکه فرشته امرداد و نماد جاودانگی نیز هست.

سمنو: سمنو از جوانه‌های گندم درست می‌شود که سبب روییدن گندم است. سمنو نماد خوبی برای زایش گیاهی و فرشته شهریار و نماد غلات و خوراکی‌ها به‌شمار می‌رود.

سماق: سماق یا سماک چاشنی گیاهی است و موجب شادابی و سلامتی می‌شود و نماد باران و رحمت و فرشته بهمن است.

سیب: سیب از میوه‌های مفید و بهشتی است که بوی آن موجب شادی و آرامش می‌شود و سیب فرشته زن و نماد دیگری از باروری و زایش و پرستاری است.

سیر: سیر نماد هورامزد است که در سفره نوروزی باعث راندن اهریمن و نیروهای زشت از زیبایی و خوشی‌هاست. ایرانیان علاوه بر هفت سین که نامبرده شد اقلام دیگری هم در سفره نوروز قرار می‌دهند. و هنگام چین سفره هفت سین اولین و مهم‌ترین موردی را که بر سفره نوروزی قرار می‌دهند قرآن کریم است که به نشانه توکل و توسل به خداوند متعال در رأس سفره هفت سین قرار می‌گیرد. شمع و شمعدان که نماد نور و روشنای و گرمی است که در سفره نوروز قرار داده می‌شود زیرا دنیای نور و روشنایی قلمرو خداوند متعال است و خداوند خود نیز نور است (بسم ... النور- نورالتور- نور علی نور) و هر جا نور باشد اهریمن و ظلمت در آن راه ندارد. آئینه نیز یکی دیگر از اجزاء سفره نوروز و هفت سین است آئینه نیز نماد نور و روشنایی و آسمانی بودن است ماهی ماهی که حوت نامیده میشود آخرین برج فلکی است و نمادی از آخرین ماه سال است. از همه مبارک‌تر تخم‌مرغ در سفره نوروزی است. زیرا تخم مرغ نمادی است از نطفه و نژاد و تمثیلی است از باروری و نطفه‌ای که باید به زودی جان بگیرد و زندگی یابد تا زایش کیهانی انجام پذیرد. سکه که نماد ثروت و برکت و پر بودن کیسه‌های پول و جیب افراد خانواده در سال جدید است.



نشست کارشناسی اسفند ماه
انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی

سال ۹۴ سخت‌ترین سال مالی شرکت‌های خصوصی ریلی

پویا مهرابی

این جلسه با حضور سید حسن موسوی نژاد، غلامحسین عبداللهی سروری، ابوالقاسم سعیدی، محمود قیام، عباس فروتن، حسین خطیبی، سید هرمز قطبی برگزار شد که در ادامه می‌خوانید.

یکصد و هشتاد و چهارمین جلسه هیات مدیره انجمن ریلی روز سیزدهم اسفندماه ۱۳۹۴ به منظور ارائه گزارش از عملکرد انجمن صنفی و همچنین طرح مسائل و مشکلات شرکت‌های ریلی جهت درج در نشریه دوماهنامه ندای حمل و نقل ریلی برگزار شد.



ابوالقاسم سعیدی:

**مهمترین موضوعی که
امسال اولویت ما بود؛
مشخص کردن تعرفه
بلیت مسافری و بحث‌های
پیرامون آن بود**

آزادسازی کرایه‌ها برسیم. با توجه به رشد جمعیت و افزایش سفر سهم مسافران ریلی افزایش نداشته که هیچ، کاهش هم داشته است. تعداد مسافران نسبت به سال قبل افزایش نداشته و در برخی مسیرها منفی هم بوده است. غیر از بخش رجا، بقیه شرکت‌هایی که از سامانه راه‌آهن بلیت می‌فروشد طی این ده ماه نسبت به ده ماه سال قبل شاهد یک درصد کاهش مسافر بودند. به تعداد ناوگان افزوده شد اما رشد مسافر مناسب نبود؛ همچنین هزینه سرمایه‌گذاری سیر صعودی دارد و با این قیمت‌های واگن به نظر نمی‌رسد بخش مسافری خیلی انگیزه‌ای برای توسعه و خرید ناوگان جدید داشته باشند مگر این که بحث حمایتی را دولت به بخش خصوصی اختصاص دهد و گرچه راه‌آهن سهم خود را در بعضی جهات کاهش داده باشد اما شرکت‌ها در بخش مسافری چندان وضعیت مناسبی ندارند و تقریباً بیشتر شرکت‌هایی که در بخش مسافری کار می‌کنند یا تراز منفی دارند و یا هزینه‌هایشان سر به سر است. انتظار داریم مقامات دولت و وزارت راه به این موضوع توجهی داشته باشند که قیمت واگن سه میلیارد تومان است و با توجه به سیر قطارها، در واقع واگن در روز یک سیر بیشتر ندارد و اگر سیر را ۱۲۰۰ کیلومتر در نظر بگیریم بازگشت سرمایه بسیار طولانی خواهد بود. بخش خصوصی مسافری با راه‌آهن تعاملاتی داشته که نسبت به سال‌های گذشته روند کار بهبود یافته و چالش‌ها و بحث‌های زیادی حل شده و مسائل کمتری بین بخش و متولی حمل و نقل ریلی وجود دارد. در گذشته بخشی از فرصت‌ها و وقت و انرژی شرکت‌ها برای حل مشکلات گرفته می‌شد. راه‌آهن و بخش خصوصی به همدیگر نزدیک‌تر شده‌اند و در بررسی مشکلات و مسائل سهیم هستیم. شرکت‌ها فرصتی دارند که به مسائل و مشکلات دیگر برسند.

هم به کام همه ما تلخ شد. سازمان حمایت در جلسات رسمی و غیر رسمی قبول دارد که تعرفه مسافری پایین است و نیاز به حمایت دارد ولی صرفاً به خاطر این که باید افزایش قیمت از طرف آن‌ها اعلام می‌شد؛ بخش را دچار چالش کرده بودند که هنوز هم این موضوع ادامه پیدا کرده است و امیدواریم مقامات موضوع را حل و فصل کنند.

مهمترین بحثی که در سال جاری داشتیم، مسئله تعرفه بلیت مسافری بود و طی اقداماتی که انجام شد، قرار است راه‌آهن سقف تعرفه مسافری را مشخص کند و شرکت‌ها با توجه به شرایط اقتصادی و فصلی خود، در ایام مختلف سال، خودشان مبلغ بلیت را تعیین کنند تا نه به مسافران فشار بیاید و نه درآمد شرکت‌ها کاهش یابد و تا حدودی این موضوع جا افتاده و یک گام تا آزادسازی بلیت بیشتر فاصله نداریم. سقف قیمت‌ها را راه‌آهن مشخص نکرده اما مزیتی که کارشان دارد این است که در ایامی که شرکت‌ها از نظر کمبود مسافر و فصل‌های زمستان یا تحصیلی که تعداد کافی مسافر نداریم می‌توانیم قیمت بلیت را تخفیف و در زمانی که مسافر بیشتری داریم به جبران آن افزایش بدهیم. تخفیف حدود ۵۰ درصد است و افزایش تا حدود ۲۰ درصد است. این اتفاق یکی از کارهای خوبی بود که انجمن انجام داد و موجب شد تا به سمت

هستند که در بخش مسافری قیمت‌گذاری را طبق موارد قانونی به بخش خصوصی واگذار کنیم. سرمایه‌گذاری مهمی در سال ۱۳۹۴ صورت نگرفته اما شرکت‌ها خود را برای سرمایه‌گذاری جدی‌تر در سال ۱۳۹۵ آماده کرده‌اند. در سال ۱۳۹۴ فقط چند سرویس جدید در بخش مسافری، قطار برنامه‌ای بیشتر در بخش باری و تفاهم نامه‌هایی باری ساخت واگن‌های باری و مسافری و چند قرار داد جزیی خرید لکوموتیو در بخش بسته شده که امیدواریم با مطالعاتی که صورت گرفته در سال ۱۳۹۵ منجر به عقد قراردادهای جدید و ورود ناوگان جدید باری و مسافری به کشور بشود.

ابوالقاسم سعیدی رییس کارگروه تخصصی مسافری و واگن‌های مخزن‌دار: قرار است در دو بخش مسافری و واگن‌های مخزن‌دار توضیحاتی را در خصوص عملکرد این دو گروه بگویم. در بخش مسافری انجمن از ابتدای سال، همچون سنوات گذشته همواره یکی از چالش‌ها و مسائل مهمش پیگیری اصلاح تعرفه به خصوص با توجه به این که در سنوات گذشته نرخ تعرفه‌ها به موقع افزایش نیافته بود و میزان افزایش آن هم متناسب با افزایش هزینه‌ها نبود و روال معمول راه‌آهن هم این گونه بود که ما اوایل سال درخواست افزایش قیمت را ارائه می‌کردیم و آن‌ها اواخر سال بخشی از درخواست‌ها را موافقت می‌کردند که وقتی آن را تقسیم بر یک چهارم سال می‌کردیم کمتر از ۳۰ درصد بود. بنا به پیشنهاد رییس انجمن اواخر سال پیش شروع به تنظیم درخواست افزایش قیمت کردیم و در ابتدای سال با مکاتباتی که با راه‌آهن برای افزایش تعرفه یا به تعبیری اصلاح تعرفه انجام دادیم - اگر چه امسال زودتر از گذشته انجام شد - اما با توجه به عدم همکاری که ما از سوی سازمان حمایت داشتیم به نظر می‌رسد آن مختصر شیرینی

سید حسن موسوی‌نژاد رییس هیات مدیره و رییس کارگروه تخصصی سرمایه‌گذاری و امور بازرگانی: بحث کلان در حمل و نقل ریلی در سال ۱۳۹۴ این بود که با توجه به کاهش عملکرد اقتصادی کشور، شاهد کاهش حمل و نقل در بخش‌های مسافری و باری بودیم. شرکت‌های ریلی تلاش کردند که سهمشان از حمل و نقل کاهش نیابد و با توجه به کاهش عمومی حمل و نقل در کشور این موضوع در عملکرد سال ۱۳۹۴ منعکس خواهد شد. موضوع دوم این است که کاهش عملکرد حمل بار و وضعیت اقتصادی باعث شده که گردش نقدینگی در بخش، با رکود مواجه شود و بیشتر شرکت‌ها دچار مشکل‌های مالی شوند. سال ۱۳۹۴ به نظر اقتصاددانان سخت‌ترین سال اقتصادی کشور از اول انقلاب تا کنون بوده و شرکت‌ها تلاش کردند امسال را با پشت سر گذاشتن مشکلات به هر طریق رد کنند و با برداشته شدن تحریم‌ها و امید به آمدن رونق به بخش اقتصادی کشور، بخش حمل و نقل که زیر گروهی از کل توسعه اقتصادی کشور است هم با رونق روبه‌رو شود. انجمن صنفی از ابتدای سال ۱۳۹۴، ۳۶ جلسه تشکیل داد؛ بدین معنا که جلسات هفتگی برگزار شده و مشکلات مربوط به شرکت‌ها در جلسات هیات مدیره مورد بحث قرار گرفته که بخشی از مشکلات مربوط به عدم پرداخت‌ها و مشکلات اقتصادی بوده و با انجام مذاکراتی که تلاش شده با راه‌آهن انجام شود در خصوص پرداخت‌ها و فشار کمتر به بخش خصوصی برای پرداخت بدهی‌هایشان صورت گرفت که در مواردی موفقیت‌آمیز بود. در بخش مسافری هم بحث افزایش قیمت و هم آزادسازی قیمت داشتیم که به نظر می‌رسد فضای کافی برای آزادسازی قیمت در بخش مسافری در حوزه دولت به وجود آمده که وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن در این زمینه جدی پیگیر



برای ایام نوروز با ظرفیت تقریباً نزدیک به ظرفیت سال گذشته کار خواهیم کرد که نزدیک به یک میلیون و ۹۰۰ هزار نفر صندلی یا تخت خواهد بود و کیفیت واگن‌ها به مراتب افزایش یافته و واگن‌هایی که طی دو سال گذشته به شبکه افزوده شده‌اند نسبت به واگن‌هایی که سال گذشته مورد استفاده قرار می‌گرفت از نظر دانش و تکنولوژی خوب هستند و واگن‌هایی جدید هستند که بیشتر دارای تخت، سیستم صوت و تصویر، و امکانات بهتری هستند و از نظر سرعت سیر تا ۱۶۰ کیلومتر هم می‌توانند سیر کنند. به

مسافری ریلی. در خصوص واگن‌های مخزن دار هم باید توضیحاتی ارائه کنم. ۳۸۵۰ واگن مخزن دار در شبکه ریلی داریم که از این تعداد ۵۰۰ مخزن در حمل مواد روغنی، ۲۶۰۰ مخزن در زمینه سوخت و باقی مانده آن معمولاً واگن‌هایی هستند که در تعمیر و یا از نظر شرایط در سرویس نیستند. بیشتر مصرف واگن‌های مخزن دار به جز آن‌هایی که برای حمل روغن استفاده می‌شوند که شامل زوغن‌های وارداتی و صادراتی هستند بقیه ۲۶۰۰ واگن که برای حمل مواد سوختی کاربرد دارند

فراهم است. بیشتر مصرف مازوت در خصوص سوخت نیروگاه‌ها است که با افزایش تولید گاز در کشور به خصوص از پارس جنوبی، با بالا رفتن تولیدات گاز و مسائل زیست محیطی سوخت نیروگاه‌ها از مازوت به سمت گاز میل می‌کند. مازوت کماکان در کشور تولید می‌شود اما سهم حمل و نقلی آن برای نیروگاه‌ها که بالاترین میزان مصرف را داشتند، در حال کاهش است. در ماه‌های اخیر با توجه به رفع تحریم‌ها و مسائل بانکی، مازوت برای صادرات زمینه خوبی پیدا کرده و جریان خروج تولیدات مازوت که حدود ۵۰ تا ۶۰

داشته و در بعضی موارد تا دو برابر بوده است. واگن‌های مخزن دار هم از نظر قیمت و هم هزینه نگهداری قیمت بالاتری دارد. شرکت نفت در خصوص تعرفه حمل همکاری خوبی داشته و حتی در سال ۱۳۹۴ با این که تمایلی به افزایش تعرفه حمل مواد سوختی نداشتیم اما شرکت نفت تعرفه را افزایش داد. شرکت نفت همکاری خوبی دارد و آمادگی دارد جهت زیر ساخت‌ها به ما کمک کند و در جلسات مستمر ماهیانه‌ای که با شرکت نفت داریم تصمیمات خوبی در این خصوص گرفته شده است.



نظر می‌رسد سرعت قطارها مقداری افزایش یافته باشد. ۲۲۰۰ واگن مسافری داریم که متوسط عمر این واگن‌ها حدود ۲۷ سال است و اگر واگن‌های جدید را خارج کنیم متوسط عمر بالای ۳۰ سال خواهد شد و لازم است دولت و بخش و سازمان‌های مربوط پیش‌بینی چنین مواردی را داشته باشند که سیستم‌های بانکی برای نوسازی ناوگان ریلی تسهیلات ارائه کنند، در غیر این صورت ناوگان ریلی روز به روز فرسوده‌تر می‌شود و ممکن است مشکلات دیگری داشته باشد از جمله کاهش سهم ترابری

برای حمل مازوت هستند. بنزین تا کنون با واگن حمل نشده، در رابطه با حمل نفت سفید هم که در کشور مصرفی ندارد، همچنین در خصوص گازوییل که هزینه حمل بالایی دارد با لوله حمل می‌شود. پس مازوت بیشترین سهم را دارد و عملکرد سه ساله در خصوص حمل مازوت حدود ۴۳ درصد مازوت تولیدی کشور را با ریل جابه جا می‌کنیم و از نظر تن کیلومتر ۴۵ درصد سهم را در اختیار داریم. عملکرد ده ماهه امسال هم نسبت به مدت مشابه سال گذشته یک درصد افزایش سهم داشتیم و ظرفیت برای حمل بیشتر هم

درصد را صادر می‌کنند و بخش ریلی از نظر صادرات مازوت می‌تواند سهم بالایی داشته باشد که در ده ماه گذشته ۱۲ درصد سهم صادرات مازوت را داشتیم ولی مبادی و مقاصد مازوت نسبت به سنوات گذشته تغییر کرده و متوسط سیر در بارگیری مازوت کاهش داشته. سال گذشته متوسط ۷۰۰ کیلومتر سیر مازوت داشتیم. با توجه به این که میزان بالاتری بارگیری مازوت داشتیم اما تن کیلومتر کاهش داشت. نبود تسهیلات برای توسعه ناوگان مشکل جدی است. قیمت واگن مخزن دار افزایش قابل توجهی

مشکلی که بخش مخزن داران با آن روبرو هستند این است که راه‌آهن باید یکی از کارگاه‌هایی که در خصوص تعمیرات است را به واگن‌های مخزن‌دار اختصاص دهد. شست و شوی مخزن دارها در همه ادارات کل و طول شبکه ممکن نیست و امکاناتی که برای شست و شوی مخزن است تنها در تهران و اصفهان وجود دارد و انتظار داریم که مقامات راه‌آهن با نگاه مثبت‌تر نسبت به گذشته محلی را برای این بخش اختصاص دهند تا آن‌ها بتوانند با سرمایه خودشان بخشی از ماشین‌آلاتی که دارند را تهیه کنند



موسوی نژاد:

سال ۱۳۹۴ به نظر اقتصاددانان سخت‌ترین سال اقتصادی کشور از اول انقلاب تا کنون بوده و شرکت‌های ریلی تلاش کردند امسال را با پشت سر گذاشتن مشکلات به هر طریق رد کنند

چون برخی از دستگاه‌های موجود خیلی قدیمی هستند. خود راه‌آهن هم برنامه خاصی برای جایگزینی یا نوسازی ندارد. واگن‌های مخزن‌دار در شرایط موجود می‌توانند سهم بالاتری در حمل مازوت داشته باشند و شرکت نفت هم استقبال و هم تشویق می‌کند که در این بخش راه‌آهن سهمش را افزایش دهد. شرکت نفت امکاناتی دارد که امیدواریم در امر توسعه ناوگان و حمل مواد سوختی کمک بیشتری بکند و جا دارد از همکاری آن‌ها تشکر کنیم.

سید هرمز قطبی رییس کارگروه تخصصی واگن‌های لیه کوتاه و فنی، سیر و حرکت و ایمنی: در ابتدا در خصوص اقدامات مثبتی که راه‌آهن انجام داده است صحبت می‌کنم. یکی از اقدامات خوب راه‌آهن این بود که برای واگن‌های تعمیراتی که به مراکز تعمیرات می‌روند، مازاد بر ۲۰۰ کیلومتر را در رفت و برگشت از پرداخت کرایه معاف کردند. هرچند که در ابتدا مشکلی وجود داشت و الان هم مشکلی مالی وجود دارد که سیکل بروکرسی را به وجود آورده اما باعث شده که واگن‌هایی که تعمیرات دارند به اکثر تعمیرگاه‌ها فرستاده شوند. در گذشته ما به یک تعمیرگاه واگن‌ها را می‌فرستادیم اما الان در چهار تعمیرگاه کارهایمان انجام می‌شود و این کار مثبت از طرف راه‌آهن صورت گرفت.



قطبی:

یکی از اقدامات خوب راه‌آهن این بود که برای واگن‌های تعمیراتی که به مراکز تعمیرات می‌روند، مازاد بر ۲۰۰ کیلومتر را در رفت و برگشت از پرداخت کرایه معاف کردند

سیر واگن‌ها نسبت به گذشته بهتر شده ولی ۳۰۰ کیلومتر هنوز کامل محقق نشده است. با توجه به برنامه‌های راه‌آهن امیدواریم این موضوع نیز تحقق پیدا کند. با این کار نیاز به واگن کمتر خواهد شد. سیر بهتر نیاز به واگن کمتری دارد. اگر در شبکه سیر خوبی داشته باشیم فکر نمی‌کنم نیاز آن چنانی به واگن جدید در شرایط فعلی باشد اما در آینده نیاز به واگن بیشتری وجود دارد.

در گذشته شاهد بودیم قطعات واگن‌ها در ایستگاه‌ها با کسری مواجه می‌شد. ممکن است برای برخی واگن‌ها این اتفاق بیشتر باشد اما در کل شرایط بهتر شده است چون استراکچرهایی که در بندر امام متوقف بود، شاهد کسری قطعات نبود که نشان می‌دهد نظارت راه‌آهن شاید بیشتر شده و شاید دوربین‌هایی نصب شده است که این موضوع را کاهش داده است اما به معنای وجود نداشتن نیست و امیدواریم با نظارت این مورد به صفر برسد. از طرفی راه‌آهن وقتی واگن را سالم تحویل می‌گیرد باید سالم هم تحویل دهد که در قانون حق دسترسی نیز آمده است و دکتر خدایی قول داده‌اند که خودشان مسئولیت همه مسائل را می‌پذیرند و تعمیراتی که در مسیر به وجود می‌آید را تقبل کنند که از هیأت مدیره خواهش داریم که این موضوع را پیگیری کنند. فرض کنید واگن



عبداللهی:

امسال بدترین سال برای شرکت‌های واگن لیه بلند بود. عدم پرداخت به علت رکود بازار تا جایی بوده که بعضی شرکت‌ها هنوز نتوانسته‌اند صورت وضعیت و طلب خرد ماه خود را وصول کنند

دچار بریدگی چرخ می‌شود و یا شیارهای چرخ می‌افتد و تا به امروز یک نفر احساس مسئولیت نداشته و قبول نکرده که این آسیب‌ها برای شرکت‌ها هزینه دارد و اگر راه‌آهن به جلد برنامه‌ای را که گفته انجام دهد مشکل بزرگی از دوش شرکت‌های حمل و نقل برداشته می‌شود.

باید قطار برنامه‌ای را که راه‌آهن اجرایی کرده گسترش داد. باید این کار را استمرار داد. اگر قطارهای برنامه‌ای استمرار داشته باشند و قطارها در زمان مناسب و مقرر حرکت کنند و به مقصد برسند بسیار خوب خواهد بود. متأسفانه استمرار وجود ندارد. قطار برنامه‌ای که داریم به عنوان مثال از چادرملو یا فولاد مبارکه و یک دست به کارخانه می‌روند که سیستم بارگیری و تخلیه مکانیزه آن را انجام می‌دهد و سیر این واگن‌ها وجود داشت. قطار برنامه‌ای را راه‌آهن مدتی باید زیانش را بپردازد که اگر نیروی کشش آن هم پرت شد باز در شبکه وجود داشته باشد تا این قطار برنامه‌ای جا بیفتد و اگر مشتری بداند قطار هست که هفته‌ای یک بار در زمانی مشخص حرکت می‌کند و به مقصد می‌رسد مشتری روی آن حساب می‌کند اما اگر هر زمان که بار داشته باشیم قطار برنامه‌ای داشته باشیم برای صاحب کالا قابل قبول نیست. مقایسه حمل بار توسط ریل با جاده درست نیست. زمان حمل جاده بسیار کوتاه است. واقعا ۴۸



قیام:

برخی از راهبران چندماهه است که حقوق خود را دریافت نکرده‌اند

ساعته کامیون بار را از بندرعباس به تهران تحویل می‌دهد. که این مدت زمان در ریل بالاتر است؛ با این که کاهش زمان خوبی داشتیم اما هنوز مناسب نیست اما از راه‌آهن تشکر می‌کنیم و انتظار داریم تلاش بیشتری داشته باشند تا وضعیت بهتر شود.

راه‌آهن به دنبال جذب کانتینر است. پیشنهاد ما این است که راه‌آهن یک بررسی جامع انجام دهد تا با احداث خطوط فرعی برای مسیرهایی که دارای بار عمده هستند از جمله سلفچه‌گان که منطقه ویژه است اما خط فرعی ندارد. بارهایی داشتیم اما چون تخلیه و بارگیری زمان بر و هزینه بر بود از آن امتناع شد. نمی‌گویم خطوط فرعی که بار آن چنانی ندارند بلکه آن جاهایی که قطب بار هستند با احداث خطوط فرعی به شبکه ریلی متصل شوند. روزی که خط فرعی به شهر صنعتی کاوه در ساوه کشیدند مدت‌ها بار نداشت و آقای ترکان اصرار داشت به احداث آن خط و با آن ریل‌های فرسوده خط را کشیدند اما امروز از فولاد مبارکه، بندرعباس بار و کانتینر دارد.

می‌گویند حق دسترسی را نمی‌توانیم به زیر صفر برسانیم. اما سوالی برای ما پیش می‌آید؛ مگر الان تمام تلاش راه‌آهن برای جذب کانتینر نیست؟ درآمد کانتینر برای راه‌آهن خیلی کمتر از موارد دیگر است. چرا برای کانتینر این همه



تلاش صورت می‌گیرد. چه عاملی هست که کانتینر به اندازه کافی به راه‌آهن داده نمی‌شود. این کانتینری که درآمدش ۵۰ درصد بارهای دیگر است، چرا این همه تلاش برای جذب صورت می‌گیرد. یک دفعه تصمیم می‌گیریم واگن ۲۵۲ هزاری، واگن ۲۴۶ هزاری و ... حق دسترسی یکسانی داشته باشند. آیا عادلانه است؟ می‌گویم الان قطاری را که با واگن خالی تشکیل می‌دهیم از نظر متراژ محدودیت طولی دارد. از واگن ۲۶ متری همان وجهی را می‌گیرید که برای واگن ۱۴ متری می‌گیرید. با این کار عدالتی رعایت نشده است. یکسان سازی نرخ حق دسترسی عادلانه نیست و از آن روز هیچ واگن ۴۰ فوت حمل نشده چون حق دسترسی بالاتر از وجهی است که باید از صاحب کالا گرفته شود است. اگر تلاش داریم

کانتینر را جذب کنیم در جایی دیگر نیروی دافعه به وجود می‌آوریم. حداقل نباید واگن‌هایی که برای کار مشخصی خریداری شده‌اند دنبال کارهای دیگر بروند و یا بدون استفاده بماند.

محمود قیام رییس کارگروه تخصصی امور راهبری قطارهای مسافری: راهبرانی که عضو انجمن هستند، بیشترشان راهبران شرکت رجا هستند. مالکان بیشتر راهبری را خودشان انجام می‌دهند. به آقای موسوی نژاد پیشنهاد داده بودم که چون بیشتر موارد مربوط به رجا است دیگر وقت انجمن را نگیریم و در خود رجا مسائل را حل کنیم. یک سری مشکلات از جمله مسائل مالی است که همه شرکت‌ها با آن درگیر هستند. راهبران چند ماهی است که از رجا طلبکار هستند.

در آینده امیدواریم این بدهی‌ها حل شود. راهبرانی که من با آن‌ها در تماس هستم، به آن صورت گله‌ای از انجمن ندارند.

غلامحسین عبداللهی سروری: چون آقای خلفی حضور ندارند؛ مسائل و مشکلات واگن‌های لبه بلند را تشریح می‌کنم. مشکلات عمده واگن‌های لبه بلند بیشتر مربوط به رکود بازار است. با این که واگن‌های لبه بلند بار مشخصی دارند و آن محصولات معدنی است برای مراکز فولادی و صادرات است اما دو اتفاق عمده افتاد که تقریباً با رکود روبه‌رو شدیم. یکی صادرات بود که امسال کمترین میزان حجم صادرات را داشتیم. شرکت‌های فولادی فروش پایینی داشتند پس میزان مواد اولیه مورد نیازشان کاهش یافت. طی هشت، ۹ سال گذشته توکا ریل که

برای فولاد مبارکه بار می‌برده است، شاهد افت بار شده است. می‌توان گفت امسال بدترین سال برای شرکت‌های واگن لبه بلند بوده است. بحث بعدی، عدم پرداخت به علت رکود بازار بوده است. شرکت‌های لبه بلند بهترین دریافت را از معادن و فولادی داشته‌اند اما بعضی هنوز نتوانسته‌اند صورت وضعیت و طلب خرداد ماه خود را وصول کنند. اتفاقی در راه‌آهن در جریان است و آن این است که قصد دارند دیرکرد بگیرند. این موضوع عملیاتی نشده اما از شرکت‌ها پیگیری می‌کنند اما لبه بلندها گله داشتند و قصد داشتند به رکود بازار مد نظر قرار گیرد. موضوع دیگر افزایش خدمات بود از جمله افزایش حقوق کارمندان، تعمیرات و تقریباً هیچ شرکت لبه بلند نتوانست امثال هزینه حمل را افزایش دهد و حتی یکی دو شرکت



هزینه حملشان را هم کاهش دادند. در عمل تراز واگن لبه بلند را با سال ۱۳۹۳ مقایسه کنید، سودشان خیلی کاهش یافته است. راه آهن با افزایش ندادن حق دسترسی به شرکتها کمک کرد و سهم خودش را هم به لکوموتیورانان داد. این کار کمک خوبی بود اما بازار کشش این کار را نداشت. سال گذشته در خصوص کانتینر به مشکلی خوردیم، راه آهن اول سال ۲۵ درصد نرخ را افزایش داد و در برج هشتم هم افزایش داد که جمع افزایش شد ۵۶ درصد که این اتفاق برای بخش خصوصی مشکلاتی به همراه داشت. دولت دولتی قانون گرا است و این اتفاقات کار خوبی در راه آهن نبود. شرکتها گله داشتند که راه آهنی که قانون گرا است این بخش نامه در برج هشت مشکلاتی برای بخش خصوصی ایجاد می کند. نباید قانون عطف به

سابق داشته باشد. راه آهن شعار می دهد که حق دسترسی را کاهش داده اما فقط از نظر درآمد خود این اتفاق افتاده است چون حق دسترسی لکوموتیو افزایش پیدا می کند پس برای شرکت های مالک واگن ثابت می ماند. زمانی که قانون خصوص سازی نوشته می شد، مواردی در نظر گرفته نشده است از جمله راه آهن دارای هایش را واگذار کرده از جمله ۲۰ هزار واگن باری و کل کرایه حمل را از راه آهن می گرفته اما برای این که راه آهن درآمد هزینه است، حق دسترسی مشخص کردند. در زمان نوشتن قانون اگر دقت می شد که دارای هایی را که واگذار کرده اند موجب می شود درآمدش هم کاهش یابد. در قانون گفته شده است برای هزینه زیر ساخت اما قانون گذار باید دقت می کرد کل دارایی راه آهن گرفته شده و باید بررسی می کرد چگونه می توان درآمد داشته باشد. حق دسترسی مدت کوتاهی پاسخگو است و بعد از مدتی حتی نمی تواند حقوق کارمندان را بدهد. باید راه آهن از درآمد هزینه خارج می شد و مانند بقیه شرکتها دولت از محل فروش نفت حقوق کارمندان را پرداخت می کرد. مشکل دیگری است که هنوز با راه آهن حل نشده و آن هزینه تعمیرات جاری است. در گذشته راه آهن ۱۵۰ هزار تومان می گرفت و امسال ۳۰۰ هزار تومان دریافت می کند. بعضی شرکتها می گویند راه آهن چکهایشان را برگشت زده است. وقتی چک برگشت زده می شود کل سازمان آن شرکت قفل می شود. دیگر نمی توان تسهیلات بگیرند نه ضمانت نامه یا وام بگیرند. اگر این دقت در راه آهن وجود می داشت که امسال سال رکود بود و کمی با شرکتها همراهی می کردند بهتر می بود.

