

دوماهنامه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی  
و خدمات وابسته. شماره ۱۲. مهر ۱۳۹۳

# نمای حمل و نقل ریلی



## ویترین نیاز به توجه دارد





تجهیزات ناوگان ریلی البرز نیرو

# بزرگترین مرکز خصوصی نگهداری و تعمیرات اساسی لکوموتیو

راستا شرکت البرز نیرو در مهرماه سال ۱۳۹۲، طرح احداث کارخانجات نگهداری و تعمیرات اساسی لکوموتیو سیستم را با ماموریت تبدیل این کارخانجات به قطب نگهداری و تعمیرات لکوموتیو در منطقه آغاز نمود. پس از انجام مطالعات مکان یابی، ضمن خرید زمین، طراحی کامل کارخانجات نگهداری و تعمیر لکوموتیو شامل تاسیسات، ساختمان، خطوط ریلی و... توسط شرکت مشاور انجام گردیده است.

در روز پنجشنبه مورخ ۹۳/۰۷/۱۷ طی مراسمی با حضور معاونت محترم وزیر راه و شهر سازی و مدیر عامل راه آهن ج.ا. جناب آقای دکتر پور سید آقائی کلنگ احداث بزرگترین کارخانجات نگهداری و تعمیرات اساسی لکوموتیو در سیستم (استان اصفهان) به زمین زده شد. این مجموعه در زمینی به مساحت ۱۸ هکتار شامل کارخانه تعمیرات جاری، اساسی، اعزام، آزمایشگاه و کارگاههای مختلف است.



استان اصفهان به لحاظ وجود صنایع فولاد و ذوب آهن، علی رغم این که از مراکز اصلی حمل و نقل ریلی کشور است، اما امکانات لازم برای نگهداری و تعمیرات لکوموتیو در این منطقه وجود ندارد. با ورود بخش خصوصی و سرمایه گذاری برای تامین لکوموتیو، ضرورت ایجاد کارخانجات تعمیر و نگهداری لکوموتیو بیش از گذشته محسوس است. در همین





### مشخصات پروژه

مساحت زمین: ۱۸ هکتار

موقعیت: از شمال به بزرگراه اصفهان - نائین و از جنوب به خط راه آهن ( در جوار ایستگاه راه آهن سیستان )

۱- کارخانه تعمیرات اساسی به مساحت ۱۵۰۰ متر مربع مجهز به دو خط تعمیراتی با پوشش جرثقیل سقفی ۳۵ تنی و جک‌های بالابر با ظرفیت ۱۳۵ تن و تجهیزات تعویض بوژی-این کارخانه ظرفیت تعمیرات اساسی یکصد دستگاه لکوموتیو در سال را دارا می‌باشد.

۲- کارخانه تعمیرات جاری با ظرفیت ۱۵۰۰ متر مربع- مجهز به چهار خط با پوشش جرثقیل سقفی ۵ تنی و سکو و چاله سرویس نگهداری-این کارخانه ظرفیت پذیرش هم‌زمان ۸

دستگاه لکوموتیو را دارا است.

۳- دیوی اعزام لکوموتیو شامل دو خط مجهز به امکانات لودتست، تاسیسات شستشو، سوخت، آب، روغن و شارژ لکوموتیو

۴- کارگاه‌های تعمیر و باز سازی تجهیزات

۵- انبار برق - مکانیک

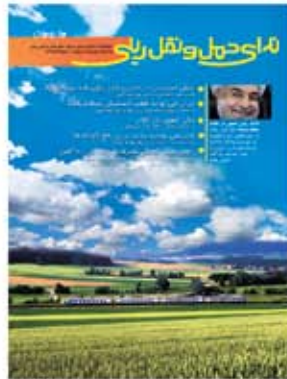
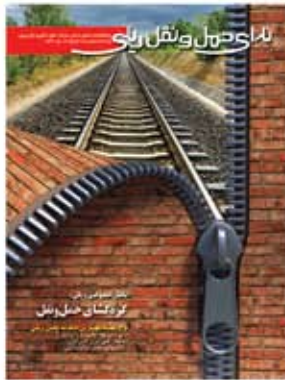
۶- تاسیسات سوخت گیری، شارژینگ لکوموتیوها(آب ، روغن/ شن و...

براساس برآوردهای انجام شده ، با انجام کامل این پروژه و بهره برداری از این مجموعه در حدود ۵۵۰ فرصت شغلی (مستقیم و غیر مستقیم) در تخصص‌های مختلف ایجاد خواهد شد که با توجه به اجراء آن در منطقه سیستان، این طرح از درجه اشتغال زایی بالایی برخوردار است. شرکت البرز نیرو به موازات اقدامات فوق در حال جذب نیروهای فنی و تخصصی و آموزش پرسنل مربوطه می باشد. هزینه احداث و تجهیز این مجموعه در حدود ۳۵ میلیارد تومان برآورد شده است.

تلفن: ۸۸۷۰۵۲۹۵ / نمایر: ۸۸۵۵۲۸۹۸







# ندای حمل و نقل ریل ۲ ساله شد در این مسیر سبز استوارتر گام برداریم

سفارش تبلیغات: ۳۳۶۶۸۶۵۵







## تدای حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع رسانی

انتشار: مهرماه ۱۳۹۳ شماره ۱۲

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیر مسئول:

حمید صدیق پور

زیر نظر شورای سردبیری

همکاران تحریریه:

عباس زندیاف، بهاره حجتی، پویا مهرابی،

محمدباقر کاظمی، محمدنبی جوانمردی

گرافیک و صفحه‌آرایی:

وحید وقفی محبی

طرح روی جلد:

علیرضا کریمی مقدم

آتلیه گرافیک:

آزاده ذرقانی

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: مهتاب

نشانی: تهران - خیابان توحید - خیابان غلامرضا طوسی -

پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کد پستی: ۱۴۱۹۷۸۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

تلفن: ۶۶۵۶۵۶۱۵ و ۶۶۵۶۵۶۱۶-۰۲۱

دورنگار: ۶۶۵۹۴۷۴۷-۰۲۱

وبگاه: [www.rtcguild.com](http://www.rtcguild.com)

رایانامه: [info@rtcguild.com](mailto:info@rtcguild.com)

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



ناشر: موسسه فرهنگی مطبوعاتی نشر تراب

(ناشر ماهنامه صنعت حمل و نقل و ماهنامه سفر)

تلفن: ۲۲۶۶۸۶۵۶

|    |                                                                   |
|----|-------------------------------------------------------------------|
| ۲  | رونق «ویتترین» نیاز به توجه جدی دارد                              |
| ۶  | همایش بین‌المللی امور مسافری و سامانه‌های پرسرعت ریلی UIC         |
| ۹  | حق دسترسی شبکه ریلی تا سال ۱۴۰۰ افزایش پیدا نمی‌کند               |
| ۱۲ | افزایش حوادث خروج از ریل با افزایش سرعت قطارها                    |
| ۱۴ | خصوصی سازی حمل و نقل ریلی بازدهی اقتصادی نداشته است               |
| ۱۷ | عمر ناوگان حمل و نقل ریلی کشور بالاست                             |
| ۱۸ | مشکلات کجاست، راهکارها کدام است؟                                  |
| ۲۴ | طرح جامع حمل و نقل مواد معدنی تهیه می‌شود                         |
| ۲۸ | سرمایه گذاری در اندونزی: دولتی یا خصوصی                           |
| ۳۱ | مروری بر تازه‌ترین رویدادهای حمل و نقل ریلی جهان                  |
| ۳۴ | به کجا چنین شتابان: بررسی دنیای سرعت در ۲۰۱۳                      |
| ۳۸ | افزایش نرخ بلیت مسافری راه حل خروج از زیان بخش خصوصی              |
| ۳۹ | ۶۷ گردشگر خارجی برای نخستین بار با قطار به تهران آمدند            |
| ۴۰ | واقعی سازی نرخ انرژی، اصلی ترین مساله هدفمندی یارانه‌هاست         |
| ۴۲ | مروری بر تازه‌ترین رویدادهای ریلی ایران                           |
| ۴۶ | آشنایی با اعضای انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته |



# رونق «ویتترین» نیاز به توجه جدی دارد

به عهده بگیرند.

اما این فعالیت هرچند یک بار با چالش‌هایی روبرو می‌شود که افزایش نرخ بلیت برخی از قطارها بین دو تا ۲۴ هزار تومان از ۱۱ مهرماه جاری و بازتاب گسترده آن در جامعه، از جمله این موارد است. بررسی ابعاد این افزایش در شرایطی است که ۳۰ درصد از قطارها را مشمول نشده و از ابتدای سال جاری به غیر از افزایش متوسط حدود ۷ درصد برای تامین هزینه‌های خدمات ایستگاهی از سوی راه‌آهن هیچ گونه افزایش نرخ بلیت اعمال نشده بود.

نگاهی به شرایط تورمی در سطوح مختلف جامعه و افزایش قیمت قطعات مصرفی در واگن و مواد و خدمات که به طور مستقیم در تهیه و تامین مایحتاج و خدمات مورد انتظار در قطارهای مسافری تاثیر دارد از یک سو و از سوی دیگر، انتظارات به حق مسافری در استفاده هرچه مطلوب‌تر از خدمات ارائه شده داخل قطارها در تمامی ابعاد و تعالی کیفیت آن، علامت سئوالی را پیش روی سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در حمل و نقل ریلی مسافری قرار داده است. با نگاهی منطقی، بازگشت هر سرمایه‌گذاری و تامین هزینه فایده برای دست‌اندرکاران بخش خصوصی انتظار منطقی و اصولی است که این

از گذشته‌های دور بخش مسافری راه‌آهن همواره به عنوان ویتترین این بنگاه حمل و نقلی محسوب و توجه ویژه‌ای به آن معطوف می‌شده و تعالی و توسعه این بخش به لحاظ کمی و کیفی در برنامه کاری مسئولان راه‌آهن قرار داشته است.

خوش‌بختانه چندی پیش نیز دکتر پورسید آقایی مدیرعامل راه‌آهن که از دیرباز نگاه مثبتی برای تعالی این بخش در او سراغ داریم در جلسه شورای مدیران راه‌آهن ضمن اشاره به بخش مسافری به عنوان "ویتترین" راه‌آهن تاکید داشتند که "رونق ویتترین نیاز به توجه دارد."

با تکیه بر این دیدگاه، مناسب دیدیم نگاهی به وضعیت موجود بخش مسافری بیاندازیم و انتظار رونق این ویتترین و عوامل تاثیرگذار در آن را واکاوی کنیم.

آمارها نشان می‌دهد که با اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی و واگذاری امور خدماتی به شرکت‌ها و متعاقب آن با تصویب قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، شرکتهای حمل و نقل ریلی خصوصی شکل گرفت و با واگذاری کل واگن‌های موجود از سوی راه‌آهن و خرید واگن‌های جدید توسط بخش خصوصی مراحل انتقال وظایف به گونه‌ای پیش رفت که حدود ۱۱ شرکت در حال حاضر کل عملیات جابجائی قریب ۳۰ میلیون مسافر در سال را

افزایش سهم حمل و نقل مسافر در بخش ریلی از کل جابجائی مسافر در کشور با شرایط اقتصادی کنونی و هزینه‌های بالای تأمین سوخت و نقش بخش ریلی در مصرف انرژی کمتر، و ارتقاء سهم این بخش از حدود ۵ درصد فعلی به ۱۸ درصد پیش‌بینی شده در برنامه پنجم توسعه ضمن آن که ضرورتی انکارناپذیر است با شرایط فعلی عملیاتی بخش مسافری قابلیت دستیابی و تحقق آن ناممکن و دور از انتظار است

در طول سال در مجموع به پنج تا شش ماه منتهی شده که واگن‌های مسافری با حدود ۸۰ تا ۹۰ درصد ضریب اشغال مواجه بوده و در سایر اوقات سال ضریب اشغال آن‌ها بین ۵۰ تا ۶۰ درصد مورد ارزیابی است نمی‌توان برنامه‌ها و اقدامات توسعه‌ای و خارق‌العاده را انتظار داشت.

به نظر می‌رسد برای برون‌رفت از این شرایط و نگاه منطقی در توسعه بخش مسافری ریلی، همراه با اعتلای کیفیت خدمات جاری و توسعه ناوگان، متعادل کردن قیمت بلیت‌ها بر اساس هزینه‌های جاری و قیمت تمام شده این بخش و یا بهره‌گیری از یارانه دولتی از محل صرفه‌جویی انرژی، برای ایجاد استقبال و جذب سرمایه‌های جدید و امیدواری به چشم‌انداز مثبت آینده برای ادامه فعالیت فعالان حاضر در این بخش راه حل تحقق شکوفائی این بخش ارزیابی می‌شود.

امید آن که با تکیه بر این دو محور و اتخاذ تصمیمات متعادل و اثرگذار شاهد پویایی و رونق این "ویرترین" باشیم که اگر چنین نشود خسارت گسترده‌ای به منافع ملی کشور و آیندگان وارد خواهد آمد.

**مدیرمسئول**

انتظار جز در سایه تعدیل و هماهنگی قیمت بلیت‌ها هم‌سو با افزایش هزینه‌های جاری خدمات میسر نیست. همگان بر این باور استواریم که افزایش سهم حمل و نقل مسافر در بخش ریلی از کل جابجائی مسافر در کشور با شرایط اقتصادی کنونی و هزینه‌های بالای تأمین سوخت و نقش بخش ریلی در مصرف انرژی کمتر، و ارتقاء سهم این بخش از حدود ۵ درصد فعلی به ۱۸ درصد پیش‌بینی شده در برنامه پنجم توسعه ضمن آن که ضرورتی انکارناپذیر است با شرایط فعلی عملیاتی بخش مسافری قابلیت دستیابی و تحقق آن ناممکن و دور از انتظار است.

تحقق این خواسته برای تأمین امنیت سفرها در کشور و جلوگیری از تلفات جاده‌ای و کمک به اقتصاد کلان، به عنوان یک الزام ملی تلقی شده و نگاه ویژه دولت‌مردان و حمایت مراکز قانون‌گذاری و تصمیم‌گیرنده را طلب می‌کند.

پرواضح است در شرایط عدم بازدهی مناسب سرمایه‌گذاری‌های گذشته و بی‌انگیزه‌گی برای توسعه ناوگان و ورود سرمایه‌های جدید، این موضوع نکته قابل تاملی است زیرا به لحاظ شرایط فرهنگی اجتماعی حاکم بر سفرهای برون‌شهری که بیش‌تر زیارتی است و معمولاً



# همایش بین المللی امور مسافری و سامانه های ریل پرسرعت UIC در تهران

پویا مهرابی

کشورهایی هستند که به استفاده از حمل و نقل ریلی سریع توجه ویژه ای دارند.

## راه آهن یکی از آرزوهای بزرگ و ملی برای کشورها

مدیرعامل شرکت راه آهن در افتتاحیه همایش بین المللی امور مسافری و سامانه های ریلی پرسرعت UIC در تهران با بیان این که در ایران دو طرح راه آهن پرسرعت تهران- اصفهان و تهران - مشهد در دستور کار قرار دارد گفت: عملیات برای راه اندازی نخستین قطار پرسرعت ایران در مسیر تهران- قم- اصفهان در حال اجرا است. طول مسیر تهران اصفهان ۴۱۲ کیلومتر است و برنامه حرکت قطار بر مبنای سرعت ۳۰۰

است به طوری که در کل جهان ۲۱ هزار و ۴۷۲ کیلومتر خطوط پرسرعت در حال بهره برداری، ۱۳ هزار ۹۶۴ کیلومتر در دست ساخت و ۱۶ هزار ۳۴۷ کیلومتر تحت برنامه ریزی است. طبق برنامه تا ده سال آینده کشورهای جهان ۵۱ هزار ۷۸۴ کیلومتر راه آهن سریع السیر خواهند داشت. ایجاد شبکه ریلی پرسرعت در سراسر اروپا یکی از اهداف تعیین شده اتحادیه اروپا است و در حال حاضر چین بیشترین سرمایه گذاری را در این حوزه انجام داده و با دارا بودن بیشترین خطوط ریلی و طولانی ترین قطار پرسرعت جهان و داشتن قطارهای مگلو در این زمینه پیشرو است. در منطقه خاورمیانه، ترکیه، عربستان، ایران، قطر و امارات

و اقدامات در حوزه حمل و نقل مسافری و پرسرعت ریلی برگزار شد تا روز دهم شهریور ماه ادامه داشت.

این گردهمایی در راستای طرح عمل منطقه ای ۲۰۱۵-۲۰۱۴ مجمع منطقه ای خاورمیانه UIC تشکیل شد که به تصویب سیزدهمین اجلاس رؤسای راه آهن های مجمع منطقه ای خاورمیانه در ۱۸ اردیبهشت ماه سال جاری در آنکارا رسیده بود و کارگروه پرسرعت و فعالیت های مسافری برای راه آهن های مجمع منطقه ای خاور میانه برای تعامل بیشتر با UIC و ارتباط کارشناسان و مدیران مرتبط، از اهداف اصلی این همایش آموزشی بود. در حال حاضر توجه به قطار سریع السیر در جهان رو به افزایش

همایش بین المللی امور مسافری و سامانه های ریلی پرسرعت (UIC) در تهران با حضور محسن پورسیدآقای مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، ایناکی بارون مدیر گروه مسافری پرسرعت UIC، حسین عاشوری معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن، مدیران کل ذیربط در راه آهن و روسای بخشی از راه آهن های دنیا و اتحادیه بین المللی راه آهن های دنیا (شنبه) هشتم شهریور ماه ۱۳۹۳ افتتاح شد؛ این همایش که توسط دفتر امور بین المللی راه آهن جمهوری اسلامی ایران و با هماهنگی دفتر منطقه ای خاورمیانه تهران، دفتر مرکزی UIC و به میزبانی راه آهن ج.ا.ا، در راستای آشنایی با آخرین دست آوردها



زمینه خدمات مسافری، صدور بلیت، فناوری اطلاعات (IT)، بازاریابی و غیره است. توسعه خدماتی با قابلیت عملکرد بالا در ایران، توسعه پرسرعت در منطقه یعنی مجمع منطقه‌ای خاورمیانه (RAME)، توسعه ایستگاه‌های ریلی از طریق برگزاری همایش‌های بین‌المللی در زمینه ایستگاه‌های مسافری با عنوان ایستگاه‌های بعدی (Next Station)، همچنین تعریف و رصد طرح‌های مهم بین‌المللی یعنی اتصال شبکه‌های پرسرعت آسیا و اروپا از دیگر اقدامات اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها در این زمینه است.

تمامی این فعالیت‌ها در قالب روح همکاری بین اعضای UIC و بین مناطق این اتحادیه صورت می‌گیرد.»

### کمک اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌های دنیا به ایران برای افزایش قطارهای سریع‌السیر

در ادامه این همایش مدیر گروه مسافری و پرسرعت UIC با بیان این که قطار پرسرعت بهترین مدیریت، ایستگاه و بازاریابی را می‌طلبد، گفت: اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌های دنیا تلاش می‌کند به راه‌آهن ایران در افزایش قطارهای پرسرعت کمک کند.

«یناکی بارون» گفت: برای اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌های دنیا (UIC) راه‌آهن‌های خاورمیانه در چارچوب هدف‌گذاری‌های سال‌های ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ میلادی اولویت دارند و تلاش می‌کنیم بهترین روش‌ها را برای رشد این خطوط ریلی منتقل کنیم.

مدیر گروه مسافری و خطوط پرسرعت UIC یادآور شد که در پنج قاره دنیا حضور داریم و اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌های دنیا ۲۴۰ عضو در تمام قاره‌ها دارد و شرکت‌های ریلی نیز عضوین اتحادیه هستند و هدف اصلی ما توسعه جهانی سامانه ریلی به



**پورسیدآقای: هم‌اکنون راه‌آهن ایران با بیش از ده هزار کیلومتر مسیر ریلی دارای یک هزار و ۷۰۰ ایستگاه واگن مسافری است و سالانه ۲۸ میلیون مسافر را جابه‌جا می‌کند. توسعه ناوگان مسافری و خطوط ریلی جزو برنامه‌های راه‌آهن ایران است تا در پایان سال ۱۴۰۴ جابه‌جایی مسافر از ۲۸ میلیون نفر فعلی به ۵۸ میلیون نفر برسد**

«امیدوارم این رویداد بتواند کمک‌های فنی را که اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها (UIC) تاکنون ارائه داده و در حال حاضر نیز ارائه می‌دهد به خصوص در ارتباط با مسایل مسافری و تردد پرسرعت ریلی برجسته کند و البته بتواند کمک و نقشی را که اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌های دنیا در این جا به منطقه خاورمیانه اختصاص داده است، نشان دهد.

اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها که در منطقه خاورمیانه دارای ۱۵ عضو است بر آن است تا همکاری‌ها، فعالیت‌ها و تبادل تجربیات و بهترین اقدامات بین اعضاء را گسترش دهد. اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها از بدو تاسیس خود به عنوان پایگاهی برای توسعه فنی با چشم‌انداز سامانه‌ای و یکپارچه عمل کرده است و با داشتن توانایی در ارائه راه‌حل‌ها برای مسائلی نظیر افزایش ظرفیت، کارایی سامانه و ایمنی در اختیار اعضای خود بوده و برگسترش راه‌حل‌ها و شبکه‌های ریلی آینده متمرکز است.

UIC از توسعه تردد ریلی مسافری در منطقه خاورمیانه حمایت می‌کند؛ این توسعه شامل طرح‌های مهم نوسازی در ایران و در

بیش از ده هزار کیلومتر مسیر ریلی دارای یک هزار و ۷۰۰ ایستگاه واگن مسافری است و سالانه ۲۸ میلیون مسافر را جابه‌جا می‌کند. توسعه ناوگان مسافری و خطوط ریلی جزو برنامه‌های راه‌آهن ایران است تا در پایان سال ۱۴۰۴ جابه‌جایی مسافر از ۲۸ میلیون نفر فعلی به ۵۸ میلیون نفر برسد.

وی یادآور شد: هزینه زیرساخت در قطارهای پرسرعت بسیار بالاتر از هزینه قطارهای عادی است اما بازده سود آن بیش‌تر از قطارهای معمولی است.

پورسید آقایی از برنامه دولت برای افزایش سرعت قطارها به ۱۶۰ کیلومتر در ساعت خبر داد و گفت: برنامه داریم در بخش مسافری سالانه ۱۲٫۷ درصد و ۱۷٫۵ درصد در بخش بار رشد داشته باشیم.

### مدیر کل اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها (UIC) اعلام کرد: حمایت از توسعه تردد ریلی مسافری در منطقه خاورمیانه

پیام آقای ژان پیر لوبینو، مدیر کل اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها (UIC) به مناسبت همایش بین‌المللی مسافری و سامانه‌های ریلی سریع‌السیر UIC در تهران:

کیلومتر بر ساعت طراحی شده است همچنین عملیات زیرسازی مسیر حدود ۷۰ درصد پیشرفت دارد و دو ایستگاه تونل به طول ۳۰۰ متر و ۴۰ ایستگاه پل و تعداد ۶۰۰ ایستگاه پل کوچک در این مسیر به کار می‌رود.

پورسید آقایی افزود: با بهره‌برداری از این طرح زمان جابه‌جایی مسافر بین تهران-اصفهان به کم‌تر از دو ساعت خواهد رسید و با بیان این که مبنای سرعت طراحی در این مسیر ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت و بهره‌برداری آن با سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت خواهد بود، گفت: این طرح ظرفیت جابه‌جایی ۳۵ میلیون مسافر و ده میلیون تن بار را دارد و زمان سیر را از ده ساعت به شش ساعت کاهش می‌دهد. ضمن آن که طرح برقی و پرسرعت کردن خط آهن تهران-مشهد نیز در دست اجرا است که با بازسازی و بهسازی زیربنای و تأمین ناوگان در چهار سال آینده به بهره‌برداری می‌رسد.

محسن پورسیدآقایی با اشاره به این که راه‌آهن یکی از آرزوهای بزرگ و ملی برای هر کشوری محسوب می‌شود گفت: که قطارهای پرسرعت این مزیت قابل توجه را دارند که آلودگی کم‌تری نسبت به خودرو و هواپیما در محیط زیست ایجاد می‌کنند، همچنین در راه‌آهن پرسرعت با حذف تقاطع‌های هم‌سطح، عدم توقف‌های متوالی، نداشتن قوس‌های متوالی و داشتن مسیرهای مستقل شاهد توسعه راه‌آهن و ایجاد سرعت‌های ۲۵۰ تا ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت هستیم.

وی با اشاره به افزایش توجه به قطارهای پرسرعت در راه‌آهن، گفت: کشور ژاپن با راه‌اندازی قطارهای پرسرعت با سرعت ۳۲۰ کیلومتر از کشورهایی است که از ۵۰ سال پیش دنبال احداث خطوط ریلی پرسرعت بود.

معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: هم‌اکنون راه‌آهن ایران

صورت پایدار است.

وی افزود: در این راستا مشکلات و موانع موجود بر سر راه توسعه ریلی دنیا را شناسایی کرده و راه حل های مشترک در جهان ارایه می کنیم همچنین تبادل روش های مناسب بین اعضا و حمایت از تلاش اعضا برای توسعه تجارت از دیگر هدف گذاری های این اتحادیه است.

وی با بیان این که دفترچه راهنمای محصولات و استانداردهای مشترک توسط UIC در حال تهیه است، گفت: در این دفترچه استانداردهای مشترک در سامانه ریلی آورده می شود تا به عنوان استانداردهای جهانی مطرح شود.

اینکای بارون با بیان این که حمل بار و جابه جایی مسافر هدف اصلی راه آهن است، گفت: در این عرصه فناوری اطلاعات و توجه به انتقال علائم مهم است؛ گفت در تمام دنیا جابه جایی بار و مسافر در سامانه ریلی به صورت ۵۰-۵۰ تقسیم شده است و در این عرصه بخش مسافر مورد توجه خاص است.

وی گفت: طبق اساسنامه و مأموریت UIC فعالیت های مسافری ریلی به نحوی برنامه ریزی شده است تا با هر ابزاری قانونی، کسب و کار شرکت ها ارتقاء یابد.

اینکای بارون با بیان این که همه باید بینش مشترکی برای عضویت در UIC داشته باشند، گفت: قطار پرسرعت و بین شهری در کنار خدمات ریلی منطقه ای از اهداف راهبردی در راه آهن است.

مدیر گروه مسافری و پرسرعت UIC بیان کرد: توزیع و تجارت



**اینکای بارون: در تمام دنیا جابه جایی بار و مسافر در سامانه ریلی به صورت ۵۰-۵۰ تقسیم شده است و در این عرصه بخش مسافر مورد توجه خاص است. طبق اساسنامه و مأموریت UIC فعالیت های مسافری ریلی به نحوی برنامه ریزی شده است تا با هر ابزاری قانونی، کسب و کار شرکت ها ارتقاء یابد**

به راه آهن جمهوری اسلامی ایران در رشد قطارهای پرسرعت کمک کند. مدیر گروه مسافری و پرسرعت UIC تاکید کرد: اصل دیگر قطار پرسرعت این است که این قطارها با یکدیگر مشابه نیستند و باید عناصر مختلف در این قطارها با یکدیگر ترکیب شوند. به عنوان مثال در قطار پرسرعت فرانسه رزرو صندلی اجباری است اما در آلمان اجباری برای رزرو وجود ندارد و هزینه بلیت تعیین کننده است.

وی گفت: قطار پرسرعت فقط یک خط نیست؛ یک سامانه بسیار کامل است و زیر ساخت های زیادی لازم دارد و باید بهترین در هر زمینه باشد.

اینکای بارون گفت: در قطارهای پرسرعت باید از حداکثر سرعت استفاده شود البته در دنیا همه قطارهای پرسرعت همواره سرعت

در این عرصه باید مورد توجه باشد ضمن آن که به ایستگاه ها به عنوان نقاط اساسی برای مسافران باید توجه شود؛ ایستگاه ارتباط شهر با راه آهن است و کسب و کارها در حاشیه ایستگاه ها رونق می گیرد. وی با تاکید بر لزوم توجه به بلیت های الکترونیکی گفت: در ارایه بلیت های الکترونیکی باید دقت نظر وجود داشته باشد؛ باید عناصر مختلف در قطار پرسرعت ترکیب شود.

اینکای بارون یادآور شد: در این عرصه برنامه داریم همایش جهانی ایستگاه ها را در سال ۲۰۱۵ در مراکش برگزار کنیم.

مدیر گروه مسافری و پرسرعت UIC با بیان این که کارگروه قطارهای بین شهری پرسرعت چندین سال پیش در UIC تشکیل شد، گفت: این اتحادیه تلاش می کند

یکسانی ندارند اما ظرفیت ها و عملکرد باید مورد توجه باشد.

وی تاکید کرد: در قطارهای پرسرعت باید ظرفیت و حجم مسافر بالا باشد زیرا در استانداردهای بین المللی سالانه ۱۵ تا ۲۰ میلیون مسافر توسط این قطارها جابه جا می شود.

مدیر گروه مسافری و پرسرعت UIC ادامه داد: در قطارهای پرسرعت «دسترسی» به قطار بسیار مهم است.

وی افزود: درباره قطارهای پرسرعت کارگاهی به نام ۵۰-۵۰ برگزار می شود که در آن پنجاهمین سالگرد راه آهن پرسرعت دنیا را جشن می گیریم و بررسی می کنیم که در ۵۰ سال گذشته چه فعالیت هایی انجام شد و در ۵۰ سال آینده چه فعالیت هایی باید انجام شود.

اینکای بارون افزود: آموزش در قطارهای پرسرعت نیز دارای اهمیت بوده و دارای دو بخش مقدماتی و پیشرفته است.

وی تاکید کرد: در راه آهن دو اصل مدنظر است بدین ترتیب که مدل حمل و نقل ریلی خود هدایت کننده است و با چرخ های کوچک و سامانه ساده، این غول های آهنی با ایمنی کامل حرکت می کنند. و اصطکاک در ریل ۸۰۰ برابر کم تر از حمل بار با کامیون است. طی گذشت زمان هواپیما و کشتی و خودروها بزرگ تر می شوند اما قطار ابعادش ثابت مانده است.

مدیر گروه مسافری و پرسرعت UIC تاکید کرد: هنوز از ظرفیت کامل سامانه ریلی به نحوی مناسب استفاده نکرده ایم.

اتحادیه بین المللی راه آهن ها (International Union of Railways) در سال ۱۹۲۲ پس از برگزاری کنفرانسی متشکل از نمایندگان بسیاری از دولت ها، با هدف یکنواخت نمودن مقررات و شرایط بهره برداری از راه آهن تاسیس شد. مقراین اتحادیه در کشور فرانسه و در شهر پاریس است. این اتحادیه تنها سازمان تجاری است که در سطح جهانی به نیازهای حمل و نقل ریلی می پردازد و برای همکاری های بین المللی میان شرکت های راه آهنی اعم از دولتی و غیردولتی به وجود آمده است. همچنین UIC به عنوان بزرگترین سازمان همکاری بین المللی راه آهنی شناخته می شود که هم از نظر تعداد اعضا و هم از نظر طیف گسترده فعالیت ها مطرح است. راه آهن جمهوری اسلامی ایران از سال ۱۳۲۶ هجری شمسی مطابق با سال ۱۹۴۷ میلادی، رسماً به عضویت اتحادیه بین المللی راه آهن ها درآمد.







مدیر عامل راه آهن:

# حق دسترسی شبکه ریل ۱۴۰۰ افزایش پیدا نمی کند

پویا مهرابی

شهریور سال آینده تعهد داده است که ریل مورد نظر را در کشور تولید کند

در بحث تنظیم مقررات نیز گفت: بحث تنظیم مقررات جزو وظایف راه آهن است که همان نظارت و دفاع از حقوق مردم است، همان طور که شرکت های خصوصی را تشویق می کنیم، بر کارشان هم نظارت می کنیم و این کاری است که راه آهن انجام می دهد و وظیفه تنظیم مقررات خود را دنبال می کنیم. پورسیدآقای یادآور شد: در بخش بنادر باید سهم راه آهن افزایش پیدا کند و هم اکنون ۸ درصد از سهم جابه جایی بار در بندر شهید رجایی توسط ریل انجام می گیرد.

## آغاز عملیات دو خطه کردن

### راه آهن باقی - اصفهان

دو خطه کردن محور باقی - اصفهان آغاز شده و عملیات اجرایی دو خطه کردن اردکان - چادرملو نیز در سال جاری آغاز خواهد شد. همچنین کار دو خطه کردن محور ترانزیتی اهواز - بندر امام نیز در دستور کار قرار دارد.

