



نه‌اوج‌ل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

انتشار: بهمن ماه ۱۳۹۳ شماره ۱۴

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیر مسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

همکاران تحریریه:

پویا مهرابی، عباس زندیاف، شکوفه احمدی،

سعید قصابیان

گرافیک و صفحه‌آرایی:

وحید وقفی‌محبی

طرح روی جلد:

علیرضا کریمی‌مقدم

آتلیه گرافیک:

آزاده ذرقانی

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: مهتاب

نشانی: تهران - خیابان توحید - خیابان غلامرضا طوسی -

پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کدپستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵ - ۱۸۸

تلفن: ۶۶۵۶۶۱۵ و ۶۶۵۶۶۱۶ - ۰۲۱

دورنگار: ۶۶۵۹۴۷۴۷ - ۰۲۱

وبگاه: www.rtcguild.com

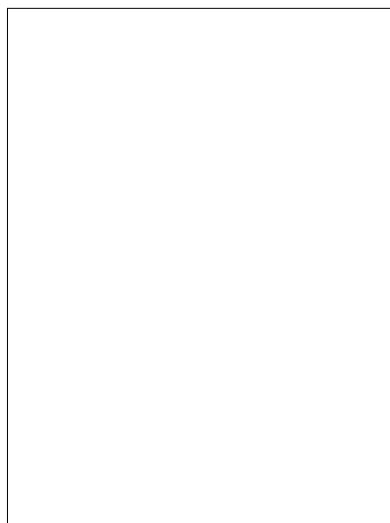
رایانامه: info@rtcguild.com

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



ناشر: موسسه فرهنگی-تربیتی «مهر ترابری»
(ناشر ماهنامه صنعت حمل و نقل و ماهنامه سفر)

۲	تدبیر در ناوگان، امید سرمایه‌گذاران
۴	نرخ سرمایه‌گذاری در ناوگان ریلی کم، کیفیت پایین و ...
۷	مصرف سالانه گاز ویویل در حمل بار در جاده ۲۰ میلیارد دلار و ...
۹	نخستین محموله از مسیر ریلی اینچه برون وارد کشور شد
۱۲	چشم‌ها را باید شست، جور دیگر باید دید
۱۵	خدمات ارایه شده به مسافران خوب است ولی مطلوب نیست!
۱۸	نسیه می‌فروشیم، نقد می‌پردازیم
۲۱	گزارش جلسه‌های هیات مدیره انجمن با قائم مقام راه‌آهن
۲۲	توسعه حمل و نقل ریلی اولویت اساسی دولت
۲۴	داغ‌ترین‌های خبرهای ریلی سال ۲۰۱۴
۲۸	چرا قطارهای تندروی ژاپن تا این حد خوب هستند؟
۳۰	جابه‌جایی ۲۰۰ هزار مسافر در سومین سالگرد قطار
۳۱	امکانات راه‌آهن استرالیا برای سفرهای ناتوانان جسمی
۳۲	از بخش خصوصی حمایت نمی‌شود
۳۴	ایران یکی از توسعه‌نیافته‌ترین کشورهای در زمینه ریلی
۳۸	ناامنی عراق، راه‌آهن شمال غرب را از رونق انداخت
۳۹	دولت به گسترش قطارهای حومه‌ای توجه ویژه دارد



طرح روی جلد: علیرضا کریمی‌مقدم

تدبیر در ناوگان امید سرمایه گذاران

با واگذاری سکان صنعت حمل و نقل ریلی کشور به آقای دکتر سید محسن پورسیدآقایی نور امید توسعه ناوگان در سرمایه گذاران و پیشکسوتان این صنعت روشن گردید از سال ۱۳۸۳ تا پایان سال ۱۳۹۲ جمعاً تعداد ۵۱۸۹ واگن باری و ۶۵۱ واگن مسافری و ۱۰۶ دستگاه لکوموتیو نو و دست دوم از طریق بخش خصوصی به شبکه ریلی اضافه شده و میزان حمل بار از ۲۹۴۵۳ هزار تن به ۳۲۶۹۳ هزار تن و جابجایی مسافر از تعداد ۱۷۳۹۱ به ۲۵۵۳۳ هزار نفر رسیده است که این میزان افزایش ناوگان هرگز طبق برنامه پیش‌بینی شده در برنامه سوم و چهارم و چشم انداز نبوده است.

باید چه تدبیری بیاندیشیم که این نور امید روز به روز روشن‌تر گردد و امید ایجاد شده به ناامیدی مبدل نشود. آن چه واقعیت دارد بخش خصوصی نتوانسته است بدون تعارفات و تشریفات، معایبی که در گذشته و حال برای سرمایه‌گذاری در این صنعت ایجاد شده است را برای مدیرعامل راه‌آهن بیان کند. در این نوشته سعی خواهد شد برخی از این معایب به رشته تحریر درآید. آن چه مسلم است باید بدانیم که بخش خصوصی و مدیران دولتی وظیفه دارند فارغ از دیدگاه سودآوری و جایگاه مدیریتی خود توسعه این صنعت را در اولویت قرار دهند.

برای توسعه ناوگان چه باید کرد؟

۱- عملکرد گذشته را تجزیه و تحلیل نمایم و اشکالاتی که بوده را برطرف کنیم:

■ باید اصول و مبنای همکاری بین راه‌آهن ج.ا. و بخش خصوصی، مفاد قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی

باشد نه دیدگاه شخصی مدیران راه‌آهن و سرمایه‌گذاران. ■ راه‌آهن، بخش خصوصی را به عنوان شریک تجاری بپذیرد و هر دو بر اساس قانون به تعهدات متقابل کاملاً پایبند باشند. ■ آئین‌نامه و دستورالعمل‌های تهیه شده در قالب قانون دسترسی آزاد که بدون مشورت گرفتن از بخش خصوصی تهیه شده با کمک متخصصین، و پیشکسوتان این صنعت و بخش خصوصی بازنگری و اصلاح شود. ■ راه‌آهن در وصول مطالبات از شرکت‌ها در روش یکسال گذشته تجدید نظر کند و رعایت اصول همکاری دو شریک تجاری را بنماید.

■ مجموعه راه‌آهن از تجربیات مثبت واگذاری ناوگان به بخش خصوصی استفاده کند و برای توسعه آینده ناوگان برنامه ریزی داشته باشد نه این که تجربیات منفی را همیشه به عنوان حربه برای نشنیدن حرف‌های منطقی بخش خصوصی مورد استفاده قرار دهد.

۲- برنامه‌های آینده را با چه اصولی دنبال کنیم؟

■ آئین‌نامه ماده ۶ و تبصره (۲) ماده (۱) قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی که از سال ۱۳۸۴ تاکنون تهیه نشده توسط راه‌آهن با همکاری بخش خصوصی تهیه و به تائید وزارت راه و شهرسازی برسد.

■ برای تهیه دستورالعمل‌ها و آئین‌نامه‌های جدید تا شکل‌گیری نهاد تنظیم مقررات از نظرات کارشناسی بخش خصوصی استفاده شود.

■ برای ایجاد فرایندهای رقابتی راه‌آهن تا پایان سال

- ۱۳۹۵ ترتیبی اتخاذ شود که حق استفاده از شبکه ریلی (حق دسترسی) معادل حق استفاده از شبکه جاده‌ای شود.
- برای امکان کاهش (حق دسترسی) و جبران هزینه‌های نگهداری شبکه، طبق مفاد قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی دولت از بودجه سنواتی به راه‌آهن کمک نماید.
 - برای خرید سالانه ۴۰۰۰ دستگاه انواع ناوگان تسهیلات ارزان قیمت تأمین شود.
 - بسته حمایتی پیش‌بینی شده برای خرید ناوگان نو از پشتوانه قانونی برخوردار باشد که در آینده مدیران بعدی نتوانند تسهیلات ایجاد شده را مانند گذشته لغو کنند.
 - ورود ناوگان جدید و متعلقات آن از داخل و خارج از معافیت‌های لازم (از جمله ارزش افزوده و عوارض گمرکی...) برخوردار شود.
 - سامانه فروش بلیت به بخش خصوصی واگذار گردد.
 - قیمت‌گذاری بلیت بر اساس عرضه و تقاضا تعیین شود. در صورتی که دولت سیاست حمایتی دارد برای قیمت بسته‌های تکلیفی یارانه پیش‌بینی نماید.
 - دولت از مالکین واگن‌های مسافری هیچ هزینه‌ای بابت استفاده از شبکه و نیروی کشش طلب نکند.
 - کمک در نوسازی و بازسازی ناوگان از محل صرفه‌جوئی سوخت به عمل آید.
 - طرح توجیه فنی و اقتصادی واقعی برای سرمایه‌گذاری در این صنعت توسط گروه مورد انتخاب راه‌آهن و بخش خصوصی ظرف مدت سه ماه تهیه گردد.
 - وزارت راه و شهرسازی و راه‌آهن ج.ا.ا از طریق دولت
- مساعده‌های لازم را به عمل آورند تا در قراردادهای حمل بار با صاحبان کالا در بخش دولتی به صورت نقدی عمل شود و در صورت تأخیر بیش از دو ماه طبق ماده واحده ۱۰۹۰ جریمه تأخیر پیش‌بینی شود.
- وزارت راه و شهرسازی و راه‌آهن از طریق دولت شرایطی فراهم کنند تا به کارخانجات تولید فولاد و معادن مربوطه تکلیف شود هرگونه افزایش در مواد اولیه مصرفی و تولید خود را به میزان حداقل ۵۰ درصد با شبکه ریلی حمل کنند.
 - راه‌آهن از پرداختن به امور تصدی‌گری که مربوط به بخش خصوصی است پرهیز نماید.
 - شرکت‌های فعال در یک فرآیند حداکثر یک ساله ساختار خود را برای حضور در بورس و فرابورس آماده کنند تا از بازار سرمایه برای بازسازی و نوسازی ناوگان خود استفاده کنند.
 - دولت وزارتخانه‌ها را موظف کند کل واردات کالاهای اساسی رادر مسیرهای موجود با شبکه ریلی حمل کنند.
 - برای صاحبان کالا که از بنادر به مقاصد با فاصله بالای ۷۰۰ کیلومتر محموله خود را با راه‌آهن حمل می‌کنند تخفیفات ویژه در سود و عوارض گمرکی در نظر گرفته شود.
 - میزان بهره‌وری در سیر حرکت که در حال حاضر متوسط حدود ۷۵ کیلومتر در شبانه‌روز است سالانه ۲۰ درصد افزایش یابد.
- غلامحسین عبداللہی سروی
دبیر انجمن



نرخ سرمایه گذاری در ناوگان ریل کم، کیفیت پایین و میزان نارضایتی بالاست

رضا میراشرفی

ناوگان ریلی موجود نیز با شرکت واگن پارس قراردادی منعقد شده است. سپس محمدرضا کامیاب نایب رئیس هیات مدیره انجمن به ناکارآمدی حمل و نقل جاده‌ای اشاره کرد و اظهار داشت: که حمل و نقل ریلی جانشین حمل و نقل جاده‌ای نبوده و رقیب آن نیز به شمار نمی‌رود. هرچند که ناکارآمدی حمل و نقل جاده‌ای سایر بخش‌های حمل و نقل کشور را نیز ناکارآمدی می‌کند. کامیاب

صنعت ایجاد نموده است. رئیس هیات مدیره انجمن افزود: طی قراردادی که با شرکت واگن سازی پلورسبز داریم قرار است تا ۲۲ بهمن ماه سال جاری تعداد هشت دستگاه واگن مسافری و تا پایان سال نیز تعداد هشت دستگاه واگن مسافری دیگر جهت بهره برداری در ایام نوروز ۹۴ به ناوگان ریلی کشور اضافه شود. این واگن‌ها به صورت قطارهای VIP مورد استفاده قرار خواهند گرفت و همچنین برای نوسازی و بهسازی

در ابتدای این نشست سیدحسین موسوی نژاد رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته ضمن معرفی اعضای هیات مدیره گفت: خوشبختانه به تازگی رابطه راه‌آهن با انجمن بسیار بهبود یافته در دوره مدیریت فعلی در بسیاری از موارد تصمیم‌گیری‌ها با همفکری و مشارکت بخش خصوصی انجام می‌شود ضمن این که برنامه‌های دولت برای توسعه حمل و نقل ریلی دلگرمی و امیدی را برای فعالان این

وزیر راه و شهرسازی در نشست اعضای هیات مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته که روز شنبه مورخ ۲۰ دی ماه ۱۳۹۳ انجام گرفت اظهار داشت که نرخ سرمایه‌گذاری در ناوگان ریلی کم، کیفیت پایین و میزان نارضایتی بالاست و برای رساندن سهم حمل و نقل ریلی در افق چشم‌انداز ۱۴۰۵ به سهم ۲۰ درصدی از جایجایی بار و مسافر، به سرمایه‌گذاری جدید بیش از ۳۵ هزار میلیارد تومان نیاز داریم.



است این چالش مهم را حل و فصل کند. در راه آهن از فروش بلیت به صورت ابزاری استفاده می شود.