سید حسن موسوی نژاد: مطالبات بخش ریلی از دولت و کشور را باید در نظر گرفت. به نظر می رسد

اولین درخواست و مطالبه موضوع توسعه است. اتصال مراکز استانها و مراکز بار عمده و اتصالات ریلی که پروژه های در حال ساخت زیادی وجود دارد اما با اولویت بندی می توان برخی از آنها را زودتر به نتیجه رساند.

لزوم سرمایه گذاری در بخش ناوگان مهم است، ناوگان ریلی متناسب با حمل بار و مسافر نیست و برای این که سرمایه گذاری انجام بگیرد باید از بخش خصوصی استفاده کرد، توجه باید به اقتصادی شدن حمل و نقل ریلی باشد. باید تدابیری اندیشید تا بخش به صورت مستقل بتواند روی پای خود بایستد تا سرمایه گذاری در بخش ناوگان صورت گیرد.

بحث ترانزیت بسیار مهم است و برای توسعه ترانزیت کشور باید از مشارکت پیمانکاران خارجی استفاده کرد. یکی از محل های تامین منابع مالی در سال های آینده ترانزیت است که در این زمینه باید دولت ورود پیدا کند و با عقد پیمان های جهانی راه را باز کند.

تناسب تعداد ناوگان باری و مسافری با حجم تقاضا بسیار مهم است. هنوز به صورت سنتی باقی مانده ایم. به عنوان مثال برای حمل کانتینر واگن مخصوص نداریم و از لبه کوتاه استفاده می کنیم یا واگن های مسافری با توجه به افزایش سرعت و تقاضا لازم است در مورد شکل و فرم ناوگان مسافری تجدید نظر کنیم.

قطارهای پرسرعت در بخش مسافری موضوع مهمی است و تنها پروژه تعرف شده در کشور قطار پرسرعت تهران-اصفهان است که عملیات اجرایی آن شروع نشده و آینده قطارهای پرسرعت است و با توجه به جغرافیای کشور، سهم بزرگی از حمل و نقل مسافر در سال های آینده توسط قطارهای پرسرعت باید جابه جا شود. نیارمند مطالعه طرح توسعه قطار پرسرعت لازم است و نباید طرح های غیر

اقتصادی تحمیل شود پس لازم است طرح جامع توسعه قطارهای پرسرعت را تصویب و مطالعه کنیم. افزایش سرعت شبکه و ناوگان موجود هم از مباحثی است که باید در دستور کار قرار گیرد. شبکه موجود در برخی جاها سرعت پایین دارد از جمله در محور جنوب و شمال که باید با روش های از جمله برقی و اصلاح قوس و زیر ساخت و تغییر در پلها باید سرعت شبکه موجود را افزایش داد تا بهره وری اقتصادی تر شود.

غلامحسین عبداللہی سروی: پنج شرکت مالک لکوموتیو هستند که در سال ۱۳۹۳ و تا پایان خرداد ۱۳۹۴ با راه آهن قرارداد داشتند و از اول تیر ماه راه آهن اعلام کرد آمادگی قرار داد ندارند و باید با مالکان واگن قرار داد ببندند و کارکردشان تا امروز پرداخت نشده است. بحران جدی در نقدینگی برای آنها ایجاد شده است. سعی می شود تا زودتر قرارداد بسته شود تا راه آهن پرداختهایش را انجام دهد. لکوموتیو بر عکس واگن است و اگر دریافتی نداشته باشند آماده کاریشان کاهش می یابد چون تعمیرات و هزینه های بالایی دارند. امیدوارم با قراردادی که نهایی شده است بتوانند درآمد ۹ ماه گذشته را دریافت کنند. قرار است کرایه حمل را مالکان واگن به راه آهن پرداخت و آن ها به مالکان لکوموتیو پرداخت کنند.

سید حسن موسوی نژاد: مشکل نقدینگی فقط مربوط به بخش ریلی نیست بلکه همه بخشها با آن روبه رو هستند. همه باید صبوری کنند تا این ایام تمام شود. بحث مدیریت نقدینگی و اجرای سیاست های دوران ریاضت یعنی کاهش برخی هزینه های توسعه برای این که از شرایط عبور کنیم اما انتظار داریم بخش دولتی صبوری بیشتری داشته باشد چون به منابع بیشتری متصل است تا فشار کمتری به بخش خصوصی وارد شود.





جوایه روابط عمومی شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران به مقاله «طرح ساختاردهی و تنظیم مقررات در بخش حمل و نقل ریلی کشور» شماره ۲۰ دوماهنامه ندای حمل و نقل ریلی

صادق سکری

مدیر کل روابط عمومی

با سلام

در دنیای امروز با توجه به اهداف آرمانی هر شرکت، علی الخصوص شرکت های مادر تخصصی نظیر شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ وضع به گونه ای است که تغییر و تحول در این گونه سازمان ها و بنگاه های اقتصادی و تشکل های حرفه ای، امری کاملاً عادی، جاری و ساری بوده است. به گونه ای که نباید با هر تغییر و تحولی، تعریف جدیدی از ماموریت را برای خود بازسازی نمایند.

ولی ظاهراً این مقوله به شکل زاویه ای (جهت دار) و غیر حرفه ای در دو ماهنامه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی تحت عنوان « طرح ساختاردهی و تنظیم مقررات در بخش حمل و نقل ریلی کشور » به قلم محمد نبی جوانمردی، آورده شده است و نویسنده دانسته و یا ندانسته مربوط با نامربوط، مطالبی را طرح نموده که هر خواننده تخصصی پی به ماهیت مطلب یا مطالب می برد که هیچ گونه ربطی به ساختار مدیریتی نداشته و کاتب محترم تازه سر از خواب زمستانی برداشته است.

علی ایحال، به جهت احترام به خوانندگان محترم به عرض می رساند، شرکت راه آهن ضمن محفوظ دانستن حق و حقوق قانونی خود، نسبت

به اتهامات وارده در دوران پسا بگرام، مطالب ذیل را به اطلاع می رساند:

- از سال ۱۳۷۸ تعرفه بین المللی نه تنها افزایش پیدا نکرده است، بلکه تخفیفات قابل توجهی در حوزه حمل و نقل بین المللی خصوصاً به حمل ترانزیت تعلق گرفته است.

- در حمل داخلی، با توجه به اینکه نرخ نهایی توسط بخش خصوصی مشخص می شود، اگر چه بر حسب شرایط بازار، سالانه مقداری افزایش وجود داشته، اما حق دسترسی دریافتی توسط راه آهن ثابت بوده و راه آهن به منظور کمک به بخش خصوصی، حق دسترسی خود را افزایش نداده بطوریکه از آذر ماه سال ۹۱ تاکنون از ۵۲ درصد به ۳۰ درصد تقلیل یافته است.

- پیرامون ورود واگن های ایرانی به کشورهای CIS، شرکت راه آهن جمهوری اسلامی موفق به اخذ کلیت موافقت شورای همکاری کشورهای CIS برای ورود واگن ها به این کشورها شد که طی آن کارگروهی جهت بررسی اسناد فنی و وضعیت واگن های شرکت های متقاضی، طبق استانداردهای بین المللی در اردیبهشت سال آینده، نتایج بررسی ها را با همکاری کارشناسان فنی کشور ارائه خواهند داد.

- ایجاد نهاد تنظیم (رگلاتور) در دستور کار

راه آهن است که قبل از این اتفاق، اعضای بخش خصوصی تا زمان تشکیل نهاد تنظیم مقررات (رگلاتور) راه آهن، از نظرات این بخش با حضور در کمیسیون های مربوطه از جمله کمیسیون عالی سوانج، ستاد ارتقای ایمنی و اتاق فکر حضور داشته و نظرات و دغدغه های خود را در این کمیسیون ها مطرح می کنند.

- نظام تعرفه ای در حوزه حمل و نقل بین المللی متأثر از دستورالعمل سیاست تعرفه ای با جداول مربوطه در حمل و نقل بین المللی بوده که در آن تعرفه پلکانی وجود نداشته لکن راه آهن به منظور ترغیب بخش خصوصی، از تعرفه های پلکانی در تخفیفات قابل ارائه استفاده نموده است. - شرکت راه آهن کشور طی جدول برنامه ای، ۴۶ مورد حرکت قطارهای باری برنامه ای را در پاییز و زمستان سال جاری داشته است.

- با توجه به شرایط خاص شبکه ریلی از ابعاد مختلف، متوسط سیر روزانه برای کالاهای قابل سیر در شبکه ریلی ۱۵۰ کیلومتر محاسبه شده که راه آهن در حوزه بین المللی متعهد به سیر روزانه ۱۵۰ کیلومتر سیر است که مراتب به سازمان های ذی ربط از جمله گمرک منعکس شده است که در صورت عدم تحقق، هزینه مالی برای آن در نظر گرفته می شود.

جوایه اداره کل ایمنی و نظارت بر شبکه ریلی راه آهن به مصاحبه با مدیر فنی شرکت برادران مجدپور

با سلام

احتراماً در خصوص مطالب چاپ شده در صفحات ۱۵-۱۲ ماهنامه شماره ۲۰ دی ماه سال ۱۳۹۴ مبنی بر گفت و گوی اختصاصی با مدیر فنی شرکت برادران مجدپور، ضمن تشکر از بیانات ارزشمند و در خور توجه همکار قدیمی و فرهیخته مسان به مقوله ایمنی و نقطه نظرات سازنده ایشان که با علم و اتکا به تجارب گذشته پیرامون عارضه یابی علل و عوامل بروز حوادث سخن به میان آمده و مباحث ایمنی از جهات مختلف مورد نقد و بررسی قرار گرفته خاطر نشان می سازد:

با علم به اینکه اولاً آن چه از نقد در نظر اول به ذهن

علیرضا خراسانی

مدیر کل ایمنی و نظارت بر شبکه

متبادر می شود ایراد و اشکال گرفتن از یک کار یا اثر نیست بلکه چراغ راهی روشن برای شناخت هر چه بهتر نقاط ضعف و قوت بوده و کمک می کند تا سیستم با الهام گرفتن از متدها، روش ها و تکنولوژی روز با اقدامات اصلاحی به ارزش و اعتبار دست یابد بنابراین با ملحوظ نظر به اینکه هر چند نقد سبب حرکت های پویا و موجب تکامل و تعالی می گردد لیکن در هر زمینه اصول و قواعد خاص خود را می طلبد بطوریکه برای نقد کردن مدیریت یک سیستم، لازم است تاریخچه و گردش کار آن را بدانید، آمار و ارقام مربوطه به این سیستم را مرور کنید و با فرآیند تجزیه و تحلیل اطلاعات آن آشنا باشید

در غیراین صورت طرز نگاه به نقد، نگاه منفی خواهد بود و نقد منفی قطعاً مثر و ثمر واقع نمی گردد. پس با در نظر گرفتن مطالب فوق تعمیم تجارب گذشته به وضعیت کنونی رویکردی منطقی و اصولی نخواهد بود.

علی ایحال با گذر از این واژه «نقد» موارد ذیل می تواند از طریق انعکاس و درج در ماهنامه باعث شفاف سازی موضوع و روشن شدن اذهان و مخاطبان گرامی ماهنامه باشد.

چندین سال است که راه آهن برای ثبت سوانج از سیستم مکانیزه استفاده می نماید و در این سیستم حوادث و شبه حوادث به طور مجزا تفکیک و بیش از ۲۶ نوع کلاسمان تعریف گردیده اند و حتی خطاهای مامورین که منجر به حادثه نیز نشود را به عنوان شبه حادثه ثبت و پیگیری می گردد تا شرایط و بستر لازم برای تجزیه و تحلیل و ارائه راهکارهای پیشگیرانه مهیا شود.

برای رتبه بندی حوادث دستورالعمل درجه بندی حوادث و شبه حوادث از سال ۱۳۸۸ وجود داشته و در



ورود نخستین قطار باری چین به تهران همراه با برگزاری مراسم استقبال

قطار چینی به مقصد رسید



نخستین قطار باری مسیر جاده ابریشم از چین ۲۶ بهمن‌ماه سال ۱۳۹۴ بعد از ۱۶ روز وارد ایستگاه راه‌آهن تهران شد. این قطار که بامداد ۲۳ بهمن از مرز سرخس وارد ایران شده بود. در مراسم استقبال ۲۶ بهمن ماه، مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و سفرای کشورهای چین، ترکمنستان و قزاقستان حضور داشتند.

به گزارش خبرنگار ندای حمل و نقل ریلی، مدیرعامل شرکت راه‌آهن ایران در مراسم «استقبال از ورود نخستین قطار باری (کانتینری) چین به ایران» گفت: این قطار پس از ۱۶ روز در مسافت ۹ هزار و ۵۷۷ کیلومتر که حامل ۳۲ دستگاه کانتینر ۴۰ فوت کالای تجاری وارد تهران شد. محسن پورسیدآقایی با بیان اینکه برای احیای جاده ابریشم روزانه ۷۰۰ کیلومتر مسیر طی شده است، گفت که این قطار که از کامیون‌های ترانزیتی در این مسیر نیز سریع‌تر بوده، با عبور از کشورهای قزاقستان و ترکمنستان وارد ایران شده است. برنامه این قطار ماهانه است و در

وارد خاک کشورمان شد. کل مسیری را که این قطار باربری طی می‌کند ۹ هزار و ۵۷۷ کیلومتر است. براساس اظهار کارشناسان، انتظار می‌رود با انجام این سفر و شروع فعالیت‌های تجاری از طریق خطوط ریلی مرتبط با برنامه احیای جاده ابریشم، سهم تجارت چین با خاورمیانه از جمله با ایران افزایش چشمگیری داشته باشد.

چین به اروپا بارهای ترانزیتی بیشتری از مسیر ایران به اروپا ارسال خواهد شد و همین مسئله باعث افزایش درآمد ترانزیتی کشور می‌شود. قطار باربری چین به ایران براساس برنامه تعیین شده از طریق گذرگاه آلتا در منطقه مسلمان نشین سین کیانگ در شمال غرب چین از محدوده مرزهای این کشور خارج و پس از عبور از قزاقستان و ترکمنستان

صورت ضرورت، دوره زمان‌بندی تغییر می‌یابد. بازه زمانی مسیر این قطار نسبت به مسیر دریایی که از بندر «شانگهای» چین شروع و به بندرعباس ختم می‌شود، ۳۰ روز صرفه‌جویی و کاهش اتلاف وقت به دنبال دارد. پورسیدآقایی با اعلام این که این مسیر ریلی به تهران ختم نمی‌شود و به اروپا هم خواهد رسید، گفت: با راه‌اندازی خط ریلی از

دستورالعمل‌های جاری سیرو حرکت وجود داشته و کاربر براساس چند روش بسیار ساده امکان دستیابی به اطلاعات مقررات را خواهد داشت. و سیستم مکانیزه قوانین و دستورالعمل‌ها و از طرفی اقدامات کمیسیون عالی سوانح در اصلاح روندها، مقررات و آئین‌نامه‌های مرتبط با سیر و حرکت و بروز رسانی آن مطابق با تکنولوژی روز نه تنها آن ذهنیت رو به منسوخ شده را از بین برده بلکه فرهنگ «اول ایمنی - بعد کار» را که باعث روان‌سازی سیر و حرکت با بهره‌وری بالا خواهد بود را در باور اذهان عمومی پرورش داده است. در پایان از اینکه فرصتی ایجاد گردید تا از نقطه نظرات کلیه همکاران و پیشکسوتان که معتقدیم سرمایه‌های بی‌ادعای این مجموعه هستند استفاده نمائیم کمال تشکر و سپاسگزاری را داشته و همواره از رهنمودهای سازنده آنان به گرمی استقبال می‌نمائیم. هدف از عنوان مطالب صرفاً شفاف‌سازی موضوع به مخاطبان عزیز می‌باشد.

نظرخواهی می‌نمود. این فرضیه غلط که اجرای مقررات موجب رکود کاری و انجام نشدن کارها می‌شود. خالی از منطقی بوده چون عملاً مامورین با رجوع به کتاب مقررات جدید که اصلاح آن بعد از حدود ۲۲ سال که از آخرین مرحله آن می‌گذشت در سال گذشته با همکاری واحد و نواحی در خصوص اظهارنظرات تهیه و پس از تایید کمیسیون عالی سوانح راه آهن و تایید هیئت مدیره محترم چاپ و به اجرا گذاشته شده است که علاوه بر اصلاحات خاص در خصوص شرح وظایف، مواردی که طی این چند سال نیاز بوده است به مجموعه مقررات سیر و حرکت راه آهن اضافه شود نیز به آن اضافه و در دسترس پرسنل قرار گرفته است.

در ضمن این نکته که با توجه به فناوری روز و استفاده از سیستم این اداره کل نسبت به تهیه سیستم قوانین و مقررات سیر و حرکت راه آهن اقدام که در آن کلیه موارد کتاب فوق، دستورالعمل‌های کمیسیون عالی سوانح

سال ۱۳۹۵ به روز رسانی گردیده و این گونه نیست که یک حادثه در خط فرعی یک ایستگاه با حادثه ای مانند خیام برابر و یک سطح منظور شود.

در ارزیابی حوادث و شبه حوادث از فرمول معادل حوادث و شبه حوادث بهره گرفته می‌شود که این فرمول بر مبنای پارامترهای مختلف تعریف شده است به طوری که برای مقایسه نواحی با یکدیگر علاوه بر در نظر گرفتن معادل حوادث و شبه حوادث سایر شرایط مانند میزان حمل بار و مسافر و ... نیز در نظر گرفته می‌شود.

در هر حادثه و شبه حادثه ممکن است علل و عوامل مختلف نقش داشته باشند که در سیستم سوانح عامل اولیه و عامل ثانویه و علت اولیه و علت ثانویه تعریف گردیده است و لذا درج اینکه علت صد درصد حوادث انسانی نادرست و ناشی از عدم اطلاع از وضعیت فعلی راه آهن ج.ا.ست و شایسته بود که مصاحبه شونده قبل از اعلام نظرات خویش به اداره کل ایمنی و نظارت بر شبکه مراجعه می‌نمود و با اطلاعات دقیق و به روز اقدام به



نخستین همایش شهرسازی ریل پایه با نگاهی نو برگزار شد

توجه به ریل در شهرسازی نوین

پویا مهربانی

به گزارش خبرنگار ندای حمل و نقل ریلی از همایش شهرسازی ریل پایه؛ وزیر راه و شهرسازی با انتقاد از طرح‌های نامناسب شهرسازی در کشور معتقد است که سامانه حمل و نقل شهری باید بر اساس سامانه ریل پایه ساماندهی شود.

عباس آخوندی در این همایش در خصوص یکپارچه‌سازی حمل و نقل ریل در شهرها گفت که بحث جابه‌جایی در کلان شهرها با مشکلات جدی روبه‌رو است و نکته قابل تامل تر این است که این جابه‌جایی‌ها توسط خودرو صورت می‌گیرد و این امر در آلودگی هوا نقش بالایی دارد.

یکی از راه کارها برای تغییر نظام شهرسازی بحث ورود گسترده ریل در طراحی‌های شهری است، ریل فقط مترو نیست، راه آهن حومه را نیز در بر می‌گیرد. یکپارچه سازی سامانه حمل و نقل‌ها اعم از مترو، اتوبوس و راه‌آهن باید مورد توجه قرار گیرد، حتی به دنبال این هستیم که سامانه خرید و فروش بلیت نیز برای این سامانه حمل و نقل یکپارچه شود.

ترازما ریلی‌های سبکی است که در شهرهای متوسط و حتی بزرگ برای

ریل پایه شهری و منطقه‌ای به همراه دستورالعمل‌های لازم برای تجدیدنظر در طرح‌های مصوب قبلی تهیه شود. محور اصلی این همایش یک روزه «توسعه حمل و نقل ریلی منطقه‌ای بود که شامل زیر بخش‌هایی چون «یکپارچگی حمل و نقل مجموعه شهری» و توسعه شهری و منطقه‌ای بر مبنای خطوط ریلی» بود. همایش شهرسازی ریل پایه با حضور وزیر راه و شهرسازی، مشاوران وزیر و همچنین مدیرعامل راه آهن و جمعی از مدیران و متخصصان این حوزه برگزار شد.

نخستین همایش شهرسازی ریل پایه با هدف استفاده حداکثری از حمل و نقل عمومی درون شهری، منطقه‌ای و برون شهری یکشنبه یازدهم بهمن ماه برگزار شد. این همایش با هدف بررسی و بسترسازی توسعه همزمان و یکپارچه شهری و منطقه‌ای، مبتنی بر توسعه خطوط پرسرعت ریلی درون و برون محدوده‌های هر یک از مجموعه‌های شهری کشور برگزار شد. طبق برنامه‌ریزی صورت گرفته قرار بود در این همایش پیش نویس مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری در خصوص شهرسازی



راه آهن استفاده کنند؟

نارضایتی مردم از ناهماهنگی حمل و نقل برون و درون شهری

دبیر همایش شهرسازی ریل پایه معتقد است انتقال پایانه شرق به سرخه حصار مشکل ساز است. دبیر نخستین همایش تخصصی «شهرسازی ریل پایه» ناهماهنگی بین حمل و نقل برون و درون شهری را سبب نارضایتی مردم دانست و از انتقال پایانه مسافری شرق از داخل شهر تهران به سرخه حصار انتقاد کرد.

«مهرداد تقی زاده» در این همایش گفت: ناهماهنگی بین حمل و نقل برون و درون شهری به نارضایتی مردم منجر شده؛ در حالی که اکنون در بسیاری از کشورهای جهان یکپارچگی سامانه حمل و نقل ریلی مانند مترو و قطار بسیار رایج است.

دبیر نخستین همایش تخصصی شهرسازی ریل پایه از انتقال پایانه مسافری شرق از داخل شهر تهران به سرخه حصار انتقاد کرد و گفت: این بدعت بسیار بدی است که بجز مشکل برای مردم چیز دیگری نخواهد داشت؛ زیرا رفت و آمد مسافران به این پایانه در خارج از شهر تهران گرفتاری‌های زیادی به بار می‌آورد.

تقی زاده مکان یابی پایانه‌های مسافری برون شهری و درون شهری برای ایجاد هماهنگی بین این دو بخش را بسیار با اهمیت دانست و ادامه داد: در توسعه حمل و نقل شهری ایجاد کریدورهای تراموا در محدوده‌های شهری در رفع مشکل تردد مردم در شهرهای بزرگ تاثیر مثبتی خواهد داشت.

ایجاد هماهنگی بین بخش‌های مختلف حمل و نقل همگانی با نظام شهری بسیار ضروری است و گفت: نبود شبکه گسترده حمل و نقل یکپارچه از مشکل‌های مهم توسعه حمل و نقل عمومی در شهرها است. ابهام در متولی یکپارچگی‌سازی ابعاد مختلف حمل و نقل درون و برون شهری و نبود متولی واحد برای قطارهای حومه‌ای یکی

خودرو در رفت و آمد انبوه و تکراری هستند. جاده کرج حدود ۱۰۷ هزار تردد دارد راه حل آسان تر و ایمن تر برای کنترل این میزان تردد انتقال آن بر روی ریل است.

اختیار ایجاد شرکت راه آهن حومه ای را گرفته ایم

وزیر راه و شهرسازی گفت که باید یک سامانه جدید تحت عنوان راه آهن حومه ای در کلان شهرها بزرگ مانند تهران، مشهد، اصفهان و .. ایجاد کنیم. در این خصوص در برنامه ششم برای راه‌آهن اختیار ایجاد شرکت راه آهن حومه را گرفته‌ایم و قرار است این شرکت راه آهن حومه را به مترو متصل کند. برای شهروندان فقط رسیدن به مقصد است و اینکه چگونه آن انجام شود خیلی اهمیت ندارد. در کشور ما هر سازمان و نهاد یک قلمرو حکومتی دارد مترو، راه آهن و اتوبوسرانی هر کدام قلمرو حکومتی خود را دارد در حالی که همه برای مردم کار می‌کنند. در کشور ما متاسفانه شهروندان در خدمت سازمان‌ها هستند در حالی که این سازمان‌ها باید به دنبال خدمات دهی و خدمت رسانی به شهروند باشند.

باید به شهرسازی ریل پایه برگردیم

در حمل و نقل ریلی لزوما همیشه مترو و قطار نباید مورد توجه قرار گیرد و تراموا نیز می‌تواند به عنوان یک وسیله نقلیه مورد توجه قرار گیرد. وی ابراز داشت که باید به شهرسازی ریل پایه برگردیم تراموا بیاوریم.

برای این که شهرسازی و طراحی براساس ریل صورت گیرد، نیاز به دستورالعمل جدید داریم. مهندسان باید در شرح خدمات و فعالیت‌ها ریل را مد نظر قرار دهند. امروزه راه آهن شیراز در ۱۲ کیلومتری شهر قرار دارد. ایستگاه قطار پرسرعت تهران-قم ایستگاهش در ۱۲-۱۰ کیلومتری خارج شهر قرار گرفته و قرار است مردم را آنجا ببرد در حالی که در مسیر تهران-قم ۴۲ هزار وسیله نقلیه وجود دارد که مردم باید بواسطه آنان از این ایستگاه

است. امروز شهرهایی داریم که انسان در آن گم است و اصولاً فضای عمومی وجود خارجی ندارد.

اگر در اروپا صحبت POD می‌شود این بدان معنا است که آن‌ها دریافته‌اند که ایستگاه‌ها فقط محل پیاده و سوارشدن نیست بلکه محل مبادلات انسانی از وسایل حمل و نقلی است. ایستگاه‌های جدید همان بازخوانی کاروانسراهای قدیم است. متاسفانه ما در مرحله کاملاً ابزاری هستیم و نتوانستیم حمل و نقل را در اختیار انسان در آوریم. در کشور رشد شتابان شهرنشینی که سبب ایجاد ده کلانشهر در ایران شده دلیل ایجاد پدیده حمل و نقل، محیط زیست آلوده و کیفیت کم زندگی شده است. ما به دنبال این هستیم که شهر به محیطی برای زندگی شهروندان تبدیل شود و این نیاز به تحول ذهنی دارد. باید اتفاقی بیفتد که شهروندان بتوانند زندگی به معنی زندگی واقعی داشته باشند. ما باید برگردیم و بشویم ایران‌شهر و از زندگی لذت ببریم. امروزه کسی به پل صدر تعلق ندارد ولی می‌توان به میدان امام و نقش جهان تعلق خاطر داشته باشد.

نیاز به بازخوانی در وسایل حمل و نقل موتوری داریم

این الزام است که ما یک بازخوانی از نحوه استفاده وسایل حمل و نقل موتوری داشته باشیم. امروزه تنها وسیله نقلیه موتوری فقط ماشین است در صورتی که وسایل نقلیه کارآمدتری با آلودگی کمتر و راحت تر وجود دارد که تنها تفاوت آن با حمل و نقل ماشینی در خود خواهی و خصوصی بودن حمل و نقل ماشینی نداریم. در ریل شما خودخواهی و خصوصی بودن ندارید. باید بر این خودخواهی و خصوصی بودن غلبه کرد. در اینصورت هر فرد می‌تواند در کمتر از ۵ دقیقه به ایستگاه مترو برسد.