شد، ریل هم تولید شد و چند هزار تن از این نوع ریل هم اکنون در انبارهای شرکت ذوب آهن وجود دارد، چرا شرکت راه آهن این ریل ها را خریداری نکرده است گفت:

ذوب آهن اصفهان ریل U۳۳ را چهار الی پنج سال پیش به صورت آزمایشی تولید کرد اما استانداردهایش مورد تایید راه آهن قرار نگرفت چون می خواست با خط نورد موجودشان آن را تولید کند و چون نتوانست استاندارد لازم را تامین کند مورد تایید قرار نگرفت و این تولید ادامه فعالیت پیدا نکرد و اصولاً ما در کشور ریل U۳۳ مصرف نمی کنیم و ریلی که هم اکنون در خطوط جدیدمان استفاده می کنیم ریل UIC۶۰ است و فقط در خطوط قدیمی از U۳۳ استفاده می کنیم، مثل خط جنوب آن هم فقط برای بازسازی است و به همین علت خود ذوب آهن تغییر مسیر داد و یک کارخانه خریداری کرد برای تولید ریل UIC۶۰. ذوب آهن قبول کرد که خط قدیم کارخانه اش توان تولید نیاز ریل با استانداردهای مد نظر را ندارد و از

فعال در زمینه مسافری از پرداخت حق دسترسی معاف هستند و برای خرید هر واگن مسافری هم یک میلیارد تومان وام بلاعوض دریافت خواهند کرد.

وی ادامه داد: امسال دو هزار میلیارد تومان اعتبار از دولت بودجه گرفته ایم که در توسعه زیربنایها و به خصوص دو خطه کردن گلوگاه ها و مسیرهای پر رفت و آمد صرف خواهد شد.

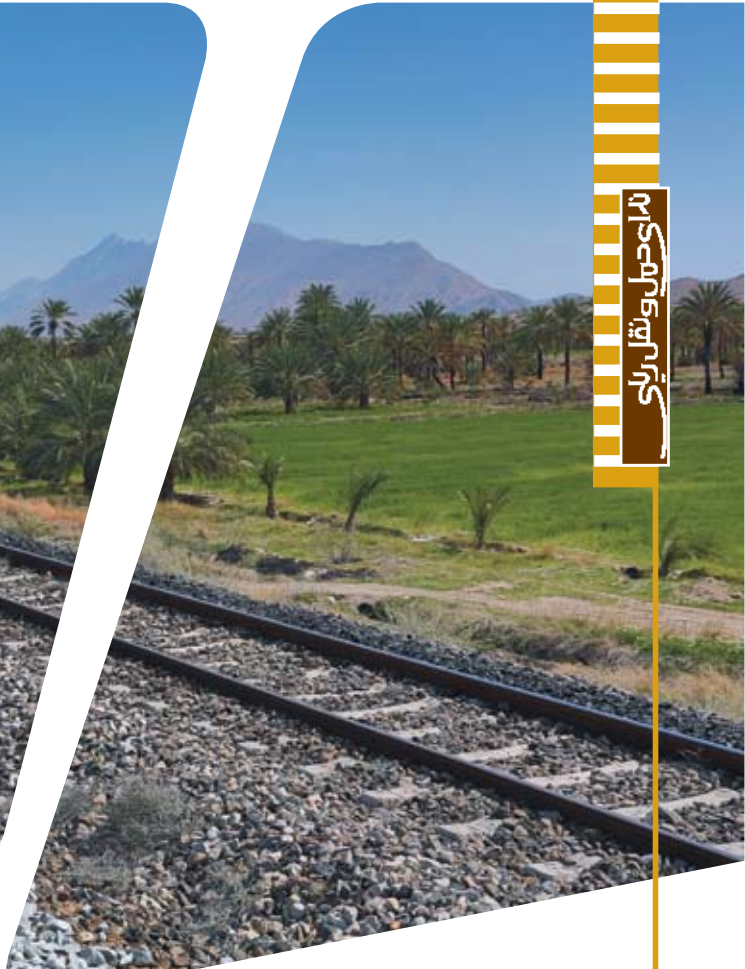
وی افزود: محورهای قزوین - رشت که به بندر انزلی و آستارا متصل خواهد شد، محور ترانزیتی خواف - هرات که تا پایان امسال افتتاح می شود، مسیر گرگان - اینچه برون که تا آبان امسال افتتاح خواهد شد و همچنین ایستگاه راه آهن همدان که کارهای زیرساختی آن صورت گرفته از دیگر طرح های دارای اولویت ساخت خواهند بود.

مدیر عامل راه آهن در پاسخ پرسش خبرنگار ماهنامه ندای حمل و نقل ریلی مبنی بر این که قرار دادی بین راه آهن و ذوب آهن اصفهان چند سال گذشته برای تولید ریل U۳۳ بسته شده بود اما باین که تجهیزات ساخت این نوع ریل و کارخانه توسط ذوب آهن اصفهان خریداری و نصب

مدیر عامل راه آهن، (چهارشنبه) پنجم شهریور ماه طی نشست خبری که به مناسبت هفته دولت برگزار شده بود گفت: راه آهن جمهوری اسلامی ایران ارایه دهنده خدمات نیست بلکه وظیفه مهم ما شامل: توسعه زیربنای ریلی در کشور؛ فراهم کردن شرایط و مجوزهای لازم برای تشویق بخش خصوصی به سرمایه گذاری در بخش ریلی؛ نظارت بر عملکرد و دفاع از حقوق مردم و مصرف کننده ها و توسعه فعالیت های ترانزیتی در حوزه بین المللی است.

محسن پورسید آقایی گفت: با روی کار آمدن دولت جدید و از سال ۱۳۹۱ حق دسترسی شبکه ریلی را افزایش نداده ایم و متعهد هستیم تا سال ۱۴۰۰ حق دسترسی را افزایش ندهیم.

پورسید آقایی گفت: هم اکنون تمامی واگن های باری و مسافری متعلق به بخش خصوصی است و مشوق های اقتصادی برای شرکت های خصوصی در نظر گرفته شده است تا شرکت هایی که واگن باری خریداری کنند سه تا پنج سال از پرداخت حق دسترسی معاف باشند و شرکت های



قرارداد این طرح دو میلیارد دلار معادل ۵۳۰۰ میلیارد تومان است.

### لزوم اختصاص درآمد صرفه جویی سوخت به شبکه ریلی و افزایش سهم راه آهن در حمل و نقل کشور

پورسید آقایی گفت: افزایش سهم راه آهن در حمل و نقل کشور به دلیل بالا بودن مصرف انرژی در دیگر بخش های حمل و نقل امری اجتناب ناپذیر است.

پور سید آقایی افزود: رقم بالای تصادفات و تلفات سنگین جاده ای، سهم بالای هزینه حمل و نقل در قیمت کالا برای مصرف کننده نهایی و در نهایت انباشت فرسودگی زیرساخت و ناوگان ریلی از جمله مواردی است که اختصاص یارانه به بخش ریلی را ضروری می سازد.

مدیرعامل راه آهن اضافه کرد: لازم است منافع حاصل از صرفه جویی مصرف سوخت و درآمد حاصل از این صرفه جویی به بخش ریلی اختصاص یابد ضمن آن که با اخذ عوارض از سامانه حمل و نقل جاده ای، بخش ریلی قدرت رقابت با این سامانه را داشته باشد. وی یادآور شد: باید



**پورسید آقایی: قرار داد برقی سازی خط آهن تهران - مشهد به صورت تامین اعتبار منعقد شد و بانک عامل بانک صنعت و معدن است. منتظر موافقت طرف چینی به عنوان تامین کنند اعتبار هستیم تا قبل از پایان امسال تامین اعتبار اجرایی شود.**

معدن است. وی با بیان این که عملیات اداری این تامین اعتبار در داخل انجام شده است، گفت: منتظر موافقت طرف چینی به عنوان تامین کننده اعتبار هستیم تا قبل از پایان امسال تامین اعتبار اجرایی شود.

پور سید آقایی با بیان این که این طرح در ۴۲ ماه اجرایی می شود، گفت: سرعت قطار در این مسیر ۲۰۰ کیلومتر در ساعت است. مدیرعامل راه آهن افزود: مجموع

### محور ریلی تهران - کرج ۴ خطه می شود

مدیر عامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران همچنین از چهار خطه شدن خط ریلی تهران - کرج خبر داد و گفت: در حال حاضر دو خط در این مسیر فعال هستند که با توجه به اشباع شدن متروی کرج، نیاز به ساخت دو خط دیگر به عنوان محور حومه ای نیز احساس می شود. پس از چهار خطه کردن این مسیر تلاش خواهیم کرد با اتصال کرج به قزوین و قزوین به رشت گلوگاه های این مسیر را برطرف کنیم.

وی با بیان این که بهبود سامانه ای علایم و ایمنی راه ها از دیگر برنامه های جدی راه آهن به حساب می آید، از آغاز به کار سامانه ایمنی APC در آینده نزدیک در مسیر تهران - مشهد خبر داد و گفت: این سامانه ای هوش مند که باعث می شود سرعت قطار از مرکز قابل واپایش باشد، از یک سو ایمنی راه ها را افزایش می دهد و از سوی دیگر با واپایش خودکار سرعت ها و مدیریت آن در قوس های ریلی زمان سفر را نیز کوتاه می کند و همچنین قطارها با فاصله کمی پشت سر همدیگر حرکت داشته باشند.

پورسید آقایی اضافه کرد: اجرای ATC در مسیر تهران - مشهد تمام شده و در حال حاضر در حال آزمایش شدن است. امیدواریم با تایید نهایی آن از ماه آینده در خط تهران - مشهد این سامانه رسماً آغاز به کار کند و سپس به دیگر خطوط انتقال یابد. مدیر عامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران بازسازی خطوط قدیمی را نیز از دیگر اولویت های راه آهن برشمرد و بیان کرد: در مسیری مانند جنوب که جزو قدیمی ترین خطوط ریلی کشور به حساب می آید، با توجه به ادامه نیافتن طرح های بازسازی آمار بالایی از خروج قطارها از ریل داریم. این کار نزدیک به ۳۰ سال است که در برنامه راه آهن بوده اما هرگز عملی نشده است.

### اجرای برقی سازی خط آهن تهران - مشهد در قرارداد دو میلیارد دلاری

مدیرعامل راه آهن گفت: قرارداد برقی سازی خط آهن تهران - مشهد به صورت تامین اعتبار منعقد شد و بانک عامل بانک صنعت و





قطعا با کاهش خدمات تنزل رتبه شرکت‌ها عملیاتی می‌شود.

### رشد ۷۴ درصدی حمل کالای ترانزیتی در راه آهن

مدیرعامل راه آهن اظهار داشت: اگر نفت و سوخت را از آمار ترانزیت راه آهن خارج کنیم در بخش ترانزیت کالایی امسال ۷۴ درصد رشد داشتیم که امیدواریم این رقم تا پایان سال به صد درصد افزایش یابد. پورسید آقایی گفت: در سال ۹۲ فقط ۸۸ هزار تن پنبه به عنوان ترانزیت از طریق ریل در ایران جابه جا شد، اما امسال فقط با کشور ازبکستان موافقت نامه ترانزیت ۴۰۰ هزار تن پنبه را امضا کردیم.

### تسهیلات یک میلیارد و ۲۵۰ میلیون دلاری برای بخش حمل و نقل

مدیرعامل راه آهن بیان کرد: دو هفته پیش مصوب شد که یک میلیارد و ۲۵۰ میلیون دلار تسهیلات صندوق توسعه ملی برای بخش حمل و نقل ریلی اختصاص یابد. در این عرصه بانک‌ها به تفکیک مشخص شده‌اند و مسئولان صندوق وعده دادند در صورت استقبال این رقم دوبرابر شود.

مسیرهای مسافرتی داخل کشور را کوتاه می‌کند و هم در ترانزیت کالا به شرق اروپا موثر خواهد بود.

### معافیت پرداخت ۵ ساله حق دسترسی برای واگن‌های باری جدید

مدیرعامل راه آهن گفت: طبق بند «ق» تبصره بودجه از محل صرفه‌جویی سوخت راه آهن موافقت شد، ۳ تا ۵ سال معافیت حق دسترسی به شبکه برای خریداران واگن‌های نو باری اعمال کند. وی با اشاره به افزایش ۷ درصدی حمل بار توسط راه آهن در سال جاری بیان کرد: برنامه داریم این رقم به ۱۳ درصد تا پایان سال برسد.

### ستاره‌دار شدن شرکت‌های مسافری ریلی

معاون وزیر راه بیان کرد: در راستای رشد کیفیت خدمات رتبه‌بندی شرکت‌ها ریلی انجام می‌شود به این ترتیب که بر مبنای کیفیت خدمات شرکت‌ها ستاره‌دار می‌شوند. وی با بیان این‌که شرکت‌های متخلف در صورتی که به مسافران خدمات مناسبی ارائه نکنند جریمه سنگینی خواهند شد، اظهار داشت:

مسافری از خطوط ریلی کشور به دلیل پایین بودن کیفیت خدمات‌دهی آن‌ها، میزان مسافران جابجا شده در پنج ماهه نخست سال سه درصد کاهش یافت. وی ادامه داد: البته در راه آهن برنامه‌ریزی کرده‌ایم با نگاه ویژه به افزایش کیفیت‌ها این رقم را بار دیگر مثبت کرده و با رساندن تعداد مسافران به ۲۷ میلیون نفر تا پایان سال رشد پنج درصدی داشته باشیم.

### کلنگ‌زنی ۹۰۰۰ کیلومتر راه آهن در سال‌های اخیر

۹۰۰۰ کیلومتر خط جدید راه آهن در سال‌های گذشته کلنگ‌زنی شده‌این در حالی است که با بودجه فعلی دولت تنها می‌توان سالانه ۳۰۰ کیلومتر ریل جدید ساخت؛ از این رو راه آهن تلاش کرده مسیرهای دارای اولویت خود را به شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل اعلام کند تا این شرکت در نخستین مراحل نسبت به ساخت آن‌ها اقدامات لازم را صورت دهد.

پورسید آقایی محور میانه - تبریز را اولویت اصلی ساخت خطوط جدید ریلی خواند و گفت: این خط که کار ساخت آن حدود ۱۲ سال طول کشیده قطعا در صورت افتتاح هم

مجوز سرمایه‌گذاری در بخش ریلی به صورت متقابل مهیا شود.

### افزایش قیمت بلیت قطار از مهر ماه

مدیرعامل راه آهن با بیان این‌که از آخر ۹۲ افزایش قیمتی در نرخ‌های بلیت قطار اعمال نشد، گفت: امسال در مهرماه پس از پایان بررسی‌ها درصدی در قیمت‌ها اصلاح انجام می‌شود. پورسید آقایی بیان کرد: البته اعلام افزایش قیمت بلیت قطار در شهریورماه توسط مدیرعامل رجا به عنوان بخش خصوصی انجام شد اما شرکت‌ها نمی‌توانند در این عرصه وارد شوند و این مورد در اختیار حاکمیت است.

### کاهش ۳ درصدی مسافران ریلی در سال جاری

مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران اعلام کرد: تعداد مسافران ریلی در پنج ماهه ابتدای امسال کاهش سه درصدی داشته است. پورسید آقایی اظهار کرد: با توجه به خارج شدن چهار قطار

# افزایش حوادث خروج از ریل با افزایش سرعت قطارها



موضوع پایگاه داده‌های ایمنی راه‌آهن‌های خاورمیانه، اطلاعات سوانح ریلی و اقدامات به کار گرفته شده توسط اعضای خاورمیانه، رایحه پیشنهاد توسط واحداً ایمنی UIC برای توسعه بیش تر پایگاه داده‌های ایمنی خاورمیانه، انتقال تجربیات UIC و نیز آشنایی بیش تر با سامانه‌ی مدیریت ایمنی (CMS)، عملکرد، نقش عوامل انسانی و شاخص‌های معمول ایمنی، آشنایی و مشارکت اعضای خاورمیانه UIC با شبکه بین‌المللی ایمنی ریلی (IRSN) UIC، بررسی صلاحیت رانندگان لکوموتیو و سایر کارکنان قطار جهت حفظ و رعایت ایمنی مورد نیاز و همکاری و فعالیت‌های آموزشی در زمینه ایمنی حمل و نقل ریلی بود.

دومین اجلاس کارگروه ایمنی راه‌آهن‌های خاورمیانه (UIC) بیست و چهارم شهریور ماه به میزبانی راه‌آهن جمهوری اسلامی شروع به کار کرد. این کارگروه با حضور رییس پایگاه ایمنی UIC «پیتر گرهارت»، مدیر پایگاه داده‌های ایمنی UIC «اولیور جورجر» و «پل ورون» هماهنگ کننده امور خاورمیانه UIC و به ریاست حسین عاشوری معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه‌آهن برگزار شد. هدف از تشکیل این کارگروه بررسی مسایل، مشکلات و نیازهای راه‌آهن‌های منطقه خاورمیانه در مقوله ایمنی و همچنین تبادل نظر، هم اندیشی و همکاری در راستای رفع موانع و مشکل‌ها بود.

از جمله موضوعات مورد بحث و بررسی در این کارگروه: نهایی کردن

البته این نقطه مطلوب ما نیست و باید در افزایش سطح خدمات دهی و کاهش سوانح تلاش بیش تری داشته باشیم.

وی گفت: شرکت‌های خصوصی خواسته‌اند افراد مستقل تری به ترکیب کمیسیون سوانح اضافه شود، که این کار انجام شده است.

عاشوری با اشاره به این که بحث پیش گیری یکی از راه‌های بهبود عملیات است، گفت: عاملی که ما را نگران کرده است خروج قطار از خط بوده است که طی پنج ماه گذشته خیلی افزایش پیدا کرده است. افزایش

سرعت تبعاتی داشته و آن خروج قطارها از خط بوده است. البته نقش تاثیر گذار پیمانکاران و عوامل اجرایی را هم باید در نظر گرفت. با توجه به در راه بودن فصل سرما و باران، اگر از الان پیش بینی‌های لازم صورت نگیرد به مشکل خواهیم خورد. درست است که بهسازی و بازسازی خطوط در دستور

دراختصاص بودجه داشته است؛ با این اتفاق سطح انتظار دولت و مردم بالا می‌رود و ما در راه‌آهن باید سرعت قطارها را افزایش دهیم، ایمنی را بالا ببریم، جابه جایی بار و مسافر را افزایش دهیم و در کنار این اقدامات و برای رسیدن به این مهم باید عملیات اجرایی را که نیاز خطوط و ناوگان به بازسازی و بهسازی است هم همزمان انجام دهیم. پس طی دو سال آینده شرایط سختی را برای کار خواهیم داشت و باید هر دو وجه انجام شود.

## کاهش ۱۰ درصدی حوادث ریلی، افزایش حوادث خروج قطار

حسین عاشوری با بیان این که از ابتدای سال ۱۳۹۳ تا پایان مردادماه حمل بار توسط راه‌آهن پنج درصد رشد داشته است و طی این مدت شاهد کاهش ده درصدی حوادث بوده ایم، گفت:

ارتقای ایمنی تدوین شده است؛ گفت: برنامه سالانه نواحی و ستاد نیز در حوزه ایمنی طراحی شده است.

اصلاح و بازنگری قوانین عمومی حرکت سال گذشته در راه‌آهن به تصویب هیات مدیره رسید و به صورت آزمایشی جهت اصلاحات احتمالی اجرا شد، وی افزود: در نهایت کتاب مقررات جدید برای چاپ ارسال شد که تا چند هفته آینده در اختیار نواحی قرار می‌گیرد و خواهش کرد این کتاب در کتابخانه مدیران نواحی قرار نگیرد!

عاشوری گفت: ۸۰ سال از عمر راه‌آهن در ایران می‌گذرد اما در شرایط جدید و با رویکرد مناسب دولت تدبیر و امید به حمل و نقل ریلی، موجب شده است بودجه بخش عمرانی نسبت به سال گذشته چهار برابر شود و با توجه به مذاکرات تدوین بودجه سال ۱۳۹۴ دولت باز هم رویکرد افزایشی

## تدوین برنامه جدید راه‌آهن برای برنامه ششم توسعه

حسین عاشوری معاونت سیر و حرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در مراسم دومین اجلاس کارگروه ایمنی راه‌آهن‌های خاورمیانه عضو UIC با بیان این که «یکی از مزیت‌های اصلی حمل و نقل ریلی ایمن بودن آن است»، گفت: ایمنی بخش ریلی ۵۰ برابر حمل و نقل جاده‌ای است و سعی ما بهبود و ارتقا آن است.

عاشوری با بیان این که از ابتدای امسال تا پایان مردادماه حمل بار توسط راه‌آهن ۷ درصد رشد داشته است، گفت: یکی از اولین گام‌ها تدوین سند راهبردی ارتقای ایمنی در راه‌آهن در برنامه پنجم توسعه بود و تا پایان امسال سند جدیدی برای برنامه ششم توسعه تدوین می‌کنیم.

وی با بیان این که راهبرد





بابک احمدی معاون ناوگان، حسین عاشوری معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، پیتزگرهارد، رئیس پایگاه ایمنی UIC و الیور جورج، مدیر پایگاه داده های UIC

تقاطع های هم سطح اتفاق می افتد. برای رفع این مشکل در اروپا تلاش های زیادی صورت گرفته است. در اروپا می گویند تحقیقات در رابطه با حوادث بزرگ باید توسط افراد مستقل انجام بگیرد تا تحقیقات به درستی و با نتیجه درست صورت بگیرد. در ادامه مدیر پایگاه داده های ایمنی UIC اولیور جورج گفت: این پایگاه که قوی ترین پایگاه داده های دنیا در زمینه حوادث است از سال ۲۰۰۰ به صورت آزمایشی راه اندازی شد و از سال ۲۰۰۴ مشغول به جمع آوری است. این در حالی است که باین که در آسیا سال ها قرار است این چنین پایگاه داده ای راه اندازی شود هنوز این اتفاق نیفتاده است. وی گفت: این اطلاعات شامل حوادث ۲۰ کشور اروپایی، ۲۰۰ علت، ۲۰۰۰ حادثه و ۲۰۰۰ ثبت حادثه از سال ۲۰۰۵ تا به امروز است. این بانک شامل حوادث بزرگ است؛ حادثه ای که شامل مرگ یک نفر یا آسیب جدی وی یا خسارت بالای مالی به یک قطار در حال حرکت باشد.

گرهاردت گفت: منطقه خاورمیانه در شش منطقه UIC دارای اهمیت زیادی است. روز گذشته (دوشنبه) یک جلسه با موضوع ایمنی داشتیم برای تبادل تجربه که بسیار خوب بود. ایمنی موضوعی پیچیده است و عوامل مختلف روی آن تاثیر گذار هستند. ایمنی فقط مربوط به بخش ایمنی نمی شود بلکه جنبه فنی، ارسال علائم و ... روی آن تاثیر گذار هستند. در UIC مطالعات زیادی در رابطه با نقش عوامل انسانی داشته ایم چون نقش مهم و تاثیر گذاری است. وی گفت: بین ایمنی (safety) و امنیت (security) تفاوت وجود دارد. ایمنی درون سازمانی و مربوط به حمل و نقل است اما امنیت مربوط به عوامل خارج سازمانی از جمله تروریسم و سرقت می شود. ایمنی یک وظیفه ملی است و مربوط به کشورها می شود. نمی توانیم بحث ایمنی را به تنهایی انجام دهیم؛ باید تعامل بین اعضا صورت بگیرد. یکی از مهم ترین بحث های ایمنی، ایمنی در تقاطع های هم سطح است. در اروپا تصادفاتی در

خط و ناوگان تاثیر گذار است، قبل از افزایش سرعت سیر قطارها تدابیر لازم برای بهینه سازی سامانه های ترمز، قلاب اتصال و بهینه سازی خطوط سنجیده خواهد شد. احمدی خاطر نشان شد: شاهد افت کیفیت و تعمیر و نگهداری واگن های مسافری بوده ایم که مشغول رده بندی شرکت های مربوطه هستیم و تصمیم داریم تعمیرات اساسی را از چهار سال به سه سال کاهش دهیم تا این مشکل بر طرف شود. برخی از لکوموتیوها به خصوص در اوج سرمای یک هفته ای سال ۱۳۹۲ دچار یخ زدگی سوخت در مسیر بودند که با تمهیداتی برای امسال این مشکل را رفع خواهیم کرد.

#### مهم ترین بحث ایمنی، ایمنی در تقاطع های هم سطح

در ادامه این برنامه رییس پایگاه ایمنی UIC آقای پیتزگرهارد در رابطه با فعالیت های کلی پایگاه ایمنی و سامانه ای مدیریت و نقش عوامل انسانی در ایمنی صحبت کرد.

کار قرار دارد اما باید میزان جابجایی مسافر، ایمنی و حجم بار هم مورد نظارت باشد تا افزایش پیدا کند. وی گفت: هفته گذشته قرار بود هشت ساعت مسدودی در محور جنوب داشته باشیم که این مدت به ۱۶ ساعت افزایش پیدا کرد. مدیران ناوای بداند ما مسئولیت پذیری و نظارت بیش تری را انتظار داریم. معاون سیر و حرکت گفت: به دنبال افزایش سرعت سیر هستیم باین که قطارهای پرسرعت بسیار ایمن هستند اما با افزایش سرعت اگر حادثه ای روی دهد هم حوادث بزرگ تر و هم تلفات بیش تر می شود. عاشوری در پایان گفت: برای کاهش برخورد عابر و احشام نصب و راه اندازی زیر گذر و پل در مسیرهای پر تردد و حادثه خیز صورت گرفته است. همچنین آموزش و فرهنگ سازی هم باید در دستور کار قرار گیرد. در ادامه بابک احمدی معاون ناوگان راه آهن جمهوری اسلامی گفت: در خروج قطار از ریل،

و محمولات طبق دستورالعمل های فنی، جلب حمایت موسسات مالی و بانک ها جهت سرمایه گذاری و غیره ... ، تشکیل آموزشگاه بین المللی حمل و نقل ریلی در تهران با حمایت کامل UIC، راه اندازی دفتر نمایندگی UIC خاورمیانه در تهران و هماهنگی فنی در زمینه آموزش، تحقیقات، دالان و غیره ... ، با UIC؛ داشتن نماینده در کمیسیون های بار، مسافر، زیربنایی، امنیت، IT، ایمنی و تحقیقات و فناوری و همکاری های تخصصی در رابطه با موارد اعلامی از سوی کمیسیون ها، تبادل اطلاعات در زمینه های مختلف.

#### تعامل راه آهن با اتحادیه بین المللی راه آهن ها

برخی از موارد تعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران با اتحادیه بین المللی راه آهن ها عبارتند از:

استفاده از استانداردها و دستورالعمل های فنی در زمینه تردد بار، حسابرسی و هزینه ها، بهره برداری، ساخت وسایل نقلیه ریلی، کشش، خط و ابنیه، مشخصات فنی و فناوری اطلاعات، کمک گرفتن از UIC جهت بررسی مسایل فنی خاص و عملیاتی، استفاده از توانمندی UIC در برگزاری کارگاه های آموزشی طبق نیاز واحدهای اجرایی، استفاده از دستورالعمل های UIC در زمینه مقررات حمل و نقل و مشخصات فنی واگن ها



# خصوصی سازی حمل و نقل ریلی

## بازده اقتصادی نداشته است

پویا مهربانی

جاده‌ای، افزایش سیر روزانه به ۳۰۰ کیلومتر طبق وعده راه‌آهن، فراهم کردن و ایجاد زمینه‌های مناسب جهت حضور فعال بخش خصوصی و بستر مناسب برای بحث تنظیم مقررات در جهت تقویت بخش خصوصی بتواند فضای رقابتی را برای شرکت‌های خصوصی فراهم کنند. برای پاسخ به این دغدغه‌ها مصاحبه‌ای با آقای مهندس کریمی‌پور مدیر عامل شرکت توکاکشش انجام دادیم که در ادامه می‌خوانید.

خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی سال‌های سال است که شروع شده اما به ازای حجم بالای سرمایه گذاری که صورت گرفته هنوز این بخش با بازدهی مناسبی مواجه نشده است. به طوری که علی رغم این سرمایه گذاری‌ها، شرکت‌های خصوصی پاسخ‌گوی هزینه‌های خود هم نیستند. بخش خصوصی انتظار دارد تا متولیان حمل و نقل ریلی کشور با کاهش حق دسترسی، ایجاد امکانات و تسهیلات لازم جهت رقابت حمل و نقل ریلی با



مسئولان و مدیران راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و بخش خصوصی می‌بایستی به نحو مطلوب برای ارتقای وضعیت فعلی استفاده لازم را برده و زمینه‌ها و بسترهای لازم را ایجاد کنند. این که مقایسه‌ای بین دو دولت در

اقدام اعلام کرده و اهمیت آن را در توسعه مناسبات اقتصادی حتی با دیگر کشورها و نیز اتصال خطوط داخلی به خطوط بین‌المللی را ضرورتی اجتناب ناپذیر می‌داند. لذا با توجه به فضا و فرصت ایجاد شده توسط هیئت محترم دولت،

با توجه به جلسه اخیر هیات دولت و توجه به اولویت و اهمیت توسعه حمل و نقل ریلی در کشور و تاکید مقام معظم رهبری و ریاست جمهوری بر مزایای حمل و نقل ریلی، این‌طور به نظر می‌رسد که دولت حمایت کامل خود را از این

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



مهر ماه افزایش باید، این موضوع چه تأثیری بر روند حمل و نقل ریلی خواهد گذاشت؟

با توجه به اجرایی شدن اصل ۴۴ قانون اساسی در حوزه ریلی و واگذاری آن به بخش خصوصی، در عمل دولت وظیفه نظارتی را به عهده گرفت و عملیات حمل و نقل ریلی مسافر به عهده بخش خصوصی قرار گرفته است. منابع درآمدی بخش خصوصی در بخش مسافری حاصل از درآمد فروش بلیت است اما این درآمد، جوابگوی هزینه‌های سرمایه گذاری نیست. این افزایش باید به میزان معقول و متناسب با هزینه‌های سالانه بخش خصوصی باشد. لذا برای سرمایه گذاری بهتر باید این امر همزمان با خدمات مطلوب و متناسب با افزایش تورم در جامعه نسبت به افزایش قیمت خدمات ارایه شده صورت گیرد.

**چالش‌های مدیریت در موضوع راهبری در حمل و نقل ریلی کدام است؟ حساسیت این بخش و نحوه واگذاری بخش نیروی کشش به بخش خصوصی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

با توجه به این که مسئله خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی به خصوص در بخش باری سال‌ها است شروع شده و در این بخش به ازای حجم سرمایه گذاری صورت گرفته هنوز با بازدهی مناسبی مواجه نشده‌ایم. به طوری که علی‌رغم این سرمایه گذاری‌ها شرکت‌های خصوصی پاسخگوی هزینه‌های خود نیستند. مشکل اساسی دیگر این که بخش خصوصی چون مالک واگن بوده و از خود لکوموتیو در اختیار ندارد هنوز دولت حاکمیت خود را دارد و بخش خصوصی هیچ گونه دخالتی در تصمیم‌گیری‌ها و تدوین دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌ها ندارد. ضمن این که شرکت راه‌آهن تصمیم به واگذاری لکوموتیوهای دارد که سال‌ها از آن‌ها استفاده کرده و در صورت واگذاری، نیاز جدی به بازسازی و



**منابع درآمدی بخش خصوصی در بخش مسافری حاصل از درآمد فروش بلیت است اما این درآمد جوابگوی هزینه‌های سرمایه گذاری نیست.**

پذیری بندرهای تجاری شود. در سال‌های اخیر عدم هماهنگی و تنگناهایی را در دو بخش داشتیم که با تاکید مسئولان بر اولویت حمل از طریق ریل از بندرهای شمالی و جنوبی کشور و برنامه‌های آنان تسهیلات بهتر در این زمینه مورد انتظار است.

برنامه‌های دولت در تکمیل شبکه‌های ریلی و امکانات ریل در محوطه‌های بندری و ایجاد سیاست‌های تشویقی برای صاحبان کالا، نشان‌گر اهمیت ناوگان ریلی در زنجیره حمل بوده و توان بالای بخش ریلی را در کشور نشان می‌دهد. بنابراین نقش بندرها و راه‌آهن به جهت حمل کالا از مبدأ تا مقصد بسیار با اهمیت است و عملکرد هر کدام به تنهایی به صورت کامل امکان‌پذیر نیست و نیز با توجه به این که مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی سال‌ها تجربیات حمل و نقل ریلی کشور را در کارنامه خود دارد انتظار می‌رود این مهم و ارتباط تنگاتنگ دو شیوه حمل بیش‌تر نزدیک و از مزایای یکدیگر بهره‌مند شوند.

**قرار است قیمت بلیت از دهم**

بحث تنظیم مقررات بین راه‌آهن و شرکت‌های خصوصی فعال، به نظر می‌رسد بایستی به گونه‌ای باشد تا با ایجاد انگیزه، سرمایه گذاری بیش‌تری را از طرف بخش خصوصی موجب شود. از طرفی، نقش حاکمیتی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به سمت نظارت سوق پیدا کند.