غلامحسین عبداللهی دبیر انجمن گفت: برای واگن های باری بسته حمایتی تدوین شده است اما مشکل اصلی آن نقدینگی است. از طرفی هزینه خرید یک دستگاه واگن باری ۲۵۰ میلیون تومان است، اگر دوران بازگشت سرمایه را شش سال در نظر بگیریم یک واگن باید در ماه ۴/۵ میلیون تومان درآمد داشته باشد تا با توجه به سود حاصله رقم ۳۲۵ میلیون تومان حاصل شود. در حال حاضر بهترین واگن در ماه حدود ۱ تا ۲ میلیون تومان درآمد دارد. با این شرایط کدام شرکت انگیزه سرمایه گذاری دارد اگر بخواهد یک سرمایه گذار شرکت حمل و نقل ریلی راه اندازی کند این درست است که اگر از ۷۵ درصد تسهیلات استفاده کند خودش باید برای خرید ۶۰۰ واگن حداقل ۳۷۵ میلیارد ریال سرمایه گذاری کند؟

دبیر انجمن گفت: علاوه بر بسته حمایتی باید موضوع وام و تسهیلات هم برای ورود واگن باری به ناوگان در نظر گرفته شود. ورود شرکت های حمل و نقل ریلی به بازار سرمایه نیز نیازمند بسترسازی است. زیرا در حال حاضر این آمادگی در شرکت های حمل و نقل ریلی برای ورود به بورس و فرابورس فراهم نیست. باید دید عدم تعادل در کجاست؟ پیش بینی می شود اگر هم شرکت های حمل و نقل ریلی وارد بازار سرمایه شوند و سرمایه ای به دست آورند تمایلی به سرمایه گذاری در حوزه ریلی ندارند. زیرا بازگشت سرمایه در این بخش بیش از ۱۲ سال به طول می انجامد. در حالی که بازگشت سرمایه در سایر بخش ها کمتر از ده سال است.

مجتبی لطفی عضو هیئت مدیره انجمن گفت: باید از سرمایه گذاری قضاوت منصفانه داشته باشیم با توجه به تغییراتی که در یکی دو سال اخیر به وجود آمده است باید دولت در امر سرمایه گذاری به بخش خصوصی مساعدت نماید تا این بخش با استفاده

هزینه پرداخت می شود. در حالی که هزینه جاده ای در سایر کشورها به دلیل عوارض به صرفه نبوده و اغلب صاحبان کالا به حمل و نقل ریلی روی آورده اند. باید به امر تخلیه و بارگیری در بنادر فکر اساسی شود.

عباس فروتن یکی از اعضای هیئت مدیره انجمن گفت: نوسازی ناوگان ریلی توجیه اقتصادی ندارد و بهره برداران را با چالش هایی روبرو کرده است وی با مقایسه قیمت واگن در سال های گذشته با امروز را از مشکلات سرمایه گذاری بخش عنوان کرد. فروتن فروش بلیت قطارهای مسافری را جزو وظایف و تصدی گری سرمایه گذاران بخش مسافری ریلی و از انتظارات عمده آن ها برشمرد.

ابوالقاسم سعیدی عضو دیگر هیئت مدیره انجمن با اشاره به بالا بودن حجم سرمایه گذاری در حوزه ریلی کشور یادآورد شد در حمل و نقل ریلی با توجه به نرخ هر واگن باری حداقل ۲۵۰ میلیون تومان و مسافری حداقل ۲/۵ میلیارد تومان به بالا و هر لکوموتیو ۵ تا ۶ میلیارد تومان، سرمایه گذاری سنگینی را می طلبد که بدون حمایت دولت این سرمایه گذاری ممکن نیست. مالکان ناوگان دخل و تصرف چندانی در سرمایه خود ندارند و مهم ترین مانع سرمایه گذار مشکلات نرم افزاری است با این حال مسئولین همواره اظهار می کنند که سرمایه گذاری در بخش کم است اگر همین سرمایه گذاری جای دیگر انجام شده بود ما چه وضعی داشتیم و در حال حاضر چه وضعیتی داریم! قرار بود به ازای ورود هر واگن مسافری به بخش، یک میلیارد تومان به مالک واگن بدهند که متأسفانه منتفی شد.

آقای سعیدی عضو هیئت مدیره انجمن در ادامه اظهار داشت: نبود سازمان تنظیم مقررات موجب شده تا ضوابط میان بخش حاکمیتی و بخش تصدیگری (بخش خصوصی) متناسب نباشد، بدین معنی که شرکت راه آهن در این خصوص نقش مجری و ناظر در تنظیم قانون را عهده دار بوده است و در یک دهه اخیر بخش نتوانسته

صاحبان کالا است به آسانی نمی تواند پرداخت شود و در نتیجه این فشار به بخش خصوصی وارد می شود.

نایب رییس انجمن گفت: اکنون در بخش حمل و نقل کشور که چهار بخش هوایی، دریایی، ریلی و جاده ای دارد به صورت جزیره ای عمل می کنند و هر یک از آن ها برای خودشان برنامه جداگانه ای دارند و لذا هماهنگی و مدیریت این موضوع از اهمیت خاصی برخوردار است.

وی در ادامه اظهار داشت: که همه بنادر کشور به امکانات و تجهیزات تخلیه و بارگیری ریلی مجهز نیستند و در بنادری هم که این امکانات وجود دارد عملیات تخلیه و بارگیری منجر به ایجاد هزینه ای بالغ بر ۲۵۰ هزار تومان برای هر کانتینر پر و خالی می شود که این موضوع مزیت حمل و نقل ریلی را نسبت به جاده ای کاهش می دهد. زیرا برای سه دستگاه کانتینر ۲۰ فوت برای یک واگن حداقل ۶۰۰ هزار تومان

گفت: اگر بخش دولتی رقیب بخش خصوصی باشد و شریک هم باشد در این صورت بخش نمی تواند خوب بچرخد از طرفی اغلب بار شرکت های حمل و نقل ریلی کشور محصولات معدنی است و در زمانی که وضعیت اقتصادی کشور خوب نیست کارخانه ها و صاحبان کالا با بخش حمل و نقل ریلی مانند بخش جاده ای خوش حساب نیستند و از این رو غالب شرکت های حمل و نقل ریلی از صاحبان کالا طلبکار هستند به طور مثال یک شرکت مبلغ ۲۵ میلیارد تومان از یک شرکت صاحب کالا طلبکار است. از آن جایی که راه آهن تمامی هزینه های جانبی خود را از قبیل برق، نظافت اماکن، نگهداری شبکه حقوق و مزایای کارکنان، اداره ساختمان و تأسیسات... باید تأمین و بپردازد. این هزینه توسط راه آهن بعضاً به علت عدم وصول مطالبات خود از شرکت ها که خود معلول بدهی

از تسهیلات بانکی یا از طریق بازار سرمایه بتواند سرمایه‌گذاری جدیدی داشته باشد در بخش تضامین و نرخ ارزان تسهیلات نیاز به کمک داریم زیرا بازده به گونه‌ای است که اگر این‌ها انجام شود و راه آهن تضامینی را بپذیرد شاید سرمایه‌گذاری در بخش توسعه ناوگان ریلی سرعت بگیرد و جهشی بیابد.

در ادامه دکتر پور سید آقایی مدیرعامل راه آهن در رابطه با بخشی از سخنان نایب رئیس انجمن گفت: ناوگان حمل و نقل جاده‌ای می‌تواند بار را از پایانه‌های دریایی تحویل بگیرند

برداری است. این مسئله ای است که در حمل و نقل هم باید به آن توجه جدی شود. وی یادآور شد: پایین بودن نرخ سرمایه‌گذاری ریلی از وجود مشکلات حکایت دارد نرخ قابل قبولی در سرمایه‌گذاری توسعه زیرساخت و ناوگان ریلی وجود ندارد. با توجه به صحبت‌های شما در شش سال گذشته ارزش سرمایه‌گذاری برای ورود لکوموتیو و واگن باری و مسافری مجموعاً کمتر از ۳۵۰ میلیون دلار بوده است که متأسفانه بخش عمده آن نیز ناوگان دست دوم بوده است. ایشان افزود در کشور حدود

سهم حمل و نقل ریلی در افق ۱۴۰۵ به سهم ۲۰ درصدی از جابجایی بار و مسافر به بیش از ۳۵ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری جدید نیاز داریم. وی مشکل عمده خصوصی‌سازی را در بخش حمل و نقل بی‌توجهی به فراهم نمودن مقدمات خصوصی سازی در کشور دانست و گفت: واگذاری فعالیت‌ها در بخش حمل و نقل ریلی بدون ایجاد بستری مناسب موجب شده است از موضع بخش خصوصی با فقدان سازمان تنظیم مقررات و خطر سرمایه‌گذاری در این حوزه و از موضع دولت هم



اما شرکت‌های حمل و نقل ریلی باید هزینه تخیله و بارگیری مجدد کانتینر را که در پایانه‌های ریلی انجام می‌گیرد، پردازند و برای حل این مشکل یک راه این است که سازمان بنادر و دریانوردی رأساً این سرمایه‌گذاری ریلی را انجام دهد و شکل دیگر این که سازمان بنادر می‌تواند خدمات ریلی در بندر را به عنوان اقدام زیرساختی به طور رایگان برعهده بگیرد.

دکتر عباس آخوندی در پاسخ مطالب مطروحه از سوی اعضای هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته با بیان این‌که در مقطع فعلی زمان آزمون و خطا کردن نیست گفت: مشکلی که در کشور داریم نرخ پایین بهره

۱۲۷ هزار دستگاه کامیون به عمر بالای ۲۵ سال داریم که حدود ۲ برابر استاندارد سوخت مصرف می‌کند. یعنی ملاحظه می‌گردد در حمل و نقل جاده‌ای نیز سرمایه‌گذاری نکرده‌ایم. لازمه سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل نیازمند تجدید نظر بخش‌های دولتی و خصوصی است تا نرخ بهره‌وری ملی را افزایش دهیم. وزیر راه و شهرسازی در ادامه اظهار داشت: میزان سرمایه‌گذاری بخش ریلی در کشور قابل قبول نیست. زیرا میانگین سن ناوگان ریلی ۲۵ سال است یعنی نرخ سرمایه‌گذاری در آن کم، کیفیت پائین و میزان نارضایتی زیاد است. آخوندی افزود: برای رساندن

نبود سرمایه‌گذاری کافی در بخش خصوصی را شاهد باشیم. آخوندی ادامه داد راه آهن در ایران وسیله حمل و نقل طبقات ضعیف و متوسط است و دولت به دلیل مسائل زیست محیطی و اجتماعی به آن ارزش افزوده می‌پردازد. در این راستا شعار حق دسترسی را مطرح کردیم تا به تدریج آن را حذف کنیم و پرداخت یارانه به حمل و نقل ریلی نیز در بند «ق» تبصره ۲ قانون بودجه از دیگر اقداماتی است که در این زمینه صورت گرفته است.

ایشان گفت: نبود سرمایه کافی در بخش خصوصی از مشکلات خصوصی سازی در کشور است حمل و نقل کشور باید به سوی بازار سرمایه

گام بردارد. در واقع تا سرمایه‌گذاری صورت نگیرد. اقدامی عملیاتی نمی‌شود باید کفایت سرمایه از ۳۵۰ میلیون دلار در ۱۰ تا ۱۵ سال به سالی یک هزار میلیارد دلار برسد. این یک رشد نیست بلکه یک پنجره یا یک رویکرد و یک انقلاب است زیرا نمی‌توان تا این حد به گذشته متکی بود.

وزیر راه و شهرسازی گفت: این کار را در وزارتخانه و شورای اقتصاد پیگیری می‌کنیم تا پایه کار محکم شود. باید به سوی بازار سرمایه گام برداشت. در واقع تا سرمایه‌گذاری از طریق جلب مشارکت عمومی صورت نگیرد اقدامی عملیاتی نمی‌شود. کفایت سرمایه در اکثر شرکت‌های حمل و نقل ریلی پایین است و این شرکت‌ها نیازمند بازسازی مالی هستند آن چه در ارتقای صنعت ریلی در کشور برنامه‌ریزی شده است یک رشد معمولی نیست بلکه یک انقلاب است و بخش خصوصی نیز باید متناسب با این برنامه‌ها خود را متحول نماید. لازم است انجمن و شرکت‌های حمل و نقل ریلی با همکاری شرکت راه آهن و وزارت راه و شهرسازی به منظور ورود به بازار سرمایه و ارتقای کیفیت مالی و سرمایه‌ای و ایجاد شفافیت مالی برنامه عملیاتی ارایه کنند و مراتب را به‌طور جدی پیگیری باشند.

متعاقب این نشست ویژه با وزیر راه و شهرسازی هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی با توجه به مطالب مطروحه این موضوع را در دستور کار خود قرار داد و در اولین جلسه مقرر شد که ضمن بررسی موارد از منظر اقتصادی در جلسه آتی که قبل از پایان سال جاری با حضور وزیر محترم راه و شهرسازی تشکیل خواهد شد معضلات و مشکلات شرکت‌های حمل و نقل ریلی مورد بحث و بررسی قرار گرفته و راهکارهای مناسب پیشنهاد شود.

مدیرعامل راه آهن با بیان این که بخش جاده‌ای هفت برابر بخش ریلی مصرف سوخت دارد، گفت: سالانه ۲۰ میلیارد دلار گازوییل توسط جاده مصرف می‌شود در حالی که اگر همان بار توسط راه آهن حمل شود در سال تنها سه میلیارد دلار مصرف گازوییل دارد.

به گزارش ندای حمل و نقل ریلی، محسن پورسید آقایی در یازدهمین همایش مهندسی صنایع اظهارداشت: سیاست‌های کلی نظام در بخش حمل و نقل اولویت با حمل و نقل ریلی بوده است و این ابلاغی سیاست‌های کلی نظام است اما در واقعیت توسعه ریلی رخ نداد. میزان سوانح در بخش ریلی یک پنجاهم سوانح در بخش جاده‌ای است، همچنین در حفظ و نگهداری محیط زیست، جاده ۲۰ برابر بیشتر از راه آهن آلاینده‌های زیست محیطی تولید می‌کند.