آخوندی در خصوص مسئله یکپارچه سازی با بیان این که هم در درون و هم بین مدهای حمل و نقلی وجود دارد، ابراز داشت: باید رفت و آمد بین شهرها را ساماندهی کرد. در تهران ۹۰۰ هزار

جابه‌جایی تعداد مسافران کمتر از مترو می‌تواند راه کاری ارزان و با بهره‌وری بالا مد نظر قرار گیرد. حدود یکسال است که بر روی تغییر نظام شهرسازی کار می‌کنیم تا این نظام بر مبنای حمل و نقل ریل پایه استوار شود و امیدواریم این مسئله آغاز یک تحول بزرگ در سامانه حمل و نقل شهری در کشور باشد.

در بسیاری از شهرها ما با مسئله موبیلیتی و جابجایی مواجه هستیم. امروز وسایل نقلیه در شهرها به یکی از موانع اصلی زندگی تبدیل شده است که این مانع حکایت از این دارد که باید یک اندیشه بنیادی داشته باشیم تا بدانیم از وسایل موتوری چگونه استفاده کنیم. این جابه‌جایی یک مسئله بنیادی است و فقط ابعاد فیزیکی ندارد. جنبه فرهنگی، اقتصادی و روابط انسانی نیز در آن نهفته است که گاه باعث ایجاد گسست‌هایی شده است.

در شهرها، فضای عمومی نداریم

در نظام طراحی شهری ما فضای عمومی وجود ندارد. اصل جهانی شدن که در آن هستیم یک ویژگی مهم دارد و آن ویژگی فشردگی زمان و مکان است. مفهوم حرکت اصلی ترین مفهوم جهانی است، امروزه مکان جابه‌جایی برای هر فرد ۳۳ کیلومتر است که این مقوله در فضای مجازی ابعاد جهانی دارد. در سابقه ایران‌شهر مقوله‌ای به عنوان کاروان و کاروانسراها را در خاطر داریم. هنوز وقتی از میراث ایران‌شهر صحبت می‌شود حرف از جاده ابریشم است. جاده ابریشم یک گفت‌وگو، فرهنگ و مدل فرهنگی است و نکته اینکه در همین جاده ابریشم که بیشتر تحولات اقتصادی در آن رخ می‌داده کاروان سراسرا به معنی مکانی برای تجارت بوده است. جامعه شناسان این کاروانسراها را عرصه عمومی می‌دانند. در ایران‌شهر بدون توجه به همین کاروانسراها توسعه غیر ممکن است.

مشکل امروز بشر این است که مدلی که برای آسایش انسان اختراع شد در شرایط کنونی تبدیل به هدف شده



دیگر از مشکل‌های لاینحل توسعه حمل و نقل عمومی در شهرهای بزرگ است. در ایران همواره حمل و نقل درون شهری مربوط به شهرداری‌ها و برون شهری مربوط به وزارت راه و شهرسازی است و ایجاد هماهنگی بین این دو بخش به تسهیل تردد مردم در کلانشهرها و شهرهای بزرگ کمک بسیاری می‌کند.

۱۰ مشکل حل نشده توسعه شهرسازی ریل پایه

دبیر اولین همایش ریل پایه با اشاره به ۱۰ مشکل عدیده در توسعه شهرسازی گفت: مشکل امروز ما راهکار نیست بلکه مشکل اساسی نگرش است. مهرداد تقی زاده رییس اتاق فکر ریلی در اولین همایش شهرسازی ریل پایه به تشریح ۱۰ مشکل شهرسازی پرداخت. اولین مشکل عدم هماهنگی بین نهادهای حمل و نقل و شهرسازی است. چگونه وزارت و شهرداری دو نهاد تاثیرگذار روی یکدیگر، هیچ گونه ارتباطی نداشته باشند. امروزه هماهنگی ساختاری به جای یکپارچگی صورت می‌گیرد. تصور یکپارچگی ساختاری اشتباه است. عدم هماهنگی بین حمل و نقل درون و برون شهری، دومین مشکل است و نمونه بارز این مشکل مسئله فرودگاه امام و مترو است.

تقی زاده، عدم مشخص بودن متولی یکپارچه سازی، ابهام در شناخت متولی قطار حومه‌ای، مکان یابی پایانه‌های برون شهری و اتوبوس، چگونه شهرهای کوچک و متوسط به مشکلات کلان شهرها دچار نشوند، ضرورت پرداختن به ارتباط POD با یکپارچه سازی، نگرش متفاوت به مجموعه شهری را از مشکلات لاینفک شهری بر شمرد.

لزوم هماهنگی حمل و نقل چندوجهی

معاون وزیر راه و شهرسازی در این همایش گفت: یکپارچگی حمل و نقل در توسعه شهری می‌تواند کیفیت زندگی را در کلانشهرها ارتقا دهد. پیروز حناچی گفت که استفاده

از حمل و نقل چندوجهی، مترو و اتوبوس و ایجاد هماهنگی بین آن‌ها در شهرهای بزرگ جهان یک امر رایج است که سبب دسترسی مردم به حمل و نقل عمومی سریع می‌شود.

بیشترین تراکم جمعیت در بخش‌های مرکزی شهرها است و هرچه از مرکز شهرها فاصله بگیریم، ترافیک و تمرکز شهری کمتر می‌شود.

حناچی گفت: ایجاد تعادل در بخش‌های شهری و توزیع مناسب جمعیت سبب می‌شود در کلانشهرها شاهد حمل و نقل روانی باشیم و مردم براحتی تردد کنند.

شهرسازی ریل پایه نگرشی برای تمام دستگاه‌ها

مدیرعامل راه آهن در اختتامیه این همایش گفت: برای آنکه تغییر جهت ما به سمت و سوی ریل پایه پایدار باشد بایستی در دانشگاه‌ها و مراکز علمی این موضوع را نهادینه کنیم و تسری موضوع فوق به عهده اساتید و دانشجویان باشد.

محسن پور سید آقایی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت راه آهن در مراسم پایانی همایش شهرسازی ریل پایه، اظهار داشت: همایش شهرسازی ریل پایه نقطه عطفی در تاریخ ریلی خواهد بود و آثار آن در کشور بسیار بزرگ و متفاوت است.

وی با بیان اینکه این یک تغییر جهت در سیاست‌های کشور است، گفت: ما در گذشته دائما با عکس این سیاست مواجه بودیم بطوریکه همیشه در زمان تهیه طرح جامع، امکان وجود ایستگاه‌های راه آهن در داخل شهرها وجود نداشت اما امروزه کارشناسان به این نتیجه رسیده‌اند که برای سهولت مسافران تمامی مدهای حمل و نقلی بایستی با یکدیگر یکپارچه عمل کنند. ایستگاه راه آهن ورامین که بیش از ۶۰ سال از عمر آن می‌گذرد در طرح جامع برای خارج از شهر در نظر گرفته شده بود و تاکنون هم هیچگونه تغییر و یا طرحی برای آنکه در داخل شهر مستقر باشد، انجام نشده است.

متاسفانه در گذشته در بسیاری از شهرها در طرح‌های جامع شهری بر خلاف همایش شهرسازی ریل پایه، معتقد به وجود ایستگاه راه آهن و خطوط ریلی در خارج از شهر بودند به طوری که امروزه در کلان شهری چون تهران بزرگراه به فراوانی احداث کرده ایم اما در پیخ از احداث خطوط ریلی در داخل شهر که این یک ضعف بزرگ برای کشور محسوب می‌شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی عنوان کرد: برای آنکه تغییر جهت ما به سمت و سوی ریل پایه پایدار باشد بایستی در دانشگاه‌ها و مراکز علمی این موضوع را نهادینه کنیم و تسری موضوع فوق به عهده اساتید

و دانشجویان باشد. مهندسین مشاور هم می‌توانند در واقعی سازی این موضوع بزرگترین کمک را به صنعت ریلی کشور داشته باشند و با همکاری مشترک شورای عالی ترافیک و شورای معماری و شهرسازی، این موضوع عملیاتی شده و به توسعه لازم برسد.

مقرر است در شرق تهران ایستگاه راه آهن جدیدی احداث شود که در حال مکان‌یابی هستیم؛ این ایستگاه راه آهن به خط آهن پردیس و شمال کشور متصل می‌شود. البته باید مجوز اراضی این ایستگاه راه آهن در شورای عالی شهرسازی و معماری مطرح شود.

وی مدلل شهرسازی ریل پایه را یک مدل نگرش برای تمام دستگاه‌ها دانست و گفت: برای پیاده‌سازی این مدل بیشتر از آنکه راه آهن مسئولیتی داشته باشد نگرش دستگاه‌ها باید تغییر کند خوشبختانه زمانی که راه آهن‌ها احداث شدند عرض کافی برای توسعه آنها در نظر گرفته شد برای مثال در خط تهران- اصفهان ریلی وجود دارد که می‌توان در کنار آن خطوط دیگری اضافه کرد یا در مسیر ورامین و کرج جا برای توسعه خطوط وجود دارد.

مدیرعامل راه آهن گفت: راه آهن باید مثل مترو زیرزمینی باشد؛ خطوط حومه باید در ابتدای شهر به زیر زمین رفته و به مترو متصل شود و در خارج از شهر به روی زمین برگردد.



گفت و گوی اختصاصی با مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

عقد قرارداد با ایتالیا و فرانسه در طراحی خطوط قطار پرسرعت

و در اروپا بهترین راه آهنی است که حمل و نقل حومه‌ای و حمل و نقل مسافت‌های بلند را با هم و به صورت ترکیبی اداره می‌کند و روزانه ۴ میلیون و ۵۰۰ هزار مسافر در راه‌آهن فرانسه جابه‌جا می‌شوند بدین معنا در طول یک هفته در راه‌آهن فرانسه بیش از یک سال ایران، مسافر جابه‌جا می‌شود. استفاده از تجربیات فرانسه به‌ویژه در نحوه طراحی ایستگاه‌ها و چگونگی استفاده از ایستگاه‌ها به صورتی مولتی‌مدال و ارتباط بین قطارهای پرسرعت، قطارهای معمولی قطارهای حومه‌ای و محلی اقدامی است که فرانسه در ایستگاه‌های راه‌آهن خود انجام داده است. چهار ایستگاه راه‌آهن موجود در پاریس در سفر اخیر به آن کشور مورد بازدید قرار گرفت. آن ایستگاه‌ها، ایستگاه‌های بسیار بزرگی هستند که ظرف ۱۵ سال اخیر در آن کشور توسعه پیدا کردند و توانستند کار بین متروها، قطارهای حومه‌ای و قطارهای پرسرعت و معمولی را در یک ایستگاه ترکیب کنند بنابراین کلیات این موافقت‌نامه بیشتر در جهت استفاده از تجربیات راه‌آهن فرانسه روی نحوه حمل و نقل مسافر، قطارهای حومه‌ای و ترکیب آن با قطارهای پرسرعت و متروها بود. موافقت‌نامه دیگری نیز با شرکت سرمایه‌گذاری خیلی بزرگ به نام بوئیک فرانسه که این شرکت از بزرگترین شرکت‌های فرانسوی در زمینه ساخت و ساز است داشتیم. اساس مذاکره‌ها در این موافقت‌نامه بدین گونه است که این شرکت قرار شد بیاید و در ایستگاه‌های راه‌آهن تهران و مشهد بخش‌های جدید تجاری را در آن ایستگاه‌ها بسازد و همچنین ساخت دو هتل نیز توسط این شرکت سرمایه‌گذاری خواهد شد. ما به دنبال ایجاد مراکزی در ایستگاه‌های راه‌آهن هستیم تا بتوانیم شرایط اسکان مردم را در نزدیکی ایستگاه‌ها و در هتل فراهم کنیم و همچنین با ایجاد مراکز تجاری و خرید بتوانیم شرایطی ایجاد کنیم که مردم بتوانند نیازمندی‌های خود را در همان محل‌ها انجام دهند. به همین خاطر نیز با توجه به تجربیات



نقل آن کشور در زمینه همکاری‌های آموزشی و تکنولوژی بین راه‌آهنی و همچنین نحوه طراحی قطارهای پرسرعت به امضا رسید. بر اساس قرارداد جدید قرار شد شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران از مشاوره مهندسان مشاور راه‌آهن ایتالیا برای طراحی خطوط جدید پرسرعت در ایران از جمله طراحی‌های تکمیلی خط پرسرعت تهران-اصفهان که قرار داد آن قبلاً منعقد شده استفاده کند. یکی از تفاهم‌نامه‌ها بین راه‌آهن ایران و شرکت راه‌آهن فرانسه (SNCF) برای تشکیل یک کارگروه مشترک، تبادل تجربیات و استفاده از دانش و تجربه راه‌آهن فرانسه به‌ویژه در زمینه قطارهای حومه‌ای بود. فرانسه کشوری است که سامانه چندوجهی بسیار کارا و موثری دارد

شد. یک موافقت‌نامه هم با یک شرکت بزرگ خصوصی فرانسوی صورت گرفت تا در زمینه توسعه ایستگاه‌های تهران و مشهد و ساخت هتل در این دو ایستگاه صورت بگیرد. مدیرعامل راه‌آهن با اعلام امضای یک قرارداد با ایتالیایی‌ها برای طراحی خطوط قطار پرسرعت گفت که با فرانسوی‌ها نیز برای ساخت ایستگاه‌های راه‌آهن چندوجهی و دو هتل و دو مرکز تجاری در تهران و مشهد یادداشت تفاهم امضا کرده‌ایم. محسن پورسیدآقایی در تشریح جزئیات یادداشت تفاهم‌ها و توافقی‌هایی که در سفر اخیر رییس‌جمهور و برخی اعضای هیات دولت به کشورهای ایتالیا و فرانسه منعقد شد گفت که یک قرارداد همکاری در ایتالیا بین وزیر راه و شهرسازی ایران و وزیر حمل و

پور سیدآقایی: در شهرسازی سهولت دسترسی مردم از نقطه‌ای به نقطه دیگر باید در نظر گرفته شود اما به این موضوع بسیار مهم کم توجهی شده است. برای این که شهرها خیلی بزرگ نشوند باید در حومه شهرها منطقه‌هایی بسازیم که مردم در آن سکونت پیدا کنند و لازمه این حومه نشینی حمل و نقل بسیار روان با سهولت دسترسی بالا و سرعت سیر بالا است. همایش شهرسازی ریل پایه بیشتر به این علت برگزار شد که سامانه حمل و نقل شهری و حومه‌ای را بر اساس ریل که سریع و روان باشد طراحی کنیم. با این کار هم طراحی شهرها درست می‌شود و هم مردم زندگی راحت‌تری خواهند داشت. همچنین ایستگاه‌های راه‌آهن نباید فقط مکانی برای سوار و پیاده شدن مسافران باشد بلکه محلی است برای رفع همه نیازهای مسافران به همین دلیل باید مراکز تجاری، هتل، استراحت و جلسه وجود داشته باشد. پس در طراحی ایستگاه‌های راه‌آهن باید تغییرات زیادی داد تا همه نیازهای مردم را برطرف کند.

دست‌آوردهای سفر روحانی به ایتالیا و فرانسه

در خصوص سفر رییس‌جمهور به دو کشور ایتالیا و فرانسه باید گفت که در کشور ایتالیا موافقت‌نامه همکاری با راه‌آهن ایتالیا امضا کردیم و قرار شد وامی جهت توسعه خطوط قطارهای پرسرعت پرداخت شود. در فرانسه هم قرار دادی با راه‌آهن فرانسه در خصوص انتقال تجربیات در طراحی ایستگاه‌ها و قطارهای حومه‌ای و باز آفرینی راه‌آهن در حمل و نقل حومه و شهرها بسته

گفت‌وگوهای اختصاصی ریلی

با فعالان این حوزه در همایش شهرسازی ریل پایه

محمد ساطعی:



شهرسازی ریل پایه از اهمیت بالایی برخوردار است. امروز در دنیا به این موضوع توجه بالایی می‌شود و در ایران هم باید به موضوع ریل و حمل و نقل ریل پایه در شهر و حومه توجه بیشتری کرد. حمل و نقل ریلی برتری‌های زیادی دارد که می‌توان از این موضوع به خوبی استفاده کرد. در فضای شهری نگاه اصلی باید به انسان‌ها باشد و دید حمل و نقل باید در جهت راحتی جابه‌جایی و دسترسی مناسب باشد و ایستگاه‌ها نباید فقط مسیر جابه‌جایی باشد بلکه باید تبادل‌های فکری و شهری هم وجود داشته باشد اما در حال حاضر این موضوع دیده نمی‌شود. بعد از رفع تحریم‌ها گشایش‌هایی صورت گرفته و طی سفر رییس جمهور به اروپا و سفر مقامات خارجی به ایران فرصت مناسبی پیش آمده تا بتوانیم از تکنولوژی‌های روز دنیا و علم روز بهره‌برداری کنیم. به خصوص در حوزه ریلی ایران نشان داد آمادگی دارد از طرح‌های توسعه‌ای و سرمایه‌گذاری‌های مناسبی در

این خصوص استفاده کند. از این فرصت باید استفاده کرد تا عقب ماندگی‌های گذشته را که سال‌ها است انباشته شده است را جبران کرد.

یکی از مسائلی که در حوزه ریلی وجود دارد توسعه ناوگان است، برای این کار باید به منابع مالی با بهره‌رسانی دسترسی داشت که فعالان حوزه ریلی به این منابع دسترسی ندارند. برای این که بتوانند از سرمایه‌های خارجی استفاده کنند نیازمند تضمین‌های لازم هستند که به این هم دسترسی ندارند. راه‌آهن در این خصوص برنامه‌ریزی‌هایی انجام داده است.

مهرداد تقی زاده
دبیر همایش شهرسازی
ریل پایه و رییس اتاق فکر
ریلی:



در گذشته معاون حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران و مشاور شهردار تهران بودم این موضوع را از این جهت گفتم، چون همایش شهرسازی ریل پایه ابعاد درون شهری و برون شهری دارد.

مشکلی که در بسیاری از شهرها وجود دارد آلودگی و ترافیک است و شهرهایی که هنوز با این مشکل روبه‌رو نشده‌اند در سال‌های آینده دچار این مشکل خواهند شد. مشکل اصلی این است که شهرها خودرو محور طراحی شده‌اند. در این‌جا بحث شهرسازی ریل پایه را مطرح کردیم تا شهرها براساس حمل و نقل عمومی و به خصوص حمل و نقل ریلی طراحی شوند. حمل و نقل ریلی پاک، ایمن، حمل انبوه بار و مسافر و با صرفه اقتصادی و صرفه جویی مالی است. برای شروع این کار لازم بود جمعی گرد هم جمع شوند که هم متولی شهرسازی باشند و هم حمل و نقل ریلی و متخصصان مربوط باشند و اعلام کنیم در الگوی شهرسازی کشور قرار است تغییر مهمی و نگرش جدیدی حاکم شود.

بعد از اجرایی شدن توافق هسته‌ای ارتباط ما با دنیا افزایش خواهد یافت. هر گونه ارتباط با دنیا به ما کمک خواهد کرد تا بتوانیم از تکنولوژی و تجربیات کشورهای دیگر استفاده کنیم. موضوعاتی مانند یکپارچگی حمل و نقل و شهرسازی ریل پایه نیازمند مشاورانی با تجربه است که قصد داریم مشاورانی خارجی در کنار مشاوران داخلی فعالیت کنند. در حقیقت این همایش شروع این کار بود.

در کارگروه‌های مختلف اتاق فکر ریلی از نیروی بخش خصوصی هم استفاده می‌کنیم و علاقه مند هستیم از نظرات آن‌ها هم استفاده کنیم. قصد داریم با تغییر نگرش کاری

خوب کشور فرانسه، موافقت‌نامه سرمایه‌گذاری جهت ساخت دو مرکز تجاری و دو هتل مورد تأیید قرار گرفت و بزودی این مطالعه با حضور فرانسوی‌ها در ایستگاه راه آهن تهران شروع خواهد شد. در خصوص راه آهن فرانسه متن یادداشت تفاهم‌نامه بیشتر به تشکیل کارگروه اختصاص دارد تا با جزئیاتی که در اختیار داریم بتوانیم در آینده به قراردادهایی دست پیدا کنیم. در خصوص موافقت‌نامه دوم با فرانسه درباره ساخت دو هتل و دو مرکز تجاری چون جنبه سرمایه‌گذاری دارد طبیعی است که بحث بودجه و پول مطرح نیست و در آن زمینه قرار نیست قراردادی به امضا برسد و پولی به آن‌ها نمی‌دهیم. قرار است فرانسوی‌ها مطالعه درباره این که چه هتلی را با چه درجه‌ای در راه آهن تهران و مشهد احداث کنند مطالعه کنند که بیشتر جنبه جذب سرمایه‌گذار خارجی دارد.

اتصال ریلی ایران به
آذربایجان

برای اتصال خطوط ریلی به آذربایجان دو پروژه در دست اقدام داریم. یکی کوتاه مدت که اتصال آستارا آستارا تعریف شده و قرار است تا پایان سال ۲۰۱۶ خط آستارا آستارا برقرار شود و کارهای مهندسی خط مرزی و نقشه پل نهایی شده است و کشور آذربایجان هم کارگاهش را آماده کرده است. هشت کیلومتر داخل ایران و دو کیلومتر در آذربایجان باید خط احداث شود که بعد از اتمام ساخت پل این خطوط به هم متصل خواهند شد. بعد از اتصال این خطوط پتانسیل‌های مناسبی وجود دارد و می‌توان بارهایی که از بندرهای جنوب تخلیه می‌شوند می‌توانند از این خط ریلی به گرجستان و حتی اوکراین منتقل شوند. در اجلاسی که با حضور مقامات کشورهای ایران، آذربایجان، اوکراین و گرجستان برگزار شده بود در خصوص ترانزیت بار از این خط ریلی بحث‌هایی صورت گرفت و همچنین اسناد مناقصه رشت آستارا را آماده کرده‌ایم که مناقصه بین المللی برای آن برگزار خواهیم کرد.



سید حسین مرتضوی مدیر کل راه آهن لرستان:



طول محور لرستان ۱۵۵ کیلومتر است. طی مدتی که مدیر کل این ناحیه شده ام سه بلاک سخت و مشکل این مسیر را که هم از نظر توپوگرافی و هم از نظر سختی مسیر که از نظر هندسه مسیر جزو بلاک‌های مشکل در شبکه ریلی جمهوری اسلامی ایران است بازسازی‌های انجام گرفته است. پیش از این بازسازی دو بلاک به علت سوانح اتفاق افتاده در زمان بازسازی متوقف شده بود. در این دوره بازسازی، روسازی و رفع نواقص موجود بر طرف شده است. تونلی در این ناحیه وجود دارد به نام ۱۰۲ که ۱۰۰۷ متر طول دارد که سه قوس ۲۲۰ متوالی و هندسه مسیر به شکلی است که دهانه ورودی و خروجی در یک سمت قرار دارد. موفق شدیم یازده کیلومتر از ۱۸ کیلومتر را پشت سر بگذاریم. راندمان در گذشته سه کوبلاژ بوده اما الان این مقدار افزایش یافته است. برآورد ما برای هر کیلومتر بازسازی یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان است. از ۱۵۵ کیلومتر طول مسیر ۱۰۶ کیلومتر طی مدت دو سال بازسازی شده است. تا پایان سال ۱۳۹۴ هشت بلاک را تکمیل و دو بلاک باقی مانده را بازسازی‌شان را آغاز خواهیم کرد.

در عید نوروز است که این پیک از ۲۵ اسفندماه ۱۳۹۴ تا ۱۵ فروردین ۱۳۹۵ تعریف شده است که این بازه بیست روزه با توجه به تقاضای بالای مسافرت با قطار اقدامات گوناگونی از جمله آماده‌سازی ایستگاه‌ها را انجام دادیم. برای آماده‌سازی ایستگاه‌ها و سکوها برنامه‌های ویژه‌ای تدارک دیدیم و ۳۰ میلیارد پروژه تعریف شده بود که اکثرشان به بهره‌برداری رسیدند که حدود ۵۰ درصد مربوط به مسیر تهران مشهد بوده است. ترمیم و بازسازی سکوها ایستگاه و ... مورد توجه قرار داشت که پیشرفت خوبی داشتند. سال گذشته ۲۵ دستگاه نمازخانه جدید را با بودجه‌ای بالغ بر ۳۵ میلیارد تومان شروع به ساخت کردیم که از این تعداد سه دستگاه به بهره‌برداری رسیدند که حدود دوازده مورد در مسیر مشهد هستند.

بحث توسعه شهری براساس ریل پایه ارتباط مستقیم با ترمینال‌های مسافری در هر یک از شهرها دارد که ایستگاه‌های راه‌آهن یکی از مهمترین‌های آن هستند. برنامه‌های توسعه‌ای را این‌گونه پیش‌بینی کرده‌ایم که حمل و نقل برون شهری را با حمل و نقل برون شهری و سیاست‌های جدیدی که وزارت راه که همان حمل و نقل حومه‌ای است تلفیق کنیم. به عنوان مثال در ایستگاه راه‌آهن تهران بحث اتصال خط سه مترو تهران را به صورت جدی در دست بررسی داریم. کانسپت طرح را آماده کرده‌ایم. با توجه به گشایش‌های اخیر و ورود سرمایه‌گذاران خارجی، امیدواریم بتوانیم جذب سرمایه مناسبی داشته باشیم. توسعه فضای زیر سطحی هم جزو برنامه‌های ما قرار گرفته است که امیدواریم کمک به بهبود فضای سرانه ایستگاهی در ایستگاه راه‌آهن تهران داشته باشد. شرکت ارپ هم مطالعات جامع ایستگاه راه‌آهن تهران را در دست دارد.

جدیدی نخواهد افتاد مگر ای.تی. محور باشیم. ای.تی. در حمل و نقل، اتوماسیون، کنترل ترافیک و بهره‌وری ای.تی. نقش مهمی دارد. در همایش شهرسازی ریل پایه مسائل مختلفی مطرح شد و به صورت غیر مستقیم به آمارها و اطلاعاتی اشاره شد که اگر این آمارها و اطلاعات به صورت سیستماتیک تر و دیتا ماینینگ و استفاده از سیستم‌های هوشمند تصمیم‌گیری اقدام شود به صورت قطع تصمیم‌های گرفته شده صحیح‌تر خواهد بود. اگر براساس اهداف تعریف شده؛ دیتاهای خرد را جمع‌آوری کنیم به طور قطع آمارهایی که ارایه خواهد شد از حالت عمومی به صورت تخصصی‌تر و تصمیم‌سازتر در خواهد آمد.

بحث زیر ساخت راه‌آهن در بخش ارتباطات و فیبر نوری بسیار قوی، گسترده و جامع است و بعد از مخابرات بزرگترین شبکه فیبر نوری کشور را داریم. به همین دلیل فناوری در راه‌آهن بسیار گسترش باید تا بتوانیم از همه ظرفیت‌های موجود استفاده کنیم.

امیر بهادر عبدالحمیدی مدیر کل خدمات ایستگاهی:



مانند سال‌های گذشته برای عید نوروز برنامه ویژه‌ای داریم. پیک مسافرت با شبکه حمل و نقل ریلی

عملی صورت بگیرد تا موارد مطرح شده در همایش به اجرا در بیاید. خوشبختانه صحبت‌های مسئولان شهری و حمل و نقلی در یک راستا است.

مسعود سیف‌پور، مدیر کل فناوری ارتباطات و اطلاعات راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران:



معاونت برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل راه‌آهن شامل پنج اداره کل و دفتر است که یکی از آن‌ها دفتر فناوری ارتباطات و اطلاعات راه‌آهن است که مجموع برنامه‌های سخت افزاری، نرم افزاری و فرآیندهای سازمان در این حوزه صورت می‌گیرد و متولی نگهداری بخش مربوط به دیتای تمام شبکه راه‌آهن است. تمامی رد و بدل شدن اطلاعات در راه‌آهن توسط این دفتر صورت می‌گیرد. با توجه به سیاست‌های کلان راه‌آهن برنامه‌هایی را در این حوزه در دست انجام داریم که بیشتر مربوط به توسعه فناوری در جهت گسترش صنعت حمل و نقل است. با توجه به این که امروز فناوری از حالت سرویس خارج و به درایور تبدیل شده در تمام حوزه‌های مربوط به صنعت حمل و نقل باید حضور داشته باشیم تا با فناوری اطلاعات در جهت پیشبرد اهداف اقدام کنیم. در جهان امروز چه بخواهیم و چه نخواهیم اتفاق



جزئیات پیش فروش بلیت قطارهای نوروز ۹۵

راه آهن جمهوری اسلامی ایران با سه الی چهار شرکت داخلی قرارداد خرید واگن برای سال آینده انجام داده، که بیش از ۲۵۰ واگن مسافری خریداری شده و تعداد زیادی از واگنهای مسافری نیز در دست بازسازی است که بزودی به بهره‌برداری می‌رسد. مسیرهایی برای افزایش ظرفیت راه آهن در دو حوزه باری و مسافری در نظر گرفته شده که این مسیرها از ۱۵ فروردین الی ۱۱ خردادماه انجام می‌شود که قطعیت این موضوع در اسفندماه امسال مشخص می‌شود. راشدی در خصوص پیش فروش

و جایگزین کردن تعدادی واگن درجه یک ۴ تخته لوکس و قطارهای ۵ ستاره در نوروز ۱۳۹۵ در این مسیرها به منظور افزایش کیفیت سرویس‌های مسافری ریلی است. متقاضیان خرید بلیت، حتماً از طریق مراکز فروش بلیت و آژانس‌های مسافری دارای مجوز، نسبت به خرید بلیت اقدام کنند. کنترل بلیت به وسیله دستگاه بارکدخوان در ایستگاه‌های مسافری صورت می‌گیرد به این ترتیب مسافران با اطلاع کامل از شرایط هر قطار می‌توانند انتخاب مشخص تری داشته باشند.