با توجه به این که تا به حال میزان بهره‌وری و کارایی در این بخش رشد بسیار کمی داشته دخالت دولت لازم است در حوزه‌های عملیاتی کاهش پیدا کند و جهت آن به سمتی سوق داده شود که تصدی‌گری راه‌آهن به حداقل برسد به طوری که حتی در این راستا خطوط بهره‌بردار نیز در اختیار بخش خصوصی قرار بگیرد و تنها راه‌آهن وظیفه نظارتی را در این مورد برعهده داشته باشد. همان‌طور که قبلاً نیز گفته شد طی سال‌های اخیر بهره‌وری واگن‌های باری رشد نزولی داشته و این بیش‌تر به دلیل ناهماهنگی بین بخش خصوصی و دولتی بوده که همین امر باعث شده عواید مورد انتظار بخش خصوصی تحقق نیابد. همین موارد باعث جلوگیری از سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل ریلی شده است. به هر شکل نقش دولت بسیار در این زمینه حائز اهمیت است. همان‌طور که وزیر راه و شهرسازی نیز برنامه‌هایی را به این جهت اعلام کرده‌اند و در دست اقدام دارند که امیدواریم این روند و فرایند به سرعت انجام و نتیجه خوبی به همراه داشته باشد.

**تعامل بنادر و راه‌آهن در شرایط کنونی چه وضعیتی دارد؟**

بخش‌های زنجیره حمل و نقل لازم و ملزوم یکدیگر هستند و همان‌طور که مشخص است حمل و نقل چندوجهی کمک زیادی به رشد بندرها می‌کند که در این زمینه خطوط ریلی از اهمیت فوق‌العاده در این زمینه برخوردار هستند چرا که جزو زیرساخت‌هایی است که می‌تواند منجر به افزایش رقابت

زمینه حمل و نقل ریلی صورت بگیرد به نظر این جانب نتیجه‌ای درست در بر نخواهد داشت به دلیل این که مشکلات موجود در این زمینه ریشه در سالیان گذشته و حتی قبل از دولت‌های قبل داشته و مختص به دوره زمانی خاص نیست. ضمن این که برطرف کردن این مشکلات زمان زیادی را می‌برد. این مشکل‌ها بیش‌تر ضعف ذاتی از قبیل تعرفه گذاری حمل و نقل ریلی، مدیریت و سازماندهی تشکیلات و موانع زیرساختی و تجهیزاتی، قوانین و مقررات و روند انجام کار و منابع مالی و غیره است.

**از متولی حمل و نقل ریلی کشور چه انتظاراتی دارید؟**

انتظار بخش خصوصی از متولیان حمل و نقل ریلی کشور مواردی است که قبلاً نیز به آن‌ها اشاره شده از جمله:

\* به حداقل رساندن حق دسترسی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران طی چند سال آینده از ۵۰ درصد حق دسترسی به حداقل ۲۰ درصد.

\* ایجاد امکانات و تسهیلات لازم جهت رقابت حمل و نقل ریلی با جاده‌ای.

\* افزایش سرعت بازرگانی و رسانیدن سیر روزانه به ۳۰۰ کیلومتر طبق وعده راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران.

\* تضمین بازگشت سرمایه.

\* فراهم کردن و ایجاد زمینه‌های مناسب جهت حضور فعال بخش خصوصی که با تصمیمات جدید و تاکید هیئت دولت امیدواریم به سرعت زمینه‌های رشد و توسعه حمل و نقل ریلی ایجاد شود.

به نظر شما، بهترین راهکار و مناسب‌ترین روش در موضوع تنظیم مقررات بین راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های خصوصی فعال در حمل و نقل ریلی چیست؟ چه مواردی را پیشنهاد می‌کنید؟

تعمیرات اساسی دارند. لذا در ابتدا باید راه آهن جمهوری اسلامی ایران با قیمتی آن ها را به بخش خصوصی واگذار کند که جذابیت لازم برای سرمایه گذاری بخش خصوصی وجود داشته باشد و دوم به شرکت هایی واگذار شود که به صورت حرفه ای بتوانند از آن بهره برداری لازم را انجام بدهند و سرمایه لازم برای تعمیرات و بازسازی آن ها را داشته و نیز دارای پشتیبانی قوی چه از نظر مالی و چه از نظر تخصصی باشند.

باید آیین نامه ها و دستورالعمل ها طوری تغییر کند که منافع بخش خصوصی در آن ها لحاظ شود. بخش دیگر مشکلات مربوط به نرخ تعرفه های ریلی بوده که به جز بارهای یکنواخت و انبوه، صاحبان کالاهای دیگر ترجیح می دهند از حمل و نقل جاده ای استفاده کنند که می بایست ماهیت تعرفه ها با در نظر گرفتن منابع بخش خصوصی اصلاح شود.

برای تأمین نقدینگی مناسب برای کارگزاران فعال در حمل و نقل ریلی چه پیشنهادهایی دارید؟

همان طور که وزیر راه و شهرسازی گفت، تأمین نقدینگی از طرق منابع مالی داخلی و اختصاص بودجه انجام خواهد گرفت. از طریق بانک ها و مذاکرات مختلف به واسطه معرفی شرکت های ریلی توانمند از طریق راه آهن جمهوری اسلامی ایران به بانک ها جهت استفاده از تسهیلات ارزان قیمت و نیز استفاده از تسهیلات وجوه اداره شده و همچنین صندوق ذخیره ارزی خواهد بود که از این طریق این مشکل قابل رفع است.

تجهیزات، ناوگان و حوزه فعالیت و برنامه های شرکت توکا کشش چیست؟

شرکت توکا کشش برای ارتقاء و توسعه حمل و نقل کشور تأسیس شد. این شرکت ناوگان ریلی متشکل از ۱۸۱ دستگاه واگن های مسطح عریض و معمولی و ۸۶۷ دستگاه واگن فله بر است که توانایی حمل

محصولات سنگین، عریض و بارهای به صورت فله از جمله غلات، گوگرد و پودر آلومینیوم و ... را داراست. طرح هایی که این شرکت در حال حاضر دارد عبارتند از حمل بیش از دو و نیم تن کالای گوگرد و پودر آلومینیوم شرکت آلومینیوم اراک و کالای اساسی از بنادر به مقاصد مختلف کشور است.

بحث تأمین نقدینگی مناسب

ناوگان شرکت توکا کشش

گذاری به نسبت خوبی را انجام داده و تجربه و مقبولیت لازم را دارند با حضور در بازار سرمایه می توانند نقدینگی خوبی بدست آورند.

این افزایش باید به میزان معقول و متناسب با هزینه های سالانه بخش خصوصی باشد. لذا برای سرمایه گذاری بهتر باید این امر هم زمان با خدمات مطلوب و متناسب با افزایش تورم در جامعه نسبت به افزایش قیمت خدمات ارایه شده صورت گیرد.

برای شرکت ها و کارگزاران فعال در حمل و نقل ریلی لازم است از چه رویه ای پیروی کند؟

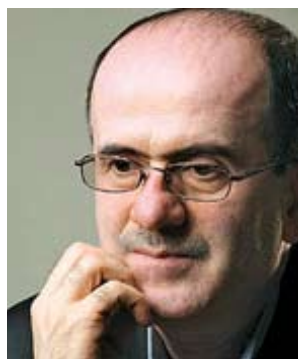
با توجه به این که بسیاری از شرکت هایی که در حال حاضر به عنوان شرکت مادر در بخش های مختلفی سرمایه گذاری کرده اند، مایل به سرمایه گذاری در بخش های جذاب دیگری هستند و از سرمایه گذاری خود نتیجه مطلوب را انتظار دارند. لذا شرکت های ریلی که سرمایه





# مسئله حمل و نقل ریلی

بهاره حجتی  
خبرنگار مجلس



حمل و نقل در مقایسه با سایر سامانه‌های حمل و نقلی، خسارات جانی در بر نداشته است. در خصوص این که چرا باید حوادثی از این دست در شبکه ریلی کشور به وجود بیاید عوامل متعددی وجود دارد، که مهم‌ترین آن‌را می‌توان فرسودگی ناوگان ریلی خواند.

تحلیل و بررسی این دست از حوادث از چند منظر قابل ملاحظه است، ابتدا این که چرا باید در حمل و نقل ریلی، که ایمن‌ترین شیوه حمل و نقل است، سانحه ریلی به وجود بیاید، آن‌هم در شرایطی که فناوری و علم در دنیا با سرعت هرچه بیش‌تر در حال پیشرفت است.

برای روشن شدن موضوع و این که چه دلایل و زمینه‌هایی باعث به وجود آمدن چنین حوادثی می‌شود و در نهایت این که چه راهکارهایی از سوی کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی برای پیش‌گیری از بروز چنین حوادثی می‌تواند وجود داشته باشد، با نمایندگان مجلس و نحوه تصمیم‌گیری و کمکشان به دولت در زمینه‌ی به‌کرد زیرساخت‌های ناوگان ریلی گفت و گویی انجام دادیم که می‌خوانید.

مهرداد بائوج لاهوتی عضو هیات رئیسه‌ی کمیسیون عمران در گفتگو با خبرنگار دوماهنامه ندای ریلی با بیان این که فرسودگی ناوگان حمل و نقل ریلی کشور، علت اصلی وقوع حوادثی از این دست است گفت: کمیسیون عمران به طور جدی، علت این حوادث را پی‌گیری



می‌کند. سن واگن‌های ما باید به زیر ۱۵ سال و سن لکوموتیوها باید به زیر ۱۸ سال می‌رسید، در حال حاضر میانگین واگن‌های ما بالای ۲۰ سال و سن لکوموتیوهای کشور بالای ۳۲ سال است. بنابراین علت اصلی پیش‌آمدها نوع از حوادث را باید در فرسودگی ناوگان ریلی دید.

لاهوتی در ادامه گفت: با وجود فرسودگی شبکه حمل و نقل ریلی، این نوع اتفاقات طبیعی است، در حوزه حمل و نقل هوایی هم این مسئله وجود دارد.

سخن‌گوی کمیسیون عمران اضافه کرد: باید تکالیف قانونی را انجام دهیم، در ناوگان ریلی کشور لکوموتیوهای فرسوده‌ای کار می‌کنند که با وجود آن‌ها هر روز امکان وقوع چنین حوادثی وجود دارد. باید برای نوسازی ناوگان ریلی کشور اقدام جدی انجام شود در غیر این صورت باید در انتظار حوادث دیگر باشیم.

توسعه حمل و نقل ریلی باید در مسیر کاهش تصافات جاده‌ای و تلفات ناشی از آن باشد، قانون اجازه حضور موثرتر بخش خصوصی را در حوزه‌ی بهره‌برداری داده است و باید به حضور این بخش در صنعت حمل و نقل ریلی نگاه مثبت‌تری داشته باشیم. عضو کمیسیون عمران با اشاره به سهم ۲۳ درصدی بخش خصوصی از جابجایی مسافر در شبکه حمل و نقل ریلی گفت: اگر قرار باشد بخش خصوصی در این صنعت حضور نداشته باشد دولت باید سرمایه‌گذاری‌های مورد نیاز را به عهده بگیرد این در حالی است

که با افزایش سهم بخش خصوصی شاهد افزایش کیفیت خدمات رسانی و همچنین ارتقای ایمنی در حمل و نقل خواهیم بود.

منصور آرامی از دیگر اعضای کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی به مشکلات صنعت حمل و نقل کشور از لحاظ نقدینگی و تخصیص اعتبار، اشاره کرد: در صورت ورود جدی بخش خصوصی به حوزه حمل و نقل و سرمایه‌گذاری در این بخش می‌توان به بهبود زیرساخت‌ها و توسعه صنعت حمل و نقل امیدوار بود.

وی با یادآوری این که برای حوزه صنعت حمل و نقل در هر یک از سیاست‌های کلی نظام، برنامه پنج ساله، بودجه یک ساله و سند چشم‌انداز توسعه تکالیف مشخصی وجود دارد، گفت: تحقق اهداف و برنامه‌های پیش‌بینی شده مستلزم وجود برخی ابزارساز و کاراست، که باید این نکته مورد توجه مسئولان قرار گیرد. لزوم تحقق بودجه‌های مشخص شده و اعتبارات دولتی پیش‌بینی شده برای بخش حمل و نقل را از مهم‌ترین این سازوکارها است. در حال حاضر در بخش صنعت حمل و نقل به ویژه حمل و نقل ریلی از لحاظ نقدینگی و تخصیص اعتبار مشکل داریم.

آرامی با انتقاد از این که در بخش زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی کمتر کار کرده‌ایم، گفت: باید با استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی و برنامه‌ریزی صحیح از همین خطوط ریلی موجود به نحو بهتری استفاده و بهره‌گیری شود.

وی در مورد مشکل نبود بانک تخصصی در زمینه حمل و نقل با تأیید این موضوع گفت: این موضوع درست است و چاره‌ای نیست، باید از ظرفیت سایر بانک‌های عامل استفاده کنیم تا مبالغ و بودجه‌های پیش‌بینی شده تزریق و عملیات بهبود زیرساخت‌ها در بخش حمل و نقل باشتاب بیشتری انجام گیرد.

بخش حمل و نقل به دلیل اهمیت ویژه و جایگاه مهمی که در اقتصاد جوامع دارد یکی از شاخص‌های توسعه یافتگی کشورها محسوب می‌شود و پیشرفت و توسعه آن نقش مهمی در ایجاد تحول در سایر بخش‌های صنعتی، کشاورزی و تولیدی ایفا می‌کند تا جایی که امروزه بیشتر اندیشمندان و صاحب نظران عرصه اقتصادی، رشد و توسعه همه جانبه کشورها را مشروط و منوط به توسعه بخش حمل و نقل می‌دانند و این صنعت را به عنوان محور فعالیت‌های اساسی و زیربنایی و لازمه تحول به شمار می‌آورند.

مقایسه مزیت‌های اقتصادی و اجتماعی این نوع حمل و نقل از جمله ایمنی بالا، صرفه جویی مصرف سوخت، صرفه جویی در وقت مردم و جلوگیری از آلودگی هوا با سایر انواع حمل و نقل، راهی جز سرمایه گذاری در این صنعت را باقی نمی‌گذارد.

از دیگر مزایای ذاتی حمل و نقل ریلی می‌توان جابه جایی انبوه بار و مسافر، ایمنی بسیار بالا نسبت به جاده (بین ۱۵ تا ۲۴ برابر)، مصرف بسیار کمتر انرژی در حمل بار نسبت به جاده (یک ششم)، استهلاک کمتر شبکه و ناوگان (کمتر از نصف استهلاک جاده‌ای)،

سرعت بالا در جابه جایی مسافر و رقابت با زیربخش جاده‌ای و هوایی، امکان استمرار خدمات در شرایط بحرانی، رفاه و امنیت بالاتر مسافران و جاذبه برای آن‌ها، اشغال کمتر زمین (در مقایسه با شبکه جاده‌ای)، عوارض کمتر زیست محیطی و سازگاری با اهداف توسعه پایدار و امکان استفاده از سوخت‌های غیر فسیلی اشاره کرد.

اگرچه در سال‌های اخیر نقش حمل و نقل ریلی در کشورمان بیشتر از گذشته تعریف و تبیین شده و جایگاه خاصی را به خود اختصاص داده است. اما برای تحقق هدف سند چشم‌انداز باید سالانه حدود ۸۵۰

کیلومتر راه‌آهن احداث کنیم تا در افق ۱۴۰۴ دارای ۲۵ هزار کیلومتر ریل باشیم و این در حالی است که توان اجرایی ما براساس بودجه، احداث سالانه ۲۰۰ تا ۳۰۰ کیلومتر راه‌آهن است و باین شرایط رسیدن به هدف سند چشم‌انداز، حدود ۵۶ سال طول می‌کشد. همچنین نیاز کشور در خطوط ریلی طبق سند چشم‌انداز، ۲۰۰۰ لکومتیو، ۸۰۰۰ واگن مسافری، ۶۰ هزار واگن باری و ۲۰۰۰ کیلومتر خط برقی است. البته با ظرفیت‌های ایجاد شده، توان ساخت سالانه بیش از هزار کیلومتر خط آهن در کشور موجود است که علت عدم ساخت، کمبود اعتبارات و عدم تخصیص به موقع منابع مالی است.

برای تحقق هدف سند چشم‌انداز، ساخت ریل، اقدامات متعددی باید انجام شود که تامین منابع مورد نیاز، یکی از اقدامات مزبور است.

بهبود سامانه حمل و نقل ریلی به عنوان زیربنای اصلی توسعه با توجه به افزایش سرمایه گذاری در آن از طریق آزادسازی تدریجی قیمت سوخت و تزریق منابع حاصل از آن

مروری بر چشم‌انداز توسعه حمل و نقل ریلی کشور

## مشکلات کجاست؟ راهکارها کدام است؟

محمد نبی جوانمردی

کارشناس ارشد حمل و نقل ریلی





همگام با اصلاح روش‌های سنتی و مرسوم، حرکت‌های بنیادینی است که در این صنعت باید صورت گیرد.

### چشم‌انداز و دورنمای صنعت

صنعت حمل‌ونقل ریلی با توجه به منابع و امکانات تجاری و بازرگانی منطقه خاورمیانه و نقش ایران در حلقه اتصال شرق آسیا به جنوب اروپا و آفریقا در تحقق سند چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور بی شک نقش به سزایی در توسعه دارد در این میان لزوم ساخت و تجهیز، نوسازی و تغییر و

تحول امور زیربنایی ارتباطات ریلی کشور بیش از پیش ضروری به نظر می‌رسد. هم اکنون حدود ۱۳ هزار کیلومتر خط ریلی اصلی و فرعی، ۲۲ هزار و ۲۳۰ دستگاه واگن باری، دو هزار و ۱۰۵ واگن مسافری و حدود ۷۷۸ دستگاه لکوموتیو در بخش ریلی کشور فعال است که این دارایی با سابقه ۸۰ ساله کشور در بخش ریلی هیچ تناسبی ندارد. اهداف حمل و نقل ریلی در برنامه پنجم شامل افزایش طول خطوط راه‌آهن کشور به ۱۷ هزار کیلومتر، احداث خطوط پرسرعت به طول

۱۸۰۰ کیلومتر، افزایش حمل کل بار ریلی تا ۱۲۹ میلیون تن، افزایش جابه جایی مسافر ریلی تا ۱۲۱ میلیون نفر، افزایش حمل بار ترانزیت تا ۶۵ میلیون تن و افزایش لکوموتیوها تا ۱۲۳۸ دستگاه است. همچنین افزایش عملیات نوسازی خطوط سالیانه تا ۴۹۶ کیلومتر، افزایش بهسازی و بازسازی خطوط سالیانه تا ۹۸۰ کیلومتر، افزایش سالن‌های مسافری خصوصی در گردش تا ۳۹۸۶ واگن افزایش ترن ست خودکشش و ریل باس (اتوبوس ریلی) به میزان ۲۵۰ قطار،

افزایش واگن‌های باری در گردش تا ۵۳ هزار و ۱۰۳ واگن، افزایش تعداد کارکنان شرکت‌های غیر دولتی به ۴۴ هزار و ۸۵۸ نفر، کاهش تعداد کارکنان شرکت‌های راه‌آهن و رجا به ده هزار و ۹۸۶ نفر، افزایش شاخص حمل به تعداد کارکنان به ۱۳۰۴ و بهبود شاخص‌ایمی نیز از دیگر اهداف برنامه پنجم است.

اهداف کیفی و کمی بلندمدت توسعه شبکه راه‌آهن در سند چشم‌انداز بیست ساله کشور هم شامل تکمیل شبکه‌های ترانزیتی در دالان‌های شمالی- جنوبی

ارایه راهکار برای مشکلات در حوزه بهره برداری

| ردیف | حوزه                        | شرح مشکل                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | راهکارها                                                                                                                                                                                                                        | اولویت بالا | اولویت متوسط | اولویت پایین |
|------|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------|--------------|
| ۱    | بهره برداری                 | عدم اجرای تعهد راه‌آهن مبنی بر سیر واگن به صورت ۳۰۰ کیلومتر در روز به صورت باردار و خالی و در صورت عدم تحقق آن پرداخت خسارت به گونه‌ای که میانگین سیر واگن ۸۰ کیلومتر در روز است.                                                                                                                                   | اجرای مفاد قرار داد از سوی راه‌آهن و پرداخت خسارت به مالکین واگن                                                                                                                                                                |             |              |              |
| ۲    | بهره برداری                 | بالا بودن تعرفه، افزایش بی رویه نرخ حمل‌ونقل ریلی از سوی راه‌آهن، اخذ سهم بالای درآمد حمل باری توسط راه‌آهن به عنوان حق دسترسی به شبکه                                                                                                                                                                              | - تعیین نرخ حمل و سهم مالکانه از سوی شورای رقابت.<br>- هماهنگی، مشورت، اخذ نظرات و پیشنهادهای بخش خصوصی و حضور دائمی نمایندگان بخش خصوصی در تعیین و ابلاغ تعرفه.                                                                |             |              |              |
| ۳    | بهره برداری                 | نبود قطارهای برنامه‌ای<br>عدم راه‌اندازی قطار کامل                                                                                                                                                                                                                                                                  | - برنامه ریزی راهبردی و ارایه برنامه‌های لازم به منظور اعزام قطارهای برنامه‌ای.<br>- راه‌اندازی قطار کامل از سوی راه‌آهن با هماهنگی و معاضدت بخش خصوصی.                                                                         |             |              |              |
| ۴    | بهره برداری                 | مداخله بیش از حد مسئولان راه‌آهن در امور قطارهای مسافری (دخالل در سامانه و نحوه فروش - عدم آزادسازی نرخ بلیط - عدم امکان رقابتی بودن - اعزام رییس قطار از سوی راه‌آهن - دخالت در نحوه ارایه خدمات به مسافران به جای نظارت. - عدم پایبندی راه‌آهن به تعهدات خود مطابق قراردادهای بلندمدت در رابطه با تامین لکوموتیو. | - عدم دخالت مسئولان راه‌آهن به موارد یادشده و اجرای تعهدات از سوی راه‌آهن.<br>- سپردن کلیه امور مسافری به مالکان واگن و نظارت عالیه از سوی راه‌آهن.                                                                             |             |              |              |
| ۵    | بهره برداری                 | کندی سیر به دلایل مختلف                                                                                                                                                                                                                                                                                             | واگذاری مدیریت نظارت و تردد به بخش خصوصی - محوری کردن بهره برداری از سوی بخش خصوصی - رفع گلوگاه‌ها - استفاده از سامانه علایم الکترونیکی مدرن و علامت‌دهی - ایجاد خطوط میانبر - استفاده بهینه از ظرفیت‌های موجود - نوسازی ناوگان |             |              |              |
| ۶    | بهره برداری                 | عدم استفاده از سامانه‌های رهگیری وسایل ریلی مناسب و خودکارسازی بازدید                                                                                                                                                                                                                                               | راه‌اندازی و استفاده از سامانه‌های رهگیری پیشرفته و استفاده از سامانه خودکارسازی بازدید                                                                                                                                         |             |              |              |
| ۷    | بهره برداری (شاید زیر ساخت) | پایین بودن امکانات و تجهیزات امور تخلیه و بارگیری دربندر جنوبی به ویژه در بندرعباس                                                                                                                                                                                                                                  | سرمايه گذاری افزایش تجهیزات و ملزومات تخلیه و بارگیری برای واگن‌های صادراتی و ترانزیت در بندرعباس و تجهیز اسکله‌ها به خطوط ریلی و ظرفیت سازی و افزایش بهره وری                                                                  |             |              |              |
| ۸    | بهره برداری                 | طولانی بودن زمان حمل‌ونقل کانتینر و شیب آن به سمت حمل‌ونقل جاده‌ای                                                                                                                                                                                                                                                  | استفاده از حمل و نقل ترکیبی - ایجاد بندر خشک - کامل سازی و تجهیز ایستگاه آپرین به عنوان بندر خشک - تجهیز بندر به وسایل تخلیه و بارگیری - رفع گلوگاه‌های موجود - توجه به ترانزیت کالا از سوی راه‌آهن.                            |             |              |              |

## شرح مشکلات و اولویت بندی راهکارها برای حمل و نقل ریلی در حوزه ضوابط و مقررات

| ردیف | حوزه           | شرح مشکلات                                                                                                                                                                       | راهکارها                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | اولویت بالا | اولویت متوسط | اولویت پایین |
|------|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------|--------------|
| ۱    | ضوابط و مقررات | عدم انعطاف پذیری نرخ های تعرفه در راه آهن بر حسب بازار و بالا بودن نرخ تعرفه برای بعضی از کالاها و تصمیمات یک سویه از طرف راه آهن                                                | تعدیل نرخ تعرفه - مشارکت بخش خصوصی در تعیین تعرفه - تعریف نرخ با توجه به مقتضیات و توافقات با صاحبان کالا و ضرورت ها و اولویت بندی کالاها و موارد مشابه                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | ●           |              |              |
| ۲    | ضوابط و مقررات | پایین بودن حمل و نقل بین المللی و عدم ورود واگن روسی از آسیای میانه و عدم تردد واگن های ایرانی به کشورهای آسیای میانه                                                            | ایجاد روابط سیاسی با کشورهای همسایه از طریق وزارت امور خارجه و وزارت راه و شهرسازی - اعطای مجوز سیر به واگن های ایرانی جهت سیر در کشورهای مورد نظر - ایجاد اسکله در بندر امیرآباد جهت حمل و نقل ریلی دریایی با روسیه - واگذاری به موقع واگن روسی و اروپایی در مبدا بارگیری و تسریع در این امر - پیگیری علت افزایش کرایه حمل راه آهن های CIS از سوی راه آهن و نیز بررسی علت طولانی بودن چرخه و اخذ مجوز حمل واگن در مسیرهای راه آهن ترکمنستان و ازبکستان از سوی راه آهن و جلوگیری از فک پلمپ و برداشتن کالاهای صاحبان کالا در راه آهن ازبکستان (از واگن های مسیر ازبکستان به مقصد تاجیکستان) |             | ●            |              |
| ۳    | ضوابط و مقررات | نبود نهاد تنظیم مقررات (رگلاتور) و انحصار شرکت راه آهن در ارائه خدمات و تنظیم و اجرای مقررات                                                                                     | ایجاد فوری نهاد مستقل تنظیم مقررات که بتواند بر عملکرد و تصمیمات راه آهن و بخش خصوصی به شکل بی طرف اعمال مدیریت کند.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | ●           |              |              |
| ۴    | ضوابط و مقررات | نبود دفاتر مستقل برای شرکت های مالک قطارهای مسافری در ایستگاه های مبدا و مقصد به منظور نظرسنجی و مراجعان مسافران و پاسخگویی به آنها                                              | لزوم پیش بینی دفاتر مناسب در ایستگاه های تشکیلاتی حداقل در ایستگاه های مبدا و مقصد به منظور پاسخگویی مستقل به مسافران و مبدا کیفیت ارائه خدمات مثل شرکت های هواپیمایی                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | ●           |              |              |
| ۵    | ضوابط و مقررات | نبود تعرفه پلکانی جهت حمل و نقل کالاهای خاص در بخش باری و در پیک های خاص در بخش مسافری                                                                                           | تعریف تعرفه خاص و ویژه به صورت پلکانی با توجه به نوع محموله و شرایط صاحب کالا و فوریت امر در بخش باری - تعیین نرخ بلیط قطارهای مسافری با توجه به اوج مسافرت و متناسب با عرضه و تقاضا توسط مالکان قطارهای مسافری که به تواند با توجه به شرایط روز نرخ خود را افزایش و یا کاهش دهند.                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | ●           |              |              |
| ۶    | ضوابط و مقررات | عدم اجرای تعهدات از جانب راه آهن                                                                                                                                                 | مطابق ضوابط و مقررات راه آهن مکلف به اجرای تعهدات خود مطابق مفاد قراردادهای منعقد با شرکت های حمل و نقل ریلی کشور                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | ●           |              |              |
| ۷    | ضوابط و مقررات | عدم اجرای قوانین و مقررات از سوی راه آهن                                                                                                                                         | مطابق قانون راه آهن موظف و مکلف به اجرای قانون دسترسی به شبکه ریلی - اصل ۴۴ قانون اساسی باشد در غیر این صورت به مراجع قضایی معرفی شود.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | ●           |              |              |
| ۸    | ضوابط و مقررات | تحلیل هزینه های نگهداری از شبکه ریلی به بخش خصوصی از طریق افزایش بی رویه تعرفه دسترسی                                                                                            | اصلاح ضوابط تعیین حق دسترسی                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | ●           |              |              |
| ۹    | ضوابط و مقررات | تصمیم گیری یک جانبه از سوی راه آهن و عدم حضور نمایندگان بخش خصوصی در حوزه تصمیم گیری                                                                                             | حضور نماینده بخش خصوصی (انجمن صنفی) در ترکیب هیات مدیره راه آهن و سایر حوزه های تصمیم گیری.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | ●           |              |              |
| ۱۰   | ضوابط و مقررات | عدم تطابق ضوابط و مقررات راه آهن با اوضاع فعلی و اعمال آن در بخش خصوصی                                                                                                           | با توجه به این که بخش اعظم مقررات موجود راه آهن مربوط به زمان گذشته است لذا ضروری است با توجه به حضور بخش خصوصی و انجام کلیه امور حمل و نقل از سوی این بخش و واگذاری های انجام شده کلیه ضوابط و مقررات با حضور نمایندگان بخش خصوصی مورد بازنگری قرار گیرد.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | ●           |              |              |
| ۱۱   | ضوابط و مقررات | دخالت بی مورد راه آهن در امور مربوط به سامانه فروش بلیت شرکت های مالک قطارهای مسافری و همچنین تعیین نرخ بلیط قطارهای مسافری                                                      | آزادسازی نرخ بلیط، ایجاد سامانه های مختلف فروش بلیت از سوی شرکت های مالک واگن به صورت مستقل و تعیین نرخ بلیت از سوی بخش خصوصی مطابق مقررات و قانون دسترسی به شبکه ریلی با توجه به قیمت تمام شده و همچنین امکان افزایش و یا کاهش نرخ بلیط با توجه به شرایط و عرضه و تقاضا و محورهای مختلف و پیک های مختلف                                                                                                                                                                                                                                                                                    | ●           |              |              |
| ۱۲   | ضوابط و مقررات | برابر مزایده انجام شده بعضی از شرکت های حمل و نقل ریلی از طریق مزایده موفق به خرید واگن از راه آهن شده اند اما راه آهن به دلایل نامعلومی از تحویل و فروش واگن خودداری نموده است. | ملزم ساختن راه آهن به پایبندی خود به اجرای مزایده مزبور و تحویل واگن به شرکت های برنده و همچنین ملزم کردن راه آهن به اجرای تعهدات خود مطابق قراردادهای موجود.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | ●           |              |              |
| ۱۳   | ضوابط و مقررات | عدم توجه و حمایت راه آهن از بخش خصوصی                                                                                                                                            | راه آهن به عنوان متولی امور حمل و نقل ریلی می بایستی ضمن توجه به شرکای تجاری خود و حل و فصل مشکلات و مسائل آنها همواره نسبت به حمایت بخش خصوصی اقدام کند که متأسفانه بعضاً تقابل نیز می کند لذا پیشنهاد می شود که در این زمینه فرهنگ سازی شود.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | ●           |              |              |



| ردیف | حوزه           | شرح مشکلات                                                                                                                                                                                                                                               | راهکارها                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | اولویت بالا | اولویت متوسط | اولویت پایین |
|------|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------|--------------|
| ۱۴   | ضوابط و مقررات | از آن جایی که از سهم ۲۰ درصدی شرکت‌ها ۵۵ درصد بابت تضمین سپرده حسن انجام کار و ۵۵ درصد بابت حق بیمه کسر و در پایان قرارداد به آن‌ها داده می‌شود عملاً سهم بخش خصوصی از محل درآمد حمل و نقل ریلی ده درصد است و راه‌آهن هیچ گونه توجهی به این موضوع ندارد. | پیشنهاد می‌شود راه‌آهن در این رابطه اقدامات حمایتی خود را به عمل آورد.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |             |              |              |
| ۱۵   | ضوابط و مقررات | موقعی که واگن‌ها دچار حادثه می‌شوند و از این بابت خسارت به آن‌ها وارد می‌شود. راه‌آهن به شکل منطقی و واقعی نسبت به جبران آن اقدام کنند.                                                                                                                  | نظر به این که بر اساس مجوزهای صادره از سوی مأمورین راه‌آهن قطارها به سیر و حرکت در می‌آیند و لزوماً میبایستی امنیت قطارها را از مبدأ تا مقصد راه‌آهن عهده دار شود چنین استنباط می‌شود که هرگز مالکین واگن در مقابل وقوع سوانح مقصر نخواهند بود و می‌بایستی خسارت وارده به بخش خصوصی از سوی شرکت‌های بیمه و راه‌آهن پرداخت شود. لذا راه‌آهن باید در این مورد به تعهدات خود عمل کند و از طرفی زمان رسیدگی به این قبیل موارد را به حداقل برساند و برای این مشکل لازم است نماینده بخش خصوصی در سیر امور با راه‌آهن همکاری کند. |             |              |              |
| ۱۶   | ضوابط و مقررات | بر اساس گزارش واصله کارشناسان مختلف در مناطق مختلف راه‌آهن ضوابط و مقررات را بر اساس سلاقی خود تفسیر و تعبیر می‌کند و این موضوع مشکلاتی را برای شرکت‌های حمل و نقل ریلی فراهم می‌نماید.                                                                  | پیشنهاد می‌شود با ارسال بخشنامه‌ای به تمامی ادارات کل راه‌آهن و مسئولان امر راه‌آهن قوانین و مقررات مربوطه را شفاف سازی نموده و تمامی کارشناسان مکلف باشند که در یک موضوع یا یک مورد خاص در کل شبکه راه‌آهن یک نوع رفتار نمایند                                                                                                                                                                                                                                                                                            |             |              |              |

داده است. همچنین حدود ۴ درصد از بودجه عمومی کشور و سیزده درصد از بودجه عمرانی سالانه کشور، مربوط به بخش حمل و نقل است.