وی با بیان این که بخش جاده‌ای هفت برابر بخش ریلی مصرف سوخت دارد، گفت: سالانه ۲۰ میلیارد دلار گازوییل توسط جاده مصرف می‌شود در حالی که اگر همان بار توسط راه آهن حمل شود در سال تنها سه میلیارد دلار مصرف گازوییل دارد.

آن‌چه صاحبان کالا به عنوان تعرفه در بخش جاده‌ای پرداخت می‌کنند به ازای هر واحد حمل ۶۰ تومان است و ۲۵۴ تومان دیگر توسط دولت پرداخت می‌شود، اما در بخش ریلی این روند ۴۳ تومان به ازای هر واحد حمل است و تقریباً به همان میزان از صاحب کالا دریافت می‌شود.

متأسفانه در ایران برخلاف دنیا سامانه جاده‌ای حرف اول را می‌زند و این به دلیل رایگان بودن سوخت است. در واقع هرکس از سوخت بیشتری استفاده کند، بیشتر از جیب دولت برداشته است.

تناقض در نحوه تامین هزینه نگهداری جاده‌ها و خطوط ریلی



مدیرعامل راه آهن در یازدهمین همایش مهندسی صنایع:

مصرف سالانه گازوییل

در حمل بار در جاده ۲۰ میلیارد دلار

وریل ۳ میلیارد دلار

از دیگر چالش‌های بخش ریلی است. دولت خود را متولی جاده‌ها می‌داند و هزینه نگهداری جاده با دولت است اما در بخش ریل به دلیل برداشت‌های غلط و صوری از مسائل - که شرکت باید خودش درآمد و منابع داشته باشد - هزینه نگهداری خطوط راه‌آهن از استفاده‌کنندگان دریافت می‌شود و درآمدی که شرکت راه‌آهن دریافت می‌کند ۵۷ درصد آن بابت حق دسترسی و مابقی به شرکت‌های حمل و نقل ریلی داده می‌شود.

عدم توازن در شبکه فعلی و عدم امکان حمل بیشتر مواد معدنی و سوخت. همچنین ارزان بودن سوخت و رایگان بودن حق دسترسی به جاده باعث شده که شرکت‌های بزرگ معدنی، پتروشیمی و سیمان علاقه‌ای به سرمایه‌گذاری در بخش ریلی نداشته باشند. عدم وجود شبکه حمل و نقل حومه‌ای و سازمان مناسب آن و نبود بخش خصوصی بزرگ و رشد یافته از دیگر چالش‌های بخش ریلی در ایران است.

۲۴ میلیارد دلار بودجه برای توسعه ریلی در هشت سال نیاز داریم، اما سالانه ۲۰ میلیارد دلار یارانه برای سوخت کامیون‌ها

می‌دهیم و این رقم بالایی است. افزایش تدریجی قیمت سوخت، پرداخت صرفه جویی سوخت به حمل و نقل ریلی تا زمان واقعی شدن قیمت سوخت، برابری حق دسترسی برای شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای از طریق وضع عوارض در جاده‌ها و عوارض بر سوخت، الزام هزینه‌های زیرساخت ریلی توسط طرح‌های بزرگ معدنی، سیمانی و پتروشیمی تا زمان واقعی شدن قیمت سوخت، ایجاد سامانه قطار حومه‌ای و مترو با سرمایه‌گذاری دولت و از محل مالیات و تقویت بخش خصوصی با تکیه بر بهره‌وری و مدیریت، راهکارهای پیشنهادی برای نجات بخش ریلی است.

وزیر راه و شهرسازی در یازدهمین

همایش مهندسی صنایع:

خصوصی سازی منجر به

واگذاری بنگاه‌های دولتی

بدون ایجاد محیط کسب و

کار شده است

اندیشه خصوصی سازی در ایران فقط منجر به واگذاری بنگاه‌های دولتی بدون ایجاد محیط کسب و کار و ساماندهی بازار و فقط در حد

واگذاری انحصارات شد.

به گزارش ندای حمل و نقل ریلی، عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی در یازدهمین همایش بین‌المللی مهندسی صنایع با اشاره به مطلب بالا گفت: مدت‌ها است که در کشورمان رشد سریعی را تجربه نکردیم و بیش از چهار دهه است که رشد اقتصادی ایران منفی و یا در حد دو تا چهار درصد است.

تمام برنامه‌های توسعه‌ای کشور با رشد دستکم هفت تا هشت درصد طراحی شده است، به گفته وزیر راه و شهرسازی علی‌رغم همه روندها اگر سرمایه‌گذاری در ایران حتی ۱۲ درصد رشد کند باز هم امکان دستیابی به رشد هفت درصدی را نداریم. نیاز داریم تدبیری اتخاذ شود که بهره‌وری مجموعه عوامل تولید در ایران رشد کند که رشد سرمایه‌گذاری در کشور، به تنهایی ما را به رشد بهره‌وری نمی‌رساند. با روش‌های ساده نمی‌توانیم به رشد زیادی دست پیدا کنیم و اصلی‌ترین مسئله جامعه ایران بهره‌وری است که باید در دو حوزه اقتصاد خرد و کلان مورد بررسی قرار گیرد.

در اقتصاد خرد باید بنگاه، موضوع رقابت و شرایط رقابت

در ایران و در اقتصاد کلان باید به محیط کسب و کار، محیط رقابتی، بهره‌وری عوامل انسانی، عوامل تولید و فضای رقابتی در ایران توجه داشت. در سازمان‌هایی که دچار عادات غلط می‌شوند برون رفت از این وضعیت کار بسیار سختی است. متأسفانه در جامعه با انباشتی از عادات غلط مواجه هستیم و می‌بایست ارتقا فرآیندها و چرخه بهره‌وری مورد بررسی و بازنگری قرار بگیرد.

اکنون بیش از صد میلیارد دلار در جریان خصوصی سازی از انباشت سرمایه ملی ایران از کنترل دولت خارج شد و در اختیار برخی نهادها قرار گرفت.

فرآیند خصوصی سازی در صنعت ریلی پس از ده سال نشان می‌دهد که نه تنها تداوم سرمایه‌گذاری انجام نشده بلکه حتی میزان سرمایه‌گذاری جوابگوی هزینه استهلاک در این صنعت نبوده و ما تنها شاهد کم شدن اصل سرمایه بوده‌ایم. شایسته‌سالاری، جذب قابلیت‌های انسانی در سازمان‌ها و اطمینان به نیروی انسانی باید مورد توجه باشد زیرا این امر موجب ارتقا عوامل بهره‌وری و افزایش رفاه در جامعه خواهد شد.





نخستین محموله از مسیر ریلی اینچه برون وارد کشور شد

این امکانات و مشکلات در تلاش هستیم تا به هر شکل ممکن، بارهای ورودی در کشور مشکلی نداشته باشد و حتی المقدور در داخل کشور تخلیه شود.

مدیرکل راه آهن منطقه شمال شرق کشور از حضور هیات عالی رتبه اقتصادی از کشور و سفارت هندوستان در استان گلستان خبر داد و گفت: این هیات که شامل سفیر هند، اعضای ارشد سفارتخانه، مدیرکل وزارت بازرگانی و صنایع کشور هند به همراه نمایندگان فدراسیون حمل و نقل آن کشور است همراه با شماری از مدیران ستادی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، وارد استان شده و در اولین روز حضور خود از ایستگاه راه آهن گرگان بازدید کردند.

قربانی افزود: هم چنین این هیات هندی، از راه آهن و گمرک اینچه برون بازدید و امکانات آن را بررسی کرده تا بتوانند از طریق این

اکنون نیاز به ترمیم و مرمت دارد. وی به نبود ساختمان اداری در خور شان و جایگاه اداره کل راه آهن اشاره کرد و گفت: در حال تهیه زمینی برای احداث ساختمان اداره کل هستیم و تلاش داریم طی دو سال آن را آماده و تجهیز کنیم.

مدیرکل راه آهن منطقه شمال شرق کشور تاکید کرد: این اداره کل با توجه به وجود خط آهن گرگان - اینچه برون که به ترکمنستان و از آنجا به قزاقستان متصل است، یک خط آهن بین المللی است که در ترانزیت کالا و خدمات، اهمیت بسیار زیادی دارد.

وی همچنین از تجهیز ایستگاه اینچه برون توسط معاونت ساخت راه آهن کشور خبر داد و خاطرنشان کرد: این ایستگاه با توجه به حضور میهمانان و لکوموتوررانان نیازمند ساختمان هایی برای اسکان و استراحت است. قربانی گفت: با توجه به کمبود

قربانی اظهار کرد: در تلاش هستیم واگن های حامل بارهای وارداتی در زمان برگشت به همراه بار صادراتی به ترکمنستان یا قزاقستان برگردانده شوند که در اصطلاح به آن «دو سر بار» اطلاق می شود.

مدیرکل راه آهن منطقه شمال شرق کشور گفت: از تاسیس این اداره کل، مدت زمان زیادی نمی گذرد و این اداره کل با مشکلات عدیده ای همچون کمبود نیروهای اداری و متخصص ایستگاه ها مواجه است و اکنون در حال شکل دهی نمودار تشکیلاتی تعریف شده برای این اداره کل هستیم.

کار فنی، ۳۵ کیلومتر خط آهن قره تپه به بندرگز را به مناقصه گذاشته و پیمانکار مشخص شده و قرار است طی یک ماه آینده کار خود را در این مسیر آغاز کند. این مسیر که مربوط به زمان قبل از پیروزی انقلاب اسلامی است

نخستین محموله رسمی واردات کالا از مسیر ریلی مرز اینچه برون چهارشنبه هفدهم دی وارد کشور شد.

محمد رضا قربانی مدیر کل راه آهن منطقه شمال شرق کشور که این مسیر ریلی در محدوده آن قرار دارد اظهار داشت: نخستین محموله ترانزیتی در این مسیر شامل هشت هزار تن گندم است که از قزاقستان ارسال شده و سپس وارد خاک ترکمنستان می شود و از آنجا پس از طی مراحل قانونی و تشریفات گمرکی وارد ایران می شود.

این محموله شانزدهم آذر در خاک ترکمنستان مقدمات تشریفات گمرکی را پشت سر گذاشت و از آنجا وارد گمرک اینچه برون شد. وی ادامه داد: پس از ورود این بار و در زمان تخلیه واگن ها، به دنبال شناسایی صاحبان کالا، تجار و بازرگانان خواهیم بود تا بتوانند کالاهای خود را از طریق خطوط ریلی صادر کنند.

کریدورهای عبوری از ایران



خط ریلی، کالاها و اجناس خود را وارد ایران و از ایران به کشورهای دیگر صادر کنند.

وی اظهار کرد: بهتر است در زمان حضور این هیات‌های عالی رتبه و رسمی، تجار، بازرگانان، سرمایه‌گذاران و صاحبان کالاها نیز نشست‌ها با افراد با حضور استاندار داشته باشند زیرا این نشست‌ها در رشد و توسعه اقتصاد استان تأثیرات بسزایی خواهد داشت.

راه آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان ۱۲ آذر ماه امسال با حضور روسای جمهوری سه کشور در نقطه صفر مرزی ایران - ترکمنستان به بهره برداری رسیده بود.

با بهره برداری از مرحله نخست این شبکه ریلی ظرفیت سه میلیون تن در سال پیش بینی شده که به نظر می‌رسد با تکمیل این پروژه ظرفیت انتقال بار تا سقف ۱۲ میلیون تن افزایش خواهد یافت.

با کریدور ریلی شرق دریای خزر بیشتر آشنا شویم:

مزیت‌ها و محدودیت‌ها کدام است؟

جمهوری اسلامی ایران با وسعتی بالغ بر یک میلیون و ششصد و چهل و هشت هزار کیلومتر مربع از شمال با کشورهای ترکمنستان، آذربایجان و ارمنستان، از غرب با ترکیه و عراق و از شرق با کشورهای پاکستان و افغانستان همسایه است. موقعیت ویژه جغرافیایی ایران در دسترسی به دریاچه‌ی خزر در شمال و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب سبب شده تا ایران به عنوان پل ارتباطی شرق به غرب آسیا جایگاه ممتازی در عرصه حمل و نقل بین‌المللی داشته باشد. هم‌اینک دالان‌های ترانزیتی متعددی از قلمروی ایران عبور کرده و خاورمیانه را به آسیا و اروپا متصل می‌کنند از جمله: دالان‌های شمال-جنوب (غرب دریای خزر)، دالان بین‌المللی آسیا-اروپا، دالان شرق-غرب (خلیج فارس- دریای

مدیترانه)، دالان اسلام‌آباد-تهران- استانبول، دالان بندرعباس-آلماتی و دالان ایران-ترکمنستان-قزاقستان (شرق دریای خزر) که در آستانه بهره‌برداری قرار گرفت.