قطارهای نوروزی از ۶ بهمن ماه ۱۳۹۴ از طریق سامانه یکپارچه فروش بلیت راه‌آهن آغاز شده بود. محمد راشدی در تشریح برنامه پیش فروش بلیت‌های نوروزی گفت که ظرفیت صندلی ایجاد می‌شود در ایام نوروز ۱۳۹۵؛ ۹۲ هزار و ۲۸۵ صندلی به صورت روزانه و یک میلیون و ۸۴۵ هزار و ۷۰۰ صندلی در تمامی مسیرها و در طول ۲۰ روز ایام پیک خواهد بود.

به منظور بازسازی و نوسازی واگن‌های مسافری حدود یکصد واگن درجه دو و قدیمی شرکت‌های حمل و نقل مسافری از سیر خارج

معاون مسافری شرکت راه آهن در گفت‌وگوی اختصاصی با خبرنگار ماهنامه صنعت حمل و نقل گفت: شروع پیک نوروزی قطارهای مسافری از ۲۵ اسفندماه ۱۳۹۴ به مدت ۲۰ روز تا ۱۵ فروردین ۱۳۹۵ ادامه دارد و بر اساس برنامه‌ریزی انجام گرفته در تاریخ‌های پنجم، ششم و هفتم بهمن ماه به صورت محوری فروش اینترنتی و در تاریخ‌های ششم، هفتم و هشتم بهمن فروش آنلاین از طریق سامانه یکپارچه فروش بلیت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و توسط دفترهای فروش بلیت انجام شده است. پیش فروش بلیت

برگزاری مراسم بزرگداشت هفته ایمنی در راه آهن

در دومین روز از هفته ایمنی در راه آهن، دانشکده مهندسی راه آهن دانشگاه علم و صنعت ایران میزبان مهمانانی از صنعت ریلی کشور، مشاور وزیر راه و شهرسازی و نیز رییس پایگاه ایمنی UIC بود.

در این مراسم که بیست و پنجم بهمن ماه ۱۳۹۴ برگزار شد، ذاکری، رییس دانشکده مهندسی راه آهن، گفت که این مراسم دومین یادمان حادثه ریلی خیام-نیشابور بوده و مصادف با دومین روز از هفته ایمنی در راه آهن برگزار می شود که به نام روز «ایمنی، آموزش و پژوهش ریلی» نامگذاری شده است. وی وظیفه کارشناسان خبره را بررسی مخاطرات و ارائه راهکار برای کاهش آن‌ها اعلام کرد. رییس دانشکده مهندسی راه آهن به معرفی این دانشکده پرداخت و گفت: به ادعان همکاران اجرایی و دانشگاهی خارج از این دانشگاه، حرکتی که در دانشکده مهندسی راه آهن با فکر و ایده خوب آقای مهندس سعیدی کیا آغاز شد، نقطه آغاز پیشرفت صنعت ریلی در کشور بوده است.

سپس باقری، مشاور وزیر راه و شهرسازی و عضو هیات علمی دانشکده مهندسی راه آهن دانشگاه با اشاره به اهتمام و توجه وزیر راه و شهرسازی به بحث ایمنی در حمل و نقل ریلی، گفت: بی شک حمل و نقل ریلی، ایمن ترین و پاکترین نوع حمل و نقل است و اگر تأکیدی بر ایمنی در این صنعت صورت می گیرد مبنی بر لزوم توجه بیش از پیش به بحث ایمنی است. وی از ویژگی های هفته ایمنی در سال جاری به درگیر کردن تمام معاونت های راه آهن در موضوع ایمنی اشاره کرد و گفت این کمترین دینی است که می توانستیم به قربانیان حادثه تلخ خیام-نیشابور ادا کنیم.

سخنرانی بعدی مراسم توسط رییس پایگاه ایمنی اتحادیه بین المللی راه آهن ها (UIC)، آقای گرهارد ارایه شد و سپس مهندس کولیوند به ایراد سخنانی با موضوع مدیریت امداد و نجات در حوادث ریلی پرداخت. وی گفت الگوی جهانی، دهه های را به نام ایمنی تعریف کرده تا همه واحدها در راستای کاهش پنجاه درصدی تلفات حوادث جاده ای، هوایی و ریلی گام بردارند. وی تأکید نمود که تنها راهکار اجرایی این امر وفاداری به کنوانسیون بین المللی، استراتژی امنیت شبکه ریلی پایدار و تعیین هدف و زیرساخت های مدیریتی است. در ادامه وی تأکید کرد: صنعت حمل و نقل، از زیرساخت های توسعه پایدار است و پیوندی ناگسستنی با عوامل رشد و توسعه دارد.

سپس آقای خراسانی، مدیر کل ایمنی و نظارت بر شبکه راه آهن با ارائه سخنانی بیان داشت که رویکرد امسال در بحث ایمنی، حفظ جان افراد بوده است. وی متذکر شد بخش عمده حوادث منجر به فوت و مصدومیت در راه آهن، به علت ورود غیر مجاز به حریم ریلی بوده و در ادامه به اهم برنامه های پیشگیری از سوانح برخورد، اشاره کرد. پس از آن آقای قنادان، مدیر ستاد ارتقای ایمنی شرکت راه آهن سخنرانی کرد. وی گفت: مفهوم ریسک، شاید اساس پیشگیرانه در بحث ایمنی را می سازد. در ادامه توضیح داد: برخلاف بسیاری از صنایع، سوانح در صنعت ریلی دارای طیف گسترده ای است و همین تنوع در نوع حوادث، موجب می شود موضوع ایمنی در صنعت ریلی پیچیدگی بسیاری داشته باشد. آقای بوذری، آخرین سخنران این مراسم بود که به مروری بر سانحه ریلی خیام-نیشابور پرداخت. این مراسم با برگزاری چند کارگاه آموزشی توسط دانشگاه شهید بهشتی، مرکز آموزش و تحقیقات راه آهن، معاونت فنی و زیربنایی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، معاونت ناوگان و دانشکده مهندسی راه آهن و نیز ارائه مقالات توسط دانشجویان ادامه یافت.



برگشت داده می شود و اگر ۵ ساعت به ۳ ساعت اضافه شود ۱۰۰ درصد پول به مسافر باز می گردد.

وی با اشاره به این که در مسیرهای یک خطه با محدودیت ها و ترافیک شبکه روبرو هستیم گفت: متوسط تاخیر در قطارهای مسافری ۳۰ تا ۴۰ دقیقه است اما برای حفظ حقوق شهروندی جدولی تدوین شده و برای مینا زمان های لحاظ شده؛ مسافران در صورت بروز تاخیر تا یک ماه می توانند با مراجعه به آژانس ها پول بلیت خود اقدام کنند.

معاون مسافری شرکت راه آهن با اشاره به ظرفیت قطارها در نوروز ۹۳ گفت: در نوروز سال گذشته تعداد ۵۶ قطار یا ۵۳ رام در مسیر تهران- مشهد وجود داشت که این تعداد در نوروز ۹۴ به ۵۴ رام یا ۶۰ قطار افزایش داده شده که نشان از رشد ۷ درصدی دارد.

به گفته راشدی نوروز ۹۳ در کمربندی منتهی به مشهد، ۲۲ رام قطار وجود داشت که این تعداد در نوروز ۹۴ به ۳۰ رام افزایش یافته است ضمن این که تعداد قطارهای منتهی به مشهد از دیگر شهرها نیز در سال جاری افزایش یافته است.

وی در ادامه از افزایش تعداد قطارها در برخی مسیرها خبر داد و تصریح کرد: به عنوان مثال قطار کرج به مشهد یک روز در میان بود که در حال حاضر به صورت روزانه سیر می کنند ضمن اینکه برنامه حرکت قطارهای در مسیرهای زنجان-مشهد، قزوین-مشهد و قم - مشهد نیز به صورت روزانه شده است.

بلیت های مسافربری نوروز گفت: خوشبختانه با برنامه ریزی هایی که صورت گرفته، تمامی بلیت های مسیره ها در آژانس های مسافرتی در آرامش کامل پیش فروش شده و همانند سال های گذشته هیچ هرج و مرج و شلوغی در مقابل آژانس ها وجود ندارد.

مسیره های تهران- اصفهان یک قطار و تهران- مشهد و برخی از مسیره های شهر بندرعباس امسال ظرفیت مسافری خود را افزایش داده اند. معاون مسافری راه آهن گفت: بیش از ۹۵ درصد از ناوگان های موجود مسافری راه آهن تکمیل شده و متاسفانه راه آهن قابلیت افزایش بیش از این ظرفیت را ندارد. راشدی در ادامه تأکید کرد: امسال تا پایان سال و تا پایان فروردین ماه، راه آهن قیمت هیچ بلیتی را افزایش نمی دهد.

به گفته معاون مسافری راه آهن، مسافران می توانند با شماره تلفن ۵۱۴۹-۰۲۱ از تمام نقاط ایران نسبت به کسب اطلاع از حرکت قطارها و طرح شکایات و پیشنهادات خود اقدام کنند.

راشدی در ادامه با اشاره به این که در جهت رعایت حقوق شهروندی ثبت ساعت ورود قطار به مقصد بر روی بلیت درج می شود، افزود: جدولی تعیین شده تا بر حسب ساعت تاخیر از ۵۰ تا ۱۰۰ درصد نرخ بلیت به مسافران بازگردانده می شود. به عنوان مثال در قطارهای تهران-مشهد اگر سه ساعت تاخیر داشته باشد ۵۰ درصد از وجه بلیت



بازسازی و تعمیرات اساسی لکوموتیو در البرز نیرو

بازسازی لکوموتیو پس از سپری شدن نیمه عمر و یا حداکثر پس از ۱۸ سال، ضمن افزایش آماده بکاری و اطمینان سیر، باعث کاهش هزینه های طول عمر بهره برداری لکوموتیو شده و این امکان را می دهد که با تجهیز لکوموتیو به تکنولوژی های جدید، کارایی و ضریب آمادگی لکوموتیو را افزایش دهد.

تجربه سالهای گذشته، بازسازی لکوموتیو در ایران را به یک صنعت بومی تبدیل کرده و یک فعالیت کاملاً اقتصادی می باشد که منافع متعددی برای راه آهن و بخش خصوصی و پیمانکاری در بر دارد. ضریب اشتغال زائی و گردش مالی داخلی و سهم شرکت های ایرانی در پروژه های بازسازی چندین برابر یک پروژه تولیدی می باشد و لازم است صنعت بازسازی ناوگان پشتیبانی شود.

پروژه بازسازی و مدرن سازی ۲۸ دستگاه لکوموتیو GT۲۶

شرکت البرز نیرو با بهره گیری از حداکثر توان شرکت های داخلی، در قالب یک کنسرسیوم در نظر دارد این پروژه را با بالاترین استانداردهای فنی اجرا و محصول خوبی را تحویل راه آهن جمهوری اسلامی ایران نماید.

در این پروژه برای اولین بار سیستم کنترل میکروپروسسوری جدیدی مورد استفاده قرار می گیرد که قابلیت های فنی بالاتری نسبت به سیستم های قبلی استفاده شده در راه آهن دارد. بازسازی لکوموتیو در پروژه ۲۸ دستگاه، بصورت کامل انجام می گیرد و بخش های مختلف لکوموتیو بازسازی یا نوسازی می شوند. از آن جمله می توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- ۱- بازسازی و نوسازی کابل ها Cabling
- ۲- نوسازی سیم ها Wiring
- ۳- بازسازی کامل شاسی، خیزگیری و احیاء شاسی در حد استاندارد
- ۴- بازسازی کامل بدنه و کابین
- ۵- بازسازی کامل موتور دیزل
- ۶- بازسازی کامل ژنراتور اصلی
- ۷- بازسازی کامل تراکشن موتورها
- ۸- بازسازی کمپرسور و کلیه تجهیزات مکانیکی
- ۹- بازسازی تجهیزات الکتریکی و کابین برق
- ۱۰- بازسازی توربوشاژر
- ۱۱- بازسازی تجهیزات کابین لکوموتیو ران

همچنین با تجهیز لکوموتیو به سیستم کنترل میکروپروسسوری Medha تغییرات وسیعی در کابین برق لکوموتیو بعمل آمده است.

برخی تجهیزات نظیر گولر، بخاری، یخچال، سندلی ها و... نیز تعویض و نوسازی گردیده است. مزایای سیستم کنترل میکروپروسسوری:

با نصب سیستم کنترل میکروپروسسوری MEDHA بر روی لکوموتیوهای پروژه ۲۸ دستگاه که دارای وضعیت بهتری نسبت به سیستم های مشابه قبلی می باشد این لکوموتیوها را در رده بالاتری قرار می دهد. از جمله مزایای این سیستم عبارتند از:

۱ - سیستم عیب یاب خودکار (self diagnosis)

۲ - کنترل توان تولیدی موتور به صورت هوشمند بین سیستم های جانبی لکوموتیو (کمپرسور ، فن ها ،.....) و کشش

۳ - اندازه گیری مستقیم سرعت تراکشن موتورها

۴ - کنترل دقیق جریان مقاومت های دینامیک

۵ - ضبط دقیق پارامترهای حیاتی لکوموتیو و انواع خطاها

پروژه تعمیرات نیمه بازسازی و مدرن سازی ۱۰ دستگاه لکوموتیو شرکت البرز نیرو

لکوموتیو ۷۰۱۱ در قالب پروژه تعمیرات نیمه بازسازی ۱۰ دستگاه لکوموتیوهای شرکت البرز نیرو در واگن پارس و توسط شرکت احیا صنعت بازسازی شده است. در این پروژه نیز بخشهای مختلف لکوموتیو به صورت اساسی تعمیر، بازسازی یا نوسازی میگردد. همچنین اصلاحات و بهسازی های ذیل در تعمیرات فوق صورت گرفته است:

۱ - تقویت سیستم ختک کاری لکوموتیو از دو فن به سه فن

۲ - جایگزینی ترموستات های قدیمی با ترموستاتهای دیجیتال

۳ - نصب سیستم کنترل میکروپروسسوری

۴ - نوسازی و تغییرات دکوراسیون کابین لکوموتیوران

۵ - نصب برجسب زیست محیطی روی بدنه لکوموتیو





مدیرعامل راه آهن در جلسه شورای هماهنگی مدیران:

آمادگی راه آهن برای ارائه خدمات مطلوب تر در سفرهای نوروزی

به منظور عملیاتی شدن کار مطالعات بحث دو خطه کردن خطوط و برقی کردن در شهرهایی همچون تبریز خبر داد و گفت: عمده سرمایه گذاران خارجی نسبت به تأمین مالی این پروژه ها از جمله موضوع راه اندازی قطارهای سریع السیر ابراز علاقمندی کردند و این برنامه در بلند مدت دنبال خواهد شد.

رشد ۱۰۰ درصدی در حوزه ترانزیت در سال ۱۳۹۵

پور سید آقایی همچنین از برنامه ریزی حداقل برای رشد ۱۰۰ درصدی در حوزه ترانزیت در سال ۹۵ خبر داد و گفت: انتظار داریم تا در سال آینده رقم ۱/۵ میلیون تن ترانزیت را به ۳ تا ۴ میلیون تن در سال برسانیم و تحقق این مهم هست والا و هماهنگی تمام بخش ها را می طلبد.

مدیر عامل راه آهن تقویت و برنامه

کنار اقداماتی همچون دو خطه کردن خطوط، نصب علائم و سیگنالیته در جهت ارائه خدمات مطلوب تر و با کیفیت تر و از همه مهمتر کاهش زمان سیر اقدامات لازم عملیاتی شود. احداث خطوط سریع السیر در محور اصفهان - تهران را مد نظر قرار دارد و عملیات اجرایی این مهم شروع شده و با راه اندازی کامل آن زمان سیر حرکت به دو ساعت تقلیل خواهد یافت و قطارها در این مسیر با سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت حرکت خواهند کرد.

بهره برداری کامل از این پروژه چهار سال زمان می برد و پس از آن تلاش خواهد شد تا با بهره گیری از این قطارهای پر سرعت، سرعت سیر در محور تهران - مشهد به ۲۰۰ کیلومتر در ساعت رسیده و این مسیر در بازه زمانی ۶ ساعت سیر شود.

مدیر عامل راه آهن از برنامه ریزی

رشد ۱۲۳ درصدی ترانزیت

مدیرعامل راه آهن تصریح کرد: بهترین عملکرد در سال ۱۳۹۴ مربوط به حوزه ترانزیت با ۱۲۳ درصد رشد نسبت به مدت مشابه سال قبل روبرو شده که این رقم با توجه به شرایط کشور قابل قبول بوده است.

سهم راه آهن از حمل بار در سال ۹۴ مثبت ۱/۵ درصد بوده و در مقایسه با کل بار جایجا شده در کشور نشان از رشد ۹ درصدی دارد. با توجه به برنامه ریزی های صورت گرفته در حوزه های مختلف مسافری از جمله هواپیمایی و .. باید تلاش شود تا با رفع نقاط ضعف نسبت به افزایش اقبال عمومی به استفاده از قطار برای سفر اقدام شود.

مدیرعامل راه آهن برنامه ریزی برای کاهش زمان سیر در حوزه های پر تردد مانند مشهد را از اولویت ها برشمرد و گفت: باید تلاش شود تا در

مدیرعامل راه آهن در جلسه شورای هماهنگی مدیران راه آهن بر بستر سازی به منظور ارتقا خدمات در جهت کسب رضایت مسافران نوروزی تأکید کرد.

به گزارش ندای حمل و نقل ریلی، محسن پور سید آقایی مدیرعامل راه آهن در جلسه شورای هماهنگی مدیران راه آهن با تأکید بر آمادگی راه آهن در سفرهای نوروزی به مدیران نواحی و مناطق گفت: با توجه به شروع ایام سفرهای نوروزی و رشد تقاضا برای سفر باید برنامه ریزی دقیق و مناسب به منظور ارائه خدمات مطلوب و با کیفیت انجام و بستر سازی برای ارتقا خدمات به منظور کسب رضایت مسافران فراهم شود. بررسی عملکرد راه آهن در یکسال گذشته در زمینه بار با ۱/۵ درصد رشد روبرو شده اما همچنان در حوزه مسافری به نقطه مطلوب نرسیده ایم.



پورسید آقایی:

**بهترین عملکرد در سال
۱۳۹۴ مربوط به حوزه
ترانزیت با ۱۲۳ درصد رشد
نسبت به مدت مشابه سال
پیش بود**

تشکیل شرکت قطارهای حومه ای

مدیرعامل راه آهن از تقویت حوزه قطارهای مسافری و برنامه ریزی برای این مهم خبر داد و گفت: براساس مصوب دولت بنا داریم تا شرکت مستقل قطارهای حومه ای زیر نظر راه آهن شکل گیرد و این مساله از جمله سیاست های مهم راه آهن است. وی با اشاره به سیاست دنبال شده در میان شهرداری نجف آباد با راه آهن در خصوص احداث خطوط حومه ای و تقسیم کارها در این زمینه گفت: براساس تفاهم صورت گرفته بحث

زمین و زیرسازی با شهرداری و مسئله روسازی و تامین ناوگان با راه آهن بوده و در کل خواست شهرداری های شهرهای حومه ای شهرهای بزرگ برای اجرای این مهم نکته مهمی است. مدیرعامل راه آهن در ادامه از سیاست کلی راه آهن برای متمرکز شدن قراردادهای نیروی های شرکتی راه آهن خبر داد و گفت: با این اقدام قراردادهای نیروی انسانی راه آهن در پنج یا ۶ قرار داد محدود می شود.

تحول در ساختار سازمانی راه آهن

مدیرعامل راه آهن در ادامه با مطرح کردن بحث تحول سازمانی در راه آهن خاطر نشان کرد: برای رسیدن به این مهم نیازمند یک انقلاب و تحول در راه آهن هستیم و در این راستا تلاش شده تا با الگو برداری از راه آهن توسعه یافته آلمان و شبیه سازی راه آهن ایران با آن در راستای دستیابی به راه آهن توسعه یافته گام برداریم.

پور سید آقایی با اشاره به تبدیل وضعیت نیروهای کار مشخص راه آهن به نیروهای کار معین خاطر نشان کرد: با مکاتبات صورت گرفته درصدد خروج

راه آهن از شمول قانون خدمات کشوری هستیم تا این شرکت با مقررات خاص خود اداره شود. براساس پیگیری صورت گرفته و مصوبات اخذ شده ۷۵ درصد پست های سازمانی راه آهن مشمول قانون کار شدند و در فاز بعد تلاش خواهد شد تا سایر پست ها نیز مشمول این موضوع شود و به نوعی یکپارچگی در این سیستم حاکم شود.

در این راستا با برگزاری سه مناقصه، سه شرکت متولی این مساله در کل کشور می شوند و علاوه بر متمرکز شدن قراردادهای کلیه پرداختی ها توسط راه آهن انجام خواهد شد و طبق ضوابط آن کلیه پرداخت حقوق و مزایای این افراد شبیه پرسنل داخل راه آهن خواهد شد. مدیرعامل راه آهن با تاکید بر این موضوع که هیچ سرمایه ای به اندازه نیروی انسانی با اهمیت نیست خاطر نشان کرد: نیروهای با انگیزه می توانند به توسعه و رشد سازمان کمک کنند و مدیران باید نسبت به حفظ این نیروها اقدام کنند.

پور سید آقایی در خاتمه به مدیران تاکید کرد تا با رسیدگی و نظارت کافی بهترین امکانات و خدمات را به مسافران قطار به خصوص در ایام نوروز ارایه کنند.

قائم مقام راه آهن مطرح کرد:

سال ۱۳۹۵؛ سال بهره وری حوزه ریلی

در سال ۹۴ تصریح کرد: این قبیل اقدامات درکنار دریافت سرفصل اعتباری برای لکوموتیو ها از جمله اقدامات ریشه ای بوده و نوید این نکته را می دهد که در سالهای آتی از فشار بخش خصوصی در حوزه مسافری کاسته خواهد شد و در مقابل شاهد افزایش کیفیت سرویس دهی به قطارهای مسافری خواهیم بود.

وی در ادامه حذف ترن سست را از برنامه پیش فروش بلیت های نوروزی را اقدامی در جهت ارایه خدمات مطلوب به مسافران برشمرد و بر صیانت از حریم راه آهن به خصوص در محورهایی که پروژه های در دست اجرا دارد تاکید کرد.

قائم مقام راه آهن با تاکید بر نظارت مدیران بر موضوع ایمنی خواستار توجه بیشتر این موضوع به خصوص در ایام پیک سفرهای نوروزی از سوی مدیران به منظور جلب رضایتمندی مسافران شد.

بندرعباس، بندرعباس- آستارا و سرخس - ترکیه اقدام کنیم.

وی با اشاره به رشد حاصل شده در برخی حوزه ها افزود: براساس اهداف و پروژه های تعریف شده برای اجرا در سال ۱۳۹۵؛ بایستی سال ۱۳۹۵ برای راه آهن را سال بهره وری نامید و در همین راستا تلاش کنیم تا نسبت به افزایش بهره وری واگن و لکوموتیو های راه آهن که در سالهای اخیر مطلوب نبوده است اقدام کنیم.

خدایی با اشاره به اینکه افزایش بهره وری در حوزه های ریلی در دستور کار است خاطر نشان کرد: بحث نوسازی و بهبود قطارهای مسافری، تزریق لکوموتیو به ناوگان از جمله فعالیت هادر جهت تحقق افزایش بهره وری و کیفیت خدمات است.

قائم مقام راه آهن با مدنظر قرار دادن موضوع حمایت از شرکت های بخش خصوصی مسافری

قائم مقام راه آهن در جلسه شورای مدیران راه آهن براساس اهداف و پروژه های تعریف شده حوزه ریلی در سال ۱۳۹۵؛ سال ۱۳۹۵ را برای راه آهن سال بهره وری برشمرد و گفت: در همین راستا باید تلاش کنیم تا نسبت به افزایش بهره وری واگن، لکوموتیو های راه آهن و ... اقدام شود.

احمد خدایی قائم مقام راه آهن با اشاره به تاکیدات مدیرعامل راه آهن در خصوص برنامه ریزی برای افزایش حمل بار، ترانزیت و بهبود عملکرد مسافری و شکل گیری شرکت قطارهای حومه ای گفت: براساس برنامه ریزی صورت گرفته پروژه های مهم درهیک از این موارد در حال پیگیری است و برای آنکه بتوانیم به اهداف تدوین شده در این حوزه ها به خصوص حوزه ترانزیت دست یابیم بایستی نسبت به رفع گلوگاه های مسیرهای سرخس - بندر عباس، امیرآباد -



گزارشی از قابلیت‌ها و مزیت‌های قطارهای حومه‌ای

برای عبور و تلافی سه مود حمل و نقل ریلی مترو، قطار حومه‌ای و راه‌آهن بلند برد است. بر این اساس سعید محمدزاده معاون فنی و زیربنایی راه‌آهن در برنامه مستند تلویزیونی «راه‌آهن محور توسعه»، گفت: در حال حاضر اقدامات مهمی در جهت توسعه سیر برای قطارهای حومه‌ای در حال پیگیری است که اختصاص احداث دو خط مجزا برای مسیر حومه‌ای تهران-گرمسار در حریم خط راه‌آهن فعلی موجود یکی از این اقدامات است. طبق وعده پیشین این مقام مسئول شرکت راه‌آهن این خط ریلی حومه‌ای در شهریور ۹۵ آماده بهره‌برداری می‌شود.

ارائه کرد. بر اساس این طرح جدید که کار مطالعاتی آن را شرکت ارپ فرانسه انجام می‌دهد قرار است ایستگاه قطارهای حومه‌ای، مترو و راه‌آهن‌های سریع و بلندبرد در یک محیط ایستگاهی تعریف شوند. از سوی دیگر قرار است با تأکید وزیر راه و شهرسازی با احداث زیرگذر مناسب سکوی ایستگاه راه‌آهن تهران به سکوی ایستگاه خط سه مترو متصل شوند تا نیازی نباشد مسافران برای تردد جابه‌جایی از مترو به ایستگاه راه‌آهن به سطح خیابان بیایند. چنانچه این اقدام عملیاتی شود قطعاً در میزان استقبال مردم از قطارهای حومه‌ای نیز تأثیر خواهد گذاشت.

قطارهای حومه‌ای زمانی معنا پیدا می‌کنند که در ایستگاه‌های راه‌آهن بتوانند با قطارهای شهری و بلند برد تبادل مسافر کنند. در طراحی‌های جدیدی که در برنامه شرکت راه‌آهن وجود دارد قرار است تغییرات اساسی در ایستگاه‌های موجود انجام شود به طوری که در این ایستگاه‌ها بتوان به شیوه‌های مدرن امروزی به مسافران خدمات ارایه کرد. بر اساس طرح‌ها و برنامه‌های شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران توجه به توسعه قطارهای حومه‌ای در چند بُعد دنبال می‌شود که اختصاص خطوط جداگانه برای مسیرهای حومه‌ای یکی از اولویت‌ها و بازطراحی ایستگاه‌های راه‌آهن

انتقاد عضو هیات رییس‌ه مجلس از نادیده گرفتن حمل و نقل ریلی در برنامه ششم

حمل و نقل ریلی مهم‌تر است یا حمل و نقل هوایی

در برنامه ششم است، اظهار کرد: البته مجلس نمی‌تواند کل برنامه و چارچوب آن را زیر و رو کند و مسیر آن را به طور کلی تغییر دهد و اصلاحاتی که انجام می‌شود، در نهایت یک نگاه استراتژیک به بخش حمل و نقل ایجاد نخواهد کرد. وی با بیان این که دولت، مقابل خود یک فضای روشن از بازگشایی شرایط اقتصادی کشور بعد از لغو تحریم‌ها و آمدن سرمایه‌های خارجی به کشور می‌بیند، تصریح کرد: اما مساله این جا است که حداقل برای حوزه حمل و نقل، هنوز برنامه قابل توجهی تنظیم نشده تا معلوم شود این سرمایه‌ها در چه مسیری به کار گرفته می‌شوند و تمرکز آن‌ها بر روی چه بخشی استوار است.

حمل و نقل ریلی خیلی مهم‌تر از حمل و نقل هوایی است

عضو کمیسیون تلفیق لایحه برنامه ششم با اشاره به این که حالا هر کار بخواهیم در پایتخت و دیگر کلان شهرهای کشور انجام دهیم، در کلاف سر در گم گیر می‌افتیم، اظهار کرد: در بخش ریلی برنامه ششم، نشانی از توسعه نمی‌بینیم و همین الان سالانه به اندازه یک دهم برنامه نیز راه‌آهن جدید ایجاد نمی‌شود.