مقایسه با میانگین کشورهای عضو اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها (UIC)، نشان از عقب ماندگی شدید صنعت حمل و نقل ریلی کشورمان دارد. با توجه به این که مساحت ایران حدود ۱/۶ برابر میانگین کشورهای عضو (UIC) است، طول خطوط اصلی ۲۱ درصد، لکوموتیوها ۶۰ درصد، واگن‌ها ۵۰ درصد کمتر از میانگین کل کشورهای مذکور است.

در این راستا و برای رسیدن به اهداف سند چشم‌انداز که در آن طول خطوط ریلی کشور ۲۵ هزار کیلومتر برآورد شده، نیاز به ایجاد سالانه هزار کیلومتر خط آهن وجود دارد که ظرفیت احداث فعلی کشور سالانه حدود ۲۵۰ کیلومتر است. از این رو باید بخش خصوصی را به شدت ترغیب کرد تا در این حوزه وارد شود و دولت نیز با سازوکارهای نظارتی و حمایتی، امکان رشد و توسعه سریعتر را فراهم سازد.

و امکانات و تسهیلات حمل و نقل موجود مثل بندرها، پایانه‌های دریایی حمل و نقل کانتینر، مناطق آزاد تجاری و حمل و نقل کالا به اروپا، شمال اروپا، جمهوری‌های آسیای مرکزی، خاور دور و کشورهای حوزه خلیج فارس، امکانات گسترده‌ای برای توسعه راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران وجود دارد.

### شاخص‌های اقتصادی جهان و مقایسه اجمالی با ایران

گردش مالی بخش حمل و نقل ریلی در سطح جهانی و در بخش حمل بار بیش از هزار میلیارد دلار و در بخش جابه جایی مسافر بیش از ۵۰۰ میلیارد دلار بوده است و این در حالی است که سهم ایران از این ثروت شناور، با دارا بودن حدود ۱/۲ درصد از جمعیت جهان در بخش حمل بار، کمتر از ۰/۴ درصد و در بخش جا به جایی مسافر کمتر از ۰/۴ درصد بوده است.

صنعت حمل و نقل ریلی حدود ۷ درصد از تولید ناخالص داخلی و سیزده درصد از ارزش افزوده بخش خدمات را به خود اختصاص

است. در این راستا ساخت راه‌آهن مشهد- سرخس برای خلق مسیر جدیدی بین قاره‌ها آغاز شد که آسیا را به اروپا متصل می‌کند. همچنین ساخت راه‌آهن امیرآباد (یکی از بندرهای دریای خزر) این بندر را به اولین بندر مهم ایران تبدیل کرد که به شبکه راه‌آهن متصل شده بود. همچنین ایران ساخت خط آهن کرمان- زاهدان را نیز آغاز کرد که راه‌آهن سرتاسری آسیا از طریق آن و نیز از طریق خط زاهدان- مسیر جاوه (تفتان) و کویت (پاکستان)- به اروپا و خاورمیانه متصل خواهد شد.

با توجه به توسعه مناسب راه‌آهن در جمهوری اسلامی ایران و اتصال آن به راه‌آهن خاورمیانه و اروپا از طریق خط آهن ترکیه در مرز رازی- کاپیکوی، از طریق راه‌آهن جمهوری آذربایجان در مرز جلفا که ایران را به قفقاز متصل می‌کند، شبکه سرتاسری قفقاز، کشورهای تازه استقلال یافته و راه‌آهن روسیه به راه‌آهن آسیای میانه و از طریق راه‌آهن ترکمنستان در مرز سرخس و راه‌آهن پاکستان در میر جاوه (تفتان) نتیجه می‌گیریم که استفاده از زیرساخت

و شرقی- غربی، تکمیل شبکه ترانزیتی راه‌آهن‌های آسیایی در محدوده کشور، خطوط پرسرعت مسافری برای ارتباط کلان شهرها و مراکز گردشگری، احداث راه‌آهن در سواحل شمالی و جنوبی کشور، اتصال شبکه راه‌آهن به بندرهای مهم کشور، معادن، مراکز مهم تولیدی و صنعتی و کشاورزی کشور و مراکز استان‌ها، رفع تنگنای شبکه ریلی موجود با استفاده از روش‌هایی همچون دو خطه کردن و برقی کردن خطوط پرتردد است. در طرح‌های بلندمدت توسعه شبکه راه‌آهن کشور در چشم‌انداز بیست ساله کشور به استفاده از فناوری‌های نوین و پیشرفته در راه‌آهن، برقی کردن، علایم الکتریکی و ارتباطات پیشرفته، احداث محورهایی که مسافت و زمان را کاهش می‌دهند و توسعه خطوط راه‌آهن کشور به ۲۵ هزار کیلومتر توجه شده است. دولت مردان جمهوری اسلامی ایران توجه ویژه‌ای به توسعه حمل و نقل و ارتباطات به ویژه از طریق راه‌آهن دارند چراکه حمل و نقل و ارتباطات، پیش زمینه هر نوع توسعه اقتصادی

## بررسی روند گذشته، حال و چشم‌انداز آتی صنعت حمل و نقل ریلی

برای داشتن درک روشنی از امکانات و شرایط حاضر و شرایط احتمالی پیش رو، با توجه به اهداف سند چشم‌انداز ۱۴۰۴، مختصری از ظرفیت‌های فعلی راه‌آهن به

همراه طرح‌های در دست احداث، طرح‌های در دست مطالعه و طرح‌های مطالعاتی در ادامه آورده شده است.

### امکانات فعلی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

طول خطوط اصلی: ۱۰/۲۲۳ کیلومتر  
طول خطوط فرعی (صنعتی)

تجاری و مانوری): ۲/۷۸۹ کیلومتر

طول خطوط برقی (جلفا- تبریز): ۱۴۸ کیلومتر

طول خطوط دوریلی: ۱/۳۰۰ کیلومتر

انواع واگن‌های باری: ۲۲/۲۳۰ واگن (شامل سرپوشیده، دیوار کوتاه، دیوار باند، کفی، مخزن دار،

بالاست، گاز، جرثقیل و غیره) انواع واگن مسافری (کوپه):

۲/۱۰۵ کوپه

انواع لکوموتیو: ۷۷۸ لکوموتیو ایستگاه‌های اصلی در شبکه: ۴۷۰

ایستگاه‌های بین‌المللی آزاد: سهلان، تبریز، جلفا، نیک پسندی، مهرآباد، تهران، اصفهان، بندر عباس،

### ارایه راهکار برای مشکلات در حوزه حفظ حقوق بخش خصوصی از سوی راه‌آهن

| ردیف | حوزه                              | شرح مشکلات                                                                                                                                                                                            | راهکارها                                                                                                                    | اولویت بالا | اولویت متوسط | اولویت پایین |
|------|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------|--------------|
| ۱    | حفظ حقوق بخش خصوصی از سوی راه‌آهن | عدم رعایت حقوق بخش خصوصی از سوی راه‌آهن به عنوان شریک تجاری                                                                                                                                           | توجه و رعایت موضوع و فرهنگ‌سازی این امر                                                                                     | ●           |              |              |
| ۲    | حفظ حقوق بخش خصوصی از سوی راه‌آهن | تعیین منطقی و عادلانه سهم لکوموتیو مطابق توجیه اقتصادی مورد توافق اولیه ۳۵ درصد                                                                                                                       | - اجرای مفاد قرارداد منعقد از سوی راه‌آهن.<br>- ارجاع موضوع به شورای ملی رقابت و تعیین نرخ از سوی شورای مزبور               | ●           |              |              |
| ۳    | حفظ حقوق بخش خصوصی از سوی راه‌آهن | انجام تعمیرات واگن بخش خصوصی در تعمیرگاه‌های راه-آهن و عدم واگذاری دپوهای تعمیراتی و تعمیرگاه‌ها به بخش خصوصی به ویژه مالکان واگن و دریافت هزینه‌های غیرمنطقی                                         | پیشنهاد می‌شود مطابق قانون تعمیرگاه‌های مختلف راه‌آهن هر چه سریع‌تر با رعایت اولویت مالکان واگن‌ها به بخش خصوصی واگذار شود. | ●           |              |              |
| ۴    | حفظ حقوق بخش خصوصی از سوی راه‌آهن | در اختیار گرفتن روسای قطارهای مسافری موجب شد که در صورت خالی بودن صندلی‌های شرکت‌ها نتوانند مسافرگیری کنند و در نتیجه قطارهای مسافری با ضریب اشغال کمتری سیر می‌کنند و راه‌آهن به این امر توجه ندارد. | برگرداندن وضع به حالت اولیه یا توجیه کردن راه‌آهن و مأموران.                                                                | ●           |              |              |

### ارایه راهکار برای مشکلات در حوزه زیرساخت و زیربنایی

| ردیف | حوزه               | شرح مشکلات                                                                         | راهکارها                                                                                                                                                        | اولویت بالا | اولویت متوسط | اولویت پایین |
|------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------|--------------|
| ۱    | زیرساخت و زیربنایی | یک خطه بودن بعضی از خطوط پر تردد نظیر بافق-اصفهان                                  | اولویت دو خطه نمودن محور مزبور به جای ایجاد خطوط جدید                                                                                                           | ●           |              |              |
| ۲    | زیرساخت و زیربنایی | ساخت راه‌آهن‌های غیراقتصادی که نه تنها مشکل را حل نمی‌کند بلکه مشکل را نیز می‌شود. | پیشنهاد می‌شود از طریق برقی سازی- دو خطه سازی محورهای پرتردد- تراک بندی - رفع گلوگاه‌ها- ظرفیت سازی لازم انجام و در اولویت‌های بعدی به ساخت راه‌آهن مبادرت شود. | ●           |              |              |

### ارایه راهکار برای مشکلات در حوزه نوسازی و توسعه ناوگان ریلی

| ردیف | حوزه                       | شرح مشکلات                                                                   | راهکارها                                                                                                                                                                      | اولویت بالا | اولویت متوسط | اولویت پایین |
|------|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------|--------------|
| ۱    | نوسازی و توسعه ناوگان ریلی | کمبود لکوموتیو در شبکه ریلی                                                  | حمایت از بخش خصوصی و حفظ حقوق صاحبان سرمایه و تشویق و ترغیب بخش خصوصی به سرمایه گذاری به منظور تامین لکوموتیو مورد نیاز.                                                      | ●           |              |              |
| ۲    | نوسازی و توسعه ناوگان ریلی | تاخیر و تعویق در واگذاری لکوموتیو به بخش خصوصی                               | به منظور اجرای دقیق خصوصی سازی و اصل ۴۴ و برنامه‌های دولت راه‌آهن موظف به واگذاری کامل شود.                                                                                   | ●           |              |              |
| ۳    | نوسازی و توسعه ناوگان ریلی | عدم ارایه تسهیلات به بخش خصوصی جهت توسعه ناوگان ریلی                         | اعطای تسهیلات لازم از طریق معرفی به سامانه‌های بانکی- استفاده از صندوق توسعه ملی- وجوه اداره شده و ...                                                                        | ●           |              |              |
| ۴    | نوسازی و توسعه ناوگان ریلی | کمبود واگن باری متناسب با نوع بار در شبکه ریلی و عدم توسعه آن توسط بخش خصوصی | توانمندسازی کارخانجات تولید واگن داخلی- تخصیص ارز جهت واردات واگن- رفع محدودیت واردات واگن خارجی به صورت نو و دست دوم- ارایه تسهیلات بانکی با نرخ ارزان و زمان پرداخت طولانی. | ●           |              |              |



سرخس، منهد(از مرز رازی)

### خطوط در دست احداث

علاوه بر حدود ۱۳ هزار کیلومتر خطوط اصلی و فرعی فعلی، جدی‌ترین عواملی که به افزایش ظرفیت و توان فروش شرکت‌های فعال در این صنعت منجر می‌شود، خطوطی هستند که هم اکنون در حال احداث هستند، طول این خطوط ۳ هزار و ۳۶۳ کیلومتر است. با راه‌اندازی این خطوط چشم‌انداز مناسبی برای شرکت‌های مزبور و در نتیجه شرکت مهندسی ساختمان و تاسیسات راه‌آهن (بالاست) در تمام زمینه‌های فعالیت ایجاد می‌شود.

طرح‌های در دست مطالعه طراحی تفصیلی و آماده‌ی اجرا، شامل ۱۳ هزار و ۳۹۷ کیلومتر خط آهن خواهد بود که نسبت به ظرفیت موجود، رشدی ۱۱۶ درصدی را نشان می‌دهد و در صورت در نظر گرفتن خطوط در دست احداث علاوه بر خطوط فعلی رشدی ۸۶ درصدی خواهد داشت که تا سالیان متمادی، رشد، ثبات و سودآوری شرکت را تضمین خواهد کرد.

با توجه به اهداف سند چشم‌انداز و تلاش برای دستیابی به ۲۵ هزار کیلومتر خط آهن که حدود دو و نیم برابر خطوط فعلی است و نیاز بخشی از این خطوط به بالاست و نیاز کل این خطوط به فعالیت‌های

تعمیر و نگهداری و بهسازی، بازار گسترده‌ای را برای شرکت خدمات مهندسی ساختمان و تاسیسات راه‌آهن فراهم می‌کند چرا که این شرکت، علاوه بر تولید بالاست به انجام عملیات پل سازی، زیرسازی و نگهداری از تاسیسات و ساختمان‌های راه‌آهن نیز می‌پردازد. در واقع شرکت مزبور به تناسب افزایش ظرفیت خطوط و ناوگان حمل‌ونقل ریلی، می‌تواند به توسعه ظرفیت‌ها و کارگاه‌های خود در سراسر خطوط راه‌آهن اقدام کند.

### چالش‌های بخش خصوصی حمل‌ونقل ریلی

با هر تغییر و تحول، سازمان‌ها و بنگاه‌های اقتصادی و تشکلهای حرفه‌ای بایستی با توجه به تحولات محیط بیرونی در هر لحظه تعریف مشخصی از مأموریت خود ارائه دهند. بدین جهت روزآمد بودن، اساس مدیریت این گونه سازمان‌ها را تشکیل می‌دهد و برای روزآمد بودن باید به طور مستمر اطلاعات و داده‌های دریافتی از جامعه و محیط کسب و کار و بیرونی و جهانی مورد

و نبود نهاد تنظیم کننده روابط بخش خصوصی و دولتی، سقوط نسبی تخصص در راه‌آهن - عدم توجه مدیران عالی راه‌آهن به بخش خصوصی و عدم تعامل آن‌ها موجب دلسردی این بخش شده است. سلب حق تصمیم‌گیری از فعالین این بخش و تصمیمات بی رویه و یک سویه مدیران راه‌آهن و در نهایت تحکم آن‌ها بخش خصوصی را روز به روز رنجور و تضعیف می‌کند. تغییر دایم نرخ تعرفه و انحصاری

فی مابین راه‌آهن و شرکت‌های حمل و نقل ریلی و سایر مواردی که در ادامه به آن‌ها اشاره می‌شود، گویای وضع موجود و نحوه تعامل و همکاری غیرمنطقی راه‌آهن با بخش خصوصی ریلی و در نهایت بروز مسایل و مشکلات عمده بخش خصوصی است که لازم است به منظور بهبود اوضاع و برون رفت از این وضع نابه سامان و امکان نگهداری و تداوم همکاری سرمایه‌گذاران در بخش ریلی و جذب سرمایه بیشتر در این بخش و توسعه صنعت ریلی بایستی توجه ویژه‌ای به آن‌ها شود



تحلیل قرار گیرد و نتیجه در سیاست گذاری‌ها و تصمیم‌گیری‌ها لحاظ شود. با توجه به همین ضرورت، سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی ابلاغ و مجلس نسبت به تصویب قانون اصلاح اصل و بهبود محیط کسب و کار مبادرت کرد.

باتدوین قوانین ناظر هر چند به صورت ناقص، بخش خصوصی تشویق به حضور در عرصه حمل‌ونقل ریلی شد و شرکت‌هایی برای ارائه خدمت تاسیس شد، لکن به تدریج با مشخص شدن عدم اعتقاد به بخش خصوصی

بودن امور راه‌آهن و عدم احترام به حق مالکان که به نوعی شرکای راه‌آهن هستند، سیاست گذاری‌های غلط و نیز عدم اجرای دقیق قوانین و مقررات به گونه‌ای که پس از تصویب قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی و گذشت بیش از هشت سال از ابلاغ آن هنوز بخش زیادی از آیین‌نامه‌های اجرایی قانون مزبور نوشته نشده است و به نوعی می‌توان گفت که خصوصی سازی واقعی در راه‌آهن صورت نپذیرفته است. عدم پابندی راه‌آهن به قراردادهای

و با اجرای کامل قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی و سایر قوانین و مقررات موجود و به روز رسانی آن‌ها بالاخص اجرای سیاست‌های کلی قانون اصل ۴۴ و با امعان نظر به موارد مختلف قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار مصوب ۱۶ بهمن ماه ۱۳۹۰ مجلس شورای اسلامی نسبت به حمایت و تقویت بخش خصوصی توسط دولتمردان اقدامات جدی و شایسته‌ای به عمل آید. در جدول این مقاله به اهم مشکل‌ها و همچنین راهکارهای پیش رو اشاره شده است.



## طرح جامع حمل و نقل مواد معدنی تهیه می شود

مهندس حسین عاشوری به ابهامات کارگران حمل و نقل ریلی در گفت و گوی اختصاصی با خبرنگار دوماهنامه ریلی پاسخ می دهد

توسعه حمل و نقل ریلی راهکار برون رفت از رکود اقتصادی و حل مشکل بی کاری در کشور است. هر واگن مسافری که روی خط قرار می گیرد ۱۵ نفر مشغول به کار می شوند و با هر دو عدد واگن باری که روی خط قرار بگیرد سه نفر شغل ایجاد می شود. همچنین با قرار گرفتن هر لکوموتیو جدید روی خط سه شغل جدید ایجاد می شود. هر اتصال ریلی که با کشورهای همسایه ایجاد شود به معنای تسهیل حمل و نقل عبوری و درآمد ارزی برای کشور است. کشورهای اروپایی هم راه حل برون رفت از مشکلات اقتصادی جهانی و معضل بی کاری را توسعه حمل و نقل ریلی می دانند و می گویند با توجه به کمبود بودجه نباید هیچ گاه طرح های ریلی را کنار گذاشت. برای توسعه حمل و نقل ریلی در کشور نیازمند شرکت های خصوصی توانمندی هستیم که علاوه بر آن که باید توان پوشش هزینه های خود را داشته باشند، باید اقتصادی هم باشند. یکی از راهکارها، اصلاح بهره برداری از ناوگان ریلی و رقابتی کردن حمل و نقل ریلی با جاده ای است. در ادامه، مصاحبه ای با آقای مهندس حسین عاشوری، معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران انجام شده است که به مشکلات و پرسش های شرکت های خصوصی و همچنین تشریح مهم ترین رئوس برنامه ای این معاونت پرداخته که در ادامه می خوانید.



مهم ترین رئوس برنامه های معاونت سیر و حرکت در سال ۹۳ چیست؟

ابتدا باید ببینیم حوزه معاونت بهره برداری شامل چه بخش هایی است. معاونت بهره برداری از سه اداره کل تشکیل می شود. اداره کل بازرگانی، اداره کل سیر و حرکت و اداره کل

ایمنی. به تناسب واحدهایی که داریم برنامه هایی برای بهبود و توسعه هر چه بیش تر این اداره های کل برای سال ۱۳۹۳ تدوین کردیم که در حال اجرا است. در آخر سال ۱۳۹۲ طرح های زیادی را برای امسال تدوین کردیم که بر اساس اهداف و برنامه های کلان راه آهن به عنوان دستور کار برای

سال ۹۳ در دستور کار قرار گرفت. به طور مشخص در حوزه بهره برداری در بخش بازرگانی یکی از مسایلی که احساس کردیم لازم است بر روی آن کار شود بحث مربوط به حمل و نقل عبوری بود. طبق آمار و طی پنج سال گذشته هر سال شاهد کاهش ترانزیت کالا توسط راه آهن بودیم. این مشکل

عوامل مختلفی داشت. بنا را در سال ۹۳ در حوزه بازرگانی بر این گذاشتیم تا کار بیش تری صورت گیرد. در بحث تعامل با مشتری های داخلی و خارجی، یکی از گلایه هایی که داشتند این بود که تعامل و ارتباط بین شرکت های حمل و نقلی و حوزه های بازرگانی زیاد مناسب نیست و لازم است تا فضای مشتری مداری و بهبود ارتباط بین بخش های بازرگانی با شرکت ها بهبود پیدا کند. با برگزاری جلسه های متعدد با شرکت های حمل و نقل داخلی و خارجی و همچنین با صاحبان بار بزرگ در راه آهن، این اطمینان ایجاد شد که راه آهن با روی گشاده از طرح چالش ها و رفع گلوگاه ها استقبال می کند.

پنبه یکی از کالاهای راهبردی در حمل و نقل عبوری است و سعی شد تا در شش ماه نخست امسال شاهد رشد ۷۷ درصدی باشیم. البته در حوزه های دیگری هم شاهد رشد حمل و نقل عبوری بودیم.

ارتقاء و به کرد و بگاه راه آهن برای اطلاع رسانی بهتر به مسافران در دستور کار قرار داشت که عملی شد و موجب شد تا مشتریان در بخش مسافری و بار راحت تر بتوانند به اطلاعات دسترسی داشته باشند.

از دیگر برنامه های راه آهن در حوزه بازرگانی تنوع بخشی به محصولات قابل حمل توسط راه آهن بود. به طور سنتی ۷۰ درصد کالایی را که حمل می کنیم یا محصولات معدنی است یا محصول کارخانه های فولادی و در شرایطی که به خاطر شرایط موجود حجم بار این دو بخش کاهش پیدا کند برای راه آهن زیان ده خواهد بود و سعی کردیم حجم بار را در محصولات دیگر افزایش دهیم. در حمل محصولات پتروشیمی و سیمان و مواد راهبردی که از خارج وارد بندرها می شوند - مثل گندم، ذرت و دانه های روغنی - شاهد افزایش ۱۲۰ درصدی حمل بودیم و در حمل سیمان های صادراتی شاهد رشد ۱۴ درصدی بودیم. در حوزه سیر و حرکت یکی از



موارد مهمی که برای شرکت‌های خصوصی وجود دارد کاهش زمان سیر و افزایش سرعت حرکت قطارها است. طی بررسی‌ها، متوجه شدیم در برخی از موارد زمان سیر کالا از مبدأ تا مقصد مناسب بوده است اما مدت زمانی که برای تخلیه بار صرف شده مدت زیادی بوده است. همچنین در بعضی موارد زمان بارگیری و تخلیه مناسب بوده اما زمان سیر بیش از حد مجاز به طول انجامیده است. مجموع این موارد را که بررسی کردیم متوجه شدیم متوسط سیر حرکت قطارها کاهش پیدا می‌کند. راه آهن در جابه جایی بار و عمل به تعهد سیر ۳۰۰ کیلومتر روزانه مشکلی نداشت. بیش‌تر مشکل تأخیر قطارها در مبادی بارگیری و تخلیه بوده است. یکی از کارهایی که در این خصوص انجام دادیم رفع مشکل‌های مبادی بارگیری و تخلیه بود. خیلی از مبادی بارگیری ما معادن و کارخانه جات هستند؛ پنج کار گروه با مدیریت پنج نفر از مدیران نواحی راه آهن از اوایل امسال تشکیل شد و با برگزاری جلسات متعددی که تشکیل دادند سعی کردند تا موانع سیر و حرکت، مشکل‌های مربوط به مبادی بارگیری و تخلیه و موانع مربوط به لکوموتیوها را بررسی و حل کنند.

از کارهای دیگری که انجام دادیم راه اندازی قطارهای برنامه‌ای بود. قطارهای برنامه‌ای باری تفاوتی که با قطار غیربرنامه‌ای دارند در این است که قطار برنامه‌ای مثل قطار مسافری دارای برنامه زمانی مشخصی از مبدأ تا مقصد است و در غالب قطارهای برنامه‌ای می‌توانیم به صاحبان بار این تعهد را بدهیم که بار را در برنامه زمانی مشخصی به مقصد می‌رسانیم. اولین قطار برنامه‌ای را که ابتدای سال گذشته عملیاتی کردیم؛ قطار برنامه‌ای از بندرعباس به آپرین بود. تعهد داده بودیم که این قطار مسیر را طی ۵۰ ساعت بپیماید. مشکلی که در این کار وجود دارد، نبود امکانات و شرایط مناسب برای برنامه‌ای کردن همه قطارها است و تاکنون موفق

شده‌ایم فقط ۲۰ قطار برنامه‌ای راه اندازی کنیم و بیش‌تر این قطارها مربوط به مسیر معادن به کارخانه‌های فولاد است. تلاش ما این است که اگر صاحبان بار و مقصدهای بارگیری و تخلیه تعهد بدهند که بار را در زمان مشخص به ما تحویل بدهند، ما هم آمادگی داریم که قطارهای باری برنامه‌ای را افزایش بدهیم. مکانباتی با صاحبان بار و مراکز بارگیری و تخلیه انجام داده‌ایم و آمادگی خود را برای راه اندازی قطارهای برنامه‌ای اعلام کرده‌ایم. از موانع دیگر، کمبود لکوموتیو بود که با استفاده از لکوموتیوهای مسافری تا حدودی این مشکل را حل کرده‌ایم (در سال گذشته مشکلاتی در این زمینه وجود داشت).

### آیا گلوگاه‌ها هم جزو عواملی هستند که موجب شده است تا نتوانید تعداد قطارهای باری برنامه‌ای را افزایش دهید؟

بله، در نقاطی مثل محور جنوب محور شمال و محور بافق به یزد و میبد که گلوگاه هستند و میزان جایه جایی بار بالا است برای ما محدودیت‌هایی ایجاد شده است ولی طرح‌های متعددی داریم تا این گلوگاه‌ها را برطرف کنیم؛ از جمله با افزایش تعداد ایستگاه‌ها، تراک بندی و دوخطه کردن مسیرهای پرتردد قصد داریم ظرفیت این مسیرها را افزایش دهیم.

نقشه‌ای داریم تحت عنوان نقشه ظرفیت خطوط؛ هر مسیری ظرفیتش مشخص است و این که از هر مسیر چند میلیون تن بار در سال می‌تواند جابه جا شود. وقتی صاحب باری از ما تقاضا می‌کند که باری را در مسیر خاصی برای او حمل کنیم؛ ظرفیت مسیر را می‌بینیم و اگر نتوانیم به علت محدودیت ظرفیت مسیر بار را جابه جا کنیم؛ پاسخ ما برای جابه جایی بار منفی خواهد بود. در برخی مسیرها تقاضا تا ۳۰ درصد بالاتر از ظرفیت مسیر است.

در طرح جامع خطوط بررسی شده

است که چه طرح‌ها یا کارخانه‌هایی در دست ساخت هستند؛ به عنوان مثال چند کارخانه فولاد طی سه سال آینده به بهره برداری می‌رسند. زمانی که کارخانه راه اندازی شود نیاز به مواد اولیه دارد که باید از معادن تهیه شود. در آذربایجان یک کارخانه در حال راه اندازی است و قرار است یک خط ریلی ساخته شود تا به آن کارخانه فولاد متصل شود. جلسه‌های مشترکی را با ایمیدرو داریم تا طرح جامع حمل‌ونقل مواد معدنی و محصولات فولادی را با آن‌ها نهایی کنیم تا براساس ظرفیت‌هایی که به معادن یا کارخانه‌های فولاد تا افق ۱۴۰۴ اضافه می‌شود و متناسب با برنامه‌های موجود اتصال و ساخت خطوط ریلی را در دستور کار قرار دهیم.

### آیا بر اساس همین برنامه‌ها است که باید سالانه هزار کیلومتر خط جدید در کشور احداث شود؟

اگر ساخته شود بله. ولی متأسفانه به علت کمبود اعتبارات و برخی محدودیت‌ها ساخته نمی‌شود؛ طی سال‌های گذشته متوسط ساخت خطوط ریلی در کشور ۱۵۰ کیلومتر بوده است. اگر منابع مالی که عمده مشکل ما هم هست حل شود، می‌توان سالانه خطوط بیش‌تری ساخت چون همین الان ۸۰۰۰ کیلومتر خطوط در دست احداث داریم که اگر منابع مالی تکمیل شود می‌توان این طرح‌ها را تمام کرد. نمونه آن خط قزوین- رشت است که بیش‌تر از ده سال است که شروع شده است اما به علت نبود اعتبارات ناتمام مانده است.

### با توجه به خروج اخیر چند قطار از خط، دلایل آن چیست و مهم‌ترین اقدامات برای جلوگیری از حوادث مشابه چه خواهد بود؟

اداره کل ایمنی اداره کل سومی است که زیر مجموعه این معاونت است. وضعیت ایمنی را مدام پایش می‌کنیم

و اقدام‌های لازم برای پیش‌گیری را انجام می‌دهیم. جهت کاهش میزان سوانح در خطوط ریلی سندی راهبردی در سال ۹۱ با عنوان «سند چشم‌انداز بهبود و ارتقاء ایمنی در راه آهن» تدوین کردیم. با استناد به این سند برنامه‌هایی برای ارتقاء ایمنی در راه آهن تدوین و به عنوان طرح‌های عملیاتی در نظر گرفتیم. آمارهای سال گذشته بیان‌گر این است که عمده حوادث به سه بخش اصلی تقسیم می‌شوند؛ خروج قطارها از خط؛ تصادف لکوموتیو با ماشین‌آلات و خودروهایی که روی ریل قرار دارند و برخورد با عابر پیاده.

بر اساس این که در کدام مناطق و محورها چه حوادثی فراوانی بیش‌تری دارند سعی می‌شود با اقداماتی این حوادث را کاهش داد. به طور مثال در سال گذشته برخورد با عابر را در دو نقطه خیلی زیاد داشتیم، یکی در حاشیه تهران و دیگری در محور شمال. از سال گذشته اقداماتی شروع شد و امسال هم این اقدامات ادامه دارد تا با ساخت پل و زیرگذر یا دیوار حایل تردد مردم را نظم بدهیم تا حوادث کاهش پیدا کند. در شش ماه ابتدای سال شاهد کاهش ۴۰ درصدی برخورد با عابر بودیم و برخورد با ماشین‌آلات هم کاهش داشت.

اما خروج از خط در دو محور جنوب و شمال شرق نسبت به سال‌های گذشته افزایش داشته است. در محور جنوب این مسئله به علت فرسودگی بالا و نیازی که به بازسازی و بهسازی وجود دارد از چند سال پیش قابل پیش بینی بود. راه آهن برای خرید ریل اقدام کرد تا بازسازی و بهسازی را شروع کند ولی به دلیل کمبود امکانات این امر ممکن نشد تا در نهایت چند ماه پیش راه آهن توانست ریل خریداری کند و به دنبال این هستیم که در شش ماهه دوم سال حجم قابل توجهی از کار بازسازی و بهسازی را انجام دهیم. تلاش راه آهن این است که ریل‌های بیش‌تری را خریداری کند و در بقیه محورهایی که مشکل مشابه دارند این

بازسازی‌ها را شروع کند. موضوع دیگری که باید به آن اشاره کنم بحث اصلاح ساختار ایمنی در راه آهن است که از سال گذشته مطالعه و بررسی‌های آن بر روی ساختار ایمنی در راه آهن انجام گرفت و از مشاوران خارجی هم استفاده شد. در نتیجه در ساختار ایمنی راه آهن اصلاحاتی صورت گرفت که از دو ماه پیش اداره کل ایمنی از زیرمجموعه معاونت بهره برداری خارج شد و زیر نظر مدیرعامل راه آهن قرار گرفت و دبیرخانه ستاد ارتقاء ایمنی به یک دفتر تبدیل شد که وظیفه تدوین برنامه‌های بلند مدت ایمنی را به عهده دارد. تدوین آیین نامه‌ها و دستورالعمل‌های ایمنی را این دفتر انجام می‌دهد. با این کار قدرت اداره کل ایمنی افزایش پیدا کرد.