راه آهن گرگان - اینچه برون به عنوان بخشی از دالان ریلی شرق دریای خزر بین سه کشور جمهوری اسلامی ایران، ترکمنستان و قزاقستان با هدف دسترسی آسیای میانه به ویژه کشورهای ترکمنستان و قزاقستان به آب‌های گرم خلیج فارس و دریای عمان طراحی و در نشست مشترک

ترکمنستان- قزاقستان حدود ۹۸۰ کیلومتر است که از کشور قزاقستان در ناحیه Uzen آغاز و پس از عبور از ناحیه شرق دریای خزر به کشور ترکمنستان در ناحیه برکت رسیده و پس از عبور از ترکمنستان در مرز اینچه برون به خاک ایران می‌رسد. ۲۰۰ کیلومتر از این مسیر در خاک قزاقستان، ۷۰۰ کیلومتر در ترکمنستان و نزدیک به ۸۰ کیلومتر آن در خاک ایران قرار دارد. راه آهن گرگان- اینچه برون از ایستگاه قره‌تپه واقع در حدفاصل ایستگاه‌های بندرترکمن

روسای جمهور سه کشور یادشده در سال ۱۳۸۸ با عقد تفاهم‌نامه‌ای به تصویب رسید. بهره‌برداری از این طرح بزرگ ریلی علاوه بر فراهم نمودن زمینه ترانزیت کالا و مسافر در حجم انبوه بین کشورهای همسایه موجب ارتقای مناسبات اقتصادی، سیاسی و اجتماعی در سطح بین‌المللی خواهد شد.

راه آهن گرگان - اینچه برون
طول کلی دالان ریلی ایران-

راه آهن محور توسعه و دوستی کشورهای ساحل دریای خزر

محمد نبی جوانمردی
کارشناس ارشد حمل و نقل

راه و راه آهن به عنوان شریان‌های حیاتی کشورها از دیرباز مطرح بوده و امکان مبادلات اقتصادی بین ملت‌ها را فراهم آورده است. در دوره جدید نیز این شریان‌های حیاتی به گسترش مبادلات بین ملت‌ها کمک می‌کنند. به طوری که بنا به مطالعات بانک جهانی کشورهایی که از زیر بناهای حمل و

نقلی بهتری برخوردارند بین یک تا دو درصد تولید ناخالص داخلی آن‌ها نسبت به کشورهای مشابه بیشتر است.

امروزه حمل و نقل ریلی به علت مزیت‌های زیست محیطی، حمل و نقل انبوه و قیمت تمام شده پایین‌تر، در توسعه اقتصادی کشورها جایگاه ویژه‌ای یافته است. در منطقه ما با فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و ایجاد کشورهای مستقل در آسیای میانه که بیشتر در سرزمین‌های بسته واقع شده و به دریاهای آزاد برای انجام مبادلات خود با سایر کشورهای جهان دسترسی نداشتند و از طرفی سیاست اصولی ایران برای افزایش مراودات با این کشورها و با توجه به موقعیت ممتاز ترانزیتی ایران که از یک سو با این کشورها هم مرز بوده و از سوی دیگر به دریاهای

- تعداد پل آبرو: ۱۶۶
- پل‌های تقاطع: ۱۱
- پل‌های رودخانه‌ای: گرگان رود و آلاکل

اهداف طرح:

- کاهش طول مسیر حمل و نقل بین‌المللی کشورهای مستقل همسود تا خلیج فارس و اروپا
- اتصال کشورهای آسیای میانه به آب‌های آزاد دریای جنوب
- جابجایی و صادرات میلیون‌ها تن غلات مازاد به ویژه گندم در کشور قزاقستان

مزایای طرح راه آهن گرگان

- اینچه برون:

- ترانزیت حداقل ۵ میلیون تن غلات در سال‌های اولیه
- افزوده شدن سالانه حداقل سه میلیون تن بار به حجم بارهای ریلی ایران
- افزایش ترانزیت ریلی کالا و درآمدهای ناشی از آن
- ایجاد اشتغال در منطقه

محدودیت‌های طرح:

در قسمت داخلی این راه آهن در ایران، به دلیل پستی، بلندی و گلوگاه‌های شمالی، سرعت حمل بسیار ناچیز است و نیاز به سرمایه گذاری مجدد دارد. حمل حجم بار پیش بینی شده بیش از یک میلیون تن از پل ورسک وجود ندارد و باید اندیشه‌ای در این خصوص انجام داد.

راهکار:

در مقطع اول اگر جابجایی سالانه ۵۰۰ هزار تن محقق شود، در مرحله بعد برای کاهش مشکلات در فصل سرما بخشی از ناحیه شمالی این خط آهن برقی خواهد شد. همچنین در صورت افزایش حجم بار در مرحله سوم طرح اتصال راه آهن گرگان به دامغان اجرایی خواهد شد.



گردور ایران-ترکمنستان-قزاقستان- (روسیه) شرق دریای خزر

گرگان - اینچه برون:

- طول مسیر: ۸۰ کیلومتر - یک خطه
- حداکثر سرعت: مسافری ۱۶۰ و باری ۱۲۰ کیلومتر در ساعت
- تعداد ایستگاه‌ها: ۴ ایستگاه (قره تپه - یامپی - پتروشیمی و اینچه برون)
- حداکثر شیب مسیر: ۱۵ در هزار
- حداقل شعاع قوس: ۱۵۰۰ متر
- تعداد پل‌های بزرگ: ۱۳

ریال آغاز شد. چهار ایستگاه قره تپه، یامپی و پتروشیمی هر یک با ۳۰۰ متر مربع وسعت و ایستگاه اینچه برون با ۳۰۰۰ هزار متر مربع وسعت در این مسیر بنا شده است. ایستگاه تعویض بوژی اینچه برون نیز در فاصله تقریبی چهار کیلومتری خط مرزی پیش بینی شده است. ایستگاه اینچه برون اکنون دارای چهار خط عادی هر یک به طول تقریبی هزار متر و سکویی به طول ۴۰۰ متر است.

مشخصات فیزیکی راه آهن

و گرگان از محور موجود راه آهن تهران-گرگان منشعب شده و پس از طی ۱۸ کیلومتر به سمت شمال شرق امتداد یافته و با عبور از حاشیه غربی شهرستان آق قلا، در ۷۷ کیلومتر به ایستگاه تعویض بوژی اینچه برون و سپس مرز ایران با کشور ترکمنستان منتهی می‌شود. عملیات اجرایی این پروژه از مرز اینچه برون تا ایستگاه راه آهن گرگان از اواخر سال ۱۳۹۰ توسط قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا به عنوان پیمانکار با اعتبار کلی ۱۳۰۰ میلیارد

صادر کرد. اینک با اتمام آن مراسم شروع بهره‌برداری از آن با حضور روسای جمهور سه کشور برگزار می‌شود، امید است این خط بتواند حجم قابل توجهی از محصولات را حمل و منجر به گسترش تجارت بین این کشورها و سایر کشورهای متمایل به استفاده از آن منجر شود، با این بهره برداری کار توسعه پایان نیافته و باید راه آهن ایران از شرق به هرات و از طریق افغانستان به تاجیکستان، از شمال غرب به بصره در عراق متصل شود تا بتوان در جهت توسعه حمل و نقل ریلی و گسترش مبادلات با همسایگان گام‌های سریع تری برداشت.

آزاد دسترسی دارد، مقرر شد که راه‌های ارتباطی ایران به این کشورها متصل شود و در مرحله اول در سال ۱۳۷۵ راه آهن ایران از مرز سرخس به راه آهن ترکمنستان و به تبع به راه آهن سراسری آسیای میانه متصل شد، سپس راه آهن لطف آباد به ترکمنستان متصل شد. که شاهد رونق روزافزون این دو مسیر هستیم، با توجه به اراده سه کشور ایران-ترکمنستان-قزاقستان جهت دسترسی آسان و با صرفه به آب‌های آزاد در سال ۱۳۸۸ عملیات اجرایی راه آهن گرگان-اینچه برون-ترک-برکت که در شرق دریای خزر و در سه کشور قزاقستان، ترکمنستان و ایران واقع شده و امید است با بهره‌برداری از آن بخش مهمی از نیازهای قزاقستان و جنوب روسیه و حتی قرقیزستان را از طریق آن تامین و تولیدات آن‌ها را به شرق دور

برگزاری همایش نکوداشت فعالان بخش خصوصی در عرصه حمل و نقل ریلی

چشم‌ها را باید شست، چور دیگر باید دید

پویا مهربانی



در همایش نکوداشت فعالان بخش خصوصی در عرصه حمل و نقل ریلی که به مناسبت هفته ملی حمل و نقل در تاریخ بیست و ششم آذر ماه با حضور وزیر راه، مدیر عامل راه‌آهن و مدیران بخش خصوصی در ساختمان مرکزی راه‌آهن برگزار شد، ابتدا نمایندگان بخش خصوصی راهکارها و پیشنهادهای خود را در خصوص توسعه حمل و نقل ریلی در کشور و حمایت هرچه بیشتر از بخش خصوصی ابراز کردند. در ادامه مدیرعامل راه‌آهن گزارشی یک ساله عملکرد راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران همراه با آمار و ارقام مربوط به آن را ارائه کرد. در ادامه همایش وزیر راه و شهرسازی گفت: «از بخش خصوصی و توسعه حمل و نقل ریلی در کشور حمایت می‌کنیم اما، به چیزی فراتر از آمار و ارقام ریل و ناوگان در کشور و همچنین راهکارها و پیشنهادهای بهتری برای توسعه شبکه ریلی در کشور نیاز داریم و اساساً کل «انگاره» در حمل و نقل باید عوض شود.»

نیازمند تغییر در «انگاره» حمل و نقل هستیم

عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی گفت: آنچه باید در ایران تغییر دهیم این است که ریل بخشی از زندگی ما باشد. اساساً باید صنعت حمل و نقل ریلی وسیله ترجیحی ملت ایران در مسافرت‌ها شود، آن زمان می‌توان موفق به رشد

بد قرار دارد که اگر فکری به حال انتقال حمل و نقل جاده‌ای به حمل و نقل ریلی نشود هر سال وضع آن‌ها بدتر می‌شود حتی اگر میلیاردها تومان برای حمل و نقل جاده‌ای هزینه کنیم، آن قدر تردد در شبکه‌های جاده‌های کشور زیاد است که باز کفاف نمی‌دهد.

تمام راه‌های خروجی تهران در حال حاضر با ۳۰ تا ۱۰۰ درصد بیش از ظرفیت زیر بار است و روزانه حدود ۵۲ هزار وسیله نقلیه از قم و ۱۱۰ هزار وسیله نقلیه از کرج و قزوین عبور می‌کند. هر چقدر جاده احداث کنیم، مطمئناً رشد وسیله نقلیه از جاده جلوتر خواهد بود.

در ارزیابی سطح خدمات در جاده‌ها خروجی تهران مشخص شد که همه آن‌ها در سطح F است یعنی تقریباً در سفرها اکثر جاده‌ها زیر بار سنگین است.

آخوندی گفت: چند سال است که فرودگاه مهرآباد و امام خمینی تاسیس و راه‌اندازی شده است، اما متأسفانه هیچ حمل و نقل ریلی و اتوبوس مسافری برای انتقال مسافر به این فرودگاه راه اندازی نشده است، پس «انگاره‌های» ما دارای مشکل است.

وزیر راه و شهرسازی:

نگاه نخست برای احداث

قطار پرسرعت «تهران-

قم-اصفهان» غیر مهندسی

است

به گفته عباس آخوندی سال‌ها است در مورد قطار پر سرعت تهران-قم-اصفهان با سرعت عملیاتی ۲۵۰ تا ۳۰۰ کیلومتر صحبت می‌شود اما ایستگاه‌های قطار آن در خارج از شهرها جانمایی شده است. مبدا این خط‌آهن «شهرک آفتاب» در محدوده بهشت زهرا، ایستگاه محمدیه در محدوده ۳۰ کیلومتری قم و ایستگاه اصفهان آن در ابتدای

این صنعت در کشور شد.

حاصل و نقل بین دو شهر نیست، بلکه بین مبدا و مقصد مشخص است، باید حمل و نقل را از دید شهروندان ببینیم. موضوع تامین لکوموتیو، واگن و خط آهن مهم است اما از آن مهم‌تر جابه‌جایی مسافر در کم‌ترین زمان و ایمن‌ترین راه است. باید به بحث یارانه‌ها و دو خطه کردن خطوط ریلی توجه کرد اما باید به گونه‌ای طراحی کنیم که کارایی و کارآمدی راه‌آهن محقق شود. متأسفانه هنوز ایستگاه راه‌آهن تهران به مترو متصل نیست و در تهران فقط یک ایستگاه راه‌آهن داریم. استفاده از ریل باز آرایشی زندگی شهری است.

با دقت در جانمایی ایستگاه‌های قطار در می‌یابیم که بیش‌تر این ایستگاه‌ها در خارج از شهرها بنا شده‌اند و مسافران باید مسیر زیادی را از ایستگاه تا شهر طی کنند که این خود عاملی در بی‌رغبتی مردم در حمل و نقل ریلی است.

هنوز از دید شهروند مسافر، بازرگان و صنعتگر به حمل و نقل نگاه نمی‌کنیم بلکه نگاه‌مان به حمل و نقل ریلی از دید خط‌آهن، لکوموتیو و واگن است بنابراین ضمن این‌که خط‌های آهن را اضافه می‌کنیم و یارانه‌ها را به این امر اختصاص می‌دهیم باید طراحی‌ها طوری باشد که کارایی و کارآمدی راه‌آهن افزایش یابد.

هم‌اکنون ۳۳ هزار کیلومتر شریان اصلی جاده‌ای داریم و ۴۰ درصد از این شریان جاده‌ای در وضع بسیار

کشور به‌ویژه در گلوگاه مرکزی کشور عملیات اجرایی آن آغاز شده است.