«فرهنگی» با بیان این که اگر وضعیت برنامه ششم همین‌طور باقی بماند، در سال‌های بعد وضعیت بدتر از این هم خواهد شد، تصریح کرد: مانور تبلیغاتی دولت بر خرید هواپیما و نوسازی ناوگان هوایی متمرکز است، چرا که توسعه حمل و نقل هوایی می‌تواند برای دولت اعتبار و شخصیت ایجاد کند.

نماینده مردم تبریز در مجلس شورای اسلامی با تأکید بر این که اگر نگاه اقتصادی داشته باشیم، حمل و نقل ریلی خیلی مهم‌تر از حمل و نقل هوایی است اما چیزی که به چشم می‌آید هواپیماهای جدید است.

عضو هیات رییس‌ه مجلس شورای اسلامی در خصوص بخش حمل و نقل در لایحه برنامه ششم توسعه و لایحه بودجه ۱۳۹۵ گفت: در لایحه بودجه، وضع مانند سال‌های گذشته است و توجه دولت به حمل و نقل آن قدر نبوده که مسائل و مشکلات موجود در این بخش را حل و فصل کند و در لایحه برنامه ششم نیز متأسفانه جایگاه حمل و نقل به صورت جدی دیده نشده و بحث حمل و نقل ریلی مغفول مانده، ضمن این که در بخش‌های دیگر هم پیشنهاد گره‌گشایی دیده نمی‌شود.

به گزارش روابط عمومی معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، دکتر محمد حسین فرهنگی گفت: هر چند انتقاد به برنامه دولت در بخش حمل و نقل در لایحه بودجه وارد است اما بحث اصلی بر سر برنامه ششم است، چون این برنامه برای پنج سال، سیاست‌گذاری کشور را مشخص می‌کند و تعیین‌کننده نگاه راهبردی دولت است. وی با طرح این سؤال که چرا دولت در برنامه ششم تا این اندازه بخش حمل و نقل را به حاشیه برده، تأکید کرد: برنامه ششم، برنامه‌ای درازمدت است که وقتی بخشی را در آن به حاشیه می‌بریم، وضعیت آن در برنامه‌های خردتر که همان لوایح بودجه است نیز وخیم‌تر می‌شود.

مجلس از اختیارات خود استفاده خواهد کرد

این نماینده که به عنوان عضو کمیسیون تلفیق لایحه برنامه ششم نیز انتخاب شده، گفت: قطعاً این لایحه در مجلس دچار تغییراتی خواهد شد، چون در مجلس موضوع حمل و نقل بسیار مورد توجه است و در اولویت قرار دارد و شک نکنید که مجلس، بدون توجه از کنار آن نخواهد گذشت و طبق قانون از اختیارات خود استفاده خواهد کرد. دکتر فرهنگی با اشاره به این که بحث اصلی ما نادیده گرفتن بخش حمل و نقل و به خصوص حمل و نقل ریلی

یکی دیگر از برنامه‌های شرکت راه‌آهن در ساماندهی ایستگاه راه‌آهن تهران بازسازی بافت پیرامونی این ایستگاه است که از این طریق می‌تواند خدمات رسانی بهتری را به مسافران و محیط پیرامونی خود به دنبال داشته باشد. بازتعریف ایستگاه‌های ورامین، کرج، هشتگرد، اسلامشهر، مشهد و قم نیز برای توسعه قطارهای حومه‌ای ضروری است تا فضاهای جدید همچون پارکینگ برای نیاز مسافران در این طراحی‌های جدید در نظر گرفته شود.

احمد خدایی قائم مقام شرکت راه‌آهن نیز با اشاره به استانداردهای روز دنیا، یکی از اصلی‌ترین مشخصات ایستگاه‌های قطارهای حومه‌ای را باز بودن فضای ایستگاهی عنوان کرد و گفت: در طراحی‌های جدید هیچ مرزی برای قطارهای حومه‌ای وجود ندارد اما در ایران به دلیل اینکه به صورت ویژه قطارهای حومه‌ای دیده نشده است هنوز هم نگاه، نگاه قبلی است که مردم از یک ورودی خاص با یک جهت خاص وارد ایستگاه‌های راه‌آهن شوند.

وی ادامه داد: البته این ایده در ایستگاه شهر قدس در نزدیکی تهران که با حضور وزیر راه و شهرسازی به بهره‌برداری رسید و یکی از ایستگاه‌های صرفاً حومه‌ای است، پیاده شده تا مسافر قطار حومه‌ای به راحتی بتواند از قطار عبوری استفاده کنند.

خدایی اضافه کرد: مسافر قطار حومه‌ای نمی‌تواند درگیر پروکرایی‌های چک بلیت مانند قطارهای بین شهری شود چرا که زمان زیادی از وی گرفته می‌شود و مدت زمان سیر یک قطار که بین ۴۰ دقیقه تا یک ساعت و نیم است این فرآیند زمان فراوانی از او می‌گیرد. به همین دلیل است که در حال حاضر هزینه سفر پس از ورود مسافر به قطار به صورت نقدی از او اخذ می‌شود تا مسافر بتواند خیلی سریع وارد سکو و واگن شود.





قطارهای حومه‌ای در ژاپن توکیو بر روی ریل

محمد باقر کاظمی

ریل پرداز سیر

توکیو است و درآمد حدود ۱۱۳۲ میلیارد ین را بدست آورد. از نظر تاریخی شرکت "جی آر ایست" تلاش کرده تا سطح خدمات خود را در پنج مسیر شعاعی اصلی خدمات رسان به مرکز تجاری توکیو (خطوط توکایدو، چوتو، توهوکو، جوبان

خط ریلی ۱۰۶۷ میلی متر شبکه حومه‌ای توکیو حدود ۱۷ میلیون نفر مسافر در روز را جابه‌جا می‌کند. تا مارس ۲۰۱۵، قطارهای حومه‌ای آن ۱۰۳۳۱۰ میلیون مسافر-کیلومتر عملکرد داشته که برابر با تقریباً نصف تمام مسافر - کیلومتر ریلی در منطقه

چند دهه آینده کاهش یابد. به هر حال در منطقه کانسو در مرکز توکیو برعکس است. این مورد اسلزاماتی برای راهبران خدمات ریلی محلی که با افزایش تقاضا در آینده قابل پیش بینی مواجه هستند، همراه دارد. شرکت راه آهن شرقی ژاپن با عرض

شرکت راه آهن شرقی ژاپن (EJR) برنامه ریزی برای ارائه خدمات و سرمایه گذاری بیشتر در بهبود ایستگاه‌ها برای بالا بردن ظرفیت در شبکه شلوغ حومه‌ای توکیو در دست دارد. در بسیاری از مناطق ژاپن پیش‌بینی می‌شود جمعیت در

شرکت جی آر ایست بازی های المپیک ۲۰۲۰ را فرصتی برای جذب توریست‌های خارجی برای بازدید از سایر قسمت‌های منطقه تحت پوشش خدمات رسانی‌اش می‌داند. این فرصت به معنی تاثیر گذاری خوب و جالب توجه بر مسافران داخلی و خارجی از طریق تامین تسهیلات و خدمات ریلی مناسب در منطقه توکیو که بسیار قابل اعتماد بوده و کاربرد آسانی دارند، است. پرسنل و کارکنان "جی آر ایست" از بازی‌های المپیک ۲۰۱۲ لندن برای دریافت اطلاعات بیشتر درباره جابه‌جایی و نیازهای سفر بازدیدکنندگان در المپیک لندن بازدید کردند. شبکه حمل و نقل لندن بخوبی رفت و آمد و ترافیک زیاد در زمان بازی‌های المپیک را پوشش داد که مورد تحسین بازدیدکنندگان و رسانه‌های بریتانیایی قرار گرفت.

رتباط شمال - جنوب

به راستی بزرگترین پروژه شرکت "جی آر ایست" توکیو در سال‌های اخیر احداث خط ریلی دو طرفه ۳ کیلومتر و ۸۰۰ متر بین ایستگاه‌های یونو (Ueno) و توکیو بوده است. این پروژه بارش ۴۰ میلیارد ین در مارس ۲۰۱۵ پس از یک برنامه هفت ساله تکمیل شد. پروژه همچنین شامل یک قطعه یک کیلومتر و ۳۰۰ متری بین "آکی هابارا" و "کاندا" بوده که یک پل دره‌ای چند طبقه، خطوط ریلی جدید را مستقیماً بر روی توکیو شینکانسن تحمل می‌کند.

تکمیل خط یونو - توکیو شرکت جی آر ایست را قادر ساخته تا قطارهای حومه‌ای را از شمال که قبلاً در یونو برای اتصال به خدمات از ایستگاه توکیو خاتمه یافت به جنوب گسترش دهد. شرکت جی آر ایست در ابتدا تمام خدمات روزانه ۱۵ قطار در هر ساعت در مسیر جدید برای کمک به کاهش تراکم بالای ساعت اوج ترافیکی در کمربندی موازی "یاموتو" و خط کی هین - توهوکو از ۲۱۳ درصد تا حدود ۱۸۰ درصد، به کار

خط ریلی حومه توکیو
حدود ۱۷ میلیون نفر مسافر
در روز جابه‌جایی کند
شرکت جی آر ایست
بازی‌های المپیک ۲۰۲۰
را فرصتی برای جذب
توریست‌های خارجی برای
بازدید از سایر قسمت‌های
منطقه تحت پوشش
خدمات رسانی‌اش می‌داند



خوب در حمل و نقل به گسترش فعالیت‌های تجاری و بازرگانی کمک می‌کند، شرکت جی آر ایست تصمیم به اجرای اصلاحات و بهبودهای ترافیکی و ریلی بیشتری گرفت.

در آن زمان مسیره‌های "مگا لوپ" هنوز ظرفیت اضافی داشتند بنابراین نیازی به احداث خطوط ریلی جدید نبود. از آن زمان رفت و آمد و ترافیک قطارها به نقطه‌ای که شرکت جی آر ایست در نظر گرفته بود که برای افزایش ظرفیت نیاز به زیر ساخت جدید دارد، افزایش یافته است. پروژه‌های مختلفی شامل حرکت سراسری از میان منطقه متعلق به راه آهن ساگامی در جنوب یوکوهاما را در دست مطالعه دارد اما تا بحال هنوز برنامه قطعی برای افزایش بیشتر کمربندی "مگالوپ" وجود ندارد.

اقدام ضروری‌تر، نیاز پرداختن به روش‌های جابجایی ترافیک و رفت و آمد بیشتری وجود دارد که در بازی‌های المپیک و پارا المپیک توکیو در سال ۲۰۲۰ ایجاد خواهد شد. این اقدام می‌تواند شامل خط ارتباطی جدید از فرودگاه هاندا به توکیو مرکزی "شین جوکو" و "شین - کیبا" به هزینه تقریبی ۳۲۰ میلیارد ین باشد. اگرچه فقط قسمتی از این طرح تا شروع بازی‌ها تکمیل خواهد شد. زمان‌های سفر از فرودگاه تا ایستگاه‌های شین جوکو و توکیو تا حدود ۲۰ دقیقه می‌تواند کاهش یابد.



ایست "خدمات بیشتری در خط" موساشینو "شامل چند قطار اکسپرس با توقف محدود برقرار کرد. در خط یوکوهاما ترافیک و عبور و مرور از منطقه "ساکوراگی چو" به یوکوهاما که منجر به تراکم در آنجا می‌شد در حال افزایش بود بنا براین همزمان شرکت جی آر ایست خدمات خط یوکوهاما را به "افونا" افزایش داد و شروع به ارائه اصلاحاتی از جمله قطارهای جدید کرد. "شرکت جی آر ایست" همچنین آگاه بود که جمعیت در سایر نقاط در "مگا لوپ" با توجه به گسترش پروژه‌های مسکونی در حال افزایش بود. این افزایش جمعیت می‌توانست باعث رشد و افزایش عبور و مرور و ترافیک در دراز مدت شود. با آگاهی از این که اتصال های (Links)

و سوپو) افزایش دهد. حدود شش سال قبل روشن شد که سایر خطوط نیز نیاز به بهبود و اصلاح داشتند. برآورد ظرفیت و عملکرد در سراسر شبکه منجر به آشکار شدن مشکلاتی در چهار مسیر در خطوط موسائین هو، کی یو، نامبو و یوکو شد. این چهار خط تشکیل کمربندی بیرونی به نام "مگالوپ" (mega-loop) را می‌دهند. این کمربندی، کمربند شلوغ و پر تراکم "یامانوت" را که به منطقه مرکزی خدمات ریلی داده و بسیاری از مسیرهای شعاعی و خطوط مترو را به یکدیگر وصل می‌کند.

گام‌های اولیه

در اوایل ۲۰۱۰ شرکت "جی آر



انداخت.

۵ قطار در ساعت از خط " اوتسونومیا " (Utsunomiya) و پنج قطار در ساعت از خط " تاکاساکی " از طریق خط اصلی " توکایدو " به " یوکوهاما " حرکت می کند در حالی که پنج قطار از خط " جوبان " از بوئو به خط برگرد جدید در شیناگاوا گسترش یافته اند. از سال ۲۰۱۶ شرکت جی آر ایست پیش بینی می کند که خدمات درون شهری خود را به ۲۰ قطار در ساعت افزایش داده و در دوره زمانی بیشتری بعضی از این خدمات در خط فرعی پیشنهادی به فرودگاه " هاندا " گسترش یابند.

سیگنالینگ (Signalling)

تا این اواخر، سیگنالینگ در شبکه توکیو شرکت جی آر ایست منحصراً متکی به مدارهای خط ریلی بود. شرکت علاقمند به سازگار کردن خود به تجهیزات با نگهداری کمتر تحت یک برنامه دراز مدت بوده و در سال ۲۰۱۱ " سیستم پیشرفته مدیریت و ارتباط قطار " را در خط سن سکی " Senseki " در سندای (

مشکلی که وجود دارد این است که بعضی از قطارهای خط " جوبان " از میان خط مترو در " ایاز " عبور می کنند.

تامین مالی سرمایه گذاری

به عنوان یک کسب و کار و تجارت سود آور در بخش خصوصی، شرکت جی آر ایست می تواند برنامه سرمایه گذاری خود را برای برابری کردن با جریان های درآمد پیش بینی شده سازگار کند. این بدین معنی است که در موقعیت خوبی قرار داشته تا بتواند از منابع خود برای کسب تامین مالی سرمایه گذاری خود برای زیر ساخت و وسایل نقلیه ریلی استفاده کند. به جز خدمات شینکانس حدود سه چهارم درآمد شرکت از فروش بلیت از منطقه حومه ای توکیو حاصل می شود. شرکت جی آر ایست همچنین می تواند از امکانات بازرگانی و تجاری خود که شامل املاک و زنجیره هتل ها است کسب درآمد کند. در بعضی موارد، شرکت جی آر ایست قادر به استفاده از تامین مالی خارج از حیطه خود شامل کمک های مالی دولت های محلی و مرکزی بوده است اما این کمک ها محدود به

(Sendai) ارایه داد. با در نظر گرفتن موفقیت در این پروژه، اکنون کار مناسب سازی نسخه اصلاح شده سیستم ATACS (Advanced Trains Administration & Communication System) سیستم مدیریت و ارتباطات پیشرفته قطار در خط ۲۳ کیلومتر. ۵۰۰ متری " سایکو " بین " ایکه بوکورو "، " آکابین " و " امیا " در حال اجرا است. پروژه به مرحله ای رسیده که تجهیزات ATACS در ناوگان ۳۱ قطار ده - واگنه در حال نصب بوده و هدف نصب و راه اندازی سیستم تا سال ۲۰۱۷ است. طرح های برای نصب ATACS در سایر مسیرها بایستی در انتظار تکمیل طرح خط سایکو باشد. تحت یک پروژه جداگانه، شرکت جی آر ایست نصب سیستم CBTC را در قسمتی از خط ۳۰ کیلومتری جوبان بین " توریید " و " ایاز " برنامه ریزی می کند. در سال ۲۰۱۴ این شرکت موقتاً شرکت Thales را به عنوان پیمانکار طراحی انتخاب کرد و کار طراحی اکنون در حال اجرا است.

پروژه های خاص از قبیل بهسازی ایستگاه ها و پله برقی های جدید است. هر پروژه بر مبنای مزیت و ارزش خود برآورد می شود. نمونه ای از آن را می توان به بازسازی ایستگاه " شین جوکو " اشاره کرد که بعضی از کارهای آن به وسیله بخش شیویای دولت کلان شهر توکیو تامین مالی شد. این حقیقت قابل توجه است که شرکت جی آر ایست قیمت بلیط های خود را در شبکه حومه ای خود از سال ۱۹۸۷ (۲۹ سال پیش)

به جز افزایش ۳ تا ۵ درصدی به مالیات مصرف در اول آوریل ۲۰۱۴ و افزایش حداقل کرایه از ۱۳۰ به ۱۴۰ ین، اضافه نکرده است.

وسایل نقلیه ریلی

شرکت " جی آر ایست " دارای ناوگانی حدود ۷۵۰۰ واگن در مسیر ۱۱۰۰ کیلومتری شبکه حومه ای توکیو است. این واگن ها عموماً در شکل بندی های ۱۰ واگنه راهبری می شوند اگر چه قطارهای در کمربندی یوکوهاما دارای ۱۱ واگن هستند. در پنج مسیر دیگر از قبیل قطارهای خط " شونان - شین جوکو " که خصوصاً در زمان اوج صبح ها از

فعالیت‌های خارج از کشور

در این بین شرکت جی آر ایست برای سرمایه‌گذاری در تخصص خود برای جابه‌جایی حجم سنگینی و زیادی از مسافران حومه‌ای در اجرای پروژه در خارج از کشور نیز فعال است. در سال ۲۰۱۳ شرکت تولیدکننده وسایل نقلیه ریلی J-Trec وابسته به جی آر ایست برنده تامین ۶۳ واگن مترو برای خط purple بانکوک به اضافه قرارداد تعمیر و نگهداری مرتبط در ارتباط با "توشییا" و "ماروبنی" شد.

در سال ۲۰۱۴ دفتری در لندن برای فعالیت در فرصت بازار نوید بخش و آینده دار بازار ریلی بریتانیا تاسیس کرد و فعالیت در سیستم راهبردی بریتانیا را در دست مطالعه داشته و همچنین فعالیت‌های در سایر نقاط اروپا را نیز در دست بررسی دارد.

درهای محافظ لبه سکو (Platform Edge Doors) در تمام ایستگاه‌های کمربندی یوکوهاما تا سال ۲۰۱۷ برای جلوگیری از سقوط مسافر بر روی خط ریل در ساعات اوج و شلوغی بوده و به حداقل رسانیدن زمان توقف کمک خواهد کرد.

در یازده ایستگاه کم تراکم تر درهای محافظ‌های لبه سکو برای جلوگیری از سقوط مسافر تا پایان سال مالی مارس ۲۰۱۴ نصب شدند و هفت ایستگاه دیگر مجهز به امکانات مشابه تا مارس ۲۰۱۵ شدند. احساس گرهایی (سنسور) بر روی خط ریلی برای کنترل مرحله نهایی ترمزگیری قطار برای اطمینان از قرار گرفتن قطار در برابر درهای محافظ لبه سکو به کار می‌روند.

به هر حال شرکت جی آر ایست در نظر دارد درهاب ایمنی محافظ سکوها را در بعضی از ایستگاه‌های بزرگتر و شلوغ‌تر از قبیل شین جوکو و توکیو نصب کند.

ایست تعویض تجهیزات برقی پس از ۱۲ سال برای راهبری قطارها برای ۱۲ سال مشابه است. قطار حومه‌ای استاندارد فعلی سری E۲۳۳ است. گروهی از این قطارها در سال ۲۰۱۵-۲۰۱۴ در خط "نامبو" وارد خدمت شدند. این قطارها ده درصد ظرفیت بیشتری نسبت به سری قدیمی‌تر E۲۰۵ که جایگزین قطارهای قدیمی تر شده، دارند.

مدل قطارنمونه جدید معروف به E۲۳۵ از مارس ۲۰۱۵ در آزمایش قرار دارد. قطار E۲۳۵ که قرار است جایگزین قطارهای فعلی در کمربندی یوکوهاما شوند، طرح کلیدی از برنامه‌ای برای کاهش ورود قطار در کمتر از هر دو دقیقه به ایستگاه است، یعنی فاصله ورود قطار به ایستگاه کمتر از دو دقیقه در ساعات اوج خواهد بود.

یکی دیگر از طرح‌های ایستگاهی نصب

۱۵ قطار تشکیل می‌شوند و بسیاری از ایستگاه‌ها دارای سکوهایی سازگار با چنین قطارهای طولی هستند. اگر چه در چند مورد سکوها باید برای سرویس دهی به قطارهای طولی تر، گسترش یابند. قطار نمونه و تیپ برای حمل ۱۸۰۰ نفر مسافر طراحی می‌شود اما در طول ساعات اوج صبح یک قطار مستقل ممکن است تا سه هزار نفر مسافر را حمل کند. در بعضی مسیرها از قبیل خط چوئو (Chuo) هر واگن قطار دارای شش در، در دو طرف واگن برای تسریع در سوار کردن و تخلیه مسافر در شلوغ‌ترین قسمت سکو است اگرچه این نوع واگن هنوز در هر قطاری وجود ندارد. عمر میانگین ناوگان حومه‌ای توکیو ۱۲ تا ۱۳ سال است. و سیاست شرکت جی آر





رئیس جمهور برای آغاز عملیات اجرایی قطار برقی مشهد - تهران به جای قطار با هواپیما به مشهد سفر کرد

برقی سازی قطار مشهد - تهران با حضور روحانی آغاز شد

می‌شود. طبق برنامه ریزی، این طرح و تمامی مراحل اجرایی آن در مدت ۴۲ ماه با هزینه دو میلیارد دلار به انجام می‌رسد. افزایش ظرفیت شبکه و ایستگاه‌های اصلی، ارتقا سرعت متوسط قطارها، کاهش تاخیرها، امکان افزایش تعداد مسافر بر واگن، آماده به کار بودن لوکوموتیوها و کاهش وابستگی به موتورهای دیزلی از دیگر مزایای برقی سازی مسیر راه آهن مشهد-تهران هستند. همچنین پروژه تراک بندی و

و آمد قطارهای باری نیز با ظرفیت حمل ۱۰ میلیون تن در سال در این مسیر ریلی ارتقا می‌یابد. پیش بینی حاکی از آن است که با تامین واگن‌های جدید توسط بخش خصوصی و جایگزینی واگن‌های موجود در افاق ۱۵ ساله طرح بتوان به ظرفیت سالانه حمل ۳۵ میلیون مسافر در مسیر راه آهن مشهد-تهران دست یافت. همچنین با بهره برداری از طرح برقی سازی این مسیر ریلی سالانه ۶۲۶ میلیون لیتر در مصرف سوخت در راه آهن ایران صرفه جویی

ظرفیت ایستگاه راه آهن مشهد بهره برداری شد. طرح برقی سازی راه آهن مشهد-تهران با حل مشکل فاینانس آن در سفر اخیر رئیس جمهوری چین به ایران، در قالب کنسرسیومی متشکل از پیمانکاران ایرانی و چینی اجرایی شده است. از جمله اهداف این طرح راه اندازی قطارهای سریع مسافری برای دستیابی به زمان سیر حرکت در مسیر راه آهن مشهد-تهران ظرف مدت شش ساعت است. در همین چارچوب وضعیت رفت

حسن روحانی هفدهم بهمن ماه همزمان با دهه مبارک فجر انقلاب اسلامی در سفر به مشهد کلید آغاز عملیات اجرایی پروژه برقی سازی راه آهن مشهد - تهران و بهره برداری از چندین پروژه صنعتی و راهسازی را زد. در جریان سفر یک روزه روحانی به مشهد و همزمان با آغاز عملیات اجرایی برقی سازی راه آهن مشهد-تهران، همچنین مرحله نخست افزایش ظرفیت این مسیر ریلی در قالب تراک بندی و هوشمندسازی ترافیک قطار و توسعه و افزایش

تهران مشهد به جهت افزایش ایمنی و ارتقا ظرفیت در ۵۰ ایستگاه و به طول ۹۲۶ کیلومتر اجرا شده است که در بخش ای. تی. سی تجهیزات ایستگاهی و محوطه در ۵۰ ایستگاه تهران تا مشهد و تجهیزات لازم در ۱۴۰ دستگاه لکوموتیو و در بخش تراک بندی ۱۸۹ دستگاه بلاک میانی شامل تجهیزات داخلی کانکس، چراغ، محور شمار و ترانسپورندهای پسیو و اکتیو در ۴۹ بلاک نصب و راه اندازی شده است.

شبکه‌های ریلی هوشمندسازی می‌شود

پورسیدآقایی با اشاره به این که این پروژه در مسیرهای تهران-قم، تهران-کرج، بافق-بندرعباس نیز آغاز شده است، گفت که تمامی شبکه‌های ریلی تا پایان سال ۱۳۹۵ به سامانه تراک‌بندی و هوشمندسازی ترافیک قطار متصل شده و از این لحاظ خطوط ریلی ایران جزو پیشرفته‌ترین کشورهای دنیا قرار خواهد گرفت.

مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران با اشاره به توسعه ایستگاه راه آهن مشهد از پنج سکو به هشت سکو گفت: با افزایش سکوهایی ورودی ایستگاه راه آهن مشهد و افزایش ۱۶ خط به این ایستگاه در آینده مشکل تاخیر در ورود قطارها به مشهد برطرف خواهد شد.

وی با اشاره به اینکه با بهره برداری از سیستم کنترل اتوماتیک قطار، سرعت قطار با توجه به نوع آن، مجوز حرکت و مشخصات مسیر تعیین شده و کنترل می‌شود، بیان کرد: این امر موجب کنترل سرعت و تامین ایمنی در مسیر گشته و از بروز حوادثی که بر اثر عدم توجه به چراغ، سرعت غیرمجاز، خرابی مسیر به وجود می‌آید، جلوگیری می‌کند.

یکی دیگر از اهداف این سیستم، نظارت و کنترل سیر و حرکت به شیوه اتوماتیک است که موجب کاهش خطای نیروی انسانی و در نتیجه افزایش ایمنی سفر با قطار می‌شود.

ایمنیت و سلامت قرار خواهد گرفت. مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران صرفه جویی هزار و ۸۰۰ میلیارد تومانی، کاهش میزان دی اکسیدکربن، افزایش بهره‌وری ناوگان حمل و نقل ریلی را از جمله مزیت‌های اجرای این پروژه عنوان کرد.

۶۱ درصد این پروژه در داخل کشور انجام پذیرفته است، هزینه قرارداد اجرای پروژه سامانه تراک بندی و هوشمندسازی ترافیک قطار ۱۱ و نیم میلیارد دلار است که به بخش‌های زیرساختی، برقی کردن پروژه و لوکوموتیوها مربوط است.

پورسیدآقایی با بیان این که پروژه برقی کردن قطار تهران-مشهد از سال ۵۶ مطرح بوده است، افزود که این پروژه از سال ۱۳۸۴ مطالعات دقیق خود را آغاز کرد و در سال ۱۳۹۳ تمام مجوزهای قانونی قراردادها را آن در دولت صادر شد و امروز نیز شاهد آغاز عملیات اجرایی آن هستیم.

افتتاح پروژه سیستم تراک بندی و هوشمندسازی ترافیک قطار نیز انجام شد که در این پروژه قطارها به جای توقف در ایستگاه بلافاصله حرکت می‌کنند. این پروژه در محور

انجام رسید. با این وجود هزینه اجرای پروژه نسبت به نمونه مشابه خارجی کاهش ۵۰ درصدی داشته و مانع خروج ۶۰ میلیون یورو ارز از کشور شده است.

همچنین طی این مراسم با حضور حسن روحانی در مشهد، از طریق ویدئوکنفرانس شش پروژه صنعتی با مجموع سرمایه گذاری سه هزار و ۱۱۰ میلیارد ریال بهره برداری شد.

حفاظت از جان ۱۸۰۰ نفر، دستاورد برقی شدن قطار مشهد-تهران

مدیرعامل راه آهن با اشاره به این که آمار تلفات جاده‌ای مسیر مشهد-تهران دوهزار و ۵۰۰ کشته است، گفت: برقی کردن قطار مشهد-تهران سالانه جان ۱۸۰۰ نفر را حفظ می‌کند.

محسن پورسیدآقایی در مراسم آغاز عملیات اجرایی برقی شدن خط آهن مشهد-تهران در ایستگاه راه آهن مشهد با اشاره به این که آمار تلفات جاده‌ای در مسیر مشهد-سمنان-تهران در سال دو هزار و ۵۰۰ کشته و ۲۵۰ هزار مجروح است، تاکید کرد: با بهره برداری از این پروژه جان هزار و ۸۰۰ نفر در

سامانه هوشمند کنترل ترافیک قطار موسوم به ای.سی.تی در مسیر ریلی مشهد-تهران که توسط رییس جمهوری در مشهد بهره برداری شد نیز به عنوان سامانه افزایش ظرفیت شبکه حمل و نقلی برای نخستین بار در کشور توسط متخصصان داخلی اجرا شده است.