**با توجه به افزایش سرعت سیر قطارها آیا توان سامانه‌های ترمز و یا افزایش سرعت در خروج قطارها از ریل موثر بوده است؟**

نه ارتباطی با سامانه ترمز ندارد و در محور جنوب افزایش سرعت نداشته‌ایم بلکه فرسودگی و شکستگی ریل و افتادگی خط عامل خروج قطارها از خط بوده است. با این که مدام بازرسی از خطوط صورت می‌گیرد اما به علت تردد زیاد قطارهای مسافری و باری در این محور، هر از چندگاه خروج از خط مشکل‌ساز می‌شود. بحث دوم خروج از خط در محور شمال شرق بود که دو حادثه در رابطه با قطارهای مسافری داشتیم. از ابتدای امسال تعویض سوزن در ایستگاه‌های این مسیر شروع شد که موجب یک رشته محدودیت در تعداد خطوط قابل بهره برداری شد. با توجه به تردد زیاد قطارهای مسافری در این مسیر؛ دو مورد حادثه خروج از خط داشتیم که یکی ناشی از سرعت غیرمجاز لکوموتیور بود که لکوموتیوران به سرعت مجاز توجه و دقت لازم را نداشت. در مورد بعدی سوزن بان در راهی که به قطار برای سیر داد چند اشتباه در مدت کوتاهی مرتکب شد



**عاشوری: راه آهن در جابه جایی بار و عمل به تعهد سیر ۳۰۰ کیلومتر روزانه مشکلی نداشت. بیش‌تر مشکل تأخیر قطارها در مبادی بارگیری و تخلیه بوده است**

که باعث شد قطار به مسیری برود که قطار باری آن جا متوقف بود و موجب برخورد دو قطار با هم شد. در محور شمال شرق فقط تعدادی از قطارها سرعت ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت دارند و یک نوع از قطارها را برای سرعت ۱۶۰ مجوز دادیم که برای کاهش زمان سیر در مسیر خراسان بوده است و به هیچ وجه افزایش سرعت تأثیری در خروج قطارها از خط نداشته است. بلکه عدم رعایت سرعت مجاز توسط لکوموتیوران موجب خروج قطار از ریل شده است.

**چند نفر سالانه در حوادث ریلی کشته می‌شوند؟**  
سالانه کم‌تر از ۷۰ نفر در حوادث ریلی کشته می‌شوند که عمده آنان عابرین هستند.

**برای تامین ریل آیا با کشور هند مذاکراتی انجام داده‌اید؟**  
شرکت ذوب آهن اصفهان قرار است کارخانه‌ای برای تولید ریل ملی احداث کند که مراحل نصب و راه اندازی آن در دست اقدام است و قرار است از شهریورماه سال آینده تولید این ریل آغاز شود. از کشور هند ریلی خریداری

نکرده‌ایم اما برنامه داریم که با کشور هند مذاکراتی را در این زمینه انجام دهیم. ذوب آهن اصفهان هنوز ریلی نساخته است بلکه قرار است بسازد. قرار بر این بود که اواخر سال آینده اولین مجموعه ریل را تولید کنند. متأسفانه امروز طرح‌های احداث خطوط روند کندی دارند.

**با توجه به پرترددی و مسدود شدن برخی از خطوط مانند محور جنوب چه برنامه‌ای برای روان شدن این مسیر در نظر دارید؟**

به مشکل محور جنوب اشاره کردم که به علت کمبود امکانات بهسازی و نوسازی این محور طی سال‌های گذشته صورت نگرفته است اما قرار بر این است که در شش ماه دوم سال روند بهسازی و بازسازی را شروع کنیم و با این کار امیدواریم هم سیر ایمن تری و کم حادثه تری داشته باشیم هم سرعت سیر را افزایش دهیم.

**چه برنامه‌ای برای اصلاح بهره برداری از ناوگان ریلی موجود و افزایش بهره وری در نظر دارید؟**

ناوگان ما سیر متوسطی طی سال دارند که باید این سیر متوسط را افزایش دهیم ولی این موضوع به تنهایی در اختیار راه آهن نیست. باید برای افزایش بهره وری ناوگان در مبادی بارگیری و مقاصد تخلیه زمان‌های تخلیه و بارگیری را کاهش دهیم. این موضوع به همکاری مشترک میان راه آهن، شرکت‌های حمل و نقل و صاحبان بار بستگی دارد. که برای افزایش بهره وری آمادگی داریم توافق نامه‌های سه یا چندجانبه امضاء کنیم و انتظار داریم آن‌ها هم متعهد شوند تا زمان توقف قطارها را کاهش دهند.

**در رابطه با رقابتی کردن هزینه‌های حمل و نقل ریلی با کرایه ناوگان جاده‌ای (با توجه به این که در حمل جاده‌ای بار به صورت درب به درب انجام**

می‌شود اما در حمل ریلی بسیاری از مواقع کالا در مبدأ بارگیری و برای تحویل در مقصد باید از حمل ترکیبی استفاده شود)، چه راه کاری اندیشیده‌اید؟

یکی از مشکلاتی که شرکت‌های حمل و نقل ریلی و صاحبان بار با آن مواجه هستند؛ گران تر بودن حمل بار توسط راه آهن نسبت به حمل جاده‌ای است. سال گذشته این موضوع را در مسیرهای مختلف بررسی کردیم. جمع بندی ما نشان داد که در ۶۰ درصد موارد یا نرخ حمل برابر با جاده بود یا ارزان تر از حمل و نقل جاده‌ای تمام می‌شد. اما در ۴۰ درصد موارد نرخ حمل بار توسط ریل گران تر از حمل و نقل جاده‌ای بود؛ که در برخی مسیرها در حد یک تا دو درصد گران تر بود و در برخی مسیرها هزینه تا ۲۵ درصد گران تر از حمل جاده‌ای بود. برای این که بتوانیم این مشکل را حل کنیم، تصمیم گرفتیم که نرخ تعرفه حمل بار را در سال ۹۳ افزایش ندهیم تا با توجه به این که حمل و نقل جاده‌ای نرخ خود را هر سال افزایش می‌دهد، فاصله قیمت بین ما و حمل و نقل جاده‌ای کم‌تر شود و فاصله ۴۰ درصدی کاهش پیدا کند. در ادامه برای بعضی از بارهای خاص از جمله بارهای گذری و صادراتی و در مورد بارهای داخلی که حجم انبوهی داشته اند تخفیف اعلام کرده‌ایم؛ (به خصوص در مورد حمل ترکیبی).

به عنوان مثال در رابطه با بارهای گذری پنبه ۳۰ درصد یا در رابطه با سایر کالاهای گذری ۱۵ درصد تخفیف اعلام کردیم. در مورد برخی از کالاهای صادراتی هم که هزینه حمل بیش‌تر از جاده می‌شد بین ۱۲ تا ۱۸ درصد تخفیف دادیم. در مورد حمل برخی از بارهای داخلی که از بنادر به کارخانه‌های فولاد می‌رفت یا حمل سیمان از کارخانه سیمان به مرز شلمچه تخفیف اعمال کردیم. در سال ۹۳ این ادعا را داریم که نهایت تلاش خود را انجام داده‌ایم که تحت هیچ شرایطی نرخ ما بالاتر از جاده نباشد و هر صاحب باری که ادعا دارد



که هزینه حمل بالاتر از جاده‌ای است آمادگی داریم که با او مذاکره کنیم و اگر نرخ بالاتر بود به او تخفیف بدهیم.

**مالکان واگن عمدتاً گلابه دارند که زمان تنظیم قطارها در مبدأ خارج از عرف و بسیار زمان بر و طولانی است و این موضوع کاهش شدید بهره‌وری واگن‌ها را در پی دارد، این موضوع چه دلایلی دارد؟**

این موضوع مشکل اصلی نیست؛ ممکن است در ایستگاه خاصی به دلیل کمبود خطوط یا لکوموتیو مانوری این مشکل وجود داشته باشد ولی جزو مشکل‌های اصلی ما نیست و چون با شرکت‌ها در تماس هستیم این موضوع به عنوان مشکل اصلی مطرح نیست.

**بخش خصوصی برای استفاده از شبکه ریلی ۵۰ درصد حق دسترسی پرداخت می‌کند، این در حالی است که مالکان ناوگان جاده‌ای حداکثر ۵ درصد به عنوان عوارض پرداخت می‌کنند؛ چرا ایجاد فضای رقابتی با توجه به وعده‌های مکرر شدنی نیست؟**

کاهش حق دسترسی یکی از سیاست‌های ما در راه آهن است و اگر اعداد سال گذشته را مقایسه کنید متوجه می‌شوید که حق دسترسی افزایش پیدا نکرده است و در برخی مسیرها کاهش داشته است و این امر باعث شده سهم راه آهن کاهش پیدا کند و در بعضی جاها حق دسترسی ۴۰ درصد و در برخی مسیرهای دیگر ۲۰ درصد شده است.

تخفیف‌هایی که امسال برای واگن‌های لیه کوتاه، واگن‌های کانتینر بر و مسقف اعمال کرده‌ایم موجب شده که سهم راه آهن به زیر ده درصد برسد. به دنبال کاهش نسبت سهم راه آهن هستیم تا حمل‌ونقل ریلی بتواند با حمل‌ونقل جاده‌ای رقابت کند.

**حق دسترسی را تا چه مدت افزایش نمی‌دهید؟**

امسال تصویب هیات مدیره است که حق دسترسی را افزایش ندهیم و این برنامه را برای سه سال آینده هم داریم اما متناسب با بحث هدف مند سازی یارانه‌ها و افزایش نرخ سوخت هر ساله تصمیم گیری می‌کنیم.

**آیا برای شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی فضا رقابتی است؟**

خیر. هنوز جا دارد و باید کار بیش‌تری انجام شود و تا جایی که می‌توانیم سهم خود را کاهش دهیم تا فضا رقابتی شود.

**با توجه به کاهش سهم راه آهن، برای تأمین منابع مالی برای ایجاد خطوط جدید چه برنامه‌هایی دارید؟ (به غیر از بودجه‌ای که دولت در اختیار راه آهن قرار می‌دهد).**

دولت فعلی به توسعه حمل‌ونقل ریلی توجه خیلی خوبی دارد و وزیر راه و شهرسازی هم توجه ویژه‌ای به این بخش دارد که این امر باعث شده تا در بودجه سالانه ۹۳ مبالغ مناسبی برای به‌سازی خطوط اختصاص داده شود و همچنین مجلس هم برای بوجه ۹۴ حمایت‌های خوبی برای بخش ریلی داشته است. در همه دنیا حمل‌ونقل ریلی با حمایت دولت شکل می‌گیرد و بخش‌های خصوصی در بخش ناوگان سرمایه‌گذاری می‌کنند. در زیرساخت به دنبال استفاده از منابع دولتی هستیم و در حوزه ناوگان به دنبال تأمین منابع مالی برای شرکت‌های خصوصی هستیم تا به صورت وام‌های کم بهره در اختیار بخش خصوصی قرار بدهیم.

**مدتی است مالکان واگن‌ها از کسری قطعات و سرقت برخی از قطعات واگن‌ها به خصوص کفش ترمز در شبکه ریلی به شدت گله مند هستند. برای حل این معضل و جلوگیری از آن چه برنامه عملی دارید؟**

موضوع را بررسی کردیم؛ این ادعا مطرح شده بود که کفش‌های ترمز سرقت می‌شود. مشخص شد که سرقت نبوده است بلکه بعضی از عوامل در ایستگاه‌ها کفش ترمز را از روی واگن‌های متوقف برمی‌داشتند و آن را روی واگنی که قصد حرکت و کمبود کفش ترمز داشته است نصب می‌کردند. این کار بدون هماهنگی با صاحب واگن در محوطه راه آهن انجام شده بود. این مسئله از کمبود کفش ترمز ناشی می‌شد و موضوع، سرقت نبود. کارهایی را انجام دادیم تا این مشکل رفع شود. با تأمین کفش ترمز توسط راه آهن و با ابلاغ بخش نامه‌ای به تمام کارکنان راه آهن و پیمانکاران، آن‌ها را از این کار منع کردیم که بدون اجازه صاحب واگن اقدام به این کار نکنند. به نوعی این کار مصلحت اندیشی غیرهماهنگ شده بود. چون برخی از کارکنان می‌دیدند که واگنی می‌خواهد حرکت کند و چهار کفش ترمز ندارد باخود می‌گفتند چه کار کنیم و می‌رفتند و از واگنی که مدتی کار نمی‌کرد کفش ترمزش را جدا می‌کردند و به واگنی که می‌خواست حرکت کند نصب می‌کردند. بیش‌تر یک دل‌سوزی بود. مالک واگن الزاماً مالک کفش ترمز واگن‌اش نیست. طی دومه‌ای اخیر با تذکراتی که به نواحی که این مشکل را داشتند داده شد و این موضوع حل شد.

**ماموران بهره‌برداری به علت بی‌توجهی به برخی از ضوابط و مقررات موجبات بریدگی چرخ واگن‌ها را فراهم کرده‌اند که معمولاً در ایستگاه‌ها با انجام عملیات مانور ضربه‌ای خسارت زیادی به ناوگان ریلی وارد می‌کنند و مالکان این واگن‌ها به این اعمال معترض هستند، برای جلوگیری از این اعمال و جلوگیری از خسارت به بخش خصوصی و حل این مشکل چه تصمیمی گرفته‌اید؟**

بریدگی اتفاق نمی‌افتد. ممکن است برای تأمین مشکل پیش بیاید.

بحث مانور در داخل ایستگاه‌ها اتفاق می‌افتد و چنین موردی به عنوان یک مشکل فراگیر گزارش نشده است. ولی یکی دو مورد داشتیم که صاحب واگن گله کرده است که در مانور ضربه‌ای نقطه‌ای از واگن آسیب دیده است. در چنین مواردی ما از مسئولان ایستگاه می‌خواهیم که به عوامل مانور تذکر بدهند تا این موضوع تکرار نشود. این اتفاق بیش‌تر ناشی از عجله مامور در کار است.

**بسیاری از آیین نامه‌ها و دستورالعمل‌ها که مربوط به مالکان واگن و بخش خصوصی است، متأسفانه بدون مشورت و هماهنگی با آن‌ها و یا انجمن صنفی تهیه و ابلاغ می‌شود. برای انجام تعامل‌ها و همفکری بیشتر چه برنامه‌ای دارید؟**

از سه تا چهار ماه آخر سال گذشته تاکنون بدون استثناء حداقل در بخش بهره‌برداری هر مصوبه‌ای که داشته‌ایم حتماً قبلش به انجمن نامه زده‌ایم و نسخه را ارایه کرده‌ایم و نظر آن‌ها را خواسته‌ایم. در مورد موارد ایمنی یک رشته دستورالعمل‌ها داریم و ابلاغ می‌کنیم که باید اجرا شود. اما در رابطه با تعرفه یا صدور پروانه فعالیت مکاتبه می‌کنیم و در جاهای مختلف نماینده یا نمایندگان بخش خصوصی حضور دارند.

**مالکان واگن درخواست دارند تا اطلاعات گراف بدون محدودیت به آن‌ها واگذار شود. در این رابطه جنابعالی به عنوان مقام مسئول چه کمکی می‌توانید به این موضوع بکنید؟**

گراف هر شرکتی را در اختیار همان شرکت می‌توانیم قرار بدهیم و بحث بود که بتوانند به صورت برخط و از طریق وبگاه به این اطلاعات دسترسی داشته باشند. امیدواریم تا دو تا سه ماه دیگر بتوانیم اطلاعاتی که بخش خصوصی نیاز دارد را در اختیار آن‌ها قرار بدهیم.



## سرمایه گذاری در اندونزی:

# دولت یا خصوصی

محمد باقر کاظمی  
ریل پرداز سیر

### قابلیت اقتصادی

اندونزی با ۲۵۰ میلیون نفر جمعیت پس از چین، هندوستان و ایالات متحده چهارمین ولی از نظر اقتصادی شانزدهمین کشور دنیا است. رشد اقتصادی سالیانه اش ۶ تا ۶٫۵ درصد در حال حاضر بوده و برآورد می شود که تا به رشد ۷ تا ۹ درصد در صورت بهبود زیربنای اساسی برسد. دولت حدود ۸ درصد تولید داخلی ناخالص (GDP) را در

تحت تاثیر راه بندان سنگین است. بدون داشتن خودروسواری یا موتورسیکلت، اکثر مردم مشکلات زیادی بر حمل و نقل و جابه جایی در داخل شهر دارند. زیرساخت حمل و نقل شهری جوابگو نیاز مردم نبوده و این مشکل در سایر شهرها از قبیل بن دانگ، سمارانگ، سورابایا وجود داشته و شبکه ریلی بین این شهرها هم اکثراً یک خطه بوده و سامانه وسایل نقلیه ریلی و علایم قدیمی و فرسوده شده اند.

به عنوان پایتخت اندونزی خودنمایی می کند. این شهر با مشکلات آلودگی هوا و راه بندان سنگین و طاقت فرسا روبرو است. این شهر همراه با مناطق اطراف خود ۲۶ میلیون نفر جمعیت داشته و بزرگترین شهر جهان است. اما این شهر بدون سامانه حمل و نقل سریع بوده و شبکه ریلی حومه ای آن گسترده است ولی خدمات ارائه شده رضایت بخش نیست. سامانه حمل و نقل با اتوبوس اگرچه دارای خطوط ویژه بوده ولی کارایی آن

دولت اندونزی قصد دارد طرح سرمایه گذاری اساسی و زیربنایی ۴۶۸ میلیارد دلاری خود را برای نیل به رده بالا در اقتصاد جهانی پیش ببرد. با این حال مناسب بودن الگوی سرمایه گذاری بخش خصوصی برای اجرای این طرح ها مورد سوال است. جاکارتا، شهر بزرگی است با سواحل تفریحی در دریای جاوه تا محلات زیبا ولی فقیرنشین پر از جنب و جوش در سایر مناطق دیگر





سهم یک درصدی حمل بار توسط راه آهن را تا سال ۲۰۳۰ به ۱۵ درصد افزایش دهیم.

مدیر بهره برداری راه آهن اندونزی می گوید جذابیت حمل و نقل بار ریلی به زودی دسترسی مستقیم به بنادر در "جاکارتا"، "سیربون"، "سمارانگ" و "سورابایا" را بهبود خواهد بخشید. ما در سال ۲۰۱۴ دسترسی به بندر جدید جاکارتا را به عنوان گام مهمی در توسعه خواهیم داشت. برنامه دوخطه کردن یکی از طرح های مهم در طرح جامع بوده که زیربنای اساسی کشور را بهبود خواهد بخشید.

طرح های مهم دیگر در بخش ریلی برقی کردن خطوط و بهبود ایستگاه ها و خدمات ایستگاهی هستند.

دولت در نظر دارد در طرح جامع خود فقط ۳۰ درصد طرح های حمل و نقل را اجرا کند. سرمایه گذاری بخش خصوصی به ویژه در طرح های حمل و نقل سریع شهری که دارای ظرفیت برگشت سرمایه گذاری هستند و همچنین توسعه زیرساخت های ریلی برای حمایت از صنایع تولیدی اندونزی، مورد نظر و توجه دولت است.

آقای سوسانتونو می گوید دولت سه روش برای تشویق سرمایه گذاری بخش خصوصی برنامه ریزی کرده است: روش اول از طریق "الگوی امتیاز بهره برداری مشارکت بخش خصوصی و دولتی" است. در این روش دولت دسترسی به راه آهن دولتی را فراهم کرده اما بهره برداری ها توسط بخش خصوصی انجام می شود. این روش برای سازمان های حمل و نقل سریع شهری مناسب است.

روش دوم: دولت "مناطق اقتصادی ویژه" یا "مناطق تجاری آزاد" ایجاد کرده است. در این روش مشوق های مالیاتی برای سرمایه گذاری بخش خصوصی در امور زیرساخت ریلی ارائه می شود. در روش سوم: دولت می تواند امتیازهای بهره برداری برای طرح های

بودجه وزارت حمل و نقل اندونزی دارد. در گذشته سیاست حمل و نقل کشور بر توسعه حمل و نقل جاده ای متمرکز بود که ما با بزرگراه های شلوغ و پرتراکم خصوصاً در جاوه در نتیجه آن توسعه روبرو هستیم. او می گوید هدف ما داشتن یک شبکه ریلی مهم برای توسعه حمل و نقل مسافر و بار است. گام بزرگ ما برای نیل به این هدف گشایش دالان ۲۷۲ کیلومتری دو خطه جاکارتا تا سورابایا به دنبال تکمیل طرح ۴۶۵ کیلومتری دو خطه جدید بین دو شهر جاوه برای افزایش ۳۰۰ درصدی ظرفیت حمل بار و مسافر است.

امور زیربنایی در سال ۱۹۹۵-۹۶ سرمایه گذاری کرد اما با وجود رکود اقتصادی اواخر دهه ۱۹۹۰، اندونزی هرگز به هدف خود نرسید و فقط ۲،۱ درصد در سال ۲۰۱۱ سرمایه گذاری کرد.

سرمایه گذاری در سال ۲۰۱۲ حدود ۴ درصد افزایش یافت و پیش بینی می شود با توجه به طرح ها و نوآوری های در "طرح توسعه میان مدت ملی" ۲۰۱۴-۲۰۱۰ (حدود ۱۵۰ میلیارد دلار) و طرح جامع برای گسترش توسعه اقتصاد اندونزی افزایش یابد.

در بین اولویت های طرح جامع ۷۵ میلیارد دلار سرمایه گذاری برای امور زیربنایی حمل و نقل در نظر گرفته شده که ۴۷ میلیارد دلار آن برای طرح های ریلی تا ۱۱ سال آینده هزینه خواهد شد.

دکتر "سوسانتونو" معاون وزیر حمل و نقل اندونزی می گوید در سال ۲۰۱۴ راه آهن بیشترین سهم را در



باشند و ۹۰ درصد آن‌ها باید توسط شرکت‌های اندونزیایی تامین شوند. تا رسیدن به زمان بندی مورد نیاز برای نیل به اهداف طرح جامع باید از تخصص خارجی استفاده کرد.

در حال حاضر طبق مقررات دولتی، مشارکت شرکت‌های بین‌المللی با شرکت‌های داخلی در زمان اجرای یک طرح خاص به مانند طرح‌های راه‌آهن سنگین و راه‌آهن سریع شهری در دست انجام است. هدف از این مشارکت ارتقاء سطح دانش فنی و فناوری شرکت‌های داخلی است. یکی از طرح‌های مهم با مشارکت شرکت‌های خارجی، پیشنهاد توسعه خط پرسرعت ریلی بین جاکارتا و "سورابایا" است. سازمان JICA (سازمان همکاری بین‌المللی ژاپن) موافقت خود را برای انجام مطالعات سه ساله برای خط پیشنهادی بین جاکارتا و «

باندانگ» برای بررسی هزینه‌ها تقاضای مسافر و فرصت مالی اعلام کرده است. این خدمات ریلی تا سورابایا ادامه یافته و هدف تکمیل آن تا سال ۲۰۳۰ است.

اکنون مردم دراندونزی به پیشرفت و توسعه راه‌آهن اطمینان یافته و هیچ گونه تضاد و مخالفت سیاسی وجود ندارد. مردم می‌دانند که شلوغی جاده‌ها غیرقابل تحمل شده و مجبور هستند که ترافیک را به خطوط ریلی و حمل و نقل ساحلی انتقال دهند. کابینه دولت بعدی این فرصت را مغتنم شمرده و از آن دفاع خواهد کرد زیرا مردم خواهان این رویدادها و پروژه‌ها هستند نه فقط دولت.

خصوصی بر اساس مورد به مورد اختصاص دهد.

بودجه VGF یعنی "از آن استفاده کن یا آن را از دست بده" در بودجه دولتی ۱۲ ماهه استفاده نمی‌شود. از جمله طرح‌های بزرگ ریلی که در دست اجرا بوده، طرح دو خطه کردن ریلی بوده که بودجه آن کاملاً دولتی است. طرح دیگر به نام جاکارتا MRT با بودجه دولت به دولت بوده که از وام بدون بهره استفاده می‌کند.

### صنعت داخل کشور

طرح جامع تاکید می‌کند که سرمایه‌گذاری‌های دولتی در امور زیربنایی باید منافع صنعت داخل کشور را در نظر بگیرد. برای نمونه ۸۵ درصد تولیدات باید ساخت داخل

مشهود است.

### تامین مالی طرح‌ها

در نوامبر گذشته، دولت آغاز فعالیت خود را برای ۵۶ پروژه زیربنایی از جمله هشت طرح ریلی به ارزش ۳۵ میلیارد دلار اعلام کرد. ۳۲ طرح زیربنایی با مشارکت بخش خصوصی اجرا می‌شود و برای تضمین عملی بودن مشارکت بخش خصوصی، دولت مشوق‌های مالیاتی را برای جذب سرمایه بخش خصوصی با استفاده از الگوی مشارکت بخش دولتی و خصوصی ارائه می‌دهد. در روش «VGF» به دولت امکان داده می‌شود که ۴۹ درصد بودجه دولتی را برای پوشش دادن مبلغ کل طرح زیربنایی با استفاده از الگوی مشارکت بخش دولتی و

رو به بهبود است. او می‌افزاید اگرچه هنوز قیمت زمین بین زمین داران و دولت در دست مذاکره است اما مانعی برای پیشرفت کار نیستند و به هر حال مشکل به نوعی حل شده است.

مشکلات دیگری که در اجرای این طرح‌ها و طرح‌های زیربنایی اندونزی به طور کلی وجود دارند را می‌توان در رشد و افزایش خودمختاری منطقه‌ای در اواخر دهه ۱۹۹۰ ردیابی کرد.

دولت‌های محلی اکنون اختیارات بیشتری داشته اما دارای تجربه یا تخصص به ویژه در بخش راه‌آهن برای تامین نیازهای پروژه‌ها نیستند. این کمبود و کاستی در تجربه در ساختارهای مالی نیز

### سرمایه گذاری ریلی دراندونزی

| واگن مسافری | واگن باری | لوکوموتیو |         | مبلغ سرمایه گذاری<br>(میلیارد ریال) | جزیره            |
|-------------|-----------|-----------|---------|-------------------------------------|------------------|
|             |           | مسافری    | باری    |                                     |                  |
| ۲۵۸۲۵       | ۲۰۱۱۵     | ۲۵۸۵      | ۱۰۱۰    | ۳۳                                  | جاوه             |
| ۱۸۵         | ۱۵۲۵      | ۲۰        | ۸۰      | ۶/۱                                 | کالیمانتان       |
| ۱۴۳۵        | ۱۵۱۷۰     | ۱۴۵       | ۷۶۰     | ۵/۲                                 | سوماترا          |
| ۴۷۰         | ۲۳۷۵      | ۵۰        | ۱۲۰     | ۱/۴                                 | سولاوسی          |
| نا مشخص     | نا مشخص   | نا مشخص   | نا مشخص | ۱                                   | بالی نوسا تنگارا |





## برنامه‌ی ۱۱۰ میلیارد دلاری

### هنگ کنگ برای گسترش راه آهن

آنتونی چئونگ دبیرکل سازمان ترابری و مسکن هنگ کنگ از طرحی ۱۱۰ میلیارد دلاری برای گسترش راه آهن در چارچوب راهبرد توسعه‌ی راه آهن در سال ۲۰۱۴ خبر داد. طبق سندی که دولت هنگ کنگ منتشر کرده است قرار است که تا سال ۲۰۱۳ هفت طرح ریلی جدید تکمیل شود.

هدف از این برنامه تسریع چشم‌گیر جابجایی مسافر، کاهش وابستگی به ترابری جاده‌ای، کاستن از ازدحام در جاده‌ها و کاهش دادن آلودگی هوا بر اثر وسایل نقلیه است. طرح‌های جدید عبارتند از ایستگاه شمالی لینک و کوو، خط تمدیدی جنوبی تونن مون، خط کولون شرقی، خط تمدیدی غربی تونگ چونگ، ایستگاه هونگ شوی کیو، خط جزیره‌ی جنوب و خط جزیره‌ی شمال. با اجرای این طرح‌ها طول شبکه‌ی ریلی هنگ کنگ قرار است از ۲۷۰ کیلومتر در سال ۲۰۱۲ به بیش از ۳۰۰ کیلومتر در سال ۲۰۳۱ برسد تا ۷۵ درصد جمعیت تحت پوشش قرار گیرد و شمار ایستگاه‌ها نیز از ۹۹ به ۱۱۴ افزایش یابد. این طرح‌ها بر اساس نتایج بررسی‌های مهندسی، زیست‌محیطی و مالی تفصیلی به اجرا درمی‌آید و عواملی چون ارزیابی تقاضای حمل‌ونقل مسافر و میزان منابع موجود هم در نظر گرفته می‌شود. به گفته‌ی چئونگ، قبل از تکمیل این طرح‌های جدید اثر یکایک شان بر سایر وسایل حمل‌ونقل عمومی نیز ارزیابی خواهد شد.

دولت هنگ کنگ همچنین برای کمک به هماهنگی بهتر، پیشنهادهایی برای معقول‌سازی خدمات نیز تدوین خواهد کرد. شبکه‌ی راه آهن هنگ کنگ در حال حاضر روزی ۴،۵ میلیون مسافر را جابجا می‌کند که معادل ۴۰ درصد کل مسافران در حمل‌ونقل عمومی است.

## خدمات جدید باری DHL از

### چین به اروپا

شرکت DHL در پی آن است خدمات ترابری ریلی جدیدی به صورت هفتگی بین سوژون در چین و مرکز خود در لهستان برقرار کند و عملاً چین را به اروپا وصل کند. با این خدمات جدید که به معنای گسترش خدمات ریلی چندحالتی DHL است زمان متوسط سفر از سوژو تا وروشو دو هفته خواهد بود و مسیر این خدمات از مانژولی در چین، زابایکالک در روسیه و مرکز چندگانه‌ی DHL در مالازویچ می‌گذرد.

زمان این سفر نصف زمان سفر از طریق اقیانوس است و هزینه‌ی حمل بار از این طریق نیز یک‌ششم آن از طریق هوایی است. راجر کروک مدیرعامل DHL می‌گوید: داریم پوشش‌دهی جغرافیایی‌مان در چین را گسترش می‌دهیم. خدمات دالان شمالی سیبری گذر مراکز تولیدی و تجاری پررونق شانگهای، سوژو و نواحی اطراف‌شان را پوشش خواهد داد. خدمات ریلی دالان غربی از چنگدو شروع می‌شود که از مهم‌ترین مراکز توزیع در غرب چین و قطب کالاهای فناوری برتر، خودرو و سایر صنایع است. DHL در حال حاضر خدمات واگنی روزانه‌ای از شانگهای به اروپا از طریق دالان شمالی و خدمات قطاری هفتگی از چنگدو به اروپا در مسیر ریلی دالان غرب چین از طریق قزاقستان ارائه می‌کند. DHL همچنین برای کمک به شرکت‌های چند ملیتی و کسب‌وکارهای کوچک در زمینه‌ی مدیریت گردش موجودی انباری شان از طریق ارسال محموله‌های کوچک، خدمات ریلی با گزینه‌ی کم‌تر از بار کانتینری (LCL) را هم ارائه کرده است.

این شرکت همچنین قصد دارد برای حمل محموله‌های بار به شبکه‌ی ریلی چین و ایجاد شبکه‌ی چندگانه‌ی آسیای شمالی بین چین، ژاپن و کره نیز خدمات حمل بار ایجاد کند.

## چین در پی ساخت تونل ریلی

### زیردریایی

چین در پی ساخت تونل ریلی زیردریایی برای اتصال پکن به تمام مراکز استان‌های چین از طریق قطارهای پرسرعت است. این تونل ریلی زیردریایی ۵۷۰۰ کیلومتری احتمالاً از زیر خلیج بوهای می‌گذرد و شمال شرق چین را به استان‌های بنان در جنوب چین وصل می‌کند. به گزارش روزنامه‌ی دولتی گلوبال تایمز با راه افتادن این مسیر، پکن طی هشت ساعت به مراکز استانی وصل می‌شود. چین در حال حاضر در پی جذب سرمایه‌گذاری خصوصی به بخش ریلی است زیرا توسعه‌ی این بخش باعث تثبیت رشد اقتصادی، تقویت هماهنگی اجتماعی و تقویت شهرنشینی می‌شود. ژائو جیان استاد دانشکده‌ی اقتصاد و مدیریت دانشگاه جیان‌تو پکن می‌گوید: طبق معیار پذیرفته شده‌ی جهانی، راه آهن پرسرعت بهترین گزینه برای پوشش دادن فواصل ۵۰۰ کیلومتری و حداکثر ۱۰۰۰ کیلومتری است اما فواصل بین شهرهای بزرگ چین معمولاً بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر است. شمار قطارهای بین پکن و جیان با فاصله‌ی حدود ۵۰۰ کیلومتر بیش از قطارهای بین پکن و شانگهای است. این در حالی است که شمار پروازهای بین این دو بزرگ‌ترین کلان‌شهر چین کاهش نیافته است.