بازسازی راه آهن جنوب آغاز شده است و تاکنون ۴۰ کیلومتر از این مسیر بازسازی کامل شد تا پایان امسال ۶۰ کیلومتر دیگر بازسازی می‌شود و تا پایان سال آینده بازسازی کل محور جنوب تکمیل خواهد شد.

برای جذب سرمایه‌های جدید شرکت‌هایی را که واگن‌های نو خریداری می‌کنند مشمول معافیت قرار دادیم که بر این اساس از حق دسترسی به مدت ۴۲ ماه یا ۴ میلیون تن کیلومتر معاف خواهند بود. همچنین مصوبه‌ای در مجلس داشتیم که براساس آن با افزایش ۲۰ درصد به قیمت گازوییل ۱۰ درصد این افزایش به حمل و نقل ریلی و ۱۰ درصد دیگر آن به حمل و نقل جاده ای اختصاص خواهد یافت.

در بخش حمل و نقل ریلی شرکت‌هایی که اقدام به خرید واگن مسافری نو کنند به ازای هر نفر کیلومتر جابجایی، معادل گازوییل صرفه‌جویی شده در اختیار شرکت‌ها قرار می‌گیرد.

در دنیا مقوله تنظیم مقررات در ایمنی و استانداردها و اصول و روش کار است نه در بخش مالی و قیمت‌ها.

امیدواریم شاهد شکوفایی وعده‌ها باشیم

موسوی نژاد رییس هیات مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و مدیرعامل رجا، گفت: سرمایه‌گذاری مناسبی در بخش خصوصی در زمینه باری، مسافری و لکوموتیو اتفاق نیفتاده است چون، ضمانت کافی برای سرمایه‌گذاری در بخش ریلی وجود ندارد به علت این که ریل حجم بالای سرمایه‌گذاری نیاز دارد اما سرمایه‌گذار به بازگشت سرمایه‌اش مطمئن نیست. انباشت مطالبات راه آهن از شرکت‌های حمل و نقل ریلی و



پورسید آقایی: در دنیا مقوله تنظیم مقررات، در ایمنی و استانداردها و اصول و روش کار است، نه در بخش مالی و قیمت‌ها

نسبت به تضمین اصل و سود تسهیلات مربوط به سرمایه‌گذاری بخش‌های غیر دولتی در این بخش و استفاده از ابزار کمک‌های فنی و اعتباری برای اقتصادی کردن طرح‌های مورد نظر و تضمین اثر نوسانات نرخ ارز در سرمایه‌گذاری‌های مزبور اقدام کنند.

افزایش درآمد شرکت‌های حمل و نقل ریلی طی یک سال

محسن پورسید آقایی مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران نیز در این مراسم گفت: در ۱۳ ماه اخیر تلاش ما این بوده است که هزینه‌های بخش خصوصی کاهش و سود آن‌ها افزایش یابد.

سال گذشته حق دسترسی راه آهن، ۵۷ درصد سهم حمل بار بود که هدف گذاری کردیم در برنامه‌ای چهار ساله ۲۰ درصد کاهش یابد برای افزایش سرعت حرکت قطارها از سال گذشته ردیف ۱۵۰۰ میلیارد تومانی اختصاص یافت که با اختصاص آن بخش زیادی از طرح‌ها در این باره عملیاتی شد. البته امروز نیز دو خطه کردن بیش‌تر مسیرهای خط آهن

شهرسازی استفاده کردم و تلاش می‌کنم شهرسازی را با ریل آشتی دهم.

از بخش خصوصی خواهش می‌کنم به نحوی جای سهام عام حمل و نقل ریلی را در سازمان بورس باز کنند، اکنون این سهم در سازمان بورس نزدیک به صفر است. این صنعت باید بتواند منابع خود را تامین کند تا متکی به بانک‌ها نباشد. باید سیاست‌گذاری کنیم و به‌سوی تشکیل شرکت‌های سهامی عام بزرگ‌مقیاس حمل و نقلی حرکت کنیم.

باید درهای سازمان بورس را به روی شرکت‌های حمل و نقلی باز کنیم زیرا با وجود این که حمل و نقل شش درصد از تولید ناخالص داخلی را تشکیل می‌دهد اما سهم آن در بازار بورس کم‌تر از یک درصد است.

همچنین هم در دولت و هم در مجلس به حمل و نقل ریلی توجه شده است، در بودجه سال آینده هم دولت پیشنهادی موثر به مجلس داده است که یک نسخه تکامل یافته سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در تمام شاخه‌های حمل و نقل توسط سازمان‌های حمل و نقل خواهد بود و براساس آن به وزارت راه و شهرسازی اجازه داده می‌شود اصل و فرع سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را در همه شقوق حمل و نقل تضمین کند و صندوق توسعه ملی نیز منابع مورد نیاز را تامین کند. امیدوارم بتوانیم اقدامی همگانی انجام دهیم تا حمل و نقل ریلی را وارد زندگی روزمره مردم کنیم.

عباس آخوندی به قانون الحاقی بند ۳۴ اشاره کرد که بر مبنای آن به منظور جلب مشارکت سرمایه‌گذاران و حمایت از سرمایه‌گذاری در امر توسعه حمل و نقل ریلی به شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران و شهرداری‌ها اجازه داده می‌شود تا در مقابل اخذ تضمین‌های لازم از محل منابع داخلی خود بدون ایجاد هر گونه تعهد برای بودجه عمومی

جاده شاهین شهر است این چه مزیتی دارد که این مسیر را حدود یک ساعت طی کنیم اما از تهران تا شهرک آفتاب یک ساعت و نیم و از اول جاده شاهین شهر تا اصفهان نیز به همین میزان در راه باشیم تا به مقصد برسیم. نگاه نخستین برای احداث این خط غیر مهندسی است و اساساً در «انگاره» حمل و نقل مشکل داریم و گرفتاری ما فنی و تخصصی نیست.

در دنیای نوین بدون حمل و نقل ریلی نمی‌توان زندگی توسعه یافته داشت، پس به هر دلیلی وقتی اجازه می‌دهیم جمعیت تهران به حدود ۹ میلیون نفر و مجموعه شهری تهران به ۱۵ میلیون نفر افزایش یابد با احداث جاده و یا افزایش وسایل نقلیه مشکلی حل نمی‌شود. روزانه چندین میلیون نفر در این شهر رفت و آمد می‌کنند این غیرممکن است که بتوان این جمعیت را تنها با جاده جابه‌جا کرد و چاره‌ای جز تبدیل صنعت ریل به حمل و نقل اول کشور نداریم، باید شهرسازی را با ریل تغییر دهیم و باید ایستگاه‌های راه آهن، مرکز اصلی مبادلات شهری باشند. اگر همه بودجه کشور را برای توسعه جاده‌ها صرف کنیم باز پاسخ‌گوی نیاز نخواهد بود چون همیشه خودرو از جاده جلوتر است. خطوط ریلی کشور را باید به سراسر جهان وصل کنیم، خطوط ریلی ایران باید به افغانستان، پاکستان، ارمنستان، کردستان عراق و ترکیه متصل شوند و بدون حمل و نقل ترکیبی نمی‌توانیم قدرت رقابت پذیری اقتصادی داشته باشیم.

تلاش می‌کنم شهرسازی را با ریل آشتی دهم

عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی در ادامه صحبت‌هایش تاکید کرد: بدون شبکه ترکیبی امکان رقابت با دنیا را نخواهیم داشت که لازمه این اقدام هم توسعه خطوط ریلی است. بنابراین در این وزارت‌خانه از فرصت ادغام راه با



فخاری: تصمیمات جزیره‌ای قیمت واگن را در کشور افزایش داده است. با این سیاست‌ها نوسازی ناوگان ریلی به کندی پیش می‌رود



کامیاب: خواستار سوق دادن تسهیلات از حمل و نقل جاده‌ای به حمل و نقل ریلی هستیم. اگر از بدو خصوصی سازی تا کنون گشایش مناسبی صورت نگرفته، امروز را می‌توان به فال نیک گرفت



موسوی‌نژاد: سرمایه‌گذاری مناسبی در بخش خصوصی در بخش باری، مسافری و لکوموتیو اتفاق نیفتاده است. ضمانت کافی برای سرمایه‌گذاری در بخش ریلی وجود ندارد، ریل حجم بالای سرمایه‌گذاری نیاز دارد اما سرمایه‌گذار به بازگشت سرمایه‌اش مطمئن نیست

درخواست برای پرداخت مطالبات یکی دیگر از مشکلات و موانع است و مطالباتی را که جمع شده‌اند نمی‌توان یک جا پرداخت کرد. نبود نهاد تنظیم مقررات یکی دیگر از مشکلات در توسعه حمل و نقل ریلی است که نیاز داریم برای دراز مدت مقررات ثابتی داشته باشیم. مشکل ساختاری راه‌آهن از موانع دیگر بر سر راه بخش خصوصی در این صنعت است همچنین نظارت بخش اجرایی مانعی بر سر راه مانور بخش خصوصی است. امید جدی در بخش خصوصی به وجود آمده و امیدواریم شاهد شکوفایی وعده‌ها باشیم.

اگر تفکر درست شود همه چیز درست خواهد شد

محمد رضا کامیاب نایب رییس هیات مدیره انجمن صنفی شرکت‌های ریلی و خدمات وابسته و مدیرعامل شرکت راه‌آهن حمل و نقل گفت: خواستار سوق دادن تسهیلات از حمل و نقل جاده‌ای به حمل و نقل ریلی هستیم. اگر از بدو خصوصی سازی تا کنون گشایش مناسبی صورت نگرفته، امروز را می‌توان به فال نیک گرفت.

محدودیت‌های ذاتی ریل موجب می‌شود تا مزیت جاده افزایش پیدا کند و مزیت ریل کاهش یابد؛ باید این محدودیت‌های ذاتی را کم‌رنگ کرد. از جمله این محدودیت‌های ذاتی؛ سرمایه‌گذاری در بخش باری ریلی بین پنج تا شش میلیون تومان به ازای هر واگن درآمد دارد اما یک کامیون بین هفت تا ده میلیون درآمد خالص ماهیانه دارد.

محدودیت دیگر بحث بارگیری است اگر صف واگن برای تخلیه ایجاد شود به معادن و مراکز بارگیری می‌گویند بارگیری نکنید و در سیر می‌گویند باری متوقف شود تا مسافری بتواند از خط عبور کند. حدود ۶۰ درصد کامیون‌ها بار دارند اما تسهیلات به جاده داده می‌شود. شرکت‌های حمل بار با صاحبان

خصوصی گذاشته شد این در حالی است که شرکت‌ها توان انجام این اقدامات را ندارند.

وی ادامه داد: از وزیر راه و شهرسازی می‌خواهیم بیش از گذشته با شرکت‌های حمل و نقل ریلی در تعامل باشد و برای جذب سرمایه‌گذار به این حوزه از ابزارهایی مانند ارایه تسهیلات ارزان قیمت و تخصیص ارز دولتی استفاده کند.

مهم‌ترین مزیت جابجایی قطار کاهش تلفات ناشی از تصادفات جاده‌ای است و در حالی که میزان تلفات جاده‌ای چیزی حدود ۲۰ هزار نفر در سال است این عدد در جابجایی در ریل نزدیک به صفر است.

همچنین یکی دیگر از مزیت‌های بارز استفاده از ریل میزان صرفه‌جویی در سوخت است در حالی که مصرف سوخت برای هر نفر کیلومتر در ریل ۱۱ سی‌سی است این رقم در بخش جاده‌ای به ۳۳ سی‌سی می‌رسد.

حذف مالیات از فعالیت‌های حمل و نقل ریلی و تلاش برای کاهش قیمت بلیت را از مسئولان خواستار شد. ناوگان مسافری ریلی کشور در شان مردم ایران نیست و سفر با ناوگان ریلی که به طور متوسط عمر ۳۰ سال دارند مهم‌ترین مشکل حوزه مسافری است می‌توانیم با استفاده از تولیدات داخل عمر ناوگان ریلی را کاهش دهیم. سرمایه‌گذاری در بخش ریلی باید برابر با سرمایه‌گذاری در مناطق محروم باشد همچنین دولت باید از ناوگان حمل و نقل ریلی حمایت جدی کند.

با تدابیری می‌توان از مشکلات ناوگان حمل و نقل ریلی کاست از جمله حذف تعرفه‌های گمرکی برای واردات قطعات مورد نیاز، معافیت‌های مالیاتی از جمله مالیات بر ارزش افزوده، تامین منابع برای توجیه دار کردن خرید واگن‌های جدید، بخشی از تدابیر دولت برای جذب سرمایه‌گذار به این حوزه شود.

متأسفانه با واگذاری راه‌آهن به بخش خصوصی در راستای اجرای اصل ۴۴ بخش عمده‌ای از وظایف دولتی بر دوش شرکت‌های

بار قرار داد تحمیلی دارند، به عنوان مثال با ذوب آهن و در متن قرارداد مواردی است که به ضرر بخش خصوصی است. باید بدانیم هر تصمیمی که باعث کندی یا توقف واگن شود؛ به هر عنوانی هیچ نتیجه‌ای نخواهد داشت چون بار را در اختیار جاده قرار می‌دهد.