این پروژه در مسیر راه آهن مشهد-تهران برای افزایش ایمنی و ارتقا ظرفیت در ۵۰ ایستگاه مسیر به طول ۹۲۶ کیلومتر اجرا شده است.

با بهره برداری از این سامانه ترافیکی، سرعت قطارها با توجه به نوع آن، مجوز حرکت و مشخصات مسیر تعیین و کنترل می‌شود.

این امر موجب کنترل سرعت و تامین ایمنی در مسیر شده و از بروز حوادث احتمالی جلوگیری می‌کند ضمن آن که موجب کاهش خطای نیروی انسانی و در نتیجه افزایش ایمنی سفر با قطار می‌شود.

عملیات این پروژه طی سه سال و به طور صد درصد توسط متخصصان داخلی بر اساس استانداردهای روز دنیا طراحی و اجرا شده است.

عملیات ساخت و اجرای این پروژه با ۳۲ میلیون یورو اعتبار ارزی و خرید هزار کیلومتر کابل برق به





منافع انتقال هر یک تن کیلومتر حمل بار از جاده به ریل

کیلومتر ۱۳۵ ریال به دست می‌آید.

سید مرتضی ناصریان

به تازگی در مجلس مقرر شد که شرکت‌های پتروشیمی عوارض آلاینده‌گی بپردازند. از مبانی و نحوه محاسبه این عوارض با توجه به محیط برون شهری این کارخانجات اطلاع دارید؟ آیا تعمیم آن به بخش حمل و نقل مفید است؟ به نظرم کمک موثری به حمل ریلی به جهت مزیت آن در این خصوص خواهد بود تا بخشی از هزینه‌های خارجی حمل و نقل داخلی شود.

علی اصغر شفیع نادری

اگر همه مصرف در بخش بار در

را هم در نظر گرفت؛ عواملی که باعث شده تا صاحب بار جاده را به ریل ترجیح دهد. در ادامه بحث تنی چند از کارشناسان ریلی در خصوص منافع انتقال حمل بار از جاده به ریل را می‌خوانید.

زمان، استهلاک کمتر جاده‌ها و کاهش آلودگی هوا و تبعات آن و ... می‌شود.

سعید قصابیان

محاسبات را بر اساس هر لیتر ۱۸۰۰ تومان تکرار کردم. تفاوت مصرف سوخت (سی‌سی) برای هر نفر-کیلومتر و هر تن کیلومتر تغییر نمی‌کند. اما صرفه جویی نقدی ناشی از ریل برای هر تن-کیلومتر ۳۳۷ ریال به دست می‌آید و برای هر نفر-

با هر چه واقعی تر شدن قیمت سوخت در کشور قدرت رقابت شبکه ریلی با جاده از لحاظ قیمت افزایش می‌یابد. منافع انتقال هر یک تن کیلومتر حمل بار و یا جابه‌جایی مسافر از جاده به ریل بر کسی پوشیده نیست؛ اما باید سرعت سیر و ضعف‌های زیر ساخت شبکه ریلی

علی اصغر شفیع نادری

همکاری راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با وزارت نفت در نهایت موجب شد تا میزان اختلاف مصرف سامانه‌ی ریلی و جاده‌ای ایران برای حمل هر یک تن کیلومتر ۳۰ سی‌سی مورد قبول وزارت نفت قرار بگیرد و به عنوان یکی از طرح‌های صرفه‌جویی انرژی به شورای اقتصاد برای بررسی و تصویب معرفی شده است. از طرف دیگر به ازای هر یک میلیارد

واحد حمل (جمع جبری تن کیلومتر و مسافر کیلومتر) حدود ۴۰ نفر در جاده‌ها کشته می‌شوند و تقریباً ۴۰۰ نفر زخمی بر حسب محاسبات خیلی کلی و خام، انتقال هر یک تن کیلومتر بار از سامانه‌ی جاده‌ای به ریلی موجب صرفه‌جویی اقتصاد جامعه یا عدم هزینه کرد جامعه به میزان ۲۰۰ تومان به ازای هر تن کیلومتر می‌شود. این میزان شامل صرفه‌جویی انرژی، کاهش کشتگان، کاهش زخمی‌ها، صرفه‌جویی

تاخیر هشت‌ساله در راه آهن، زیان چهار هزار میلیارد تومانی به بار آورد

در سال ۱۳۸۶ برقی کردن راه‌آهن تهران-مشهد، با هزینه ۸۶۰ میلیون دلار به کنسرسیومی داخلی واگذار شد اما تعویق آن موجب شد اکنون با دو میلیارد دلار هزینه توسط پیمانکاران چینی اجرا شود.

۱۷ بهمن‌ماه امسال در مراسمی در مشهد، حسن روحانی دستور آغاز عملیات اجرایی پروژه برقی شدن خط آهن مشهد-تهران را صادر و این پروژه عظیم به طور رسمی وارد فاز اجرایی شد.

طرح برقی سازی راه آهن مشهد - تهران با حل مشکل فاینانس آن در سفر اخیر رئیس‌جمهور چین به ایران، در قالب کنسرسیومی متشکل از پیمانکاران ایرانی و چینی اجرایی می‌شود. از جمله اهداف این طرح راه اندازی قطارهای سریع مسافربری برای دستیابی به زمان سیر حرکت در مسیر راه آهن مشهد - تهران ظرف مدت شش ساعت است.

مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران درباره هزینه این پروژه گفته است: تمام مراحل طرح برقی کردن قطار مشهد-تهران در ۴۸ ماه با اعتبار ۲ میلیارد دلار به انجام می‌رسد.

چینی‌ها ۳ برابر گران‌تر از داخلی‌ها راه‌آهن تهران-مشهد را برقی می‌کنند پروژه برقی کردن خط ریلی مشهد-تهران در تیرماه سال ۱۳۸۶ در قالب قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید که بر اساس آن قانون مقرر شد در سه سال زمان سفر به مشهد از هفت به پنج ساعت برسد. این طرح در تیرماه سال ۱۳۸۶ نیز به تایید معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست‌جمهوری رسید.

در ابتدا این پروژه به کنسرسیومی از چهار شرکت داخلی شامل تام ایران خودرو، واگن پارس، پرسان و هیربدان داده شد تا قطار برقی مشهد-تهران ظرف سه سال از سوی این کنسرسیوم به بهره‌برداری برسد. اما به دلیل برخی اتفاقاتی پیش آمده، این مناقصه با دخالت سازمان بازرسی باطل شد.

در دی سال ۸۹ مناقصه برقی شدن این خط برای دومین بار برگزار شد و این باره این پروژه به قرارگاه خاتم‌الوصیاء واگذار شد.

اما این پروژه که در قالب قرارداد BOT در سال ۹۰ در مناقصه دوم به قرارگاه سازندگی خاتم‌الوصیاء (عج) واگذار شده بود، با تغییر دولت و روی کار آمدن پورسیدآقای به عنوان مدیرعامل راه‌آهن، دوباره ورق برگشت.

پورسیدآقای با انتقاد از قرارداد مذکور گفت: «این قرارداد بدون مطالعات کافی منعقد شده و در قالب قرارداد BOT بوده که ۳۹ ساله است اما به اعتقاد من منطق اقتصادی ندارد و باید بررسی شود و در حال حاضر قابلیت اجرایی ندارد.» به علت همین مخالفت‌ها، سرانجام این قرارداد نیز فسخ شد.

لازم به ذکر است که در قرارداد اولیه برای ساخت این پروژه در سال ۱۳۸۶ توسط شرکت‌های داخلی، هزینه کل پروژه ۸۶۰ میلیون دلار تعیین شده بود اما مخالفت‌هایی که با آن قرارداد شد موجب لغو آن شد. با مخالفت پورسیدآقای با قرارداد دوم برای ساخت این پروژه توسط قرارگاه سازندگی خاتم‌الوصیاء (عج)، برقی کردن مسیر ریلی تهران-مشهد چندین سال به تعویق افتاد و اکنون قرار شده با هزینه ۲ میلیارد دلار و توسط پیمانکاران چینی اجرا شود. به عبارت دیگر، با تصمیم دولت یازدهم قرار است طرح برقی کردن راه‌آهن تهران - مشهد با هزینه حدوداً ۳ برابر و توسط چینی‌ها اجرا شود.

پهروز رحمانی

پارامتر مهم دیگر کاهش تخریب آسفالت و ابنیه فنی مهم مانند پل است که باید لحاظ شود تقریباً هر کامیون به اندازه ۱۰ هزار سواری تخریب آسفالت دارد.

سید مرتضی نصریان

در مطلب اخیر آقای مهندس شفیق نادری بند پنجم خیلی ساده سازی کرده‌اند و عدد ۱۰۰ ریال به ازای واحد حمل برای مجموع صرفه‌جویی در موضوعات متعدد ذکر شده که بسیار دست پایین است.

هزینه استهلاک شبکه در حمل جاده‌ای به‌ازای هر تن - کیلومتر حدود ۶۰۰ ریال است و در ریل حدود ۲۵۰ ریال یعنی در همین یک قلم که آقای مهندس رحمانی اشاره کردند حدود ۳۵۰ ریال صرفه‌جویی را باید در نظر بگیریم.

مجید بابایی

گزارش عملکرد شش ماهه اول سال ۱۳۹۳ و کل سال ۱۳۹۲ در وبگاه راه‌آهن قرار داده شده است.

با توجه به متوسط سیر بار هر واگن و حدود ۲۰ هزار واگن باری در سرویس محاسبات متوسط سیر روزانه واگن‌های باردار (البته هنوز سالنامه منتشر نشده و ممکن است در نسخه چاپی تغییرات اندکی اتفاق افتد). آمار سال ۱۳۹۳ شش ماهه اول است اما متوسط سیر روزانه قابل مقایسه با سال‌های قبل است.

با بررسی آمار موجود متوسط سیر روزانه هر واگن باردار در شش ماهه اول سال ۱۳۹۳ در مقایسه با کل سال ۱۳۹۲ حدود ۵ درصد رشد را نشان می‌دهد. همین مقایسه بین سال ۱۳۹۲ و ۱۳۹۱ حاکی از رشد ۲/۶ درصدی است.

اگر به این شاخص واگن‌های خالی برگشته را هم اضافه کنیم در حد اکثر ممکن در سال ۱۳۹۳ متوسط سیر روزانه واگن‌های باری ۹۸ کیلومتر خواهد بود.

ریل و جاده به عنوان ورودی انرژی لحاظ شود و خروجی آن که حمل بار خالص بر حسب تن کیلومتر بر اساس محاسبات بنده اختلاف مصرف برای شرایط حال حاضر کشور ما و در مقیاس کلان کشوری نزدیک ۴۰ سی‌سی به ازای هر تن کیلومتر است. ولی به‌هر صورت عددی را که مورد قبول مرجع رسمی قرار گرفته است مینا قرار می‌دهیم که همان ۳۰ سی‌سی است. همان‌طور که آقای مهندس نصریان اشاره کرده‌اند ارزش به روز بین المللی گازوییل چه از خارج وارد شود چه از منابع داخلی مصرف شود باید لحاظ شود. بنا بر این اگر هر لیتر ۲۰۰۰ تومان فرض شود به معنای ۶۰۰ ریال به ازای هر تن کیلومتر است. به ازای هر یک میلیارد واحد حمل حدود ۴۰ نفر در جاده‌های برون شهری کشته می‌شوند. با فرض ارزش هر جان ۳ میلیارد تومان ارزش مالی صرفه‌جویی جان انسان‌ها به میزان ۱۲۰۰ ریال به ازای هر تن کیلومتر نتیجه می‌شود.

به ازای هر یک میلیارد واحد حمل در جاده‌های برون شهری حدود ۴۰۰ نفر زخمی می‌شوند که حدود ۱۰ درصد آن‌ها نیز معلول یا نقص عضو دایم دارند. اگر هزینه‌های مالی تحمیلی ناشی از هر مجروح را ۵ میلیون تومان و هزینه‌های تحمیلی به جامعه ناشی از هر معلول یا نقص عضو دایم را در طول عمر باقیمانده خویش ۲۰۰ میلیون تومان در نظر بگیریم نتیجه می‌شود به ازای هر تن کیلومتر حدود ۱۰۰ ریال بایستی جامعه کنار بگذارد تا خرج زخمی‌ها و معلولان کند.

کاهش تردد جاده‌ای، صرفه‌جویی زمان، عوارض زیست محیطی ناشی از انتشار آلودگی روی دیگر انسان‌ها که کشته یا زخمی یا معلول نمی‌شوند و تغییرات آب و هوایی و استهلاک کمتر جاده‌ها و عوامل دیگر نیز روی هم به ازای هر واحد حمل ۱۰۰ ریال فرض می‌شود.

موارد فوق بالغ بر ۲۰۰۰ ریال به ازای هر تن کیلومتر می‌شود.



تأمین مالی چالش تمام نشدنی

روش‌های تأمین مالی صنعت ریلی در دنیا

نقدینگی روبه‌رو بوده است این طرح‌ها نوعاً با تاخیر به بهره‌برداری رسیده‌اند و بنابراین دولت‌ها همیشه به نوعی به دنبال راه‌حلی برای حل این مشکل بوده‌اند. تجربه‌ای که در کشورهای توسعه یافته با موفقیت همراه بوده، ایجاد تعاملی سازنده بین دولت و بخش خصوصی برای انجام این نوع طرح‌ها است. به‌طوری که دولت بیش‌تر

تأمین مالی دوچندان می‌شود. دولت همواره برای ایجاد زیرساخت‌ها و توسعه آن چه در کشور خودمان و چه در کشورهای دیگر در تلاش بوده و از جمله تأمین‌کنندگان اصلی مالی و سرمایه برای طرح‌های زیرساختی بوده است و از جمله این زیرساخت‌ها طرح ساخت و احداث در صنعت حمل و نقل است. از آن‌جا که تأمین مالی همواره با مشکل کمبود

است. هر نظام مالی سالم و باثبات، با زمینه‌سازی مدیریت صحیح اقتصاد کلان، عامل اساسی رشد پایدار است. در کشور ما با توجه به فقدان بازار پول و سرمایه پیشرفته، لزوم وجود نهادهایی همچون شرکت‌های تأمین مالی، شرکت‌های تأمین سرمایه و... ضروری به نظر می‌رسد. از طرفی با وجود قدرتی که بانک‌ها در نظام پولی کشور دارند اهمیت شرکت‌های

در کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه صنعت خدمات مالی ستون فقرات اقتصاد شناخته می‌شود و بخش بزرگ و قابل‌رشدی از اقتصاد توسعه‌گرا است. در واقع می‌توان گفت وجود واسطه‌گری مالی متنوع، خدمات مدیریت مخاطره و سایر خدمات مالی که صنعت خدمات مالی ارائه می‌کند، امکان رشد و توسعه اقتصاد امروزی را فراهم آورده



الزامی است. برای تأمین مالی مورد نیاز اجرای طرح‌ها و همچنین ایجاد تحرک در صنایع با هدف افزایش مزیت‌های رقابتی، دانش فنی، رقابت و توسعه غیرمولد اقتصادی بوده و در نهایت به تشکیل سرمایه منجر نخواهد شد. به همین دلیل غالب کشورهای در حال توسعه با کمبود منابع مالی برای سرمایه‌گذاری مواجه هستند.

از همین رو، اکثر این‌گونه کشورها برای جبران کمبود سرمایه و منابع مالی مورد نیاز خود، به جلب سرمایه‌های خارجی و مشارکت خارجی در فعالیت‌های تولیدی و زیربنایی روی آورده‌اند. سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی از مدت‌ها قبل، یکی از موضوعات قابل توجه در اقتصاد بین‌المللی بوده است.

به‌خصوص در سال‌های اخیر که میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در کشورهای در حال توسعه به سرعت افزایش یافته، این مساله بیش‌تر مورد توجه قرار گرفته است.

در گذشته، بسیاری از کشورهای در حال توسعه تمایل چندانی به گسترش سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی که توسط شرکت‌های چندملیتی صورت می‌گرفت نداشتند و اعتقاد بر این بود که این شرکت‌ها تنها در فکر غارت منابع کشورهای میزبان هستند و حاکمیت و استقلال ملی را به خطر می‌اندازند و در پی آن، وابستگی اقتصادی را تشدید می‌کنند. اما در سال‌های اخیر با روشن‌تر شدن نقش موثری که سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی می‌تواند در فرآیند رشد و توسعه اقتصادی کشورها ایفا کند، نگرش کشورهای در حال توسعه نسبت به آن تغییر یافته است.

استفاده از منابع مالی خارجی به خودی خود نشانگر ضعف اقتصادی نیست بلکه به‌طور کلی میزان جذب تسهیلات خارجی در بازارهای پولی و مالی جهان و جلب سرمایه‌های خارجی خود یکی از نشانه‌های سطح

مالیات‌ها و عوارض عمومی گرفته تا تأمین مالی خصوصی، از طریق توسل به تأمین مالی محدود براساس دریافت حق عبور یا اخذ عوارض راه وجود دارد. در اغلب کشورها از زمان شروع رشد سریع و پیوسته ترافیک راه، پیش‌بینی و اقدام برای راه‌های عمومی، پل و تونل به‌عنوان خدمات عمومی رایگان مورد بررسی قرار گرفت.

بنابراین آن‌ها از سازوکار تأمین مالی عمومی، یعنی تأمین مالی بودجه‌ای یا وام گرفتن بهره بردند. اما نیازهای سرمایه‌گذاری راه وسیع بوده و راه‌های پرپیچ و خم تخصیص بودجه، آن را با خدمات عمومی پایه مانند بهداشت، آموزش و... به رقابتی بزرگ برای تصاحب میزان کاملاً محدود منابع بودجه‌ای می‌کشاند. بودجه‌های عمومی به علت ضرورت رعایت توازن از راه کاهش مخارج عمومی و پرداخت بدهی عمومی، با هدف رسیدن به رشد اقتصادی پایدار در اغلب کشورهای در حال توسعه یا به لحاظ اهداف سیاسی با محدودیت مواجه هستند.

زیرساخت‌های راه یک عامل کلیدی پابرجا برای توسعه اقتصادی است، بسیاری از کشورها می‌کوشند اشکال تازه‌ای از تأمین مالی فرابودجه‌ای یا خارج بودجه‌ای را در چارچوب یک همکاری تازه و گسترده بین سازمان‌های دولتی و شرکت‌های خصوصی، برای توسعه بیش‌تر یا حفظ و نگهداری شبکه راه‌های خود به وجود آورند.

به همین دلیل ایران نیز درصدد افزایش تعاملات با اقتصاد جهانی و حضور و رقابت در بازارهای جهانی است. از آن‌جا که سرمایه‌گذاری از محل منابع داخلی به تنهایی قادر به تأمین هدف‌های رشد با نرخ‌های بالای مورد نظر در چشم‌انداز آینده توسعه صنعتی کشور نیست، بنابراین جذب سرمایه برای تقویت توان فنی، گسترش ظرفیت اقتصادی، ایجاد اشتغال با مهارت‌های بالا و حضور در بازارهای به هم پیوند یافته جهانی



تولید ناخالص ملی آن ندارد. مرکز تحقیقات راه آهن در گزارش کارشناسی به بررسی راهکارهای تأمین مالی در صنعت ریلی پرداخته است و در نهایت با بررسی و مطالعات تطبیقی روش‌های مختلف تأمین مالی و سرمایه‌گذاری در بخش ریلی در سراسر دنیا و بررسی موانع و مشکلات استفاده از این روش‌ها در کشور ایران به دنبال آن هستند تا با راهکار اجرایی برای استفاده از روش مطلوب و مناسب برای تأمین مالی در بخش ریلی ایران ارائه الگو کنیم.

تأمین مالی «سنتی» برای زیرساخت

بررسی تاریخی نشان می‌دهد که انواع مختلف تأمین مالی زیرساخت راه، از راه تأمین مالی «سنتی» توسط بودجه عمومی مبتنی بر

به‌عنوان یک پشتیبان در این طرح‌ها حضور داشته و مسائل اجرایی، فنی و تأمین مالی توسط بخش خصوصی صورت گرفته است. در این مسیر رو به تکامل بانک‌ها نیز نقش خود را از خزانه‌دار دولت به یک واسطه مالی واقعی که قدرت تفکیک و انتخاب در نوع سرمایه‌گذاری‌ها از حیث توجیه‌پذیری و اقتصادی بودن را دارند، ارتقا داده‌اند.

در کشورهای توسعه‌یافته بیش‌تر تأمین مالی طرح‌های زیرساخت که سرمایه‌بر هستند از طریق بازار صورت می‌گیرد و بانک‌ها بیش‌تر واسطه مالی هستند و از طریق ایجاد سندیکا منابع مورد نیاز را تأمین می‌کنند و در اختیار صنایع قرار می‌دهند. امروزه واردات و صادرات سرمایه یکی از منابع درآمدی برخی کشورها بوده که تاثیر مستقیمی بر



استحکام اقتصادی و میانی کشور میزبان تلقی می‌شود.

چرا که اعتباردهندگان و سرمایه‌گذاران خارجی عمدتاً تمایل به ارایه تسهیلات به آن دسته از کشورهای دارند که ضمن ثبات نسبی اقتصادی، از کمترین تنش‌های سیاسی نیز برخوردار باشند. به همین منظور، موسسات مالی بین‌المللی برای صادرات و حضور در شبکه‌های بازار جهانی، راهی جز جذب سرمایه‌های خارجی و استفاده از روش‌های موثر تأمین مالی سایر کشورها به‌عنوان یک ضرورت راهبردی ندارند.

بررسی تجربیات راه‌آهن‌های کشورهای دیگر در تأمین مالی طرح‌های سرمایه‌گذاری و بررسی آماری میزان استفاده کشورهای مختلف از هر یک از روش‌های تأمین مالی نشان می‌دهد: تأمین مالی انجام سرمایه‌گذاری‌های حمل‌ونقل در سطح گسترده، بدون دسترسی به سپرده‌های بخش خصوصی امکان‌پذیر نخواهد بود.

تجربه بسیاری از کشورهای جهان اذعان دارد: منابع مالی بخش خصوصی از طریق بازارهای

مالی به روش‌های مختلف، جذب سرمایه‌گذاری‌های حمل‌ونقل می‌شوند. از جمله مهم‌ترین این روش‌ها می‌توان به استفاده از خدمات بانک‌های توسعه، ایجاد بانک‌ها یا صندوق‌های تخصصی زیربنایی و انتشار اوراق قرضه اشاره کرد. در برخی از کشورها تأمین اعتبارات به دانش تخصصی نیاز دارد که باید توسط موسسات تأمین مالی مستقل از دولت انجام شود.

این گزارش ضمن بررسی شیوه‌های تأمین مالی غیراستقراری مانند سرمایه‌گذاری خارجی، بورس‌های بین‌المللی، تأمین مالی در قالب قراردادهای نوین از قبیل BOT، BOO، BLT، BOOT، BTO، BT BLO، DBOM، ROT در کشورهای منتخب در حال توسعه و توسعه‌یافته، اعلام می‌کند که یکی از مهم‌ترین روش‌های تأمین منابع لازم برای سرمایه‌گذاری پس‌انداز داخلی است که می‌تواند از طریق نظام بانکی یا بازارهای مالی وارد جریان کار و چرخه تولید شود و به‌صورت فزاینده درآمد ملی را افزایش دهد. در واقع پس‌انداز ملی بهترین منبع سرمایه‌گذاری به حساب می‌آید چرا

اکثر کشورهای در حال توسعه به واسطه پایین بودن سطح درآمد، حجم پس‌انداز ملی در سطح پایین بوده و اگر پس‌اندازی هم صورت گیرد، بخش‌ها و نشریات معتبر فراوانی در جهان وجود دارند



که بازده آن برای اقتصاد ملی در بالاترین سطح قرار دارد.

اما در اکثر کشورهای در حال توسعه به واسطه پایین بودن سطح درآمد، حجم پس‌انداز ملی در سطح پایین بوده و اگر پس‌اندازی هم صورت گیرد، بخش‌ها و نشریات معتبر فراوانی در جهان وجود دارند که به‌طور مداوم کشورهای مختلف را از دیدگاه‌های اقتصادی و سیاسی

مورد بررسی و تحلیل قرار داده و از این طریق، اعتباردهندگان و سرمایه‌گذاران را به امن‌ترین کشورها هدایت و راهنمایی می‌کنند.

سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی تنها یکی از روش‌های تأمین مالی بین‌المللی برای رشد و توسعه فعالیت‌های مولد اقتصادی کشورهای در حال توسعه است که به‌عنوان یکی از روش‌های غیرقرضی تأمین مالی این‌گونه کشورها محسوب می‌شود، در حالی که استقراض بین‌المللی، خطوط اعتباری، وام‌های تضمینی خارجی و... از راه‌های قرضی مالی بوده و کشورهای مزبور حسب موقعیت اقتصادی، اجتماعی و سیاسی خود از روش‌های قرضی و غیرقرضی برای تأمین مالی داخلی پروژه اقتصادی خود استفاده می‌کنند.

مقایسه روند جهانی جریان ورودی FDI در میان نواحی مختلف نشان می‌دهد که حجم بالای سرمایه‌گذاری خارجی مربوط به کشورهای توسعه‌یافته است و در سال‌های ۱۹۹۹ و ۲۰۰۷ به حداکثر خود رسیده و بعد از این سال‌ها جریان FDI با کاهش و افت زیادی روبه‌رو بوده است.



عوامل موثر بر گسترش حمل ریلی بار به کشورهای آسیای میانه

فرشاد عسگری فخارخانی



سیبری و شرق دور و بخش اروپایی روسیه فراهم می‌آورد. راه آهن آسیای میانه ۲۳ هزار کیلومتر طول دارد که قزاقستان با دارا بودن ۱۵۳۳۳ کیلومتر به تنهایی ۶۵ درصد آن را در اختیار دارد. البته نباید از نظر دور داشت که قزاقستان بزرگترین کشور آسیای میانه است بطوریکه در این کشور هر کیلومتر راه آهن در عرصه ای به مساحت ۱۹۸ کیلومتر مربع و در ازبکستان در ۱۱۳ کیلومتر مربع توزیع می‌شود. بدترین وضعیت این شاخص در قرقیزستان است که در هر کیلومتر راه آهن در عرصه ای به مساحت ۴۲۲ کیلومتر مربع و در تاجیکستان در ۲۹۷ کیلومتر مربع توزیع می‌شود. این دو کشور، کشورهای کوهستانی بوده و بیش از ۹۰ درصد مساحت آنان کوهستانی است و امکان توسعه راه آهن در آنها وجود نداشته و راه آهنهای آنان راه آهنهای فرعی از شبکه سراسری راه آهن منطقه

کشورهای آسیای میانه از سه طریق میتوانند نیازهای حمل و نقل را پوشش دهند اول از راه شرق گذر از چین و مغولستان و دستیابی به آبهای اقیانوس آرام دوم از سمت جنوب گذر از ایران، افغانستان و پاکستان و نهایتاً سوم از سمت شمال و غرب که با گذر از مسیر سیبری با سرزمینهای غربی و اروپایی به آبهای سرد بالتیک دست می‌یابند و نهایتاً می‌توان گفت راههای آسیای مرکزی که موجب ارتباط ایران با بازارهای شرق دور از یک سو و اروپا از سوی دیگر میشود بیشتر بر خطوط آهن متکی است.

در آسیای میانه ۲۳۶۹۳ کیلومتر راه آهن وجود دارد که هر کیلومتر راه آهن در مساحتی در حدود ۱۹۸ کیلومتر مربع توزیع شده است. راه آهن آسیای میانه که به راه آهن سراسری روسیه متصل میباشد امکان حمل و نقل مسافر و کالا منطقه را با راه آهن

و نشیب و شعاع قوس)؛ گران بودن ناوگان و تخصصی بودن بهره‌برداری دارد، در نتیجه کاربرد آن به ترابری انبوه و مستمر بار و مسافر بین مبادی و مقاصد معین، محدود می‌شود.

آسیای میانه: منطقه‌ای محصور در خشکی است که به آبهای آزاد جهان راه ندارد، اما از نقطه نظر دارا بودن منابع طبیعی به ویژه نفت و گاز و فلزات کمیاب اهمیت بسیار دارد. برای صدور این منابع به بازارهای مصرف، شبکه‌های راه‌های ارتباطی زمینی، ریلی، لوله و شبکه‌های ارتباطی مخابراتی، زیر ساخت‌های نرم افزاری از جمله سیستم بانکی، بیمه ای و قوانین و مقررات گمرکی و در یک نگاه کلی تجارت الکترونیک و دیگر مسائل قانونی و حقوقی از یک طرف در پیش رو قرار می‌گیرد و از طرفی دیگر درآمد های صادراتی صرف خرید کالاها و خدمات مورد نیاز این کشورها می‌شود. در

راه آهن در اقتصاد کشور اهرمی نیرومند برای توسعه به حساب می‌آید و در بهبود اقتصاد ملی کشور نقش ارزنده‌ای می‌تواند داشته باشد. توسعه آن در حد کلان اقتصادی باعث افزایش رشد اقتصادی و در سطح خرد به کاهش هزینه‌های تولید و توزیع منجر می‌شود. از این میان توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورهای بدون ساحل و محاط در خشکی عمدتاً در گرو دسترسی آنان به دریای آزاد از طریق کشورهای مجاور است. موقعیت کشور ایران و کشورهای آسیای میانه از ابعاد بین‌المللی بسیار مهم و دارای فرصت‌ها و مزایای حمل و نقلی مناسبی می‌باشد و ایران با گسترش فعالیتها در شبکه حمل و نقل ریلی می‌تواند از این فرصت‌ها و مزایا جهت افزایش درآمد ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه استفاده کند.