## کاهش حدود ۴۰ درصدی یارانه‌های

### ریلی انگلستان در ۵ سال گذشته

طبق آمار جدید اداره‌ی ترابری انگلستان، در پنج سال گذشته میزان یارانه‌های ریلی حدود ۴۰ درصد کاهش داشته است. دولت طی سال ۱۴-۲۰۱۳ به شرکت‌های ریلی به میزان ۶,۸ درصد مسافرمایل یارانه داد که ۳۹ درصد کم‌تر از ۱۱,۱ درصد سال ۱۳-۲۰۱۲ است. البته میزان یارانه‌ها در مناطق مختلف فرق داشته است. مثلاً شرکت راه‌آهن شمال که در مناطق نورت وست، نورت‌ایست، یورکشایر وهامبرساید کار می‌کند ۵۱,۵ درصد مسافرمایل یارانه دریافت کرد که بالاترین رقم بود. در کل طی دوره‌ی ۱۴-۲۰۱۳ یارانه‌ی سه بهره‌بردار راه‌آهن در انگلستان به ازای هر مسافرمایل منفی بود یعنی سودی که به دولت پرداختند از یارانه‌ی دریافتی مؤثرشان بیش‌تر بود. این سه بهره‌بردار عبارت بودند از «اف‌سی‌سی»، «ساوت وست‌ترینز» و ایست کوست. سخن‌گوی اداره‌ی ترابری انگلستان می‌گوید: شمار مسافران به حدنصاب بالایی رسیده است و انتظار می‌رود که این رشد ادامه داشته باشد. به همین دلیل در پنج سال آینده بیش از ۳۸ میلیارد پوند صرف راه‌آهن خواهد شد تا ظرفیت و کیفیت شبکه افزایش یابد. او افزود: دولت انگلستان طی دوره‌ی ۱۴-۲۰۱۳ بیش از ۲ میلیارد پوند یارانه‌ی خالص ارائه کرده است تا چرخ قطارها بچرخد. از هزینه‌ی سفر در بودجه‌ی خانواده‌ها شناخت داریم به همین دلیل برای نخستین بار طی یک دهه متوسط افزایش نرخ تنظیمی را به شاخص قیمت خرده‌فروشی (RPI) به اضافه‌ی صفر درصد کاهش دادیم. راه‌برد درازمدت دولت انگلستان در حوزه‌ی قیمت‌گذاری خدمات ریلی برداشتن فشار از دوش مالیات‌دهندگان بوده است. اما میک کش دبیرکل اتحادیه‌ی کارگران راه‌آهن می‌گوید هر جور که این ارقام را بالا پایین کنیم می‌بینیم یارانه‌های ریلی مثل بلیت یک طرفه‌ای به مقصد بانک‌ها برای شرکت‌های ریلی خصوصی است. کش افزود: با توجه به افزایش تورمی نرخ‌ها توفان دیگری در راه است و تعجیبی ندارد که مردم انگلستان حال‌شان به هم می‌خورد از این طفیلی‌های که دارند راه‌آهن را به نفع خودشان می‌دوشند. این در حالی است که طبق ارقامی که سازمان ملی آمار انگلستان برای تورم در ماه ژوئیه منتشر کرده است نرخ‌های تنظیمی خدمات راه‌آهن از ژانویه‌ی ۲۰۱۵ به طور متوسط ۳,۵ درصد افزایش خواهد یافت. به گفته‌ی سخن‌گوی گروه ترابری ریلی حمایت دولت از صنعت راه‌آهن در حال کاهش است و نسبت به ۱۲ سال منتهی به خصوصی‌سازی به ازای هر سفر کاهش یافته یا ثابت است. این سخن‌گو افزود: رشد خارق‌العاده‌ی سفرهای ریلی به بهره‌برداران قطار کمک کرد تا سال قبل ۲ میلیارد پوند به دولت بدهند که نسبت به ۱۵ سال پیش پنج برابر شده است و دولت هم ترجیح داده است این پول را صرف سرمایه‌گذاری مجدد برای تقویت بهترین شبکه‌ی اروپا کند.



## تفاهم‌نامه‌ی همکاری ریلی چین و هندوستان

هندوستان و چین به منظور تقویت شبکه‌ی زیرساخت ریلی در هندوستان تفاهم‌نامه‌ای امضاء کردند. به گزارش خبرگزاری رویترز در این توافق‌نامه که در دیدار رئیس‌جمهور چین از هندوستان به امضاء رسید راه‌اندازی قطارهای پرسرعت و بازسازی مسیرها و ایستگاه‌های ریلی محوریت دارد. در صورت تقویت مسیرهای ریلی هندوستان، حداکثر سرعت قطارهای مسافری را می‌توان از ۱۳۰ به ۱۶۰ کیلومتر در ساعت افزایش داد. همچنین طبق این توافق چین حدود ۱۰۰ نفر از مقامات راه‌آهن هندوستان را آموزش می‌دهد و دانشگاه راه‌آهن در هندوستان تأسیس می‌کند. به گزارش رسانه‌ها نخستین کار در چارچوب این تفاهم‌نامه از بخش ریلی چنای به میسور از طریق بنگالور آغاز می‌شود. هندوستان برای راه‌اندازی قطارهای شبه پرسرعت نه دالان تعریف کرده است که خط دهلی-آگرا از جمله‌ی آن‌ها است و به تازگی توانستند با موفقیت آن را امتحان کنند. برنامه‌ی آموزش را هم دانشگاه جیاتونگ پکن برگزار می‌کند و محور آن هم آموزش در محل راجع به تأسیسات بهره‌برداری و نگهداری، سامانه‌های پایشگری و واپایش تردد است. امکان‌سنجی یک دالان پرسرعت را هم گروه بررسی آماری و طراحی راه‌آهن سیویان چین به همراه سایر شرکت‌های چینی انجام می‌دهد.





## افزایش ۲۰ درصدی تهاجمات

### جنسی در راه آهن انگلستان

طبق گزارش پلیس ترابری انگلستان شمار تهاجمات جنسی در شبکه‌ی ریلی انگلستان

نسبت به سال قبل بیش از ۲۰ درصد افزایش یافته است.

در ۱۲ ماه منتهی به ماه مارس، ۱۱۱۷ تهاجم جنسی ثبت شده است در حالی که

در سال ۲۰۱۳ این رقم ۹۲۵ مورد بود. وقوع جرائم جنسی علیه زنان یا دختران از

۴۸۵ مورد به ۶۲۴ مورد افزایش یافت و جرائم جنسی علیه مردان هم از ۲۷

به ۴۲ مورد افزایش یافت.

در گزارش پلیس ترابری انگلستان آمده است: این آمار که شامل متروی

لندن و راه آهن سبک داکلندز می‌شود نشان‌گر افزایش ۳,۷ درصدی

خشونت علیه افراد از ۸۱۲۳ مورد به ۸۴۲۵ مورد است.

میزان خشونت در متروی لندن و راه آهن سبک داکلندز نیز با

۵۴,۵ درصد افزایش از ۵۹۱ مورد به ۹۱۳ مورد رسید. اما شمار

سرقت و کلاهبرداری به ترتیب ۱۷ و ۵۰ درصد کاهش داشت. مایکل

رابرتز دبیرکل گروه خدمات ریلی می‌گوید: راه آهن انگلستان به

پیشرفته‌ترین و بالنده‌ترین شبکه‌ی ریلی اروپا تبدیل شده است

اما افزایش برخی جرائم همچنان نگران‌کننده است و برای مقابله با

متخلفان باید همکاری تنگاتنگ صنف ریلی و پلیس تداوم داشته

باشد. به گفته‌ی پل کروتر رئیس پلیس ترابری انگلستان تمرکز این

نهاد انتظامی بر آگاهی‌افزایی و اطمینان‌افزایی در بین مردم است

تا تهاجمات جنسی را به پلیس و خدمه‌ی راه آهن گزارش دهند.

کروتر افزود: تهاجم‌های گزارش نشده از قبیل حملات جنسی و

متلک‌گویی‌های جنسی بیش از هر چیز مورد توجه ما است.

انگلستان تاکنون میلیون‌ها پوند صرف به‌کرد دوربین‌های

مدار بسته در ایستگاه‌ها و استخدام مأموران بیش‌تر کرده است

تا ایمنی و امنیت مسافران و خدمه‌ی راه آهن را افزایش دهد.



## مجاز شدن سرمایه‌گذاری مستقیم

### خارجی ۱۰۰ درصدی در راه آهن هندوستان

دولت هندوستان برای تقویت زیرساخت راه آهن سرمایه‌گذاری مستقیم

خارجی به میزان ۱۰۰ درصد در راه آهن این کشور را مجاز کرد.

پیش از این دولت هندوستان این حد را از ۲۶ به ۴۹ درصد افزایش داده بود.

به گفته‌ی وزارت تجارت و صنعت هندوستان باین خط‌مشی که در راستای تجدید

ساختار است سرمایه‌گذاری مستقیم خصوصی در قسمت‌هایی چون خطوط باری

اختصاصی، قطار، لکوموتیوسازی و نگهداری تأسیسات متحول می‌شود.

برقی‌سازی راه آهن، سامانه‌های علائم، پایانه‌های بار، پایانه‌های مسافر و

سامانه‌های ترابری انبوه پرسرعت نیز جزو این آزادسازی است.

البته سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی بیش از ۴۹ درصد در حوزه‌هایی که

به لحاظ امنیتی حساس هستند باید به تصویب کارگروهی در نیئت دولت

برسد و مورد بررسی شود.

در این مجوز تعاریف زیرساخت و تأسیسات نیز تغییر یافته است و

مسیرهای برقی نیز در آن‌ها گنجانده شده است.

پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که این اقدام باعث افزایش

سرمایه‌گذاری چین و ژاپن در راه آهن هندوستان شود.





برگردان: محمد باقر کاظمی  
نویسنده: جرمی هارتیل

بررسی دنیای سرعت در ۲۰۱۳

# به کجا چنین شتابان!

در چین دیده‌ایم. نبرد بریتانیا در خط سریع السیر ۲، خط Y شکل بطول ۵۴۰ کیلومتری که در بعضی کشورها می‌تواند به عنوان خط ارتباطی کوتاهی در نظر گرفته شود، این موضوع را روشن می‌کند. احداث خطوط جدید از میان کشورهای کم جمعیت تر مشکلات کمتری به مانند اسپانیا، عرضه می‌کند اما در این جا چالش تعداد مسافر کافی برای توجیه سرمایه گذاری مطرح می‌شود.

## روندهای نوظهور

همچنان که طرح سامانه ریلی پرسرعت به رشد خود ادامه می‌دهد، چند روند قابل توجه و جالب پدیدار می‌شود. یکی از آن‌ها ظهور دسترسی آزاد مستقل راهبر قطار پرسرعت در

متحده بودند اما پس از جنگ جهانی دوم کشش برقی سرآمد حمل‌ونقل ریلی بوده و تا به حال این چنین بوده است. راهبرهای واقعی سریع السیر با گشایش توکایدو شینکانسن در سال ۱۹۶۴ که تغییر و گام بزرگی را به وجود آورده شروع شد. حدود سال ۲۰۰۰، حداکثر سرعت ۲۵۰ تا ۳۰۰ کیلومتر در ساعت برای خطوط جدید عادی بود اما امروزه قطارهای بیشتری در سرعت ۳۲۰ کیلومتر در ساعت سیر می‌کنند و اکنون صحبت از سرعت حدود ۳۵۰ یا ۳۶۰ کیلومتر در ساعت یا طراحی خطوط برای سرعت تا ۴۰۰ کیلومتر در ساعت در آینده است.

عامل دیگری که نمی‌توان در آن غلو کرد مشکل ایجاد رضایت‌مندی برای احداث راه‌آهن در مقیاسی است که

مسیرها راهبری کنند. به نظر می‌رسد ایالت متحده آمریکا پیشرفت زیادی در زمینه خطوط پرسرعت در کالیفرنیا و دالان شمال شرقی به دست آورده است. اما اگر قطارها به حرکت خود در زمان سفرهای قابل قبول ادامه دهند، به نظر می‌رسد سامانه ریلی پرسرعت در دالان ۱۵۰۰ کیلومتری نیویورک - شیکاگو قابل دستیابی باشند.

میانگین سرعت قطارها به طور پیوسته در سراسر قرن گذشته از ۱۰۰ کیلومتر در ساعت حدود سال ۱۹۰۰ به ۱۱۵ کیلومتر در ساعت با قطار «چلتنهام فلایر» در دهه ۱۹۳۰ افزایش یافت.

قطارها عموماً قطارهای دیزلی از قبیل فلیگندهامبورگر در آلمان غربی و پرلینگتون زفیر در ایالات

شبکه‌های ریلی پرسرعت دنیا به رشد خود با شتاب زیاد ادامه داده‌اند. به هر حال خطوط اختصاصی پرسرعت هنوز تا حد زیادی در اروپا و خاور دور محدود هستند. در شرایط امروزی خدماتی که بتواند واقعاً به عنوان پرسرعت تلقی شوند در کشورهای آمریکایی، جنوب آسیا، آفریقا یا اقیانوسیه وجود ندارد.

در تمام مناطق، دیدگاه عمومی این است که مسافت‌های بین مراکز جمعیتی بزرگ برای صنعت ریلی برای رقابت با خدمات هوایی بسیار زیاد است اگرچه پیشرفت اخیر نشان می‌دهد که چینی‌ها ممکن است در حال بازنویسی قوانین بوده و زمان سفرهای ۸ ساعت یا بیشتر ارائه داده و قطارهای پرسرعت با واگن‌های خواب را در طول‌ترین



اروپا است. تاکنون رقابت ریلی بین راهبران فقط در ایتالیا گسترش داشته است اما شرايطی به وجود آمده که می‌تواند به زودی در سراسر اروپا گسترده شود. قطار یوروآستار مسلماً شاهد رقابت از طریق تونل مانش در چند سال آینده با راه‌آهن آلمان که اینک موفق به اخذ گواهینامه راهبري شده و سایر راهبرانی بالقوه که به بازار لندن توجه دارند خواهد بود. شاید ظهور قطارهای پرسرعت ارزان قیمت از قبیل ارائه خدمات ریلی با تراکم زیاد QUIGO توسط راه‌آهن فرانسه در اوایل امسال باین امر در ارتباط باشد. چنین قطارهایی خدمات ریلی معادل با خط هوایی ارزان قیمت با ضریب اشغال بسیار بالای قطار و تسهیلات حداقل در ازای کرایه‌های ارزان تر را ارائه می‌دهند. جالب است که شاهد وجود بازاری برای خدمات «RYANRAIL» در نقاط دیگر اروپا باشیم.

پیشرفت دیگر برقراری خدمات ثانویه با استفاده از خطوط سریع السیر بوده است. بمانند قطارهای شینگانسن با توقف طولانی در تمام ایستگاه‌ها در مسیرهای شینگانسن ژاپن، اکنون خدمات محلی عادی با استفاده از بخشی از شبکه‌های پرسرعت در بریتانیا، آلمان و اسپانیا وجود دارد. قطارهای این شبکه‌ها قطارهای محلی نیستند اما استفاده از راه‌آهن برای کاهش یک مسیر حومه‌ای ۸۰ کیلومتری، ممکن است اهمیت بیشتری نسبت به خدمات فعلی داشته باشد. بحث و گفت و گو در مورد توازن بین آن چه که از نظر فنی امکان پذیر است و آن چه که از نظر تجاری قابل دوام است، ادامه می‌یابد. هلند و ترکیه به مسافت‌های پوشش داده شده توجه کرده و متقاعد شدند که ترنست‌های ۲۵۰ کیلومتر در ساعت به اندازه کافی سریع هستند. راه‌آهن آلمان همچنین تصمیم گرفت که نسل بعدی قطارهای بین شهری در آلمان باید برای حداکثر سرعت ۲۴۹ کیلومتر در ساعت برای پرهیز از رعایت مقررات سخت گیرانه تر TSI

در مورد سرعت بالا طراحی شوند. افزایش صرفه جویی در مصرف انرژی با سیر و حرکت کندتر، صرفه جویی‌های بالقوه در هزینه‌های سرمایه‌ای و تعمیر و نگه داری به دست می‌آید و این امر می‌تواند شاهد تحول دو الگوی متمایز شبکه‌های سریع السیر باشد. راه‌آهن‌های پوشش دهنده مسافت‌های بسیار طولانی بین توقف‌ها مانند چین نیاز به سرعت‌های راهبري ۳۰۰ کیلومتر در ساعت یا بیشتر دارند اما سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت ممکن است گزینه بهتری برای مسیر و حرکت‌های کوتاه تر از قبیل «آنکارا» به «قونیه» یا «آمستردام» به «بروکسل» باشد.

### بهترین بهترین‌ها

عطف به نتایج بررسی امسال، جدول ۱ سریع‌ترین سفرهای بین دو نقطه طبق زمان حرکت هر کشور با سرعت میانگین بین دو نقطه بیش از ۱۶۰ کیلومتر در ساعت را نشان می‌دهد. به هرحال مهم‌این است که اطلاعات وارد شده بیانگر زوج‌ایستگاهی متفاوتی به منظور ارائه دیدگاه وسیع تر مسیرهای ممکن زیادی باشد. با نگرش به نتایج کلی چین، فرانسه، اسپانیا، ژاپن و تایوان تشکیل لیگ قهرمانی با زمان حرکت قطار بین دو نقطه در سرعت بیش از ۲۵۰ کیلومتر در ساعت را می‌دهند. بار دیگر، برتری چین در نتایج ارائه شده در کمتر از دو دهه پس از اولین ورودش به عرصه رقابت پرسرعت به چشم می‌خورد. دامنه راهبري‌های قطار پرسرعت در چین با توجه به این که فقط در سال ۱۹۹۷ وارد جدول ما شد، واقعاً شگفت انگیز است. بنظر می‌رسد طوفان سیاسی که پس از سقوط «ون ژو» در ژوئیه ۲۰۱۱ به پا شد فروکش کرده و میانگین سرعت برنامه ریزی شده ثابت می‌کند که سقف سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت اعمال شده بار دیگر برداشته شده است.

سریع‌ترین قطارهای چین دارای میانگین سرعت بین دو نقطه ۴۰ کیلومتر سریع تر از بهترین قطارهای در فرانسه در مقام دوم هستند. کمتر از ده قطار به طرف شمال و ۱۲ قطار به طرف جنوب در روز برای پوشش دادن مسافت ۲۴۸ کیلومتری بین «شائوگوان» و «لی یانگ زی» در ۴۷ دقیقه در میانگین بسیار سریع ۳۱۶/۶ کیلومتر در ساعت برنامه ریزی شدند.

مسافت‌های طولانی به ویژه قطارهای با چند توقف به نسبت کم به روشنی به این امر کمک می‌کنند. جدول ۲ نشان می‌دهند که قطار G۷۹ مسیر ۲۲۹۸ کیلومتری از «پکن» تا «کوانگ ژو» با میانگین سرعت ۲۸۷/۸ کیلومتر در ساعت شامل سه توقف را پوشش می‌دهد. این قطار همچنین در جدول ۱ با سیر و حرکت ۵۳۵/۹ کیلومتری بین «ژنگژو» و «وهان» در ۱۰۴ دقیقه بین دو نقطه با میانگین ۳۰۹/۲ کیلومتر در ساعت نمایان می‌شود.

در مسیر پکن- شانگهای قطارهای G۱ و G۲ انشعاب ۱۰۲۳ کیلومتری به واز «نانجینگ» با میانگین سرعت ۲۸۰/۳ کیلومتر در ساعت را پوشش می‌دهند. ضمناً خط نسبتاً کوتاه «پکن»- «تیان جین» حداقل ۷۶ قطار در روز در مسیر ۱۱۸ کیلومتری در ۳۳ و ۳۴ دقیقه پوشش می‌دهد (خط واقعاً با خدمات پر تراکم سریع السیر). این شبکه‌ای است که از بقیه جلو افتاده است.

البته شبکه پرسرعت چین به توسعه با مسیرهای جنوب به «شانگهای» و «کوانگ ژو» وصل شده بوسیله «هاریبن»- «دالیان» در شمال و خط غربی به «ژیان» ادامه می‌دهد. تا چند سال دیگر، فاصله بسیاری از شهرهای بزرگ در چین به پکن به کمتر از یک روز خواهد رسید.

فرانسه با شبکه پرسرعت بسیار موفق خود در رتبه دوم قرار دارد. با حداکثر سرعت ۲۷۱/۸ کیلومتر در ساعت در LGV EST بین لوریان TGV و شامپین- آردن

بعنوان سریع‌ترین قطار ثبت شده در اروپا باقی می‌ماند. در مقایسه، قطار TGV ۶۱۳۴ نشان می‌دهد که چگونه میانگین بالا را می‌توان در مسافت بلند در خطوط اختصاصی با پوشش ۷۳۰/۶ کیلومتری از AIXE-EN-PROVENCE تا پاریس در سرعت ۲۵۷/۸ کیلومتر در ساعت بدست آورد و این بایستی یکی از طولی‌ترین سیر و حرکت‌های «مبدأ تا مقصد» در اروپا باشد.

اسپانیا با دارا بودن رتبه سوم از نظر سرعت از ژاپن پیشی گرفته است، اگرچه در بسیاری از مسیرها نمی‌تواند تعجب برانگیز باشد. شبکه پرسرعت اسپانیا دارای چند مسیر طولی با چند ایستگاه بین راهی است. مانند ژاپن، داشتن عرض خط‌های مختلف بدین معنی است که خطوط پرسرعت مجبورند به سیر به داخل شهرهای بزرگ ادامه دهند تا اینکه هیچ سیر و حرکت کندی در خطوط عادی بمانند نقاط دیگر وجود نداشته باشد. در حقیقت می‌توان نتیجه گرفت که نتایج اسپانیایی کمی محافظه کارانه بوده اما این ممکن است انعکاس دهنده جایگاه راه‌آهن اسپانیا از نظر قابلیت اعتماد و خدمات به موقع بوده که به مسافران تضمین پرداخت جریمه برای تأخیر در ورود و خروج قطارها را می‌دهد.

قطارهای سریع السیر اسپانیا شاهد تغییر کمی در برنامه زمان بندی سیر و حرکت خود بوده که به بالا رفتن جایگاه آن‌ها در جدول گروه کمک کرده است. اگر چه راه‌آهن اسپانیا همواره امید به شروع سیر و حرکت در سرعت ۳۵۰ کیلومتر در ساعت با برقراری سامانه ETCS LEVEL۲ داشته، در حال حاضر هنوز قطارهایش در سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت محدود هستند. مانند فرانسه سریع‌ترین خدمات در اسپانیا، حداکثر سرعت بین دو ایستگاه بین راهی سریع السیر است (نمونهای مورد مسیر بارسلون). انعکاس دیگر نتایج فرانسه، خدمات سریع و طولی است. در این مورد در مسیر مادرید-

بارسلون چند قطار AVE روزانه مسیر ۶۲۱ کیلومتری را در دو ساعت و نیم با میانگین سرعت ۲۸۴ کیلومتر در ساعت پوشش می‌دهند.

اگر چه ژاپن در گروه سرعت به جایگاه دوره چهارم تنزل می‌کند، اما فرق زیادی بین فرانسه، اسپانیا و ژاپن وجود ندارد. در بعضی خدمات شتاب و سرعت زیادی از آخرین بررسی وجود داشته است. مثلاً اکنون شرکت راه‌آهن ژاپن شرقی «جایگاه اول را بخاطر شروع سیر و حرکت ۳۲۰ کیلومتر در ساعت در خط توکایدو شینکانسن دارد. قطارهای ۴ و ۵ «هایابوسا» متعلق به شرکت راه‌آهن ژاپن شرقی» سریعترین خدمات «نازومی» متعلق به شرکت «راه‌آهن ژاپن مرکزی» را به جایگاه سوم و چهارم سوق داده‌اند. حتی خدمات کوتاه تر فرامرزی ژاپن در «جوتسو شینکانسن» با سیر بدون توقف بین «امیا» و «نیگانا» با سرعت ۲۴۶ کیلومتر در ساعت وارد جدول سریع السیر می‌شود.

جایگاه نهایی در بخش بالاترین‌ها به تابوان که بار دیگر افزایش در سرعت قطارهای فعلی آن قطار THRC را به باشگاه بالای ۲۵۰ کیلومتر در ساعت با ۲۲ قطار پوشش دهنده مسیر ۱۷۹/۵ کیلومتری بین «ژنویینگ» و «تای چانگ» با سرعت ۲۵۶ کیلومتر در ساعت سوق داده است.

## رده دوم

انتقال به رده دوم راه‌آهن‌های سریع السیر که میانگین سریع‌ترین قطارها بین ۲۰۰ و ۲۴۹ کیلومتر در ساعت بوده، رده بندی بین‌المللی تحت سلطه قطار LGV Nord است، سریعترین خدمات ریلی قطار TGV از فرودگاه شارل دوگل به بروکسل است اما شاید قابل توجه تر از همه مسیر استاندارد ۸۲ دقیقه‌ای برای خدمات پاریس- بروکسل تالیس و دو ساعت ۱۵ دقیقه‌ای برای پاریس - لندن با قطار یورو استار است. باید در نظر گرفت که قطارهای یورو استار

در عبور از کانال مانس محدودیت سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت را دارند که میانگین سرعت را پایین می‌آورد.

اتمام احداث خط شمال جنوبی «ولوستیا» از تورینو به «سالرمو» سطح جدید از خدمات سریع السیر با انگیزه مضاف رقابت راهبری با دسترسی آزاد ارائه داده است. این عوامل با هم ایتالیا را در مقام هفتم و بالاتر از آلمان و کره جنوبی قرار داده است. در حقیقت خدمات ایتالو NTV در بالاترین نقطه قرار دارد. به لطف گشایش سکوها کوتاه سریع السیر در بولونیا در ماه گذشته، NTV قادر بوده تا زمان بندی عادی خود بین میلان و بولونیا را از ۵۶ تا ۵۳ دقیقه کاهش داده و اکنون هر روزه ۱۲ قطار این مسیر را با سرعت ۲۳۲/۲ کیلومتر در ساعت پوشش می‌دهند.

اگر چه خط اصلی رم- فلورانس دارای محدودیت سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت برای زمان حال است، هر دو خدمات ایتالو «فرسیاروسا» متعلق به ترنالتا می‌توانند مسیر ۵۵۱ کیلومتری از «رم تا میلان» را با میانگین ۲۰۶/۷ کیلومتر در ساعت و بدون توقف پوشش دهند. راهبری جنوب رم بهترین عملکرد را در خط ۳۰۰ کیلومتر در ساعت به ناپل درست در کمتر از ۲۰۰ کیلومتر در ساعت دارد.

در آلمان، راه‌آهن برنامه حرکت قطارها بین «فرانکفورت فلاگهافن» و سیگ برگ» که با بهترین عملکرد سرعت را در مسیر کلن- «راین ماین» به ۲۲۶ کیلومتر در ساعت کاهش داد، بهبود بخشیده است. یعنی آلمان به رده و جایگاه هشتم در رقابت دنیای سرعت نزول کرده است. این امر همچنین انعکاس دهنده ماهیت مسیرهای سریع السیر هر کشوری است. بدین ترتیب قطارهای ICE بیشتر وقت خود را در خطوط عادی سیر کرده و اقدام به توقف‌های مکرر و متعدد می‌کنند. علیرغم نزول دو رده‌ای، کره

جنوبی به سریعترین قطارهای خود برای نیل به زمان بندی ۲۱۲ کیلومتر در ساعت سرعت بخشیده است. اما شاید عامل تجارتي بهتر قطارهای بدون توقف جدید ۱ و ۲ بوده که سؤال را به بوسان در مدت ۱۳۶ دقیقه با میانگین سرعت ۱۸۰ کیلومتر در ساعت وصل می‌کنند.

با قرار گرفتن در رده جایگاه دهم گروه جهانی سرعت، ترکیه آخرین کشوری است که میانگین‌های مبدأ - مقصد را در بیش از ۲۰۰ کیلومتر در ساعت بدست می‌آورد. راه‌آهن ترکیه در حال حاضر ۱۲ قطار بیش از ۲۰۰ کیلومتر در ساعت را راهبری کرده و نشان می‌دهد که حداکثر سرعت در هر مسیر سریع السیر آن ۲۵۰ کیلومتر در ساعت است.

## سرعت ممتاز ۱۶۰ کیلومتر در ساعت

ما امسال سرعت برشی را برای جدول ۱ از ۱۵۰ به ۱۶۰ کیلومتر در ساعت معادل با ۱۰۰ مایل در ساعت افزایش داده‌ایم. این امر علامت قابل توجه پیشرفت در ۵۰ سال گذشته بوده و همچنین ۱۶۰ کیلومتر در ساعت سرعت پیشرفته‌ای در دهه ۱۹۶۰ بوده است. کشورهایی که به ۱۶۰ کیلومتر تا ۲۰۰ کیلومتر در ساعت نزول کرده‌اند نهایی هستند که حرکت و سیر قطارهایشان در خطوط عادی بهسازی شده با حداکثر سرعت ۲۰۰ کیلومتر در ساعت است اگر چه سرعت‌های بالاتر در چند کشور دیگر مجاز شده‌اند.

برای مثال، قطارهای برتر «سپاسان» روسیه می‌توانند تا سرعت حداکثر ۲۵۰ کیلومتر در ساعت بین «مسکو» و «سنت پترزبورگ» حرکت کنند و این خدمات، به سیر و حرکت بین دو نقطه (مبدأ تا مقصد) بیش از ۱۹۰ کیلومتر در ساعت دست می‌یابند. قطارهای یکسره و بدون توقف متصل کننده دو شهر اصلی در ۲۲۰ دقیقه با میانگین سرعت ۱۷۷ کیلومتر در ساعت احتمالاً طولانی‌ترین و سریعترین سیر و

حرکت در دنیا بوده که توسط یک راه‌آهن عادی بدست آمده است.

در بریتانیا، خطوط اصلی «ایست کوست» و «وست کوست» دارای سرعت ۲۰۰ کیلومتر در ساعت بوده و الگوهای خدمات مرتبط آنها به دنبال تجدید ساختار در چند سال گذشته با بسیاری از قطارهای با میانگین سرعت بیش از ۱۶۰ کیلومتر در ساعت رضایت مسافران را فراهم کرده‌اند. سریعترین قطارها در برنامه حرکت فعلی دارای دو خدمات ریلی جنوبی در عصرها به طرف لندن با قطارهای شرکت ایست کوست از «یورک» تا «استیونج» با سرعت ۱۷۶/۶ کیلومتر در ساعت است. در برنامه حرکت قبلی قطارها در مسیر استیونج- گرانت‌هام این رکورد بوسیله قطارهای خود- کشش دیزلی کلاس ۱۸۰ هال شکسته شده است اما توقف در «استیونج» حذف شده و زمان سفر مسیر لندن- گرانت‌هام سریعترین نیست.

در مسیر ریلی بین شهری وست کوست (wcml)، سیر و حرکت تقاطع استافورد- واتفورد قطارهای ویرجین با سرعت ۱۷۵/۱ کیلومتر در ساعت زیاد دور از رقابت نمی‌باشد در حالیکه قطارهای خود- کشش برقی کلاس ۳۹۵ شرکت ساوت‌ایسترن که برای خدمات داخلی در خط «سریع السیر» راهبری می‌شوند با سرعت ۱۷۳ کیلومتر در ساعت رتبه سوم را دارند. شرکت کراس کا نتری (Cross Country) سیر و حرکت چهار خدمات ریلی در مسیر یورک- دارلینگتون با سرعت ۱۷۰ کیلومتر در ساعت با استفاده از قطارهای خود- کشش برقی- دیزلی ویرج (VOYAGER) با سرعت ۲۰۰ کیلومتر در ساعت را انجام می‌دهد و احتمالاً این قطارها سریعترین قطار دیزلی دنیا است.

شرکت SJ سوئد بهترین برنامه حرکت برای خدمات X۲۰۰۰ را اندکی سهولت بخشیده است. اما هنوز برنامه حرکت ۱۷۰ کیلومتر در ساعت و همچنین میانگین تجاری پیوسته



کوتاهی بین استراتفوردا اینترنشنال و «بس فلیت» با میانگین سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت پوشش می‌دهند. سریعترین قطارهای محلی در اسپانیا یافت می‌شوند و قطارهای درجه ۲ «آوانت» با سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت مرز قطارهای ۲۰۰ کیلومتر در ساعت را با سیر ۲۲ دقیقه‌ای از «قرطبه» به «پونت جنیل» - «هررا» شکستند.

به طور کلی بدیهی است که قطارهای سریع السیر در همین‌اینجا باقی مانده و خدمات ریلی همگام با پیشرفت فن آوری، ادامه می‌یابند. امروزه، بنظر می‌رسد که مهندسين می‌توانند کم و بیش آنچه را که راهبر می‌خواهد در صورت داشتن توانایی ارائه دهند.



با توجه به تصمیم‌های اخیر در چند کشور برای کاهش سرعت به ۲۵۰ کیلومتر در ساعت، بنظر من پرسش‌هایی که در دراز مدت باید پاسخ داده شوند بیشتر درباره اقتصاد و سهم بازار خواهد بود تا فن آوری. برای نمونه بهترین موازنه بین سرعت و قیمت برای هر بازار معین چیست؟ با نگاه به آینده جالب خواهد بود که شاهد رقابت ریل و خدمات سریع السیر ارزان قیمت مهمی در چند سال آینده باشیم.

منبع:  
RAILWAY GAZETTE  
INTERNATIONAL, JUL. 2013

## خدمات محلی

در زمان تحقیق در مورد سریعترین قطارها دریافتیم که بعضی راه‌آهن‌ها پیشرفت قابل ملاحظه‌ای در مسافت‌های بسیار کوتاه بدست آورده که در جدول ۳ چند نمونه از آنها ارائه می‌شوند. در آلمان، راه‌آهن آلمان (DB) در نظر دارد میانگین سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت را در سفر هشت دقیقه‌ای بین «مونتابور» و «لیم برگ» بشکند. اسپانیا تقریباً به سرعت ۲۰۰ کیلومتر در ساعت در سیر ۱۱ دقیقه‌ای و راه آهن فرانسه (SNCF) به سرعت ۲۲۸ کیلومتر در ساعت در سیر ۱۸ دقیقه‌ای در خط LGV EST رسیده‌اند.