سن واگن‌های مسافری در شان مردم ایران نیست

فخاری عضو انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته و مدیرعامل شرکت ریل تراپرسبا در این همایش گفت: تصمیمات جزیره‌ای قیمت واگن را در کشور افزایش داده است. با این سیاست‌ها نوسازی ناوگان ریلی به کندی پیش می‌رود. بهترین راهکار صرفه‌جویی در سوخت را هدایت سفر به ریل خواند و گفت: میزان مصرف سوخت در قطار مسافری تقریباً یک سوم بخش جاده‌ای است.

همچنین دو خطه کردن خطوط راه‌آهن با امکان جذب حداکثری مسافر، تامین ارز دولتی برای قطعات واگن، معافیت تولیدکنندگان واگن از پرداخت مالیات، پیگیری برای



گفت و گوی اختصاصی با مدیرعامل ریل ترا بر سبا:

«خدمات ارائه شده به مسافران خوب است»

ولی مطلوب نیست»

پویا مهربانی

افزایش می‌یابد. در این خصوص گفت و گویی ترتیب دادیم با آقای جواد فخاری مدیرعامل ریل ترا بر سبا، وی معتقد است: بخش خصوصی تحت هیچ شرایطی دودو تا چهار تا نکرده و با حداقل سود و گاهی با زیان ساخته‌اند و دلیل این ادعا آن است که هیچ یک از شرکت‌های مالک، وضع چندان خوبی ندارند. درست است که اگر دولت متولی این بخش بود امکان ضعیفی بود که ناوگان را بهبود نبخشد. همچنین ایشان گفت: «خدمات ارائه شده به مسافران خوب است ولی مطلوب نیست»؛ این در حالی است که خبرنگار ندای حمل و نقل طی سفری که با قطار داشت وضعیت خدمات به مسافران را مطلوب توصیف نکرده است. این گفتگو را می‌خوانید.

به عقیده معاون مسافری راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران خدمات دهی به مسافران وضعیت مناسبی ندارد و اگر بخش مسافری در اختیار شرکت راه‌آهن می‌بود هم اکنون خدمات دهی و شرایط در بخش مسافری بهتر می‌بود. همچنین به عقیده شرکت‌های خصوصی ریلی فعال در بخش مسافری، افزایش نرخ بلیت متناسب با هزینه‌ها نبوده بلکه طی سال گذشته فقط از زیان بیش‌تر شرکت‌ها جلوگیری کرده، از طرفی افزایش نرخ بلیت خواسته شرکت‌ها نیست بلکه به هر میزانی که قیمت بلیت افزایش داشته باشد به همان میزان دسترسی مردم به قطار کم‌تر می‌شود و رویکرد آن‌ها به استفاده از وسایل نقلیه شخصی و استفاده از وسایل نقلیه عمومی جاده‌ای



داده: دولت با فروش واگن‌های خود به پول خودش رسیده هزینه‌های راهبردی، تعمیرات، بازسازی و سایر هزینه‌های منابع انسانی از دوش دولت برداشته شده و بخش خصوصی متقبل تمامی هزینه‌ها شده

قانون اساسی به درستی اجرا نشده و هنوز راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران حاضر نشده از تصدی‌گری خود دست بردارد در صورتی که در واگذاری واگن‌های مسافری به بخش خصوص اتفاقات خوبی رخ

ریلی در کشور است.» چه راهکارهایی برای کم‌رنگ‌تر کردن این چالش‌ها می‌توان در نظر گرفت؟
بنده هم قبول دارم که در راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران اصل ۴۴

معاون مسافری راه‌آهن معتقد است: «افت کیفیت در خدمات، واگذاری‌های غیر اصولی و غیرکارشناسی به بخش خصوصی مهم‌ترین چالش‌های ناوگان مسافری

است.

رقابت بین شرکت‌ها برای ارایه خدمت بهتر و جذب حداکثری مسافر و تکمیل ظرفیت‌ها افزایش پیدا کرده است.

دولت بخش عمده ای از هزینه‌های نیروی کشش و خدمات را از بخش خصوصی دریافت می‌کند که در گذشته این هزینه‌ها به عهده راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران بوده است.

سرفصل هزینه‌ها و اعتبارات دولتی ناوگان حمل و نقل ریلی از دوش دولت برداشته شده و برای کم رنگ کردن این چالش‌ها باید بخش خصوصی و بخش حاکمیتی دقیقاً به وظایف خود عمل کنند و تلاش کنند سطح کمی و کیفی خدمات به آحاد مردم شریف ایران افزایش داده شود.

معاون مسافری راه‌آهن معتقد است: «طبیعی است که بخش خصوصی در زمینه سرمایه‌گذاری حساب دودوتا چهارتا کند، اما شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به عنوان بخش حاکمیتی و با توجه به این که بخشی از دولت است در سرمایه‌گذاری‌ها نگاه حاکمیتی دارد و به منافع ملی توجه دارد و زیاد توجهی به توجیه اقتصادی نداریم و



بخش حاکمیت و دولت سبک سازی و چالاک شود و حجم سنگین نیروهای ستادی ساختمان‌ها و اماکن پر هزینه کاهش داده شود و هزینه‌های حاصل به توسعه ناوگان و زیرساخت اختصاص داده شود

اگر بخش مسافری در اختیار راه‌آهن بود خرید ناوگان راحت‌تر صورت می‌گرفت و وضعیت این بخش بهتر از امروز می‌بود.» در این خصوص چه نظری دارید؟

بخش خصوصی نیز تحت هیچ شرایطی دو تا چهار تا نکرده و با حداقل سود و گاهی با زیان ساخته‌اند و دلیل این ادعا این است که هیچ یک از شرکت‌های مالک وضع چندان خوبی ندارند. درست است که اگر دولت متولی این بخش

بود امکان ضعیفی بود که ناوگان را بهبود بخشند ولی این نظر مخالف قوانین و مقررات کشور است و افراد خود را نباید برتر از قانون بدانند بلکه باید همه دست به دست هم بدهند که موانع رشد و توسعه برداشته شود و راه‌آهن کشور به سطح مطلوب خود برسد.

امروز دولت حاضر نیست برای نوسازی ناوگان وام با سود بالا واگذار کند چه برسد به این که در این بخش سرمایه‌گذاری کند. به نظر بنده بهترین تصمیم واگذاری قسمت ریلی به بخش خصوصی بوده فقط باید موانع برداشته شود و تفکری حاکم شود که اصل قانونی را با دل و جان قبول داشته باشد و به دنبال تصدی‌گری نباشد بلکه باید بر نظارت و وظایف حاکمیتی افزوده شود. بخش حاکمیت و دولت سبک سازی و چالاک شود و حجم سنگین نیروهای ستادی ساختمان‌ها و اماکن پر هزینه کاهش داده شود و هزینه‌های حاصل به توسعه ناوگان و زیرساخت اختصاص داده شود.

در ضمن الان زیرساخت‌ها در اختیار دولت است چرا افزایش خطوط و زیرساخت را به دنبال نداشته است.

در رابطه با تجهیزات،

امکانات و برنامه‌های توسعه‌ای شرکت ریل تراپر سبا توضیح بفرمایید؟

شرکت ریل تراپر سبا با خرید ۵۰ واگن مستعمل و غیر قابل مصرف کار خود را شروع کرده و با حدنصاب‌شکنی طی دو سال ۵۰ واگن خود را با صرف هزینه ای بالغ بر سی میلیارد تومان بازسازی و تبدیل به واگن‌های لوکس چهار تخته و شش تخته کرد و علی‌رغم عدم توجیه اقتصادی برای توسعه ناوگان توانسته در حال حاضر ۵۴ واگن دیگر از صنایع داخلی و خارجی خرید کند و در نظر دارد در دو بخش دیگر به شرح ذیل نسبت به توسعه شرکت اقدام کند.

■ خرید حداقل ۲۰۰ واگن مسافری با سرعت بالای ۲۰۰KM برای بهره برداری در طرح برقی تهران - مشهد با مساعدت دولت.

■ ورود به عرصه واگن باری با خرید سه هزار واگن از شرکت‌های واگن ساز داخلی با هدف فعال‌سازی صنایع واگن سازی و تقویت بینه شرکت‌های واگن ساز

با وجود افزایش نرخ بلیت‌های قطار مسافری؛ خدمات ارایه شده به مسافران



حذف مالیات از شرکت‌های حمل و نقل ریلی
حذف ارزش افزوده از خریدهای شرکت‌های حمل و نقل ریلی
معافیت گمرکی اقلام و تجهیزات ریلی وارداتی
تامین منابع ارزان قیمت برای خرید واگن
تدابیر لازم برای عدم پرداخت حق دسترسی و سایر هزینه‌ها

نقش حمل و نقل ترکیبی در توسعه حمل و نقل ریلی چه جایگاهی دارد؟ چه راهکارها و برنامه‌هایی پیشنهاد می‌کنید؟
حمل و نقل ترکیبی در دو بخش باری و مسافری امکان پذیر است و این نوع حمل و نقل نیاز به شرکت‌های بزرگ دارد که بتوانند با برنامه ریزی دقیق مسافران را از یک نقطه جهان به نقطه دیگر با وسایل نقلیه مثل قطار - اتوبوس - کشتی و هواپیما جابجا کنند و این امر مستلزم برنامه ریزی‌های دقیق و سرمایه‌های هنگفت است.

امروز دولت حاضر نیست برای نوسازی ناوگان وام با سود بالا واگذار کند چه برسد به این‌که در این بخش سرمایه گذاری کند

گذاری ابتدا باید جاذبه‌های سرمایه گذاری را تقویت کرد.
تضمین آینده سرمایه گذاری - توجیه دار بودن سرمایه گذاری - حمایت همه جانبه از سرمایه گذاری
تامین منابع مالی ارزان قیمت

کشور است؟ اگر نیست چه راهکارهایی پیشنهاد می‌کنید؟
سهام جابجایی مردم با ریل حدود ۵ درصد کل جابجایی کشور است. برای جذب مسافر از جاده‌ها و ارایه خدمات ریلی به مردم مستلزم سه اقدام اساسی است:

توسعه زیرساخت‌های ریلی کشور به پنج برابر وضع موجود
بازسازی، نوسازی و افزایش سطح کمی و کیفی واگن‌ها
افزایش واگن‌های پر سرعت و کاهش زمان سفر
بالا بردن سرعت متناسب با افزایش زیرساخت از ۲۰۰۰ واگن موجود به ۱۰/۰۰۰ واگن در چشم انداز ۱۴۰۰
اختصاص یارانه از محل صرفه جویی حامل‌های انرژی به مسافران ریلی

برای جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در بخش مسافری چه پیشنهادهایی دارید؟

به علت این که سرمایه گذاری در بخش ریلی بازگشت سرمایه طولانی دارد، برای جذب سرمایه

بهبود نیافته است. آیا افزایش نرخ بلیت فقط به علت تورم بوده است یا باید کیفیت خدمات هم افزایش می‌یافت؟
افزایش نرخ متناسب با هزینه‌ها نبوده بلکه طی سال گذشته فقط از زیان بیش‌تر شرکت‌ها جلوگیری شده از طرفی افزایش نرخ بلیت خواسته شرکت‌های واگن ساز نیست بلکه به هر میزانی که قیمت بلیت افزایش داشته باشد به همان میزان دسترسی مردم به قطار کم‌تر می‌شود و رویکرد آن‌ها به استفاده از وسایل نقلیه شخصی و استفاده از وسایل نقلیه عمومی جاده‌ای افزایش می‌یابد که این مهم خسارت‌های بسیار بالایی در دو بخش به دنبال دارد:

الف) افزایش تلفات و خسارت‌های ناشی از تصادفات جاده‌ای
ب) افزایش مصرف سوخت و آلودگی بیش‌تر ناشی از مصرف سوخت‌های فسیلی. ضمن این‌که خدمات امروز به مسافران خوب است ولی مطلوب نیست.

آیا ظرفیت فعلی شبکه ریلی و واگن‌های مسافری پاسخ‌گوی نیاز بخش مسافری





گفت و گوی اختصاصی مدیرعامل شرکت آسیا سیر ارس با ندای حمل و نقل ریلی

نسیه هم فروشیم، تقادم پردازیم

یویا مهربانی

نقدینگی مورد نیاز در شروع سرمایه گذاری، بازار انحصاری که از طرف شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران ایجاد شده و فروش نسیه به دلیل شرایط اقتصادی حاکم و پرداخت نقدی هزینه های حمل و نقل ریلی به ویژه دسترسی به شبکه ریلی این شرکت توسعه و سرمایه گذاری جدید در این بخش را توجیه پذیر نمی داند و پیشنهاد می کند که در این خصوص با تشکیل کارگروه راهبری سرمایه گذاری متشکل از کارشناسان راه آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت های فعال حمل و نقل ریلی اقدام و نسبت به رفع موانع سرمایه گذاری و ایجاد فضای مطمئن اقدام شود.

تاخیر در پرداخت مطالبات شرکت های حمل و نقل ریلی از طرف کارفرمایان، افزایش هزینه های عملیاتی و غیر عملیاتی در سال ۱۳۹۴، حاشیه سود پایین در این صنعت و فشارهای زیاد راه آهن جمهوری اسلامی ایران در وصول مطالبات مربوط به حق دسترسی و خدمات ریل باعث عدم توسعه سرمایه گذاری های موجود و همچنین عدم ایجاد سرمایه گذاری های جدید در این صنعت خواهد شد. این مطلب را منوچهر هادی مدیرعامل شرکت آسیا سیر ارس در گفت و گوی اختصاصی با ندای حمل و نقل ریلی اعلام کرد. وی معتقد است، به دلیل برخی از موانع از جمله: حجم بالای



فولادی در شکل و اندازه‌های مختلف را دارا است.