ترابری ریلی برای جایجایی انبوه بار و مسافر مناسب است مهمترین مزایای آن ایمنی بسیار بالا و مصرف بسیار کمتر انرژی است. در کنار این مزایای عمده مزایای دیگری همچون استهلاک کمتر و عمر طولانی‌تر خطوط و ناوگان ریلی؛ اشغال کمتر زمین؛ قابلیت کنترل و برنامه‌ریزی و استمرار خدمات در شرایط مختلف؛ مناسب برای حمل بارهای کانتینری، مخزنی، بارهای حجیم، فوق سنگین، یخچالی، خطرناک و غیره؛ امکان برقی کردن خطوط و عدم وابستگی به منبع خاص برای تولید انرژی و عوارض کمتر زیست‌محیطی و انتشار اندک آلودگی‌ها می‌باشد. البته ترابری ریلی محدودیت‌هایی نظیر عدم امکان احداث تا در همه مراکز بار و مسافر، محدودیت مشخصات هندسی آن (افراز



است.

موافقت نامه بین ایران و کشورهای آسیای میانه: ایران جهت سهولت ارتباط و برقراری وحدت رویه و جلوگیری از ارتباطات سوء ناشی از تفاوت و اختلاف قوانین و مقررات کشور ضمن عضویت در سازمان OSJD، موافقت نامه SMGS را از مجاری قانونی گذرانده و اجرا می نماید. ایران علاوه بر موارد فوق با کشور ترکمنستان در خصوص ارتباط بین المللی راه آهن موافقت نامه ای جداگانه ای در سه بخش؛ اهمیت دادن به هماهنگی حمل و نقل راه آهن بین دو کشور، تامین ارتباط بین المللی راه آهن بین دو کشور و در آخر ترانزیت از طریق قلمرو یکدیگر به کشورهای ثالث را منعقد نموده و اجرا می نمایند و در موارد سکوت، مقررات SMGS بر آن حاکم می باشد. در ارتباط ریلی با سایر کشورهای آسیای میانه چون قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان و تاجیکستان به علت عدم وجود موافقتنامه دو یا چند جانبه، موافقت نامه SMGS قابل اجرا می باشد. اهمیت نقش استراتژیک حمل و نقل ریلی در ارتباط میان ایران و کشورهای آسیای میانه موقعیت ویژه ای را فراهم آورده است که ایران می تواند با گسترش فعالیت ها در شبکه حمل و نقل ریلی از این فرصت ها و مزایا استفاده کند. عوامل تاثیر گذار متعددی بر حمل و نقل ریلی کالا به کشورهای آسیای میانه وجود دارند که از جمله اهم آن می توان به عوامل سرعت و سهولت گردش اطلاعات، بسته بندی

کانتینری، تعویض بوژی، کاهش تعرفه ها، سرعت بازرگانی و فعالیت های بازرگانی و بازاریابی اشاره کرد.

سرعت و سهولت گردش اطلاعات در حمل و نقل ریلی: در تجارت بین المللی دسترسی آسان و مطمئن به اطلاعات و برقراری ارتباط سریع با بازارها اهمیت و حساسیت خاصی دارد. با بهره برداری از مبادله الکترونیکی اطلاعات هزینه تهیه، پردازش و کاربرد اطلاعات کاهش می یابد و از آنجا که اسناد مبادله در سیستم حمل و نقل به صورت گسترده ای مورد استفاده قرار می گیرند لازم است روش های سنتی تبادل اطلاعات بالاخص در حمل ریلی متحول گشته و با استفاده از تکنولوژی های جدید، سرعت و دقت در عملیات افزایش یابد. استفاده از پیشرفتهای حاصله در زمینه انتقال الکتریکی داده ها EDI، در مبادله اسناد تجاری از جمله، بارنامه حمل و نقل و اسناد مرتبط، پرداخت صورت حسابها و غیره اهمیت زیادی دارد.

بسته بندی کانتینری: بسته بندی حمل و نقل که صرفاً برای انجام عملیات حمل و نقل مورد استفاده قرار می گیرند عمدتاً توسط متصدیان حمل و نقل انجام می شود که عبارتند از؛ کانتینر، پالت، قفس، صندوق، بندل، جامبو بگ، رول، عدل. پیشرفت تکنولوژی در زمینه حمل و نقل باعث گردیده تا متصدیان حمل و نقل تمام سعی و کوشش خود را بکار برند تا محمولات سریعتر و سالمتر به مقصد

برسدیکی از این موارد که باعث تسهیل حمل و نقل بین المللی می شود حمل کالا به وسیله کانتینر است. مزایای حمل و نقل کانتینری مانند کاهش زمان توقف وسایل نقلیه، صرفه جویی در هزینه های بسته بندی و انبار، کاهش زمان حمل و غیره باعث شده است که امروزه کشورهای پیشرفته بیش از شصت درصد کالاهای خود را با کانتینر حمل کنند. امروز صنعت حمل و نقل برای استفاده مطلوب از شبکه و انواع سیستم های حمل و نقل، سعی در پیوند دادن روش های مختلف حمل و نقل از قبیل دریا، جاده، ریل و هوایی به جای استفاده جداگانه از هر یک از این شیوه ها داشته و بدین ترتیب امکان حمل و نقل انبوه کالا را در حداقل زمان با کمترین هزینه و بیشترین ضریب ایمنی فراهم می سازد دوره آهن نیز به عنوان یک وسیله حمل انبوه می تواند سبب صرفه جویی در هزینه و انرژی به خصوص در مسافت های طولانی شود. تعویض بوژی: بوژی ضمن توزیع یکنواخت وزن واگن روی خط باعث سهولت در گردش واگن هنگام عبور از قوس، ایمنی سیر، سهولت در مبادله واگن بین راه آهن های با عرض خط مختلف، افزایش ظرفیت بارگیری واگن در بار محوری ثابت می شود. در کل بوژی آلات محرکه و مجموعه قطعات و وسایلی است که هدایت و حرکت واگن را بر روی ریل به عهده دارند. خطوط ریلی ایران دارای عرض استاندارد ۱۴۳۵ میلیمتر و خطوط کشورهای

آسیای میانه دارای عرض ۱۵۲۰ است در چنین شرایطی جابجایی بار از طرق تعویض بوژی واگن های غیر نرمال به نرمال و برعکس، قراردادن خطوط نرمال و غیر نرمال در کنار هم و جابجا کردن کالاها از واگن به واگن دیگر انجام می شود که از این میان آن جهت انتقال سریع واگن در مرز از سیستم تعویض بوژی استفاده می شود. مرز سرخس و اینچه برون محل اتصال خطوط ریلی ایران با کشور های آسیای میانه می باشد. ایستگاه راه آهن سرخس دارای مشکلات تجهیزاتی از قبیل؛ کمبود جرثقیل هوایی، عدم وجود محوطه تخلیه و بارگیری کانتینر، عدم احداث سکوی مسافری و باری و کمبود خطوط ریلی می باشد. همچنین راه آهن گرگان - اینچه برون که راه اندازی آن سبب ارتباط ریلی سه کشور ایران، ترکمنستان و قزاقستان به یکدیگر شده است، در نیمه اول خرداد ماه سال ۹۳ افتتاح شده و تاکنون برخی از زیرساخت های اصلی برای بهره برداری کامل در این پروژه فراهم نشده است. نبود گمرک ریلی، نبود سکوی تخلیه بار، عدم وجود سیلو و انبار در مرز و مشخص نبودن محدوده مرز ریلی، جانمایی و ساخت خطوط تعویض بوژی، احداث خطوط عریض و نرمال در محدوده ایستگاه، عدم امضای معاهده بین کشورهای ایران - ترکمنستان و قزاقستان است که بیشترین سهم را در تبادل و مبادله کالا در این مرز ریلی دارند از جمله مشکلات حال حاضر این خط است. کاهش تعرفه ها: یکی از عوامل مهم

نام کشور	طول راه آهن (کیلومتر)		طول جاده (کیلومتر)			طول خطوط انتقال انرژی (کیلومتر)		
	خطوط اصلی	خطوط برقی	جمع خطوط	آسفالته	شوسه	جمع راهها	نفث	گاز
ترکمنستان	۲۹۸۰	۰	۲۹۸۰	۴۷۵۷۷	۱۱۰۱۵	۵۸۵۹۲	۱۵۰۱	۷۵۰۰
ازبکستان	۳۳۰۰	۹۳۰	۴۲۳۰	۷۵۵۱۱	۱۰۹۸۵	۸۶۴۹۶	۹۴۴	۱۰۴۰۱
تاجیکستان	۶۸۰	۰	۶۸۰	-	-	۲۷۷۶۷	۳۸	۵۴۹
قرقیزستان	۴۷۰	۰	۴۷۰	-	-	۳۴۰۰۰	۱۶	۴۸۰
قزاقستان	۱۱۳۳۳	۴۰۰۰	۱۵۳۳۳	۸۷۱۴۰	۱۰۲۷۸	۹۷۴۱۸	۱۱۳۱۳	۱۲۴۳۲
جمع	۱۸۷۶۳	۴۹۳۰	۲۳۶۹۳	-	-	۳۰۴۲۷۳	۱۳۸۱۲	۳۱۳۶۲

جدول طول راههای ارتباطی کشورهای آسیای میانه در سال ۲۰۱۳، منبع CIA-THE WORLD FACT BOOK



نیست، تسریع در انجام تعویض بوژی در مرزها موجب تسریع در حمل و نقل بین المللی کالا در شبکه ریلی به کشورهای آسیای میانه می شود. همچنین سیاست تعرفه مناسب که ناشی از اعمال صحیح فرآیند خصوصی سازی، ارتقاء بهره وری و استفاده حداکثری از مزیت های ذاتی بخش ریلی است موجب می شود تا سهم حمل و نقل ریلی از حمل بار افزایش یابد. در نظر گرفتن قطارهای باری برنامه ای و تخصیص بهینه لوکوموتیو و بکارگیری نیروی انسانی مجرب موجب تسریع در ارسال محمولات و کاهش هزینه ها شده و ترغیب صاحبان کالا در استفاده از شبکه ریلی را به همراه خواهد داشت و نهایتاً اطلاع دقیق از قوانین حمل و نقل بین المللی، مقررات و قوانین کشورهای مربوطه، خرید خارجی و فعالیت های بازرگانی و بازاریابی موجب تسریع در انجام امور مرتبط با حمل و نقل شده و با کاهش هزینه ها و تسریع در انجام امور مربوطه ترغیب در استفاده از شبکه حمل و نقل ریلی را موجب می گردد. بدیهی است فرصت ها و چالش هایی نیز وجود دارند که با بررسی دقیق می توان ضمن استفاده از فرصت ها و بهره مندی از مزیت ها چالش ها را مدیریت نمود و موجب توسعه صنعت حمل و نقل ریلی شد. برخی از راهکارها عبارتند از: شناسایی نرخ تعرفه حمل ریلی کالا، راه اندازی قطار باری کامل و برنامه ای، واگذاری کربدور به بخش خصوصی، تشکیل نهاد تنظیم مقررات، توسعه و افزایش تجهیزات تخلیه و بارگیری کالای عمومی و کانتینر در پایانه ها، توسعه مناسبات با کشورهای آسیای میانه و نیز کشورهای صادرکننده، الحاق به اتحادیه ها و کنواسیون های حمل و نقل و تجارت، سرمایه گذاری و تجهیز ایستگاه های سرخس و اینچه برون، توسعه ظرفیت شبکه و ناوگان با توجه به سطح تقاضا حمل کالا، ایجاد شبکه اینترنتی درون و برون سازمانی و مشارکت (JOINT VENTURE) با شرکت های داخلی و خارجی.

انجام امور مرتبط با حمل و نقل شده و با کاهش هزینه ها و تسریع در انجام امور مربوطه ترغیب در استفاده از شبکه حمل و نقل ریلی را موجب می گردد. ایجاد تفکر بازاریابی بر اساس آمیخته بازاریابی یکی از عوامل مهم موفقیت در حمل و نقل میباشد وجود بازاریابی هماهنگ و منسجم به همراه سایر فعالیت های بازرگانی برای حفظ و گسترش سهم بازار حائز اهمیت است. نتیجه گیری: از آن جا که حمل و نقل کالا نیازمند تعاملات درون، برون و بین سازمانی است وجود سیستم تبادل الکترونیکی اطلاعات و اسناد نه تنها قابلیت دسترسی و به موقع بودن را میسر می سازد بلکه وقت و هزینه کمتری را نیز به خود اختصاص می دهد. ارتباطات و انتقال اسناد از جمله بارنامه، اینویس، فهرست عدل بندی، پروانه های گمرکی و صورتحساب ها و نامه ها با سرعت و دقت بیشتری صورت می گیرد و امکان نظارت و پیگیری نیز امکان پذیر می باشد. استفاده از کانتینر سرعت انتقال کالا از یک وسیله به وسیله دیگر، تامین ایمنی کالا در این انتقال، کاهش هزینه های ناشی از این عملیات، سهولت و دقت مسئولیت متصدیان حمل و نظارت های گمرکی و قانونی را موجب می شود و از آنجا که تردد واگن ها بین کشورهای ایران و آسیای میانه که دارای خطوط نرمال و غیر نرمال هستند یکسره امکان پذیر

از شبکه ریلی را به همراه خواهد داشت. مساله تخصیص لوکوموتیو و زمان بندی قطار های باری از جمله مهمترین مسائل برنامه ریزی در راه آهن است. کاهش جابجایی های غیر ضروری و کاهش تاخیر قطارهای باری به طور همزمان و ترکیبی می تواند بر کاهش هزینه های حمل و نقل ریلی و افزایش سرعت خدمات ریلی تاثیر بسزائی داشته باشد. مساله تخصیص لوکوموتیو شامل تخصیص لوکوموتیو به راه های باری است، به گونه ای که ضمن حمل تمامی راه های باری، کمترین جابجائی غیرفعال لوکوموتیو، کمترین زمان انتظار راه های باری را ممکن سازد. در صورت تخصیص علمی لوکوموتیوها بهبود قابل توجهی در بهره برداری از لوکوموتیوها امکان پذیر است و موجب بهبود در هزینه سوخت و سرعت حمل و نقل کالا می شود. چنانچه به هر دلیل زمان انتقال کالا طولانی تر از مدت مورد انتظار از نظر صاحب کالا شود این مزیت نسبی با فاکتور ریسک ادغام و نتایج حاصله از آن برای صاحب کالا قابل اندازه گیری مطمئن نخواهد بود. فعالیت های بازرگانی و بازاریابی: تجارت و حمل و نقل دو پدیده جدا نشدنی هستند خدمات حمل و نقل شرط لازم برای تجارت موفق محسوب می شود. اطلاع از قوانین حمل و نقل بین المللی، مقررات و قوانین کشورهای مربوطه، خرید خارجی و فعالیت های بازرگانی و بازاریابی موجب تسریع در

مورد نظر صاحب کالا این است که حمل محموله با هزینه کمتری انجام شود. آنچه مبنای تعیین قیمت فروش کالا در سطح بین المللی است هزینه حمل و نقل آن است، بسیاری از کالا ها به دلیل بالا بودن هزینه حمل و نقل قابلیت عرضه در بازارهای داخلی و بین المللی را از دست می دهند. با توجه به این امر هزینه حمل و نقل باعث قابلیت رقابت کالا در سطح بین المللی میگردد و در صورت گزاف بودن هزینه های حمل و نقل، حمل کالا از آن مسیر دچار اختلال می شود از اینرو کشور مسیر باید به شیوه ای از قیمت گذاری رقبا اطلاع کافی داشته و سعی نماید از نظر قیمت تمام شده با در نظر گرفتن مزیت نزدیکی راه حق انتخاب شدن خود را افزایش دهد. مشکل هزینه محدود به کشور مسیر نبوده بلکه در عبور از سایر مرزهای خارجی نیز می تواند به صورت یک فاکتور منفی انتخاب کشور مسیر را محدود کند. عوامل ریسک پذیر در قیمت تمام شده را می توان در نوسانات و یا نامعلوم بودن هزینه ها دانست از جمله: هزینه حمل و نقل، هزینه مبادی ورودی، هزینه انبارداری، هزینه مبادی خروجی، هزینه های جابجائی و هزینه سایر کشورهای مسیر و یا عوارض ترانزیت سایر کشورها. سرعت بازرگانی: افزایش سرعت بازرگانی در شبکه ریلی موجب تسریع در ارسال محمولات و کاهش هزینه ها شده و ترغیب صاحبان کالا در استفاده

نام کشور	مساحت کشور	درصد مساحت کشور از کل منطقه	طول خطوط راه آهن	متوسط مساحت کشور برای پوشش
ترکمنستان	۴۸۸۱۰۰	۱۲٫۲۲ درصد	۲۹۸۰	۱۶۴
ازبکستان	۴۴۷۴۰۰	۱۱٫۲۰ درصد	۳۳۰۰	۱۳۶
تاجیکستان	۱۴۳۱۰۰	۳٫۵۸ درصد	۶۸۰	۲۱۰
قرقیزستان	۱۹۸۵۰۰	۴٫۹۷ درصد	۴۷۰	۴۲۲
قزاقستان	۲۷۱۷۳۰۰	۶۸٫۰۳ درصد	۱۱۳۳۳	۲۴۰
جمع	۳۹۹۴۴۰۰	۱۰۰ درصد	۱۸۷۶۳	۱۱۷۲

جدول شاخص مقایسه ای راه آهن کشورهای آسیای میانه در سال ۲۰۱۳

منبع: CIA-THE WORLD FACT BOOK

امضای قرارداد بین راه آهن ایران و شرکت DBI آلمان

پس از گذشت هشتاد سال از زمان ساخت راه آهن توسط آلمان به رهبری آدولف هیتلر و در راستای ایجاد تغییرات اساسی و بنیادی راه آهن ایران و شرکت DBI آلمان در تاریخ چهارم اسفندماه ۱۳۹۴ قرارداد همکاری امضا کردند.

به گزارش ندای حمل و نقل ریلی، متولیان راه آهن به منظور ایجاد تحول و تغییرات در راه آهن به شکل اساسی و بنیادی و با الگوگیری از راه آهن های توسعه یافته جهان با شرکت آلمانی DBI قراردادی منعقد کردند که در راستای این قرارداد مقرر شد تا در حوزه های مختلف از جمله مالکیت، مدیریت و پرسنل راه آهن و ارتباطات فراسازمانی و فزاینده و ... تغییرات اساسی و بنیادی صورت گیرد. به همین جهت تکنولوژی های موجود، قوانین و مقررات، استانداردها و رویه ها و ... مورد بازنگری قرار می گیرد.

در زمان آدولف هیتلر رهبر آلمان ناسیونال سوسیالیسم، روابط ایران و آلمان اهمیتی چشمگیر یافته بود و باعث شد تا صدها مشاور، کارشناس و متخصص آلمانی به ایران آمده و در عرصه های گوناگونی چون در ساخت راه آهن، صنایع نظامی، برق و بهره برداری از معادن و وزارتخانه ها مشغول به کار شوند. قرار بود در منطقه ای در جنوب تهران، مجتمع وسیعی به خرج دولت آلمان ساخته شود. از این روی نام "نازی آباد"، برگرفته از نام حزب نازی برای محله اطراف میدان راه آهن انتخاب شد.

چهارمین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل ریلی برگزار می شود

چهارمین نمایشگاه بین المللی صنعت حمل و نقل ریلی و صنایع و خدمات وابسته از ۲۶ تا ۲۹ اردیبهشت

ماه ۱۳۹۵ با حضور و مشارکت سازمان ها، نهادها و چندین شرکت داخلی و خارجی در محل دائمی نمایشگاه های بین المللی تهران برگزار می شود.

در این نمایشگاه که بزرگترین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل ریلی خاورمیانه به شمار می رود قریب به ۲۰۰ شرکت بزرگ داخلی و خارجی؛ نوین ترین تکنولوژی ها، تجهیزات، صنایع و خدمات حوزه صنعت حمل و نقل را ارائه و در معرض دید علاقمندان قرار خواهند داد.

فراخوان به منظور ساخت و تولید تجهیزات مورد نیاز شرکت های راه آهن، مترو و شرکت های حمل و نقلی، اطلاع رسانی و رونمایی از آخرین دستاوردها و تکنولوژی ها در حوزه صنعت حمل و نقل ریلی و صنایع وابسته و همچنین نمایش قابلیت و ظرفیت شرکت های فعال در حوزه صنعت ریلی از جمله اهداف برگزاری این نمایشگاه خواهد بود.

در چهارمین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل ریلی و صنایع و خدمات وابسته انواع خدمات مختلف ریلی بخش مسافری درون شهری، برون شهری و بخش باری، انواع واگن ها، واگن های نیرو محرکه، واگن مولد، واگن مانوری، لوکوموتیو برقی و دیزلی، قطعات مصرفی واگن های اتوبوسی، واگن های باری، شرکت های حمل و نقل ریلی، شرکت های ارائه دهنده خدمات پس از فروش، خدمات تعمیر و نگهداری و خدمات بیمه ای به نمایش گذاشته می شود.

اطلاع رسانی از آخرین دستاوردها و تکنولوژی های صنعت حمل و نقل ریلی و صنایع وابسته، ارتقا تولیدات داخلی، توسعه صادرات، ارائه توانمندی های شرکت های ایرانی، افزایش تولید، بومی سازی صنایع ریلی و آشنایی تولیدکنندگان صنایع ریلی کشور با جدیدترین پیشرفت های روز این صنعت در جهان برخی از اهداف برگزاری چهارمین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل و صنایع ریلی ایران است.

در این نمایشگاه علاوه بر شرکت های داخلی، ده ها شرکت خارجی از دیگر کشورها از جمله کشورهای ایتالیا، آلمان، ترکیه، چین، روسیه، فنلاند، انگلستان، قزاقستان، چک و ... تولیدات و خدمات خود را ارائه خواهند کرد.

این نمایشگاه که با حمایت وزارت راه و شهرسازی، وزارت صنعت، معدن و تجارت و حضور راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ مترو تهران و کلانشهرها، شرکت های عضو انجمن صنایع ریلی ایران؛ انجمن صنفی شرکت های حمل و نقلی دانشکده فنی و مهندسی راه آهن و تولیدکنندگان و صنعتگران برگزار می شود. همچنین جهت کسب اطلاعات بیشتر می توانید با ستاد برگزاری نمایشگاه به شماره تلفن ۸۸۶۵۶۱۶۹ - ۸۸۶۵۳۳۷۲ تماس حاصل کنید.

ریل پرداز سیر، برترین شرکت در تعالی سازمانی بخش ریلی کشور

در دومین جشنواره تعالی سازمانی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، شرکت ریل پرداز سیر برای دومین سال پیاپی رتبه برتر را در بین تمامی شرکت های حاضر در این فرآیند کسب کرد.

بر مبنای ارزیابی انجام شده با مدل تعالی سازمانی و منطق RADAR، شرکت ریل پرداز سیر برای دومین سال متوالی موفق به دریافت این موفقیت و کسب تقدیرنامه دو ستاره شد.

مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران در این جشنواره گفت: ما اگر در راه آهن به دنبال رشد مورد نظر در همه بخش های باری و مسافری هستیم باید بتوانیم از تمامی ظرفیت های موجود خود در جهت تعالی سازمانی و یکسوز کردن فعالیت ها به طوری که یکپارچگی رابه همراه داشته باشد، استفاده کنیم.

محسن پورسیدآقایی مدیرعامل راه آهن در دومین جشنواره تعالی حمل و نقل ریلی که با حضور مدیران عامل شرکت های حمل و نقلی بار و مسافر و همچنین ادارات کل مناطق راه آهن برگزار شد، افزود: هدف از برگزاری جشنواره جایزه تعالی حرکت رو به جلو شرکت ها و سازمان های ذیربط حمل و نقل ریلی و توسعه صد درصدی آنها در همه فعالیت های ریلی بوده است.

وی افزود: بهتر است بدانیم نابودی شرکت های حمل و نقلی در سکون است بنابراین هر لحظه باید حرکت کنیم و جایزه تعالی انگیزه ای است برای آنکه یک جهت گیری مشخص و سیستماتیک منظم را در فعالیت های خود داشته باشیم.

پورسیدآقایی اظهار کرد: جایزه تعالی مدلی همه جانبه است چرا که کشورهای موفق دنیا از سال های گذشته به این تجربه رسیده اند و خوب است که سازمان ها و شرکت های ما نیز برای توسعه و رونق کارهای خود در سایه تعامل و یکپارچگی به این سمت گام بردارند. معاون وزیر راه و شهرسازی اضافه کرد: پایه مدل تعالی حمل و نقل ریلی فرایندگرا و سیستماتیک است چرا که موجب می شود عملکردهای سازمان چه داخلی و چه بیرونی ارزیابی شده و خروجی مناسبی را ارائه دهند ضمن اینکه این مدل به ما نشان می دهد که چگونه نگاهی همه جانبه در سازمان داشته باشیم.

تا زمانی که نتوانیم مسائل خود با کارکنان را اصلاح کنیم و فرآیند ارتباط و تعامل را تقویت کنیم، نمی توانیم خروجی محکم و مستدامی داشته باشیم.

وی خاطر نشان کرد: برای دستیابی به تعالی سازمانی نیازمند برنامه ریزی برای تدوین مدل جامع تعالی، استقرار سیستم های نرم افزاری روز دنیا، ایده پردازی و خلاقیت و پشتکاری و همت مدیران هستیم.

شرکت ریل پرداز سیر سال گذشته،

ارتباط با اروپا مجبور به عبور از دروازه تجاری ایران هستند. وی گشایش مالی و فراهم شدن امکان نقل و انتقال پول و اعتبار (سوئیفت) را یکی از نتایج مهم دوران پساتحریم عنوان کرد و افزود: باید از این موقعیت مناسب به خوبی استفاده کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان این که در زمان رکود باید تصمیمات درست اتخاذ کرد تا در زمان رونق این تصمیمات منجر به فعالیت‌های کارآمد و بهینه شود و اگر در زمان رکود به خوبی تصمیم‌گیری کرده باشیم امروز که اقتصاد کشور در حال رونق است می‌توان راهکارهای خوب کار کردن را به کار گرفت.

سیاست مهم و اولویت نخست وزارت راه و شهرسازی در فضای جدید بین‌المللی استفاده از ظرفیت‌های خالی شبکه حمل و نقل است که در این زمینه تامین ناوگان باید مورد توجه ویژه قرار گیرد.

امروز و با گشایش‌های جدید بین‌المللی می‌توان بخش اعظمی از ظرفیت‌های خالی شبکه حمل و نقل در حوزه‌های حمل و نقل جاده‌ای، ریلی و هوایی را با توسعه ناوگان مناسب جبران کرد که این موضوع در اولویت نخست وزارت راه و شهرسازی در این برهه از زمان است.

معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی گفت: در حوزه زیرساخت نیز قطعاً باید به دنبال فعال کردن سرمایه‌گذاران داخلی بود چراکه سرمایه‌ها و سرمایه‌گذاران داخلی می‌توانند کمک شایانی در این زمینه داشته باشند. ضمن این که سرمایه‌گذاران خارجی در بعضی از کریدورهای ارتباطی بین‌المللی می‌توانند از ظرفیت‌های ایجاد شده بیش از پیش استفاده کنند.



احداث پل ریلی بر روی رود آستارا

راه آهن‌های ایران و جمهوری آذربایجان براساس موافقت‌نامه‌ای،

رویکردهای مناسبی از جمله تعامل با مجامع بین‌المللی ارایه رنکینگ و رتبه‌های جهانی برقرار شود. از این طریق می‌توان از ظرفیت ترانزیتی ایران برای عبور کالا به اروپا استفاده کرد.

موقعیت لجستیکی ایران در دنیا منحصربه‌فرد است

معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر این که در هیچ جای دنیا موقعیت لجستیکی ایران وجود ندارد گفت: ایران از نظر جغرافیایی از یک موقعیت استراتژیک برخوردار است و این موقعیت استراتژیک غیرقابل انکار بوده و سلب این امتیاز از ایران ممکن نیست.

امینی با تأکید بر این که ایران امروز به عنوان دروازه تجارت منطقه مطرح است و فعالیت می‌کند گفت: کشورهای صنعتی شرق آسیا برای

حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی گشایش مالی و فراهم شدن امکان نقل و انتقال پول و اعتبار (سوئیفت) را از نتایج مهم اجرای برجام خواند و جبران کمبود ناوگان ریلی، جاده‌ای و هوایی را اولویت نخست وزارت راه و شهرسازی در دوران جدید بین‌المللی دانست.