یکی دیگر از خصوصیات نوظهور استفاده از خطوط سریع السیر بوسیله

نروژ و اتریش می‌باشند. در نروژ سیر و حرکت سریع هنوز محدود به خط جدید بین «اسلو» و «گاردرموئن» می‌باشد اگرچه بخشی از شبکه بین شهری از پایتخت تدریجاً برای سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت در دست بهسازی و اصلاح خط می‌باشد. اتریش هنوز از توانایی ۲۵۰ کیلومتر در ساعت در مسیر تازه بهسازی شده «وست بان» استفاده نکرده است اگرچه ما احتمالاً می‌توانیم تجدید ساختار جامع در برنامه حرکت قطارها در زمانی که مسیر جدید «وین هوپت بان هوف» در سال ۲۰۱۵ تکمیل شود را انتظار داشته باشیم.

بعضی از این موفقیت‌های از دست رفته در جدول ۲ که معمولاً مجموعه‌ای از سیر و حرکت‌های قابل توجه و زمان سفرهای بین مبدأ تا مقصد شامل توقف‌ها را نشان می‌دهد، نمایان می‌شوند. در حالیکه جدول یک خصوصاً بر بهترین سرعت‌های بین دو نقطه بدست آمده در بخش‌های مختلف تأکید دارد اما آنچه برای مسافر مهم بوده کل زمان سفر است. یکبار دیگر، چین پیشرو همه بوده اما فرانسه، اسپانیا و ژاپن تماماً می‌توانند سفرهای بین دو نقطه با میانگین حدود ۲۴۰ کیلومتر در ساعت را فراهم کنند.

تضاد حاد و خاصی بین سرعت ۲۷۸ کیلومتر در ساعت قطارهای G۹۷ در مسافت ۲۲۹۸ کیلومتری بین «پکن» و «گوانگ جو» و سرعت آهسته قطار «Silver Meteor» در ایالات متحده وجود دارد که مسافت ۲۲۲۴ کیلومتری از نیویورک تا میامی را با سرعت ۸۰/۴ کیلومتر در ساعت طی می‌کنند. وجود دارد این سرعت کندتر از بهترین سرعت به‌دست آمده در الجزایر بوده که در آن خدمات ریلی ارا-الجر متعلق به SNTF با میانگین سرعت ۱۰۵ کیلومتر در ساعت مسافت ۴۲۱ کیلومتری را طی کرده و آن را به سریعترین قطار در آفریقا تبدیل می‌کند.

## سرعت در مسیرهای کوتاه و

۱۶۰ کیلومتر در ساعت بین استکهلم و گوتنه بورگ را دارا است.

در آمریکا، تنها جایگاه و رده‌ای که میانگین سرعت قطار بیش از ۱۶۰ کیلومتر در ساعت بوده کریدور شمال شرقی آمریکا می‌باشد. سه قطار بطرف جنوب «آسلا اکسپرس» با سرعت ۱۶۳/۴ کیلومتر در ساعت بین «ویل مینگتون» و «بالتیمور» سیر کرده در حالیکه قطار به طرف شمال دو دقیقه کندتر حرکت می‌کند.

نقطه آخر جدول لیگ امسال فنلاند بوده که ترنس‌های کچ شونده پندولینو در خدمات ریلی داخلی و بین‌المللی را راهبری می‌کند. اگر چه سریعترین زمان سفر بوسیله خدمات بین‌المللی «الگرو» از هلسینکی تا سنت پترزبورگ بدست آمده و سیر و حرکت‌های بین دو نقطه کلا بین ایستگاه‌های بین‌المللی در داخل فنلاند صورت می‌گیرد. سیر و حرکت ۳۳ دقیقه‌ای در خط انشعابی تازه تأسیس از «تیکوریل» تا «لاهی» با سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت انجام می‌شود.

بطور کلی، جدول ۱ نشان می‌دهد که چین هنوز مقام اول را دارا بوده و سرعت قطار در ایتالیا و اسپانیا در حال افزایش بوده و بهر حال در دو سال گذشته کشورهای بیشتری به لیگ قطارهای سریع السیر نپیوسته‌اند.

## موفقیت‌های از دست رفته

یکی از موارد حذف شده در جدول ۱ کشور هلند بود، که با کنار گذاردن ترنس‌های فیرا ۷۲۵۰ در ژانویه باعث ناکامی و شرمندگی شرکت راهبری HSL-ZUID گردید. خدمات ریلی داخلی هنوز بوسیله قطارهای لوکوموتیوی موقتی انجام شده و حتی خدمات تالیس با میانگین ۱۶۰ کیلومتر در ساعت را بخاطر دسترسی‌های آهسته و کند به ایستگاه‌های فعلی در آمستردام و رتردام بدست نمی‌آورد. آیا در آینده ممکن است؟

کشورهای دیگری که از سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت محروم بوده



دبیر انجمن صنفی حمل و نقل ریلی از افزایش قیمت بلیت قطار از تاریخ دهم مهرماه خبر داد

## افزایش نرخ بلیت مسافری راه حل خروج از زین بخش خصوصی

بلیت قطارهای مسافری اضافه نشده فقط مبلغ ۴۰ هزار ریال الی ۵۰ هزار ریال بابت خدمات ایستگاهی راه آهن جمهوری اسلامی ایران دریافت می کند و همچنین از تاریخ اول دی ماه ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۳/۰۷/۱۰ قیمت بلیت قطار ثابت بوده است. از سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۳/۰۷/۱۰ با توجه به افزایش های اندک هر ساله در مجموع به میزان ۵۶ درصد نرخ بلیت ها افزایش داشته اما این افزایش، هیچ کمکی در افزایش ارایه خدمات، نوسازی ناوگان، توسعه ناوگان و رقابت سرمایه گذاری در این بخش به همراه ندارد.

عبداللهی افزود: پیرو همین مساله با جلساتی که با متولیان راه آهن و نمایندگان بخش خصوصی برگزار شد قیمت بلیت قطار از دهم مهرماه سال جاری افزایش یافت.

به گفته وی با اشاره به این که بخش دولتی برابر اصل ۴۴ قانون اساسی نمی تواند از این پس در این حوزه سرمایه گذاری مستقیم داشته باشد بخش خصوصی به منظور ارایه خدمات با کیفیت تر و مطلوب باید بتواند متناسب با افزایش تورم در جامعه نسبت به افزایش قیمت بلیت اقدام کند.

به گفته دبیر انجمن صنفی حمل و نقل ریلی با تصمیمات اتخاذ شده از دهم مهرماه حدود ۳۰ درصد بلیت قطارها بدون افزایش قیمت و مابقی با رشد قیمتی دو تا ۲۴ هزار تومانی روبرو شده است.

عبداللهی با اشاره به اتمام اوج سفرهای تابستانی خاطر نشان کرد: موافقت راه آهن به منظور اجرایی شدن این افزایش قیمت از دهم مهرماه نمی تواند توفیق چندانی را برای شرکت های بخش خصوصی حاصل کند. چون که حجم مسافرتها بیش تر در شش ماهه اول سال است در نیمه دوم سال قطارها همیشه با ظرفیت خالی حرکت می کنند و از ضریب اشغال بسیار کمتری برخوردار هستند.

ضرر و زیان منجر به گریزان شدن شرکت های بخش خصوصی از سرمایه گذاری مجدد در این حوزه می شود خاطر نشان کرد در حال حاضر بخش خصوصی حجم عمده ای از جابه جایی مسافران را برعهده دارد اما باین وجود از ابتدای سال جاری به واسطه عدم افزایش قیمت بلیت، تفاوت قیمت های تکلیفی و واقعی، حیات شرکت های خصوصی حمل و نقل ریلی مسافر را تهدید جدی کرده بود. از اول سال ۱۳۹۳ تاکنون نرخ

ریلی با اشاره به شیوه قیمت گذاری از سوی دولت، ثابت ماندن و یا افزایش حداقلی تعرفه بلیت قطارهای مسافری را از جمله موضوعات مورد اختلاف دولت و بخش خصوصی برشمرد و گفت: از ابتدای سال جاری تاکنون با توجه به افزایش تورم در حوزه حمل و نقل ریلی شاهد هیچ گونه افزایش قیمتی نبوده ایم و این مسئله شرکت های مذکور را دچار زیان کرده است. وی با بیان این که این تداوم

بخش خصوصی برای مدیریت بنگاه اقتصادی و پوشش کامل هزینه های سرمایه گذاری و بهره برداری باید به منابع درآمدهای فروش بلیت اکتفا کند.

غلامحسین عبداللهی سرور دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته با اعلام این خبر افزود: با توجه به اجرایی شدن اصل ۴۴ قانون اساسی در حوزه ریلی و واگذاری آن به بخش غیردولتی دولت در عمل، وظایف حاکمیتی و نظارتی را برعهده دارد و عملیات حمل و نقل ریلی مسافر به طور کامل برعهده بخش خصوصی قرار گرفته است.

وی با بیان این که بخش خصوصی برای مدیریت بنگاه اقتصادی و پوشش کامل هزینه های سرمایه گذاری و بهره برداری باید به منابع درآمدهای فروش بلیت اکتفا کند افزود: افزایش قیمت بلیت به میزان معقول و متناسب با افزایش هزینه های سالانه (قیمت واقعی) از جمله راهکارهای اساسی در این زمینه است. دبیر انجمن صنفی حمل و نقل

### راه چاره نجات حمل و نقل ریلی مسافر چیست؟

- ۱- آزادسازی و متناسب سازی و رقابتی کردن قیمت بلیت
- ۲- دادن یارانه بر اساس ماده ۱۰۱ قانون برنامه پنجم بر اساس مابه التفاوت نرخ بلیت واقعی و بلیت تکلیفی.
- اگر یکی از این دو راه حل عملی نشود چه اتفاقی خواهد افتاد؟
  - ۱- ارایه خدمات به مسافران از لحاظ کمی و کیفی کاهش می یابد.
  - ۲- ناوگان مسافری جدید به شبکه ریلی اضافه نمی شود.
  - ۳- بسیاری از ناوگان های مسافری موجود و قدیمی بازسازی نمی شوند و از چرخه سیر خارج می شوند.
  - ۴- سرمایه گذار جدید برای سرمایه گذاری در این بخش اضافه نمی شود.
  - ۵- روز به روز زیان شرکت های حمل و نقل ریلی زیادتیر شده و مجبور به تعطیلی و فروش شرکت خود خواهند شد. (گرچه هیچ خریداری هم وجود ندارد.)





## گردشگر خارجی

برای نخستین بار با قطار به تهران آمدند

وی با اعلام آن که بهبود برنامه ریزی گشت‌های داخلی و خارجی دفاتر خدمات مسافرتی پایتخت در بهره‌گیری از ظرفیت ناوگان حمل‌ونقل ریلی از برنامه‌های جاری اداره کل میراث فرهنگی استان تهران است افزود: عدم تعریف مسیرهای گردشگری در کنار ایستگاه‌های راه‌آهن توسط تورگردانان سبب شده است تا بیشتر سفرهای داخلی از طریق هوایی یا جاده صورت پذیرد.

مدیرکل میراث فرهنگی تهران در پایان تصریح کرد: ایرانی کوچک امروز میزبان ورود اولین قطار گردشگران اروپایی به پایتخت بود، تا مهمان‌نوازی ایرانیان این بار هم مثل گذشته بهترین سوغات سیاحان خارجی تهران باشد. نخستین قطار حامل گردشگران اروپایی ۶۷ مسافر داشت.

استقبال با اهداء گل و بروشورهای چند زبانه که حاوی جاذبه‌های طبیعی و تاریخی تهران بود گفت: بسیار خرسند هستیم که ناوگان حمل‌ونقل ریلی نیز برای اولین بار در بحث ورود گردشگران اروپایی درگیر شده است و امیدوار هستیم تا این موضوع در توسعه روابط گردشگری ایران با کشورهای همسایه و کشورهای اروپایی در سال‌های آتی نهادینه شود.

خسروآبادی با اظهار آن که جایگاه فرهنگی و اقتصادی ایران در مسیر راه ابریشم می‌تواند الگوی توسعه گردشگری ریلی و جاده‌ای کشور باشد افزود: ورود قطارهای گردشگری ضمن افزایش لذت بصری گردشگران در بازدید از مناظر طبیعی ایران سبب کاهش هزینه گردشگران با عدم پرداخت هزینه اقامت خواهد شد.

مجارستانی است. این دو تور در مدت ۱۳ روز اقامتشان در ایران از آثار مذهبی، تاریخی و فرهنگی کشورمان در استان‌های زنجان، یزد، اصفهان، فارس، کرمان و تهران دیدن خواهند کرد. در گذشته گردشگران به صورت انفرادی از این مرز وارد کشور می‌شدند ولی برای اولین بار، در قالب یک گروه گردشگری از مرز رازی به ایران آمدند. رجبعلی خسروآبادی مدیرکل میراث فرهنگی استان تهران در استقبال از اولین قطار گردشگران اروپایی به جایگاه فرهنگی و اقتصادی ایران در مسیر راه ابریشم اشاره کرد و گفت که ایران می‌تواند بهترین الگو برای توسعه گردشگری ریلی و جاده‌ای کشور باشد.

خسروآبادی مدیرکل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان تهران در حاشیه مراسم

قطارهای گردشگران اروپایی صبح روز ۱۴ مهرماه به تهران رسید و در مراسمی از آنان استقبال شد. قطارهای حامل گردشگران خارجی برای نخستین بار وارد ایران شدند.

اولین قطار گردشگری حامل گردشگران خارجی در تاریخ ۲۹ سپتامبر ۲۰۱۴ از مرز رازی وارد ایران شد. گردشگران این قطار که عمدتاً دارای ملیت کشورهای آلمان، روسیه، سوئیس، انگلستان، استرالیا، اسپانیا، سنگاپور و ترکیه هستند پس از بازدید از برخی اماکن تاریخی شهرهای ایران، در تاریخ ۹۳/۷/۱۹ مصادف با ۱۱ اکتبر ۲۰۱۴ از مرز رازی خارج خواهند شد. دومین قطار گردشگری نیز که حامل مسافران دارای ملیت کشورهای استرالیا، انگلستان، آمریکا، هلند، سوئد، دانمارک، آلمان، فرانسه، سوئیس، روسیه، مکزیک و مجارستان است نیز در تاریخ ۹۳/۷/۳۰ مصادف با ۲۲ اکتبر ۲۰۱۴ از مرز رازی وارد کشور شده و در تاریخ ۹۳/۸/۱۲ مصادف با ۳ نوامبر ۲۰۱۴ از کشور خارج خواهند شد.

مبدأ حرکت تور نخست با نام هزار و یک شب، شهر استانبول بوده که در بدو ورود به خاک ایران با استقبال گرم مسئولان و مردم شهرستان مرزی خوی رو به رو شدند. تور دوم با نام عقاب طلایی، یک تور



## اولویت‌ها و راهکارهای توسعه راه آهن کدام است؟

واقع‌سازی

فرخ‌انرژی،

اصلی‌ترین

مساله

هدفمندی

پارانه‌هاست

آشنایی با برنامه‌ها و اولویت‌های دولت یازدهم و روند رفع موانع و توسعه شایسته حمل‌ونقل ریلی موضوع پیگیری خبرنگار دوماهنامه ندای ریلی از روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران است. جویبه روابط عمومی راه آهن را به پرسش‌های دوماهنامه ریلی می‌خوانید.

اولویت‌های مهم دولت تدبیر و امید در حوزه حمل‌ونقل ریلی چیست؟

۱- افزایش ظرفیت ناوگان ریلی کشور

۲- تقویت شبکه ریلی با استفاده از توان بخش خصوصی

۳- ایجاد مشوق‌های لازم برای توسعه سرمایه‌گذاری‌های داخلی

۴- پرداخت تسهیلات با نرخ سود مناسب برای سرمایه‌گذاران

۵- جلوگیری از واردات بی رویه محصولات ریلی

۶- حمایت از تولید و سرمایه‌ایرانی

۷- ایجاد بسترهای سودده در شبکه حمل‌ونقل ریلی  
۸- توسعه متوازن اقتصادی در شبکه حمل‌ونقل ریلی در صورت اختصاص درآمدهای ناشی از حامل‌های انرژی و پارانه‌ها

تأثیر اجرای مرحله دوم هدفمندی پارانه‌ها بر توسعه حمل‌ونقل ریلی چه بوده است؟

امروزه انرژی و حمل‌ونقل دو بخش زیربنایی در اقتصاد و توسعه کشور محسوب می‌شوند. افزایش قیمت حامل‌های انرژی اثر به سزایی در بخش حمل‌ونقل خواهد داشت و موجب افزایش هزینه‌های حمل خواهد شد. بخش حمل‌ونقل به عنوان یکی از بزرگ‌ترین مصرف‌کنندگان فرآورده‌های نفتی و از بخش‌های مؤثر در مصرف انرژی و تولید آلاینده‌های زیست محیطی آن‌جا.

بیش‌ترین میزان جابه‌جایی مسافر و حمل بار در سامانه

حمل‌ونقل کشور، توسط دو بخش ریلی و جاده‌ای انجام می‌شود. البته سامانه حمل‌ونقل جاده‌ای گوی سبقت را در جذب بار و مسافر از سامانه ریلی ربوده است. با وجود مصرف بسیار کمتر سوخت در سامانه ریلی نسبت به سامانه جاده‌ای، اما بخش جاده به دلیل سرعت بیشتر حمل و عدم توسعه و رشد بهره‌وری سامانه ریلی بیش‌تر مورد توجه مسافران و صاحبان کالا قرار گرفته است. اما با افزایش نرخ حامل‌های انرژی، هزینه جابه‌جایی مسافر و بار در سامانه ریلی بسیار کمتر از سامانه جاده‌ای خواهد بود.

مصرف سوخت در ناوگان ریلی در بخش حمل بار یک‌هفتم مصرف سوخت در ناوگان جاده‌ای است. به همین دلیل صرفه جویی قابل توجه مصرف سوخت در حمل‌ونقل ریلی، لزوم توجه و توسعه‌این بخش از سوی دولت را ضروری می‌سازد. ویژگی حمل‌ونقل ریلی و منافع و مزایای آن به ویژه از



بعد مصرف سوخت و حفظ محیط زیست موجب شده است که سیاست‌های حمایتی کشورهای جهان از راه‌آهن صورت گیرد. در همین راستا توسعه راه‌آهن در دستور کار بسیاری از کشورهای جهان از طریق ارائه کمک‌های مختلف از قبیل اختصاص یارانه و سرمایه‌گذاری‌ها قرار گرفته است.

اما در ایران نه تنها سیاست حمایتی از راه‌آهن چندان صورت نگرفته است، بلکه سعی شده تا به رقیب‌این بخش یعنی جاده یارانه بسیار بیش‌تر تعلق گیرد و امکان رقابت از حمل‌ونقل ریلی گرفته شود. در واقع غیرواقعی و پایین بودن قیمت انرژی در ایران نسبت به بازارهای جهانی و استفاده از سوخت ارزان توسط جاده، توان رقابت راه‌آهن را برای جذب کالا کاهش داده است. به هر حال در این شرایط برای بهره‌گیری از مزایای بی‌شمار سامانه ریلی باید سهم‌این بخش از بازار حمل‌ونقل به طور منطقی تعیین شود و تلاش کرد تا این بخش جایگاه مناسب خود را در بازار به دست آورد.

بالین نگاه با آزادسازی نرخ حامل‌های انرژی، مزیت بخش ریلی بیش‌تر خواهد شد البته به شرط آن که بخشی از درآمدهای حاصل از آزادسازی نرخ حامل‌های انرژی و صرفه‌جویی مصرف سوخت به سامانه ریلی اختصاص یابد. از سوی دیگر اصلی‌ترین مسأله در اجرای مرحله دوم هدف‌مندی یارانه‌ها همانند مرحله اول، واقعی‌سازی نرخ حامل‌های انرژی و به نوعی آزادسازی نرخ سوخت است؛ در این راستا درآمدی حاصل می‌شود که طبق قانون باید در توسعه زیرساخت‌های عمرانی، بیمه، درمان و ... هزینه شود. حال اگر دولت بخواهد از محل اجرای مرحله دوم هدف‌مندی و همچنین صرفه‌جویی مصرف سوخت توسط راه‌آهن یارانه به این بخش پرداخت کند، می‌تواند نقش

عمده‌ای در توسعه راه‌آهن (در بخش‌های مختلف از جمله ناوگان و زیربنا) ایفا کند.

### از نگاه راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران آیا توسعه بنادر خشک در کشور ضرورت دارد؟

با افزایش رشد حجم حمل‌ونقل کانتینری، اغلب بنادر دریایی با مشکلاتی از قبیل کمبود فضا در پایانه‌های بندر مواجه شدند. همچنین بنادر به عنوان گلوگاه‌هایی برای سامانه حمل‌ونقل داخلی تبدیل شدند در نتیجه توزیع مناسب در داخل کشور تبدیل به بخش بسیار مهمی از جهانی شدن بندر، حمل‌ونقل دریایی و توزیع بار شده است.

از طرفی دیگر صادرات و واردات درون منطقه ای در آسیا در حال افزایش است. به طوری که انتظار می‌رود سهم آسیا از حمل‌ونقل کانتینری در بخش صادرات و واردات تا سال ۲۰۱۵ به ترتیب به ۶۸ درصد و ۵۶ درصد برسد. همچنین جایابی کانتینر در بنادر آسیایی حدود ۴۹۲ میلیون TEU (کانتینر ۲۰ فوتی) تا سال ۲۰۱۵ برآورد شده است (ESCAP ۲۰۰۷).

رشد تجارت درون منطقه ای و رشد حمل‌ونقل کانتینری در آسیا نیاز به رشد حمل‌ونقل چند وجهی در منطقه دارد و توسعه حمل‌ونقل چند وجهی نیز نیاز به در نظر گرفتن سه مشخصه خطوط ارتباطی حمل‌ونقل، گره‌های حمل‌ونقل و فراهم کردن خدمات پر بازده دارد. در اینجا به اختصار نگاهی اجمالی به این سه مورد می‌پردازیم.

### ۱-۳ خطوط ارتباطی حمل‌ونقل چند وجهی

به منظور گسترش حمل‌ونقل چند وجهی لازم است خطوط ارتباطی از قبیل بزرگراه‌ها و ریل‌ها گسترش پیدا کنند. جاده‌ها و بزرگراه‌ها نیاز به ارتقاء با

استانداردهای جهانی دارند تا بهره‌وری لازم را داشته باشند.

### ۲-۳ گره‌های حمل‌ونقل چند وجهی

به منظور توسعه حمل‌ونقل چند وجهی لازم است که گره‌های حمل‌ونقل مثل فرودگاه‌ها، بنادر، پایانه‌های لجستیک چند وجهی و بنادر خشک توسعه یابند. از میان گره‌ها در آسیا، بنادر رشد بیش‌تری داشته‌اند. گواه حقیقت این است که ۱۹ تا ۳۰ بندر اول کانتینری دنیا در آسیا قرار دارد.

یکی دیگر از گره‌های مهم حمل‌ونقل چند وجهی به خصوص در کشورهای محصور به خشکی بنادر خشک است. توسعه بنادر خشک جدا از بنادر که از گره‌های مهم حمل‌ونقل چند وجهی هستند می‌تواند پایه و اساسی برای حمل‌ونقل چند وجهی باشد.

### ۳-۳ خدمات حمل‌ونقل چند وجهی

حمل‌ونقل چند وجهی نیاز به رشد بهره‌وری خدمات حمل‌ونقل دارد. ضریب کارایی لجستیک (LPT) نشان دهنده کیفیت تجارت خدمات حمل‌ونقل است. در آسیا به طور مثال کشورهای سنگاپور (۴۰۰۹)، ژاپن (۳۰۹۷)، کره جنوبی (۲۰۶۴)، تایلند (۳۰۲۹) بالاترین ضریب کارایی لجستیک را دارند در حالی که مثلاً لاوس (۲۰۱۴۶)، افغانستان (۲۰۲۴) و نپال (۲۰۲) دارای ضریب کارایی لجستیک پایینی هستند.

از احداث بنادر خشک در دنیا کم‌تر از نیم قرن می‌گذرد. در حال حاضر در کشورهای بسیاری این بنادر احداث شده‌اند. آمریکا، برزیل، کانادا، دانمارک، اسپانیا، ایتالیا، آلمان از نمونه کشورهای هستند که بنادر خشک در آن‌ها اجرا شده‌اند. بنادر خشک علاوه بر کشورهای توسعه یافته در کشورهای مانند سودان،

پاکستان (بندر خشک لاهور) هم راه اندازی شده است.

اجرای موفقیت آمیز بنادر خشک تعداد بسیاری از عوامل را تحت تأثیر قرار خواهد داد. بنادر دریایی، شرکت‌های باربری شبکه حمل‌ونقل ریلی و جاده ای و اقشار جامعه از عوامل متأثر از اجرای احداث بنادر خشک است. از جمله فواید راه اندازی بنادر خشک و استقرار امکانات مربوط می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

■ کاهش کلی هزینه‌های حمل‌ونقل

■ ترغیب به استفاده از راه‌آهن به جای استفاده از جاده و در نتیجه کاهش خسارت به محیط زیست

■ تقویت وضعیت بنادر در زنجیره‌های حمل‌ونقل

■ تقویت راهکار کارهای ترکیبی حمل‌ونقل

■ افزایش جریان‌های کالا

■ کاربری بهینه از ظرفیت‌های موجود

■ کاهش نیاز به خرید اراضی گران قیمت در نواحی شهری

■ حاشیه بندری

■ احتمال کاهش قابل توجه به گره‌های ترددی در معابر شهری و دروازه ای به علت انتقال شیوه‌های حمل‌ونقل جاده ای به ریلی

■ کاهش مشکلات ناشی از مسایل مرتبط با محیط زیست در شهرهای ساحلی

■ یکپارچگی محوطه‌های بندری با شهرها

■ بهبود جریان ثبت داده‌ها و جمع‌آوری آمار و اطلاعات

■ افزایش ظرفیت بنادر دریایی

■ کاهش راه‌بندان و تراکم بنادر دریایی

■ کاهش راه‌بندان و تراکم در شهرهای بندری

■ کاهش مخاطرات ناشی از حوادث جاده‌ای

■ کاهش هزینه‌های نگهداری جاده و خرید تجهیزات حمل و نقل جاده‌ای

## دولت نقشه راهی برای بخش خصوصی ندارد

شانزدهمین همایش بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی و نهمین نمایشگاه تخصصی دستاوردهای صنعت ریلی با حضور مسئولان ریلی و شهری کشور برگزار شد. رئیس انجمن مهندسی حمل‌ونقل ایران در شانزدهمین همایش بین‌المللی حمل‌ونقل گفت: در ژاپن از ۱،۴ مقاله علمی یک ثبت اختراع، در آمریکا از ۲،۷ مقاله علمی یک ثبت اختراع، در آلمان از ۳ مقاله یک ثبت اختراع وجود دارد این در حالی است که در ایران از ۸۲۰ مقاله علمی در نهایت یک مقاله به ثبت اختراع می‌رسد.

سیدابوالفضل بهره‌دار با بیان این که همایش و نمایشگاه ریلی باید محلی برای ظهور ایده‌های سازنده باشد، گفت: امروزه توسعه پایدار بدون توجه به پیشرفت علم امکان‌پذیر نیست و تولید علم هم البته به تنهایی قابل اعتنا و بهره‌برداری نیست. علم باید به ثبت اختراع برسد، تجاری‌سازی شود و در نهایت تبدیل به ثروت علمی شود.

بهره‌دار با بیان این که میلیاردها تومان برای شرکت‌های دانش‌بنیان بودجه‌گذاری شده است، گفت: باید دید آیا سرنوشت شرکت‌های دانش‌بنیان هم به سرنوشت اشتغال‌یابی در کشور مبتلا می‌شود یا این که مبانی علمی در تمامی سطوح رونق می‌یابد و بهره‌وری به تولید ثروت منجر می‌شود.

وی با تأکید بر این که در حال حاضر دولت نقشه راهی برای بخش خصوصی ندارد، گفت: امروز ۴ میلیون و ۷۵۰ هزار نفر پرسنل دولت



**آخوندی: در حوزه بار نکته بسیار مهم نگاه تجاری است باید با بازرگانی سازی خطوط باری راه آهن واردکنندگان و صادرکنندگان را نسبت به واگذاری محموله‌های اقتصادی‌شان به خطوط ریلی جذب کنیم**

هستند که هر ساله ۵ درصد به این جمعیت اضافه می‌شوند این در حالی است که بهره‌وری این بروکراسی دولتی روزانه ۴۵ دقیقه است. رئیس انجمن مهندسی حمل‌ونقل ایران ادامه داد: باید جسارت واگذاری داشته باشیم اما در حال حاضر دولت برای بخش خصوصی هیچ نقشه راهی ندارد. متأسفانه در خصوصی‌سازی‌ها هم دولتی فکر می‌کنیم و دولتی تصمیم می‌گیریم.

## وزیر راه و شهرسازی تأکید کرد: خطوط ریلی باید بتوان رقابت با جاده را پیدا کنند

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به امنیت بالا و هزینه‌های پایین خطوط ریلی اظهار کرد: باید شبکه راه آهن در اتصال شهرهای حومه به یکدیگر نقش بیشتری ایفا کند.

عباس آخوندی که در شانزدهمین همایش بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی سخن می‌گفت، تصریح کرد: صنعت راه آهن با توجه به سابقه ۸۰ ساله‌ای که در اقتصاد ایران داشته خدمات مطلوبی را به مردم ارائه کرده است و مزیت‌های بسیار بالای این طرح باعث شده در تمام اهداف توسعه‌ای کشور این صنعت به عنوان یکی از اولویت‌ها در نظر گرفته شود.

وی اضافه کرد: علی‌رغم تمام برنامه ریزی‌ها و طرح‌هایی که در طول سال‌های گذشته به اجرا در آمده‌اند راه آهن ایران هنوز جای توسعه بسیاری دارد و باید در حوزه‌های مختلف حمل و جابه جایی مسافر و حمل بار نقش بیشتری ایفا کند.

وزیر راه و شهرسازی با بیان این که اتصال شهرهای حومه به یکدیگر از اهداف مهم شبکه ریلی به حساب می‌آید، اظهار کرد: متأسفانه راه آهن هنوز در اتصال سکونت‌گاه‌های حومه به یکدیگر نقش چندانی ندارد و در زمینه اتصال راه‌ها و مقاصد دور با فاصله‌های طولانی نیز هنوز به جایگاه مورد نظر نرسیده است.

آخوندی با اشاره به نقش مثبت قطارهای شهری در اتصال کم هزینه و با سرعت نقاط مختلف شهر به یکدیگر اظهار کرد: خطوط مترو

| شانزدهمین همایش بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی                                                                                                                                        | مديریت و مهندسی منابع انسانی، بهره‌وری و انرژی در صنعت ریلی              | برقی                                             | روسازی خطوط باری سنگین                                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| محورهای شانزدهمین همایش بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی که در تاریخ ۲۷ تا ۲۸ مهر ۱۳۹۳ توسط انجمن مهندسی حمل‌ونقل ریلی ایران در مرکز همایش‌های بین‌المللی رازی برگزار شد به شرح زیر بود | سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی                                               | طراحی عمومی ناوگان ریلی مسافر و بار              | مدیریت ترافیک و بهره‌برداری                           |
| مدیریت و اقتصاد حمل‌ونقل ریلی                                                                                                                                                   | مدیریت زنجیره عرضه و تقاضا، بیمه و گمرک                                  | رضایتمندی و راحتی مسافر در ناوگان مسافری         | مهندسی و مدیریت ایمنی در حمل‌ونقل ریلی                |
| ارزیابی اقتصادی طرح‌های شبکه ریلی، موقعیت سرزمین                                                                                                                                | بازاریابی صنعت ریلی با آینده پژوهی در عرضه و تقاضا و سهم حمل‌ونقل ناوگان | سیستم‌های نوین حمل‌ونقل ریلی                     | مدیریت ترافیک و ارتقاء بهره‌وری                       |
| حمل‌ونقل ریلی، توسعه اقتصادی، سند چشم‌انداز و اصل ۴۴                                                                                                                            | فناوری‌های نوین در ناوگان باری و مسافری                                  | شهری، برون شهری و حومه‌ای                        | حمل‌ونقل چند وجهی                                     |
| جهانی‌سازی، اصلاح نظام‌های حقوقی، اقتصادی، بازرگانی و مالی                                                                                                                      | اثرات متقابل ناوگان و زیربنا                                             | زیربنا و تاسیسات                                 | فناوری اطلاعات (IT) و سیستم‌های هوشمند حمل‌ونقل (ITS) |
|                                                                                                                                                                                 | سیستم‌های نگهداری و تعمیر ناوگان                                         | تحلیل استاتیکی و دینامیکی خط و سازه‌های ریلی     | ترانزیت، تعاملات منطقه‌ای، بین‌المللی و اقتصاد        |
|                                                                                                                                                                                 | حمل‌ونقل سریع با رویکرد ناوگان                                           | طراحی زیرساخت‌های ریلی                           | شاخص‌ها و استانداردها                                 |
|                                                                                                                                                                                 |                                                                          | روشهای ساخت و نگهداری در راه آهن شهری و بین شهری | مدلهای توسعه و افزایش سهم بازار                       |
|                                                                                                                                                                                 |                                                                          | ایستگاه‌ها و خطوط فرعی                           | حمل‌ونقل ریلی                                         |
|                                                                                                                                                                                 |                                                                          | خطوط سریع السیر                                  | مدل یکپارچه حمل‌ونقل ریلی                             |



## حذف حق دسترسی واگن‌های جدید شبکه ریلی به مدت ۳.۵ سال



مدیرعامل راه آهن در شانزدهمین همایش حمل و نقل ریلی ایران از اختصاص ۷.۵ میلیارد دلار از محل صرفه جویی سوخت به راه آهن تا سال ۱۴۰۳ خبر داد و اعلام کرد: طبق مصوبات جدید، راه آهن به ازای ورود هر واگن باری جدید تا ۳.۵ سال یا ۴ میلیون کیلومتر حق دسترسی دریافت نخواهد کرد.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، محسن پورسید آقایی مدیرعامل راه آهن در شانزدهمین همایش بین‌المللی حمل و نقل ریلی با اشاره به تاکید مقام معظم رهبری بر توسعه سیستم ریلی کشور گفت: خوشبختانه رئیس جمهور به عنوان مقام عالی اجرایی کشور براین موضوع تاکید دارند و بحث حمل و نقل ریلی از جمله دغدغه‌های ایشان است.