۳- حمل مواد اولیه شرکت‌های تولید کننده فولاد - ریز دانه و گندله

سومین حوزه فعالیت شرکت آسیا سیر ارس حمل مواد اولیه شرکت‌های فولادی با استفاده از واگن‌های لبه بلند چهار محوره است. تعداد هزار دستگاه از واگن‌های ملکی و استیجاری این شرکت در این جهت از معادن و بنادر جنوبی کشور نسبت به حمل مواد اولیه شرکت‌های فولاد مبارکه و فولاد هرمزگان اقدام می‌کنند.

راه آهن برای اجازه صدور بارنامه نسبه شرکت‌ها ضمانت نامه برای پرداخت حق استفاده از شبکه ریلی را خواسته است. با توجه به این که شرکت‌های صاحب بار تاکنون ضمانت‌نامه‌ای برای پرداخت کرایه به مالکان واگن نداده‌اند؛ برای حل این مشکل چه راه حلی دارید؟

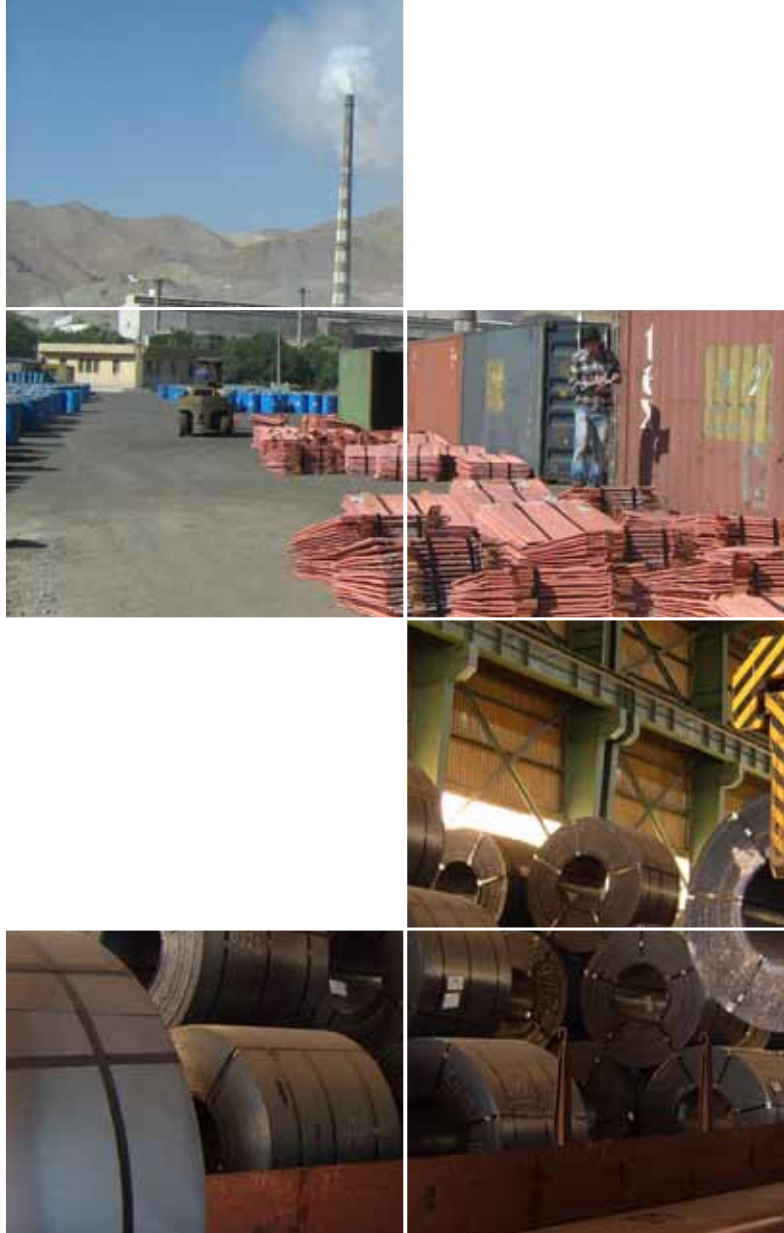
از آن جایی که تنها عرضه کننده خدمات حمل و نقل ریلی و امکانات مرتبط در این صنعت شرکت محترم راه آهن جمهوری اسلامی ایران است لذا در مواردی این شرکت از اصول حاکم در بازارهای انحصاری به خوبی استفاده کرده و نسبت به اعمال برخی از ضوابط و دستورالعمل‌های خاص اقدام می‌کند که با بازار رقابت کامل و یا ناقص که شرکت‌های حمل و نقل ریلی در آن فعالیت می‌کنند قابل انطباق نیست. استفاده از ضمانت نامه بانکی توسط راه آهن جمهوری اسلامی ایران ممکن است که این سازمان را در جهت وصول مطالبات خود در یک دوره زمانی کوتاه مدت کمک کند اما از آن جایی که صاحبان کالا و شرکت‌های تجاری به دلیل وضعیت نقدینگی و در مواردی رکود در فروش کالاهای خود نمی‌توانند بدهی‌های خود را به شرکت‌های حمل و نقل ریلی به موقع بپردازند



شرکت‌های صاحبان بار از نظر فروش و نقدینگی این شرکت‌ها قادر نیستند که هزینه‌های حمل و جابجایی کالاهای خود و مواد اولیه را به صورت نقدی پرداخت کنند

۱- حمل مواد اولیه و محصول‌های شرکت‌های معادن مس ایران. در این خصوص شرکت آسیا سیر ارس دارای تجهیزات حمل و نقل کنستانت‌تره شامل حدود ۱۲۰۰ دستگاه کانتینر حمل، دستگاه‌های تخلیه و بارگیری شامل «تابلیفت»، «ریچ استاکر»، لودر و سایر دستگاه‌های مورد نیاز در مبادی بارگیری و تخلیه است. حداقل تعداد ۳۵۰ دستگاه از کل واگن‌های این شرکت در این حوزه فعالیت به کار گرفته شده‌اند.

۲- حمل محصول‌های شرکت‌های تولید کننده فولاد: در این رابطه دست کم تعداد ۵۰۰ دستگاه از واگن‌های این شرکت به همراه تجهیزات خاص مورد نیاز مورد استفاده قرار می‌گیرند. واگن‌های مسطح و یا لبه کوتاه از نوع واگن‌هایی است که در این راستا به کار گرفته می‌شوند. با توجه به اصلاحات شکلی که در این واگن‌ها با استفاده از نظرات مهندسان مجرب و متخصص به‌ویژه در راه آهن جمهوری اسلامی ایران ایجاد شده، این واگن‌ها با ضریب مناسب ایمنی بالا و سرعت سیر متناسب قابلیت حمل محصولات شرکت‌های



و نقل ریلی از طرف کارفرمایان، افزایش هزینه‌های عملیاتی و غیر عملیاتی در سال ۱۳۹۴، حاشیه سود پایین در این صنعت و فشارهای زیاد راه آهن جمهوری اسلامی ایران در وصول مطالبات مربوط به حق دسترسی و خدمات ریل باعث عدم توسعه سرمایه گذاری‌های موجود و همچنین عدم ایجاد سرمایه گذاری‌های جدید در این صنعت خواهد شد.

تجهیزات، ناوگان و حوزه فعالیت و برنامه‌های شرکت آسیا سیر ارس را شرح دهید؟

شرکت آسیا سیر ارس با تعداد ۱۳۶۲ دستگاه واگن ملکی و حدود ۷۵۰ واگن استیجاری در حال حاضر در چهار حوزه به شرح ذیل فعالیت می‌کند:

وضعیت شرکت‌های خصوصی را برای سال ۱۳۹۴ چگونه ارزیابی می‌کنید؟ برای جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بخش باری چه راهکاری موثرتر است؟

از آن جایی که چشم انداز اقتصادی پیش رو در سال ۱۳۹۴ در اقتصاد ملی به دلیل کاهش قیمت نفت و تنظیم بودجه این سال توسط دولت محترم بر اساس ۴۰ دلار برای هر بشکه نفت و تکیه بر درآمدهای مالیاتی بنا شده است می‌تواند سالی پر دغدغه و همراه با مشکلات نقدینگی در بخش امور جاری و همچنین بخش سرمایه‌ای برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در صنعت حمل و نقل ریلی باشد. در حقیقت می‌توان گفت که تاخیر در پرداخت مطالبات شرکت‌های حمل

و از ارایه تضامین شبیه ضمانت نامه بانکی امتناع می‌ورزند لذا می‌تواند در بلندمدت منجر به ایجاد کسر نقدینگی شدید در شرکت‌های حمل و نقل ریلی و در نهایت به ورشکستگی آن‌ها منجر شود لذا در این خصوص پیشنهادهای ذیل ارایه می‌شود:

- ۱- وصول مستقیم ۸۰ درصد سهم راه آهن جمهوری اسلامی ایران از صاحبان بار توسط راه آهن جمهوری اسلامی ایران
- ۲- دریافت مطالبات راه آهن جمهوری اسلامی ایران از شرکت حمل و نقل ریلی متناسب با دریافتی‌های آن‌ها از صاحبان کالا
- ۳- واگذاری تسهیلات و امکانات ریلی در اختیار راه آهن جمهوری اسلامی ایران به بخش خصوصی در ابعاد کوچک‌تر به صورتی که باعث کاهش هزینه و ایجاد رقابت در ارایه خدمات به شرکت‌های حمل و نقل ریلی شود.
- ۴- استفاده از موسسات مالی و اعتباری و یا صندوق‌های سرمایه‌گذاری در صورتی که شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران نسبت به تعدیل بها خدمات ریلی خود اقدام کند.

چرا شما با صاحبان کالا کرایه نقدی عمل نمی‌کنید تا مجبور

نباشید که چک یا ضمانت‌نامه به راه آهن بدهید؟

همان‌طوری که قبلاً اشاره شد، شرکت‌های حمل و نقل ریلی در یک بازار رقابتی ناقص عمل می‌کنند که باید با الزامات و ضوابط این بازار هم‌خوانی داشته باشند. با توجه به شرایط حاکم بر شرکت‌های صاحبان بار از نظر فروش و نقدینگی این شرکت‌ها قادر نیستند که هزینه‌های حمل و جابجایی کالاهای خود و مواد اولیه را به صورت نقدی پرداخت کنند لذا شرکت‌های حمل و نقل ریلی ناچار به تعامل و همکاری با آن‌ها به منظور حفظ بازار و ادامه حیات خود در شرایط موجود است. در نتیجه پیشنهاد می‌شود که شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران ضمن بررسی تحلیلی و تحقیقی در خصوص شرایط اقتصادی حاکم بر حوزه فعالیت‌های شرکت‌های حمل و نقل ریلی در خصوص سیاست‌های وصول مطالبات خود از این شرکت‌ها به دنبال راه‌کارهای جدیدی باشد که حداقل هزینه و خسارت را به دنبال داشته باشد.

تعامل بنادر و راه آهن را چقدر ضروری می‌دانید؟

تعامل بنادر و راه آهن به‌طور قطع حیاتی است و باید در تمامی سطوح

شرکت آسیا سیر ارس دارای تجهیزات حمل و نقل کنستانت‌تره شامل حدود ۱۲۰۰ دستگاه کانتینر حمل، دستگاه‌های تخلیه و بارگیری شامل «تاپ‌لیفت»، «ریچ استاکر»، لودر و سایر دستگاه‌های مورد نیاز در مبادی بارگیری و تخلیه است.

همکاری‌های فی مابین ایجاد شود. این تعامل می‌تواند منافع بسیار سودمندی برای دوطرف به دنبال داشته باشد که در ذیل به برخی از آن‌ها اشاره می‌شود:

- ۱- کاهش هزینه‌های «دموراز» و پهلوگیری کشتی‌ها در بندرها.
- ۲- کاهش هزینه‌های تخلیه، بارگیری و انبارداری کشتی‌ها در بندرها.
- ۳- افزایش سرعت در تحویل کالا به صاحبان آن‌ها.
- ۴- تسریع در امر ترخیص کالاها و استفاده بهینه از فضای موجود در بندرها.
- ۵- کاهش زمان توقف واگن‌ها در ایستگاه‌ها و افزایش سرعت سیر



واگن‌ها در مسیرهای مختلف.

باتوجه به سامانه حمایتی راه آهن جمهوری اسلامی ایران برای خرید ناوگان باری، چقدر آمادگی برای سرمایه‌گذاری دارید؟

شرکت آسیا سیر ارس با توجه به تغییرات مدیریتی طی سال ۱۳۹۳ همواره آمادگی خود را جهت مشارکت در طرح‌های جدید حمل و نقل ریلی با پشتیبانی و حمایت شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران اعلام داشته است اما به دلیل برخی از موانع که در ذیل به آن‌ها اشاره می‌شود این شرکت توسعه و سرمایه‌گذاری جدید در این بخش را توجیه پذیر نمی‌داند و پیشنهاد می‌کند که در این خصوص ضمن تشکیل کارگروه راهبری سرمایه‌گذاری متشکل از کارشناسان راه آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های فعال حمل و نقل ریلی اقدام و نسبت به رفع موانع سرمایه‌گذاری و ایجاد فضای مطمئن اقدام شود.