امیر امینی با بیان این که سیاست‌گذاری مناسب و راهبردهای اساسی در حوزه ورود سرمایه‌ها و انتخاب سرمایه‌گذاران یکی از اقدامات بسیار مهم در فضای جدید بین‌المللی پس از اجرای برجام و لغو تحریم‌ها است، ورود دانش و تکنولوژی قطعاً باید یکی از راهبردهای مشخص در پساتحریم باشد.

وی توسعه فعالیت‌ها در زمینه تجارت بین‌الملل و بازاریابی را از دیگر اقدامات مهم عنوان کرد و گفت که قطعاً با ارتقای شاخص‌های عملکرد لجستیک در این برهه از زمان باید

تقدیرنامه دو ستاره در جایزه تعالی حمل و نقل ریلی دریافت کرده و عنوان برترین شرکت بین تمام شرکت های ریلی کشور را از آن خود کرده بود که با وجود تغییر روش ارزیابی در سال جاری به روش +۹۴ و سخت‌گیرانه بودن این روش، با رشد امتیاز نسبت به سال گذشته، تقدیرنامه نامه دو ستاره خود را حفظ نموده و مجدداً به عنوان برترین شرکت ریلی در بین شرکت های خصوصی برگزیده شد. همچنین این شرکت در سال ۹۴ موفق به اخذ تقدیرنامه دو ستاره جایزه ملی تعالی نیز شده است.



توسعه ناوگان ریلی، جاده‌ای و هوایی اولویت نخست در فضای جدید بین‌المللی
معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد

تولید واگن باری متوقف شد و خرید ۵۰۰۰ واگن روسی

در رکود به سر بردند، گفت: اگر دولت برای این بخش تامین مالی کرده و تسهیلات مناسبی را پرداخت کند، واگن‌سازی کشور رونق می‌گیرد. محمدی با بیان این که واردات این حجم واگن باری مشکوک است و طرح این پرسش که «پس کارگروه اقتصاد مقاومتی به چه منظور در هیئت دولت تشکیل شده است» افزود: طبیعتاً هیئت دولت باید از واردات واگن با توجه به توانایی کشور جلوگیری کند.



مدیرعامل واگن پارس با تأکید بر این که در شرایط معمولی سالانه ظرفیت تولید هزار واگن باری را داریم، گفت: واردات ۵۰۰۰ واگن روسی با توجه به توانمندی‌های داخلی مشکوک است. محمد محمدی در واکنش به انتشار خبرهایی درباره خرید ۵۰۰۰ واگن باری از روسیه، اظهار کرد: واگن‌سازان داخلی در بخش تولید انواع واگن‌های باری مشکلی ندارند و به راحتی می‌توانند نیاز کشور را تامین کنند.

وی با بیان این که هم‌اکنون واگن‌سازان داخلی با حداکثر ۲۵ درصد ظرفیت خود فعالیت می‌کنند، تصریح کرد: در این شرایط موضوع خرید ۵۰۰۰ واگن باری از روسیه در تضاد با سیاست‌های اقتصاد مقاومتی و استفاده از ظرفیت‌های داخلی است. وی با تأکید بر این که کارخانه واگن پارس به تنها توانایی تولید سالانه هزار واگن باری را دارد، افزود: در حال حاضر خط تولید واگن‌های باری در کارخانه‌های واگن‌سازی کشور متوقف شده است. مدعامل واگن پارس در ادامه با اشاره به این که سال ۱۳۹۴ کل صنایع کشور به‌خصوص واگن‌سازان



برای احداث پل ریلی بر روی رود آستارا تفاهم نامه همکاری امضا می کنند. راه آهن ایران و کشور آذربایجان با هدف تامین محیطی مطلوب برای تبادل تجاری - اقتصادی و با در نظر داشتن اهمیت حفظ و توسعه روابط فرهنگی و اقتصادی و با تمایل بر ایجاد و توسعه اتصال میان شبکه حمل و نقل ریلی به عنوان کشورهای عضو کریدور حمل و نقل بین المللی شمال به جنوب و همچنین افزایش ظرفیت حمل و نقل باری میان مرز، تفاهم نامه جهت احداث پل ریلی بر روی رود آستارا امضا می کنند. این موافقت نامه به منظور احداث پل ریلی بر روی رود آستارا در مرز دولتی کشورهای آذربایجان و ایران منعقد می شود.

طراحی، نظارت و احداث پل مذکور مطابق با تفاهم نامه طرفین بر مبنای استانداردهای بین المللی و قوانین ملی طرفین اجرا و هر طرف باید در راستای

اهداف موافقت نامه حاضر، زمین مورد نیاز در قلمرو خود را تامین کند. تمام هزینه های طراحی، ساخت و نظارت بر پل ریلی در قلمرو دو کشور و سایر هزینه های مورد توافق به صورت مساوی بر عهده طرفین خواهد بود. ضمن این که ساخت پل نباید منجر به تغییر حجم و مسیر جریان آب رود آستارا، بستر و خط ساحلی آن شده و همچنین نباید بر ایمنی اکولوژیکی آسیب برساند.



مدیر طرح تحول سازمانی شرکت راه آهن:

ایجاد تغییرات اساسی و بنیادی در راه آهن با الگوبررسی از راه آهن های توسعه یافته جهان

مدیر طرح تحول سازمانی شرکت

راه آهن با اشاره به قصد متولیان راه آهن به منظور ایجاد تحول در سازمان از برنامه ریزی به منظور ایجاد تغییرات در راه آهن به شکل اساسی و بنیادی و با الگوبررسی از راه آهن های توسعه یافته جهان خبر داد و اعلام کرد: این تحولات حوزه های مختلف از جمله مالکیت، مدیریت و پرسنل راه آهن و ارتباطات فراسازمانی و فرابخشی و ... را در بر می گیرد.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ جعفر محمودی مدیر طرح تحول سازمانی شرکت راه آهن با اعلام این مطلب گفت: در طول ۵۰ سال اخیر راه آهن های دنیا حداکثر یک یا ۲ بار دست به انقلاب ریلی زدند و به صورت اساسی سازمان خود را متحول کرده اند اما راه آهن ایران از ابتدای تاسیس تاکنون دچار تحول نشده و اگر هم تحولاتی صورت گرفته نهادینه و یا همه جانبه

نبوده و به سخن دیگر می توان گفت که تنها شروع خوبی بوده که به اتمام نرسیده است.

وی با بیان این که ایجاد تحول سازمانی کاری هزینه زا و پر ریسک است افزود: با وجود این موانع این امکان که هر روز بتوان نسبت به اجرای تحول اقدام کرد وجود ندارد اما در برخی موارد شرایط سازمان به لحاظ عملکرد به مرحله ای می رسد که نمی توان از آن دفاع کرد.

مدیر طرح تحول سازمانی راه آهن با اشاره به این که متولیان راه آهن درصدد هستند تا به شکل اساسی و بنیادی و با الگوبررسی از راه آهن های توسعه یافته جهان خود را متحول کنند گفت: این تحول در حوزه های مختلف از جمله مالکیت، مدیریت و پرسنل راه آهن و ارتباطات فراسازمانی و فرابخشی و ... را در بر می گیرد.

محمودی تصریح کرد: پیرو این تحولات باید در تکنولوژیهای موجود، قوانین و مقررات، استانداردها و رویه ها و ... مورد بازنگری قرار گیرد و راه حل آن الگو برداری از بهترین الگوهای دنیا است که ما به شکل Benchmarking از آن بهره گرفتیم.

به گفته وی مشکل مهم در این زمینه آن است که الگوهای موجود، حاضر نیستند تا اطلاعات ریز و عملیاتی و واقعی خود را در اختیار دیگران قرار دهند و به شکل رسمی آنرا منتشر می کنند.

محمودی با بیان اینکه در همین راستا با شرکت DBI به عنوان بزرگترین شرکت آلمانی در شرف عقد تفاهم نامه هستیم گفت: براساس این قرارداد شرکت DBI به نمایندگی از شرکت DB می پذیرد تنها به عنوان شریک استراتژیک، کلیه مستندات در حوزه های اقتصادی، تکنولوژی نرم افزاری و مشاوره را در اختیار راه آهن قرار دهد و همراه با راه آهن ایران از مرحله طراحی تا پیاده سازی و اجرا، مسیر تحول بنیادی و ساختاری راه آهن را طی کند.

معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن خبر داد:

کاهش ۴۲ درصدی حوادث بزرگ ریلی در سال جاری

معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن با بیان این که در سال ۱۳۹۴ در بخش حوادث با اهمیت و بزرگ، با کاهش ۴۲ درصدی مواجه بوده ایم، به روند نزولی کاهش سوانح اشاره کرد.

به گزارش ندای حمل و نقل ریلی؛ حسین عاشوری در مراسم هفته ایمنی در حمل و نقل ریلی، با اشاره به کاهش سوانح ریلی در سال جاری گفت که در سال جاری در بخش خروج قطار از خط، نسبت به سال گذشته ۲۰ درصد کاهش حوادث داشته ایم ضمن آن که در بخش برخورد عابر پیاده با قطار نیز با کاهش ۲۵ درصدی نسبت به سال گذشته مواجه بودیم.

وی با بیان این که در اوایل سال گذشته حوادث ریلی ناگواری رخ داد، افزود: در سال ۱۳۹۴ تاکنون در بخش حوادث با اهمیت و بزرگ، با کاهش ۴۲ درصدی مواجه بوده ایم. عاشوری تلاش ستاد ارتقای ایمنی راه آهن و کمیسیون عالی سوانح ریلی را در راستای کاهش حوادث راه آهن مثبت برشمرد و گفت: کمیسیون عالی سوانح ریلی از جهت بررسی سوانح، بالاترین مسئولیت را دارد و مقررات و دستورالعمل های پیشگیرانه را تدوین می کند.

معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن بیان

کرد: همچنین ۴۴ دستورالعمل جدید و اصلاح مقررات قبلی جهت پیشگیری از سوانح ریلی در این کمیسیون مصوب شد.

بنابراین گزارش در ادامه، دستیار وزیر راه و شهرسازی اظهار داشت: راه آهن پاک ترین مدل حمل و نقلی است و باید مورد توجه خاص باشد.

مرتضی باقری افزود: تعداد کشته شدگان سوانح ریلی ایران در سال ۲۰۱۳ در مقایسه با کشور آمریکا بیشتر بوده است در حالی که ما میزان سیر کمتری داشته ایم.

دستیار ویژه وزیر راه و شهرسازی افزود: احتمال کشته شدن هر فرد در تقاطع های ریلی هم سطح ایران ۲.۳ برابر بیشتر از کشور آمریکا است، این در حالی است که احتمال مصدوم و زخمی شدن فرد در هر تقاطع تقاطع های هم سطح ریلی در آمریکا ۱.۸ برابر ایران است.

باقری با تاکید بر این که غیر هم سطح سازی مهمترین برنامه راه آهن درباره گذرگاه های هم سطح ریلی است گفت: با توجه به محدودیت منابع مالی در طول سال، فقط تعداد کمی از گذرگاه های هم سطح ریلی غیر هم سطح می شوند.



کامل پرسنل آموزشی به راه آهن ایران کمک خواهد کرد.

اف اس در 'خط مقدم' برنامه ریزی و احداث خطوط راه آهن سریع السیر بین شهرهای تهران و همدان و اراک و قم قرار خواهد داشت. ایران در صدد توسعه شبکه راه آهن خود به ۲۵ هزار کیلومتر از ده هزار کیلومتر فعلی است و ۷۵۰۰ کیلومتر آن در دست احداث است.



رونق سیستم های حمل و نقلی و هماهنگی آنها در یک مسیر

در صورت مشارکت در اجرای طرح‌های توسعه‌ای و عمرانی و حمل و نقلی یکپارچه در کشور، ۳ تا ۷ سال آینده شاهد رونق سیستم‌های حمل و نقلی و هماهنگی آن‌ها در یک خط و مسیر خواهیم بود. به نقل از روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، حسین ایمانی جاجرمی دانشیار دانشگاه تهران درباره یکپارچگی مدهای حمل و نقلی در کشور گفت: تا برنامه‌ریزی‌های ناحیه‌ای و منطقه‌ای و همچنین آمایش سرزمین در کشور صورت نگیرد، نمی‌توان به یکپارچگی در سیستم‌ها و مدهای مختلف حمل و نقلی دست یافت، اما این موضوع در کشورهای اروپایی چون سوئیس از سال‌ها قبل کاملاً نهادینه شده به طوری که مسافران با سهولت کامل می‌توانند از طریق قطارهای سریع‌السیر به هر مقصدی که بخواهند، جابجا شوند. در کشورهایی که دارای راه آهن‌های سریع‌السیر هستند، اتصال خطوط مختلف حمل و نقلی به نحو مطلوبی انجام شده و دولت و مسئولان ذی ربط کشوری حمایت‌های لازم را برای این تعاملات داشته‌اند که راه‌آهن کشور طی دو سال اخیر اقداماتی را برای عملیاتی شدن قطارهای سریع‌السیر و قطارهای حومه‌ای صورت داده اما هنوز در ابتدای راه برای یکپارچگی تمامی مدل‌ها چه درون و چه بیرون شهر قرار داریم.

را برای توسعه سهم ترانزیت در کشور برداریم.

با توجه به تأکیدات مدیرعامل راه آهن مبنی بر ارائه راهکارهایی برای افزایش سهم ترانزیت، در این هم‌اندیشی‌ها محور اصلی بحث‌های ما با مدیران و معاونان راه آهن، اتخاذ تصمیماتی برای رونق ترانزیت و همچنین در نظر گرفتن مشوق‌هایی برای بخش خصوصی و تجار و بازرگانان بوده است.

در همین راستا تسهیلات و تمهیدات راه آهن برای رونق و ایجاد شکل حمل و نقل ترکیبی با محوریت راه آهن، ترغیب مردم و صاحبان واردات و صادرات به استفاده از شبکه ریلی، مورد بررسی قرار گرفته است که امیدواریم در آینده‌ای نه چندان دور شاهد رونق چشمگیر سهم ترانزیت در این منطقه باشیم.



بیانیه شرکت راه آهن دولتی ایتالیا درباره همکاری با ایران

شرکت راه آهن دولتی ایتالیا موسوم به فروی دلو استاتو اف اس اعلام کرد: این شرکت توافقنامه‌ای با هم‌تای ایرانی خود برای توسعه سیستم راه‌آهن ایران امضا کرده است. شرکت‌های خارجی پس از لغو تحریم‌های اعمال شده علیه ایران در ارتباط با برنامه هسته‌ای، مشتاق به بهره‌برداری از فرصت‌های اقتصادی هستند.

"رئاتو ماتسونچینی" مدیر اجرای شرکت فروی این توافقنامه را با محسن پور سید آقایی معاون وزیر حمل و نقل و رییس راه آهن ایران در جریان سومین ماموریت تجاری ایتالیا به تهران طی ماه‌های اخیر امضا کرد. در بیانیه فروی آمده است: این توافقنامه یک اعتبار صادراتی پنج میلیارد یورویی را از جانب ایتالیا به شرکت راه آهن ایران در بر می‌گیرد. گروه اف اس در مورد خطوط راه آهن سریع‌السیر و متعارف از جمله برنامه

علیه این کشور را لغو کرده‌اند و از این پس شرکت‌های خارجی می‌توانند با ایران همکاری کنند.

در اواخر ماه ژانویه، مهدی سنائی، سفیر ایران در روسیه گفته بود، تهران انتظار دارد که پروژه‌های مشترک ایران و روسیه که سال گذشته آغاز شده‌اند، در سال ۲۰۱۶ اجرایی شوند. پروژه‌های حمل و نقلی که بین دو طرف مورد بحث قرار گرفته شامل شرکت‌های بزرگ روسی می‌شد و ارزش آن‌ها مجموعاً به بیش از ۲۵ میلیارد دلار می‌رسد.



درآمد ترانزیت ۴ برابر حمل و نقل داخلی

درآمد ترانزیت چهار برابر حمل و نقل داخلی مدیر کل راه آهن هرمزگان "بندرعباس" گفت: در صدد هستیم از طریق حمل و نقل ترکیبی و جذب صاحبان بار، بتوانیم قدم‌هایی برای توسعه سهم ترانزیت در کشور برداریم.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ محمد پور فخری مدیر کل راه آهن هرمزگان (بندرعباس) با اشاره به رشد آمار جابجایی بار در راه آهن هرمزگان گفت: در ده ماهه امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته سهم جابجایی بار توسط راه آهن نسبت به جاده با رشد ۲۲ درصدی مواجه بوده که این سهم در سال گذشته تنها ۷ درصد بوده است.

وی در ادامه با اشاره به این موضوع که طی برگزاری نهمین کمیته ترانزیت در این اداره کل و اولین هم‌اندیشی صاحبان سرمایه که طی روزهای گذشته شاهد آن بودیم، افزود: با توجه به موقعیت استراتژیک راه آهن هرمزگان و بندر شهید رجایی، و با توجه به اینکه درآمد ترانزیت به ازای هر تن، نزدیک ۴ برابر حمل و نقل داخلی است، در صدد هستیم بتوانیم از طریق حمل و نقل ترکیبی و جذب صاحبان بار بتوانیم قدم‌هایی

محمودی مدت زمان اجرای این تحول بنیادی را حدود دو سال اعلام کرد و گفت: مشکل اصلی در مسیر این راه آهن عدم آمادگی نیروی انسانی و ساختارهای موجود راه آهن و همچنین عدم بلوغ و آمادگی ساز و کارهای فراسازمانی و قوانین و رویه مقررات موجود به علت عدم تطابق با اقتضات راه آهن و آینده کشور است. به گفته وی در میان پروژه‌های موجود، پروژه‌ای تحت عنوان change managment به ترویج ارشاد نیروی انسانی و بهبود فضای کاری سازمان می‌پردازد که پرسنل خود را برای تغییر رادیکال آماده کنند.



روسیه ۵ هزار واگن باری به ایران فروخت

با تحویل ۵ هزار واگن باری از سوی شرکت روسی اورال واگن زاوود به ایران صادرات کالاهای روسی به ایران پس از لغو تحریم‌های این کشور آغاز خواهد شد.

یک روزنامه روسی نوشت، با تحویل ۵ هزار واگن باری از سوی شرکت روسی اورال واگن زاوود به ایران صادرات کالاهای روسی به ایران پس از لغو تحریم‌های این کشور آغاز خواهد شد.

به نوشته کومرسانت، بانک دولتی توسعه روسیه (ونش اکونوم بانک) یک وام ۱۱،۲ میلیارد روبلی (۱۴۰ میلیون دلاری) به این منظور در اختیار شرکت اورال واگن زاوود قرار خواهد داد. این واگن‌ها در بخش فنی سیستم ریلی ایران به کار گرفته خواهند شد. انتظار می‌رود تحویل واگن‌های مذکور قبل از پایان سال ۲۰۱۶ آغاز شود.

این توافق در شرایطی منعقد شده که بانک توسعه روسیه قصد دارد به قرارداد صادراتی عرضه ۱۵ هزار واگن ریلی از انواع مختلف به کشورهای ایران، آذربایجان، قزاقستان، مصر و کوبا کمک مالی کند. بعد از اجرایی شدن توافق جامع هسته‌ای در ۱۶ ژانویه، آمریکا و اتحادیه اروپا تحریم‌ها



آهن ریل کاران
مدیرعامل:
حسن منجری پور
تلفن: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹
نمابر: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹



آسیا سیرارس
مدیرعامل:
منوچهر هادی
تلفن: ۰۳۱-۳۶۵۰۵۰۲۶-۸
نمابر: ۰۳۱-۳۶۵۰۴۷۹۸



ریل سیرکوثر
مدیرعامل:
محمد مهری
تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶
نمابر: ۸۸۶۶۰۹۱۳



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



راه آهن حمل و نقل
مدیرعامل:
محمد جواد انتظاری
تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰
نمابر: ۶۶۴۲۱۲۱۶



توکا کشش
مدیرعامل:
احمد کریمی پور
تلفن: ۰۳۱۳-۹۵۰۱۹۹۲۸-۹
فکس: ۰۳۱۳-۶۲۹۵۹۶۸



توکا ریل
مدیرعامل: بهرام پرورش
تلفن: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۲
نمابر: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۵



ترکیب حمل و نقل
مدیرعامل: عباد... فروزش
تلفن: ۶۶۹۱۳۹۲۸
نمابر: ۶۶۹۱۳۹۲۴



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



بهتاش سپاهان
مدیرعامل: اصغر ضیایی
تلفن: ۰۳۱۳-۶۶۹۲۰۶۵
نمابر: ۰۳۱۳-۶۶۹۴۹۹۴



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



حمل و نقل چندوجهی سایپا لجستیک
مدیرعامل:
محمدعلی قادری
تلفن: ۴۴۱۸۱۶۱۱
نمابر: ۴۴۵۲۷۸۰۳



توسعه حمل و نقل بین المللی پارسیان
مدیرعامل:
ناصر بختیاری
تلفن: ۸۸۳۰۸۶۹۶
نمابر: ۸۸۸۳۷۶۲۳



حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی ج.ا.ا.
مدیرعامل:
عزیز بیگی بکتاش
تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰
نمابر: ۸۸۳۰۳۹۵۳



حمل و نقل بین المللی کشتیرانی برادران
مدیرعامل:
مجید مجد پور
تلفن: ۸۸۳۴۷۴۴۷
نمابر: ۸۸۳۰۳۳۴۱



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



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



ریل پرداز سیر
مدیرعامل:
محسن فاتحی زاده
تلفن: ۸۸۷۰۷۵۷۱
نمابر: ۸۸۷۰۹۶۸۹



ریل تراهر فجر
مدیرعامل:
سید احمد مجتبائی
تلفن: ۸۸۷۹۷۸۵۶
نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹



حمل و نقل ریلی راهوار کویر
تلفن: ۸۸۹۶۹۶۷۲
نمابر: ۸۸۹۵۰۸۹۵



کاروان ریل گلستان
مدیرعامل:
رحمت الله عسکری
تلفن: ۰۳۱۳-۶۲۰۴۰۶۶
نمابر: ۰۳۱۳-۶۲۰۴۰۶۶



شرکت فولاد ریل توس
مدیرعامل:
غلامرضا میلانلو
تلفکس: ۰۵۱۳-۸۴۴۱۲۹۲-۳



فولاد ریل جنوب
مدیرعامل: حافظ نظری
تلفن: ۸۸۰۴۹۳۰۰
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



سینا ریل پارس
مدیرعامل:
علی اصغر مظفری فرد
تلفن: ۸۸۸۰۱۸۹۸-۹
نمابر: ۸۸۸۰۱۸۹۸-۹



سمنت ریل
مدیرعامل:
امیررضا طاهریان
تلفن: ۴۴۱۸۰۱۹۵
نمابر: ۴۸۲۷۹۳۲۹



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



راه آهن شرقی بنیاد
مدیرعامل:
علیرضا شیخ طاهری
تلفن: ۸۸۷۱۱۱۶۳-۹
نمبر: ۸۸۱۰۱۱۷۲



حمل و نقل بین المللی
وانیاریل
مدیرعامل: سیدعلی امیر
تلفن: ۲۲۰۶۴۳۰۰
نمبر: ۲۲۰۶۴۳۰۱



حمل و نقل ریلی
رجاء
مدیرعامل:
سیدحسین موسوی نژاد
تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰
نمبر: ۸۸۳۴۳۴۰



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



راهوار نیرو آریا
مدیرعامل:
مسعود استاد عظیم
تلفن: ۸۸۱۷۰۵۴۶
نمبر: ۸۸۷۴۸۳۱۱



تجهیزات ناوگان
ریلی البرز نیرو
مدیرعامل: مجتبی لطفی
تلفن: ۸۸۷۰۵۲۹۵
نمبر: ۸۸۵۵۲۸۹۸



نورالرضا (اصفهان)
مدیرعامل:
احمد رضا صبری
تلفن: ۸۸۰۰۹۳۵-۷
نمبر: ۸۸۹۰۹۷۷۵



مہتاب سیرجم
مدیرعامل:
محسن یآوری
تلفن: ۸۸۴۸۱۰۴۲
نمبر: ۸۸۴۸۱۰۴۲



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



حمل و نقل بین المللی
خوشنام راه
مدیرعامل:
سید محمود کمالی
تلفن: ۸۸۵۲۳۹۹۵
نمبر: ۸۸۵۲۳۹۹۸



حمل و نقل ریل
گستران فیلدار
مدیرعامل:
علی محمد صادقی
تلفن: ۸۸۵۱۴۰۶۵
نمبر: ۸۸۵۱۴۰۷۰



پیروز حمل و نقل
مدیرعامل:
یوسف اسکندری
تلفن: ۸۸۵۴۵۶۲۶
نمبر: ۸۸۵۴۵۶۲۸



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



ناوگان ریل الوند نیرو
مدیرعامل:
ابراهیم پاشنا
تلفن: ۸۸۷۲۹۳۲۵
نمبر: ۸۸۷۰۵۱۶۷



خدماتی بازرگانی
نادرکاران فردا
مدیرعامل:
خانم نادیا خان نجوان
تلفن: ۸۸۳۱۲۲۶۶
نمبر: ۸۸۳۱۲۲۶۷



چرخ ریل راهبر
مدیرعامل:
حمید محمد ظاهری
تلفن: ۵۵۱۲۵۰۸۲
نمبر: ۵۵۱۲۵۰۱۵



تأمین ترابری سبز (صبا)
مدیرعامل:
سید مجید فاضلی
تلفن: ۸۸۹۰۱۵۴۹
نمبر: ۸۸۹۰۹۶۴۶



آهودشت غزال
مدیرعامل: علی اکبر
همتی آهوئی
تلفن: ۷۷۵۰۷۴۷۲
نمبر: ۷۷۵۰۷۴۷۲



حمل و نقل بین المللی
پاکان ترابری
مدیرعامل:
مهدی اسدیپور منفرد
تلفن: ۸۸۸۴۴۵۴۵
نمبر: ۸۸۸۲۹۳۳۵



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



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



شهاب سیر غزال
مدیرعامل:
علیرضا نوری
تلفکس: ۵۵۱۲۵۶۰۶



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



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



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



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



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



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



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

جهت سفارش تبلیغات در ماهنامه

نمایندگی حمل و نقل ریلی

با تماس بگیرید
۲۲۶۶۸۶۵۵



گهر ترایر سیرجان
مدیرعامل:
علی سلیم نیا
تلفکس: ۳-۸۸۹۸۴۱۸۲



راه آهن کشش R.A.K
مدیرعامل:
طاہر افشار
تلفن: ۶۶۹۳۹۴۴۰
فکس: ۶۶۹۱۶۱۸۸



راهبران مشتاق یزد
مدیرعامل:
محمد میر جلیلی
تلفن: ۰۳۵۳-۸۲۶۲۹۰۱
۶۲۹۴۳۱۴
فکس: ۰۳۵۳-۶۲۴۴۴۴۲

مدیرعامل:
مهدی ابراهیمی
تلفن: ۸۶۰۱۴۱۲۵
نمابر: ۸۶۰۱۴۱۳۴

نرخ مصوب چاپ تبلیغات در نشریه انجمن صنفی شرکتهای 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 بعنوان 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 تائید مراتب در هیئت مدیره انجمن هزینه های تبلیغات در نشریه با رعایت جمیع جهات و با نازلترین قیمت و به شرح ذیل از مشتریان دریافت گردد.

- ۱- چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در پشت جلد نشریه (جلد پایانی) با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی. هر شماره به مبلغ ۱۶/۸۰۰/۰۰۰ ریال
- ۲- چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در دوم جلد با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی. هر شماره به مبلغ ۱۴/۴۰۰/۰۰۰ ریال
- ۳- چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در سوم جلد با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی. هر شماره به مبلغ ۱۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال
- ۴- چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت یک رو و چهاررنگ در صفحات داخلی نشریه با کاغذ گلاسه و طرح ارائه شده از سوی متقاضی. ۹/۶۰۰/۰۰۰ ریال
- ۵- حضور در صفحات ویژه معرفی شرکت ها در کادر ۳×۵ cm برای هر نوبت ۲/۵۰۰/۰۰۰ ریال که بصورت اشتراک سالیانه و برای ۶ شماره بطور یکجا دریافت می گردد.
- ۶- چاپ آگهی یک دوم صفحه ۴/۸۰۰/۰۰۰ ریال و چاپ آگهی یک چهارم صفحه ۲/۴۰۰/۰۰۰ ریال
هزینه طراحی یک صفحه ۳/۰۰۰/۰۰۰ ریال و هزینه طراحی یک دوم صفحه ۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال می باشد.





سال نو مبارک

انجمن صنفی حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته فرارسیدن سال نو ۱۳۹۵
خورشیدی را به همه اعضای محترم و فعالان
صنعت حمل و نقل ریلی تبریک می گوید





اصفهان
کفریز



تولیدکننده انواع بانداژ قطارهای باری، مسافری، لکوموتیو و قطارهای شهری

کارخانه: اصفهان | شهرک صنعتی ملکان
تلفن: ۰۲۶-۳۶۶۵۰۰۶۱ | فکس: ۰۲۶-۳۶۶۵۰۰۶۲
صندوق پستی: اصفهان ۳۶۶-۸۱۶۵۵

مطابق استانداردهای بین المللی

www.kafriz.com info@kafriz.com

انجمن صنایع ریلی ایران



زادآهن جمهوری اسلامی ایران