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

مدیرعامل راه آهن تصریح کرد: امسال حرکات خوب بودجه‌ای برای حوزه ریلی انجام شده است به طوریکه دولت و مجلس در قالب اقدامی مشترک ۱۵۰۰ میلیارد تومان ردیف مجزا از محل عایدات گمرکات کشور به سیستم ریلی اختصاص دادند.

به گفته پورسید آقایی در این راستا، پروژه‌هایی نظیر دو خطه کردن راه آهن، سیگنالینگ، برقی سازی خطوط، علائمی کردن و افزایش سرعت آغاز شده است و در تلاش هستیم تا ظرف چند سال آینده مشکل ترافیک خطوط ریلی رفع شود.

ریلی جذب کنیم.

وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: این اتفاق با دستور انجام نمی‌شود بلکه این توسعه زیرساخت‌های راه آهن است که تاجران و بازرگانان را نسبت به ورود به عرصه ریلی مجاب می‌کند. از سوی دیگر باید زیرساخت‌های ترکیبی کشور نیز افزایش یابد تا با سهولت دسترسی به شبکه ریلی امکان افزایش نقش راه آهن در حمل بار فراهم شود.

آخوندی با بیان این که حمل و نقل ریلی باید به مرحله اتصال درب به درب برسد، تصریح کرد: این تفکر که راه آهن تنها تا نقاط خاصی توانایی حمل بار را دارد باید کنار رفته و با گسترش نفوذ شبکه ریلی در سراسر شهرهای ایران امکان دسترسی به آن به سهولت فراهم شود.

وی از برنامه ریزی برای ارتباط راه آهن ایران به شبکه حمل و نقل ریلی بین‌المللی نیز سخن گفت و اظهار کرد: این مساله که مورد تاکید مداوم رئیس جمهوری قرار دارد در راه آهن جمهوری اسلامی ایران با قدرت در حال پیگیری است و امیدواریم با پایان یافتن طرح‌های احداثی راه آهن ایران از سمت شرق به هرات، از شمال شرق از طریق اینچه برون به ترکمنستان و از شمال غرب به آذربایجان متصل شود. همچنین با بازگشت آرامش سیاسی به کشورهای سوریه و عراق امکان استفاده از زیرساخت‌های موجود در این کشورها نیز فراهم خواهد شد.

وزیر راه و شهرسازی به سیاست‌های حمایتی وزارت راه و شهرسازی برای ورود سرمایه‌گذاران به عرصه ریلی کشور نیز اشاره کرد و گفت: وزارت راه و شهرسازی تلاش کرده با استفاده از بند «ق» تبصره ۲ بودجه سال ۱۳۹۳ اقدامات مثبتی را در این راستا انجام دهد.

آخوندی اضافه کرد: در عرصه ناوگان این حمایت‌ها همواره وجود داشته و صندوق توسعه ملی نیز همیشه از ورود سرمایه‌گذاران خصوصی به این عرصه استقبال کرده است.

وی در پایان خاطرنشان کرد: با توجه به مزیت‌های اقتصادی موجود در شبکه حمل و نقل صریلی لزوم گسترش دسترسی به این خطوط بیش از هر زمان دیگری احساس شود. شهر بزرگی مانند تهران نباید تنها از طریق جنوب شهر به راه آهن وصل شود بلکه باید با اتصال تمام شهرهای بزرگ به ایستگاه‌های مترو و مراکز پر رفت و آمد شرایط لازم برای استفاده همه جانبه مردم از امکانات قطارها فراهم آید.

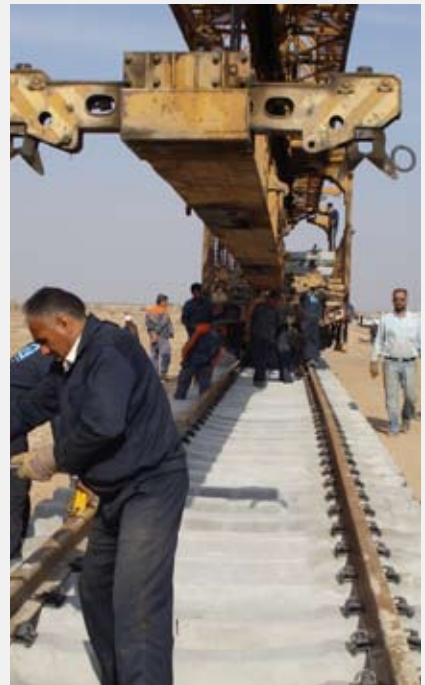
که از نظر رفاه اجتماعی استفاده بهینه از محیط زیست و اطمینان و سرعت بالا حرف نخست را می‌زند هنوز در بسیاری از شهرهای بزرگ فعال نشده و این مساله نیاز به یک برنامه ریزی جدی دارد.

وی با بیان این که در حال حاضر بیش از ۹۵ درصد از ظرفیت حمل مسافر راه آهن در حال استفاده است اظهار کرد: این مساله از یک سو مایه خوشحالی است که مردم تا این اندازه از استفاده خطوط راه آهن استقبال کرده‌اند اما از سوی دیگر جای نگرانی دارد که این ظرفیت محدود بوده و برای توسعه برنامه‌های مسافرتی نیاز به برنامه ریزی بیشتری دارد.

وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: البته نقاط و خطوط بسیاری نیز در راه آهن وجود دارد که هنوز امکان رقابت با سایر محورهای حمل و نقل به خصوص جاده را ندارد. در حال حاضر خط ریلی تهران - قم فعالیت می‌کند اما با توجه به زمان سفر با قطار ۹۰ دقیقه و زمان سفر از طریق جاده ۵۰ دقیقه است مردم علاقه‌ای به انتخاب قطار ندارند.

آخوندی با بیان این که باید برنامه ریزی‌ها به شکلی صورت گیرد که ریل توانایی رقابت با دیگر حوزه‌ها را داشته باشد، گفت: این مساله باید با یک عزم و اراده قطعی رخ دهد تا جایی که خطوط ریلی ایران چه در مسافت‌های کوتاه و چه در راه‌های طولانی توان رقابت با جاده‌ها را داشته باشند.

وی در بخش دیگری از صحبت‌های خود به لزوم گسترش توان باری راه آهن نیز اشاره کرد و ادامه داد: در حوزه بار نکته بسیار مهم نگاه تجاری است باید با بازرگانی سازی خطوط باری راه آهن واردکنندگان و صادرکنندگان را نسبت به واگذاری محموله‌های اقتصادی‌شان به خطوط



## نخستین گروه گردشگران ریلی خارجی از اصفهان دیدن کردند

نخستین گروه از گردشگران ریلی از اروپا، سیزدهم مهر ماه وارد اصفهان شدند. به نقل از اداره روابط عمومی میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان اصفهان، فریدون الهیاری گفت: این گروه که شامل ۶۵ گردشگر با ملیت‌های اروپایی بودند وارد اصفهان شدند. وی اظهار کرد: این گروه ۶۵ نفره گردشگر خارجی که از کشورهای استرالیا، فرانسه، انگلیس، آلمان، سنگاپور و اتریش هستند در اقامت یک روز و یک شب خود از بناهای تاریخی اصفهان شامل میدان امام، مسجد شیخ لطف‌الله، مسجد امام، عالی قاپو، چهلستون، پل‌های تاریخی و کلیسای وانک بازدید خواهند کرد.

گفتنی است، این گروه ۱۳ مهر ماه وارد ایران شدند و در برنامه یک هفته‌ای با قطار ترکیه‌ای در ایران سفر می‌کنند و شهرهای تهران، یزد، اصفهان، شیراز و زنجان را می‌بینند و در پایان ایران را از مرز «رازی» با همان قطار ترک می‌کنند.

همچنین راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران بر اساس مذاکراتی با یک شرکت گردشگری خصوصی ایرانی، راه‌آهن مجارستان و همچنین یک شرکت گردشگری دیگر که زیر نظر بنیاد مستضعفان است و سفر گردشگران خارجی را به ایران برنامه‌ریزی کرده و همچنین مذاکراتی با راه‌آهن ترکیه، مجوزهایی را برای ورود یک قطار از ترکیه و تعدادی قطار دیگر از مجارستان به ایران صادر کرده است.

سفر باین قطارها از اروپا به ایران یک طرفه و فقط در قالب تور گردشگری امکان‌پذیر است.

## با گزارش وزیر راه و شهرسازی از وضعیت حمل و نقل ریلی به رئیس جمهوری طرح‌های راه‌آهن برقی و سریع السیر در اولویت صندوق توسعه ملی قرار گرفت.

وزیر راه و شهرسازی در جلسه ستاد هماهنگی اقتصاد مقاومتی گزارشی از وضعیت حمل و نقل ریلی در کشور ارائه کرد و مقرر شد طرح‌های راه‌آهن برقی و پرسرعت و دو خطه کردن مسیرهای اصلی در اولویت تأمین مالی و حمایت صندوق توسعه ملی قرار گیرد.

به گزارش مرکز روابط عمومی وزارت راه و شهرسازی، در جلسه ستاد هماهنگی اقتصاد مقاومتی که دهم مهر (پنجشنبه) به ریاست حسن روحانی رئیس جمهور تشکیل شد، وزیر راه و شهرسازی گزارشی از وضعیت حمل و نقل ریلی

در کشور ارائه کرد و طرح‌های این وزارتخانه برای توسعه شبکه راه‌آهن تا سال ۱۴۰۰ مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

رئیس جمهوری تسریع در اتصال شبکه راه‌آهن کشور به راه‌آهن کشورهای همسایه را مورد تأکید قرار داد و از وزارت راه و شهرسازی خواست نسبت به افتتاح راه‌آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان و تکمیل راه‌آهن خواف - هرات در چند ماه آینده اقدام کنند.

در این جلسه، ارتقای ظرفیت حمل و نقل ریلی قطب‌های معدنی و صنعتی و اتصال راه‌آهن به بنادر کشور مورد تأکید قرار گرفت و به این منظور طرح‌های راه‌آهن برقی و سریع السیر و دو خطه کردن مسیرهای اصلی در اولویت تأمین مالی و حمایت صندوق توسعه ملی قرار می‌گیرد.

روحانی از دستگاه‌های مسئول خواست با ارائه تسهیلات و تضمین بازار، بخش خصوصی را به سرمایه‌گذاری در ناوگان ریلی تشویق کنند و زمینه‌های مشارکت خارجی در فعلیت بخشیدن به موقعیت ایران در ترانزیت ریلی منطقه را فراهم کنند.

## رونمایی از بنای «دوستی» ایران و ترکمنستان همزمان با راه‌اندازی خط ریلی منطقه‌ای

بنای یادبود ویژه دوستی ترکمنستان و ایران به مناسبت راه‌اندازی خط راه‌آهن ایران-ترکمنستان-

قزاقستان در محل اتصال خطوط ریلی در مرز ترکمنستان و ایران افتتاح خواهد شد.

تلویزیون ملی ترکمنستان به نقل از «ساتلیک ساتلیک‌اف» معاون رئیس جمهور ترکمنستان در امور حمل و نقل و ارتباطات تصریح کرد: در حال حاضر در محل اتصال خطوط ریلی ترکمنستان و ایران عملیات ساخت و ساز ایستگاه‌ها، اماکن مسکونی و خدماتی در حال پایان است.

سید محمد موسی‌هاشمی گلپایگانی سفیر ایران در ترکمنستان چندی پیش گفته بود: حسن روحانی به منظور افتتاح خط آهن ایران، ترکمنستان و قزاقستان آبان ماه به عشق آباد سفر خواهد کرد. نخستین موافقت‌نامه احداث خط آهن قزاقستان - ترکمنستان - ایران در اردیبهشت ۱۳۸۶ در شهر «ترکمن‌باشی» بین رؤسای جمهور سه کشور به امضاء رسید و در ادامه بیانیه مشترکی از سوی آنان در حاشیه اجلاس روسای جمهور کشورهای ساحلی دریای خزر (مهر ۱۳۸۶ در تهران)، صادر شد. با راه‌اندازی مرحله اول این خط آهن، قرار است سالانه سه الی پنج میلیون تن کالا و در مرحله‌های بعدی نیز سالانه ده الی ۱۲ میلیون تن محموله جابجا شود.

کارشناسان بخش حمل و نقل بین‌المللی معتقدند که با راه‌اندازی این خط آهن، بیش از ۶۰۰ کیلومتر از طول مسیر حمل و نقل بین‌المللی کشورهای همسود تا خلیج فارس و اروپا کاسته می‌شود.

## تأمین ریل مورد نیاز کشور با تأمین اعتبار چینی!

وزارت راه به دنبال تأمین ریل مورد نیاز طرح‌های راه‌آهن کشور از طریق تأمین اعتبار از کشور چین است این در حالی است که طی توافق نامه سه جانبه بین سه وزارت خانه راه و شهرسازی، صنعت معدن و تجارت و تعاون، کار و رفاه اجتماعی برای تولید ریل ملی؛ ذوب آهن اصفهان کارخانه جدیدی را در دست احداث دارد که شهریورماه سال آینده به بهره برداری می‌رسد و علاوه بر رفع نیاز داخل امکان صادرات به کشورهای دیگر را هم فراهم می‌کند.

ابراهیم کارخانه‌ای عضو کمیسیون انرژی مجلس گفت: وزارت راه به دنبال تأمین ریل مورد نیاز طرح‌های راه‌آهن کشور از طریق تأمین اعتبار از کشور چین است و برنامه‌ای در حال پی‌گیری است که ریل مورد نیاز چند طرح ریلی را از طریق تأمین اعتبار از چین تأمین کنند. اگر این اتفاق روی دهد و ریل تأمین شود راه‌آهن تهران-همدان تا پایان سال آینده به اتمام می‌رسد.

لازم به یاد آوری است که چند سال پیش هم توافق نامه‌ای برای تولید ریل ملی ۱۱۳۳ امضا شده بود که مدیر عامل ذوب آهن گفته بود براساس توافق ریل را تولید کردیم اما راه‌آهن از ما آن را خریداری نکرد و چندین تن ریل در انبارهای ما مانده است. مدیرعامل راه‌آهن هم در خصوص همین موضوع به خبرنگار دوماهنامه گفته بود که دیگر به آن ریل تولیدی با توجه به تغییر رویکرد راه‌آهن نیاز نداریم؛ علاوه بر آن که آن ریل‌ها استانداردهای مورد تأیید ما را هم نداشت. حسین عاشوری معاون بهره برداری و سیر و حرکت در این خصوص به خبرنگار ما گفت: امروز طرح‌های احداث خطوط روند کندی دارند. ذوب آهن اصفهان هنوز ریلی نساخته است بلکه قرار است بسازد. قرار بر این بود که اواخر سال آینده اولین مجموعه‌ی ریل را تولید کنند.



مراحل اجرایی کار چه در بخش مسافری و باری به فعالان خصوصی واگذار می‌شود.

پورسیدآقای با اشاره به سیاست‌های حمایتی دولت برای گسترش نقش بخش خصوصی اظهار کرد: در مصوبات ستاد هدف‌مندی یارانه‌ها بحث حمایت از سرمایه‌گذاران خصوصی مطرح شده و در زمینه خرید واگن‌های باری تسهیلاتی نیز در نظر گرفته خواهد شد.



## معرفی ۸ طرح ریلی برای جذب فاینانس

آخوندی با اشاره به برنامه ریزی برای توسعه صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور تاکید کرد: طبق برنامه ریزی‌های صورت گرفته برای توسعه راه‌های کشور راه‌آهن در اولویت ما قرار دارد. در این زمینه هشت شبکه و طرح بزرگ نهایی شده که برای فاینانس معرفی شده‌اند. وی افزود: در مجموع حدود ده هزار کیلومتر راه ریلی جدید در برنامه ساخت قرار دارد که از سوی شرکت راه‌آهن پی‌گیری آن انجام می‌شود. البته در کنار ساختن راه‌های جدید برنامه‌هایی برای بهسازی و بالا بردن بهره‌وری خطوط ریلی فعلی در دستور کار است.



### هر ماه یک حادثه

دو هفته پس از فاجعه زیست‌محیطی در لرستان و تنها ۲۴ ساعت بعد از سفر مسول دبیرخانه کمیسیون ایمنی و راه‌های وزارت راه و شهرسازی به لرستان، چهارشنبه ۹ مهرماه ۹۳ بازم قطاری دیگر از ریل خارج شد تا برای هفتمین بار در سال ۹۳ شاهد سانحه ریلی در لرستان باشیم تا بار دیگر تمام امکانات استان لرستان برای امدادرسانی به مسافران قطارهای مسافری که به خاطر مسدود شدن مسیر مانده‌اند، بسیج شود.



## دستور وزیر راه و شهرسازی برای تسهیل دسترسی به خطوط ریلی

شورای عالی هماهنگی ترابری کشور از رسوب سه میلیون و ۲۵۰ هزار تن کالا تا ششم مهرماه امسال در بنادر کشور خبرداد و وزیر راه و شهرسازی در این شورا دستور تسهیل دسترسی به شبکه ریلی کشور را صادر کرد.



## شفاف‌سازی راه‌آهن درباره خبر گران شدن بلیت قطار

شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با کذب خواندن اخبار رسانه‌ها در خصوص گران کردن بلیت‌های قطار، به منظور شفاف‌سازی، جوابیه را برای رسانه‌ها ارسال کرد.

را دارد و روزانه توانایی بارگیری و حمل ۵۰ واگن را در صورت تأمین این واگن‌ها از طریق بخش خصوصی شاهد خواهیم بود. ایشان اضافه کرد: از طرف این اداره کل هیچ مشکلی در خصوص افزایش تعاملات بیش‌تر و نگهداری و تأسیسات ریلی در این بخش را نخواهیم داشت.



### مدیر عامل راه‌آهن خبر داد:

## واگذاری تمام عملیات ریلی به بخش خصوصی در آینده نزدیک

مدیر عامل شرکت راه‌آهن اعلام کرد پایه اصلی سیاست‌های راه‌آهن تکیه بر توان بخش خصوصی است و باید تمام عملیات بهره‌برداری ناوگان ریلی به این بخش واگذار شود.

محسن پورسیدآقای گفت: توسعه فعالیت‌های بخش خصوصی و تصدی‌گری آن در خطوط مسافری و باری راه‌آهن از چند سال گذشته در دستور کار قرار گرفته و امروز بخش عمده‌ای از این فعالیت‌ها در اختیار این بخش است.

وی افزود: در حوزه عملیات خصوصی سازی دیگر نیازی به واگذاری‌های جدید وجود ندارد اما بخش خصوصی فعال باید تقویت شده و با تمام توان طرح‌های ریلی کشور را مدیریت کند.

معاون وزیر راه و شهرسازی از برنامه ریزی برای واگذاری بخش لکوموتیو به بخش خصوصی خبر داد و گفت: با واگذاری این بخش عملاً راه‌آهن تنها در حیطه سیاست‌گذاری باقی خواهد ماند و تمام

## حمل تولیدات فولاد هرمزگان توسط ناوگان ریلی

به گزارش روابط عمومی اداره کل راه‌آهن هرمزگان اولین محموله اسلب شرکت فولاد هرمزگان طی مراسم افتتاحیه‌ای با حضور مدیرعامل فولاد هرمزگان، مدیر گمرک فولاد هرمزگان، مدیر کل راه‌آهن هرمزگان و جمعی از کارکنان فنی و معاونین بارگیری و حمل شد.

مهندس پور فخری مدیرکل راه‌آهن هرمزگان گفت: با توجه به امکانات زیربنایی ریلی و وسایل پیشرفته بارگیری در این منطقه و همچنین با توافق و نشست‌های مکرر و پی‌گیری‌های انجام شده بین دو مجموعه مقرر شد بارهای این مجموعه بیش‌تر توسط ریل و روزانه ۱۵ واگن از تولیدات این شرکت بارگیری شود. پورفخری خاطر نشان کرد: این مهم چشم‌انداز روشنی را برای توسعه حمل‌ونقل ریلی فرا روی مجموعه راه‌آهن کشور گذاشته است تا با تکیه بر چنین پشتوانه‌ای اهداف توسعه را در این بخش راهبردی دنبال کنند. پور فخری ضمن ابراز خرسندی از تلاش و تعامل کارکنان خدم این اداره کل با شرکت فولاد هرمزگان خواستار ادامه رویه مثبت در زمینه بارگیری تولیدات شرکت فولاد هرمزگان و حمل از طریق ریل شد.

در پایان مهندس پورفخری اشاره ویژه‌ای درخصوص آمادگی راه‌آهن هرمزگان در خصوص بارگیری و حمل بار در این زمینه کرده و افزود: این اداره کل آمادگی کامل جهت حمل تولیدات فولاد



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

|                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p><b>حمل و نقل ریل</b><br/>گستران فیلدار<br/>مدیرعامل:<br/>علی محمد صادقی<br/>تلفن: ۸۸۵۱۴۰۶۵<br/>نمابر: ۸۸۵۱۴۰۷۰</p>           |  <p><b>حمل و نقل بین‌المللی</b><br/>کشتیرانی برادران<br/>مجدپور<br/>مدیرعامل:<br/>مجید مجدپور<br/>تلفن: ۸۸۳۴۷۴۴۷<br/>نمابر: ۸۸۳۰۳۳۴۱</p> |  <p><b>توکا ریل</b><br/>مدیرعامل: بهرام پرورش<br/>تلفن: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۲<br/>نمابر: ۰۳۱۳-۶۶۹۰۲۸۵</p>                                  |  <p><b>پیروز حمل و نقل</b><br/>مدیرعامل:<br/>یوسف اسکندری<br/>تلفن: ۸۸۵۴۵۶۲۶<br/>نمابر: ۸۸۵۴۵۶۲۸</p>               |  <p><b>سینا ریل پارس</b><br/>مدیرعامل:<br/>محمد ساطعی<br/>تلفن: ۸۸۸۰۱۸۹۸-۹<br/>نمابر: ۸۸۸۰۱۸۹۸-۹</p>          |
|  <p><b>حمل و نقل ریلی نیرو</b><br/>مدیرعامل:<br/>سید کاظم حیان<br/>تلفن: ۸۸۳۰۸۶۹۶<br/>نمابر: ۸۸۳۷۶۲۳</p>                         |  <p><b>حمل و نقل بین‌المللی</b><br/>وانباریل<br/>مدیرعامل: سیدعلی امیر<br/>تلفن: ۲۲۰۶۴۳۰۰<br/>نمابر: ۲۲۰۶۴۳۰۱</p>                        |  <p><b>آهودشت غزال</b><br/>مدیرعامل: علی اکبر<br/>همتی آهوئی<br/>تلفن: ۷۷۵۰۷۴۷۲<br/>نمابر: ۷۷۵۰۷۴۷۲</p>                           |  <p><b>تأمین تراپیر سبز (صبا)</b><br/>مدیرعامل:<br/>سید مجید فاضلی<br/>تلفن: ۸۸۹۰۱۵۴۹<br/>نمابر: ۸۸۹۰۹۶۴۶</p>      |  <p><b>نورالرضا (اصفهان)</b><br/>مدیرعامل:<br/>احمد رضا صبری<br/>تلفن: ۸۸۰۰۹۳۵-۷<br/>نمابر: ۸۸۹۰۹۷۷۵</p>      |
|  <p><b>خدماتی بازرگانی</b><br/>نادرکاران فردا<br/>مدیرعامل:<br/>خانم نادیا خان نجوان<br/>تلفن: ۸۸۳۱۲۲۶۶<br/>نمابر: ۸۸۳۱۲۲۶۷</p> |  <p><b>حمل و نقل ترکیبی</b><br/>کشتیرانی ج.ا.<br/>مدیرعامل:<br/>ابوالقاسم پورتیموری<br/>تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰<br/>نمابر: ۸۸۳۰۳۹۵۳</p>          |  <p><b>چرخ ریل راهبر</b><br/>مدیرعامل:<br/>حمید محمد ظاهری<br/>تلفن: ۵۵۱۲۵۰۸۲<br/>نمابر: ۵۵۱۲۵۰۱۵</p>                            |  <p><b>تجهیزات ناوگان</b><br/>ریلی البرز نیرو<br/>مدیرعامل: مجتبی لطفی<br/>تلفن: ۸۸۷۰۵۲۹۵<br/>نمابر: ۸۸۵۵۲۸۹۸</p> |  <p><b>آسیا سیرارس</b><br/>مدیرعامل:<br/>منوچهر هادی<br/>تلفن: ۰۳۱-۳۶۵۰۵۰۲۶-۸<br/>نمابر: ۰۳۱-۳۶۵۰۴۷۹۸</p>    |
|  <p><b>توکا کشش</b><br/>مدیرعامل:<br/>احمد کریمی پور<br/>تلفکسن:<br/>۰۳۱۳-۹۵۰۱۹۹۲۸-۹</p>                                       |  <p><b>حمل و نقل چندوجهی</b><br/>سایاالجستیک<br/>مدیرعامل:<br/>رضا اشجعی<br/>تلفن: ۴۴۱۸۱۶۱۱<br/>نمابر: ۴۴۵۲۷۸۰۳</p>                    |  <p><b>حمل و نقل بین‌المللی</b><br/>پاکان تراپیر<br/>مدیرعامل:<br/>مهدی اسدپور منفرد<br/>تلفن: ۸۸۸۴۴۵۴۵<br/>نمابر: ۸۸۸۲۹۳۳۵</p> |  <p><b>ترکیب حمل و نقل</b><br/>مدیرعامل: حمید صدیق پور<br/>تلفن: ۶۶۹۱۳۹۲۸<br/>نمابر: ۶۶۹۱۳۹۲۴</p>                |  <p><b>آهن ریل کاران</b><br/>مدیرعامل:<br/>حسن منجزی پور<br/>تلفن: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹<br/>نمابر: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹</p> |
|  <p><b>راه آهن حمل و نقل</b><br/>مدیرعامل:<br/>محمدرضا کامیاب<br/>تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰<br/>نمابر: ۶۶۴۲۱۲۱۶</p>                       |  <p><b>حمل و نقل ریلی</b><br/>راهوار کوثر<br/>تلفن: ۸۸۹۶۹۶۷۲<br/>نمابر: ۸۸۹۵۰۸۹۵</p>                                                   |  <p><b>حمل و نقل بین‌المللی</b><br/>خوشنام راه<br/>مدیرعامل:<br/>سید محمود کمالی<br/>تلفن: ۸۸۵۲۳۹۹۵<br/>نمابر: ۸۸۵۲۳۹۹۸</p>     |  <p><b>ناوگان ریل الوند نیرو</b><br/>مدیرعامل:<br/>ابراهیم پاشنا<br/>تلفن: ۸۸۷۲۹۳۲۵<br/>نمابر: ۸۸۷۰۵۱۶۷</p>      |  <p><b>بهتاش سپاهان</b><br/>مدیرعامل: شکراله شفیع زاده<br/>تلفن: ۰۳۱۳-۶۶۹۲۰۶۵<br/>نمابر: ۰۳۱۳-۶۶۹۴۹۹۴</p>   |





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



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



سمنند ریل  
مدیرعامل:  
حسین محمدی  
تلفن: ۴۴۱۸۰۱۹۵  
نمابر: ۴۸۲۷۹۳۲۹



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



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



لکوموتیو ریل الوند  
مدیرعامل:  
غلامعلی بشیرخیز  
تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۲  
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



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



سیمرغ آهنین  
مدیرعامل: محمود قیام  
تلفن: ۵۵۶۴۴۶۰۱  
نمابر: ۵۵۶۶۸۵۴۱



فولادریل دنا  
مدیرعامل:  
علیرضا احتشامی  
تلفن: ۸۸۵۳۹۵۶۱  
نمابر: ۸۸۵۳۹۵۶۹



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



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



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



ریل ترابری فجر  
مدیرعامل:  
سید احمد مجتبیائی  
تلفن: ۸۸۷۹۷۸۵۶  
نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹



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



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



مهتاب سیرجم  
مدیرعامل:  
محسن یآوری  
تلفن: ۸۸۴۸۱۰۴۲  
نمابر: ۸۸۴۸۱۰۴۲



کاروان ریل گلستان  
مدیرعامل: بهروز تاکی  
تلفن: ۰۳۱۳-۶۲۰۴۰۶۶  
نمابر: ۰۳۱۳-۶۲۰۴۰۶۶



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



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



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



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



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



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



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



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

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

مهندس محمدرضا کامیاب  
نائب رئیس هیات مدیره



مهندس سیدحسن موسوی نژاد  
رئیس هیات مدیره



مهندس محمود قیام  
عضو هیات مدیره



مهندس ابوالقاسم سعیدی  
عضو هیات مدیره و خزانه دار



مهندس مجتبی لطفی  
عضو علی البدل



مهندس عباس فروتن  
عضو هیات مدیره



مهندس غلامحسین عبدالمجیدی سروی  
دبیر انجمن



دکتر همايون اسدی لنگرودی  
بازرس



**QESHM ULTIMATE**  
Container & Logistics Services Co. (LLC)

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

**شهاب سیر غزال**  
مدیرعامل:  
علیرضا نوری  
تلفکس: ۵۵۱۲۵۶۰۶

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

**RAD**

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

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

**ریل پرداز سیر**  
مدیرعامل:  
محمد صادق خلفی  
تلفن: ۸۸۷۰۷۵۷۲  
نمبر: ۸۸۷۰۹۶۸۹



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

از آنجایی که امروزه امر تبلیغات برای کليه 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 شده ایم تا در نشریه انجمن که با نام نمای 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 تأیید مراتب در هیات مدیره انجمن هزینه های تبلیغات در نشریه با رعایت جمیع جهات و با نظر اکثریت 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 یا طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۵۱/۰۰۰/۰۰۰ ریال
- ۲- چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در داخل جلد با کاغذ گلاسه یا طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۲۱/۰۰۰/۰۰۰ ریال
- ۳- چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت یک رو و چهاررنگ در صفحات داخلی نشریه با کاغذ گلاسه و طرح ارائه شده از سوی متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
- ۴- حضور در صفحات ویژه معرفی شرکت ها در کادر ۲×۵ cm برای هر نوبت ۵۰۰۰ ریال که بصورت اشتراک سالیانه و برای ۴ شماره بطور یکجا دریافت می گردد.



- توضیح ۱: در صورت ضرورت طراحی از سوی ناشر، هزینه طراحی جداگانه محاسبه خواهد شد.
- توضیح ۲: برای انجام تبلیغات فوق الذکر در صفحات داخلی در همان کفایت به غیر از پشت و داخل جلد نشریه (بند اول و دوم) به تعیین شده دریافت می گردد.
- توضیح ۳: کليه شرکت های عضو انجمن در صورت تمایل به چاپ تبلیغات شرکت مشیوع خود از تخفیفات ویژه به شرح ذیل بهره مند خواهند بود.  
الف) ۱۰ درصد تخفیف ویژه برای چاپ تبلیغات نوبت اول  
ب) ۱۵ درصد تخفیف ویژه برای چاپ تبلیغات نوبت دوم و سوم و چهارم  
ج) ۲۰ درصد تخفیف ویژه برای چاپ تبلیغات نوبت پنجم و به بعد
- توضیح ۴: چاپ رپورتاژ آگهی برای اعضای انجمن (مداخل در ۴ صفحه) یا اعلان ۳۰٪ تخفیف در نرخ مندرج در بند ۴ صورت خواهد پذیرفت.
- توضیح ۵: در خواست چاپ هرگونه آگهی تریک و تهنیت و تشایات و سایر مناسبت ها از سوی شرکت ها و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی در کادر ۷×۵ cm در صفحات داخلی نشریه برای آگهی دهندگان موضوع بندهای ۱ و ۲ و ۳ در همان شماره بصورت رایگان و برای سایر اشخاص به ازای هر نوبت با نرخ ۲۲۰۰۰ ریال انجام می پذیرد.