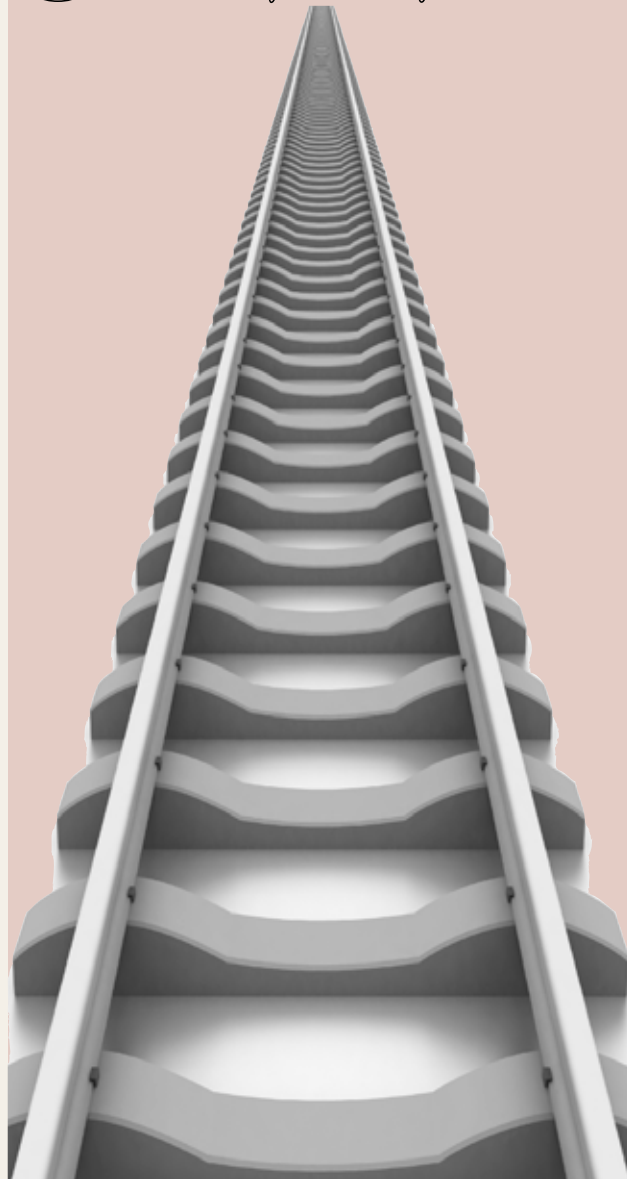
- ۱- حاشیه سود پایین در مقایسه با سایر حوزه‌های سرمایه‌گذاری.
- ۲- حجم بالای نقدینگی مورد نیاز در شروع سرمایه‌گذاری.
- ۳- بازار انحصاری از طرف شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران جهت واگذاری تسهیلات و امکانات ریلی و حق تعرفه‌ها بدون توجه به نظرات شرکت‌های حمل و نقل ریلی.
- ۴- قابلیت ضعیف تبدیل نقدشوندگی دارایی‌های ثابت (واگن‌ها) در زمان مورد نیاز.
- ۵- فروش نسبی به دلیل شرایط اقتصادی حاکم و پرداخت نقدی هزینه‌های حمل و نقل ریلی به‌ویژه دسترسی به شبکه ریلی.
- ۶- قوانین و مقررات سخت‌گیرانه سازمان‌های ذی‌نفع به‌ویژه سازمان تامین اجتماعی و سازمان امور مالیاتی و ارزش افزوده.

گزارش جلسه‌های

هیأت مدیره

انجمن

باقائم مقام راه آهن



دسترسی به شبکه ریلی را طوری تعیین نماید که نرخ کرایه حمل در راه آهن با نرخ جاده‌های معنی دار و قابل رقابت باشد.

■ نگاه راه آهن برای سرمایه گذاری باید سوددهی باشد تا سرمایه گذاری و توسعه و بازسازی ناوگان عملی شود.

■ دستورالعمل نحوه ابطال بارنامه‌ها برای انجمن ارسال شود تا پس از بررسی‌های لازم انجمن نظرات خود را اعلام کند تا مورد بررسی و توجه قرار گیرد.

■ شرکت‌های حمل و نقل ریلی از تسهیلات و منابع مالی صندوق توسعه ملی استفاده نمایند.

■ راه آهن آخرین توافقات خود را با بانکها برای تسهیلات به شرکتها اعلام کند.

■ با توجه به نظام حمایتی اعلام شده راه آهن در رابطه با خرید ناوگان نو شرکتها با در نظر گرفتن تسهیلات صندوق توسعه ملی و میزان سرمایه گذاری و درآمد هزینه و زمان بازگشت سرمایه بررسی‌های لازم به عمل آورند تا در صورتی که این موضوع توجیه اقتصادی نداشته باشد پیشنهاد لازم برای کاهش و یا حذف برخی از هزینه‌ها ارائه کنند.

■ عدم افزایش حق دسترسی به شبکه ریلی در سال جاری کمکی به صاحبان ناوگان نبوده چون در قراردادهای حق دسترسی با حق مالکانه واگن مستقل است موضوع توسط انجمن بررسی گردد و راهکار اجرائی برای تحقق این هدف به راه آهن پیشنهاد شود.

■ انجمن صنفی نظرات کارشناسی خود راجع به موارد اقتصادی، حقوقی و... در رابطه با قراردادهای سه جانبه بین صاحب کالا راه آهن و شرکتها را برای راه آهن ارسال نمایند.

در راستای تعاملات بین راه آهن ج.ا.ا و بخش خصوصی با پیگیری- هایی که انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته بعمل آورد تا کنون هیئت مدیره انجمن سه جلسه با قائم مقام راه آهن برگزار نموده که اهم موضوعات مطروحه و تصمیمات متخذه به شرح زیر است:

الف) اهم مشکلات و موضوعات مطرح شده:

■ مشکل افزایش هزینه- های تعمیرات جاری واگن‌ها از ۱/۵۰۰/۰۰۰ ریال به مبلغ ۳/۰۰۰/۰۰۰ ریال از سوی اداره کل واگن‌ها.

■ دریافت حق توقف از واگن‌های تعمیری در شبکه.

■ مطالبه جریمه دیرکرد از طرف راه آهن بابت عدم پرداخت به موقع مطالبات راه آهن از شرکتها.

■ بخشنامه مربوطه به عدم ابطال بارنامه‌های صادره و مشکلات مربوطه.

■ مشکلات عدم نقدینگی برای خرید ناوگان و درخواست شرکتها برای استفاده از تسهیلات با سود و کارمزد کم برای توسعه ناوگان ریلی.

■ پیشنهادات اصلاحی و اعمال نظر انجمن برای دستورالعمل نحوه صدور پروانه فعالیت شرکتها.

ب) اهم تصمیمات و توافقات انجام شده:

■ اصولی که باید مبنای تنظیم روابط فی مابین راه آهن و بخش خصوصی باشد قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی و آئین نامه‌های مربوطه است.

■ برای کمک به تأمین منابع مالی و تسهیلات بانکی سند مالکیت ناوگان هرچه زودتر صادر گردد و تحویل شرکت‌های مالک شود.

■ آئین نامه‌های صادره مجدد مورد بازنگری قرار گیرد اگر نیاز به اصلاح دارد پیشنهادها لازم از سوی انجمن ارایه تا مسیر قانونی برای تصویب و ابلاغ را طی نماید.

■ اصول نرخ گذاری در آینده برای حمل بار و مسافر قیمت بازار است و ضرورت دارد راه آهن حق

نخستین همایش سرمایه گذاری و توسعه حمل و نقل ریلی

توسعه حمل و نقل ریلی اولویت اساسی دولت

مدیر عامل رجا:

قیمت بلیت قطار در عید افزایش نمی یابد



توسعه حمل و نقل ریلی از اولویت‌های اساسی دولت است و به دنبال سهم بهینه‌ای در توسعه انتقال بار و مسافر به وسیله قطار و خطوط ریلی در کشور هستیم و شرکت راه آهن برای تحقق این مهم برنامه هشت ساله تنظیم کرده است.

به گزارش ندای حمل و نقل ریلی؛ سعید رسولی معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل راه آهن در نخستین همایش سرمایه گذاری و توسعه حمل و نقل ریلی در استان فارس با اشاره به مطلب بالا، افزود: منظور از توسعه حمل و نقل ریلی نفی حمل و نقل جاده‌ای نیست بلکه حمل و نقل ترکیبی مورد نظر راه آهن در این بخش است.

وی افزود: در واقع به دنبال سهم بهینه‌ای در توسعه انتقال بار و مسافر به وسیله قطار و خطوط ریلی در کشور هستیم که شرکت راه آهن جمهوری اسلامی برای تحقق این مهم برنامه هشت ساله تنظیم کرده است.

از تمام ظرفیت‌ها برای اجرای سیاست‌های هشت ساله راه آهن کشور استفاده می‌کنیم تا به افق‌های تعیین شده در این برنامه برای بخش‌های گشایش ایستگاه‌ها در مسیرهای پرتردد، دو خطه کردن خطوط، تراکت بندی خطوط پرتردد، برقی کردن و توسعه و بهسازی ایستگاه‌های باری و مسافری برسیم که سهم اجرای برنامه در هر سال در برنامه مشخص شده است.

برنامه توسعه ای برای اجرا از امسال تا سال ۱۴۰۴ تدوین شده است. بر اساس برآوردهای انجام شده برای اجرای این برنامه هشت ساله ۲۷ میلیارد دلار اعتبار نیاز است که از حضور بخش خصوصی در تحقق این برنامه حمایت جدی می‌کنیم.

با اجرای این برنامه مدون هشت ساله ۵۵ هزار دستگاه ناوگان جدید، شامل دو هزار و ۱۲۸ دستگاه در بخش مسافری، ۵۳ هزار و ۷۶۰ دستگاه در بخش باری و هزار و ۴۲۴ لکوموتیو به سامانه ریلی کشور اضافه و تعدادی نیز از سامانه خارج می‌شود.

در ۱۰ ماه سال جاری به عنوان نخستین سال اجرای این برنامه با ارتقای بهره‌وری، مدیریت بهینه و انجام برخی پروژه‌ها شاهد افزایش حمل بار و مسافر در سامانه ریلی کشور بودیم.

در حال حاضر ظرفیت تولید ناوگان مسافری، باری

و لکوموتیو در کشور از حد مورد نیاز بسیار کم‌تر است. توجه به این بخش ظرفیت مناسبی برای سرمایه گذاری و حضور بخش خصوصی در کشور است ضمن این که افزایش سهم راه آهن در حمل و نقل کشور، چابک سازی ساختاری و ارتقای بهره‌وری و بهبود کیفی خدمات و ارتقای ایمنی از ضرورت‌های اجرایی برنامه هشت ساله تدوین شده در راه آهن جمهوری اسلامی است.

در سال جاری برای نخستین بار ردیف بودجه‌ای معادل هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان برای ارایه تسهیلات و کمک‌های فنی و اعتباری به راه آهن جمهوری اسلامی اختصاص داده شد.

این ردیف بودجه ای در لایحه سال ۱۳۹۴ نیز برای شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران درج شده است و امیدواریم این ردیف بودجه‌ای به صورت دائمی برای راه آهن در نظر گرفته شود. هم اکنون دو قانون در مجلس شورای اسلامی و شورای نگهبان در حال رسیدگی است که با تصویب این قانون‌ها و تعدادی احکام مرتبط با راه آهن در آن‌ها شاهد تحول در بخش ریلی کشور خواهیم بود.

تاکنون صنعت حمل و نقل ریلی کشور بر منابع عمومی کشور متکی بوده که با توجه به فراز و فرودهای حوزه درآمدی دولت، شاهد فعالیت پویایی در این بخش نخواهیم بود لذا سرمایه‌های مردمی و بخش خصوصی باید صنعت ریلی کشور را یاری دهد و ما از سرمایه گذاری‌ها به جد حمایت می‌کنیم.

در قانون سیاست‌های اصل ۴۴ به برون سپاری تصدی‌گری‌ها تاکید شده است که این مهم در راه آهن جمهوری اسلامی مورد توجه قرار گرفته و به خوبی اجرایی شده است.

قیمت بلیت قطار تا پایان سال و در عید افزایش نمی‌یابد. همچنین اولین رام قطار خریداری شده در عید امسال به بهره برداری می‌رسد.

موسوی نژاد مدیرعامل رجا در گفتگو با ندای حمل و نقل ریلی با اشاره به مطلب بالا گفت: قصد داریم امسال خدمات ارایه شده در قطار را افزایش دهیم.

امسال واگن‌های بسیاری خریداری کرده‌ایم و اولین رام قطار خریداری شده در عید امسال به بهره برداری می‌رسد.

رجا قصد دارد در عید امسال خدمات و قطارهای ویژه و متفاوتی به مسافران ارایه دهد.

چهار قطار بازسازی شده و متفاوت از قطارهای موجود امسال در اختیار مسافران قرار می‌گیرد.

برنامه ریزی برای خرید هزار واگن انجام شده و در حال حاضر مذاکرات جدی با شرکت‌های اروپایی و ایرانی ادامه دارد و امیدواریم امسال پیش از عید بخشی از این واگن‌ها تحویل داده شود.

سهم کمی از تاخیرها مربوط به

وضعیت ناوگان و کیفیت خدمات ارائه شده به مردم سن ناوگان به کم‌تر از ۲۰ سال رسیده و این حوزه به عنوان اصلی‌ترین انتخاب مردم در سفرهای آینده‌شان مطرح شود.

مدیر عامل شرکت رجا با بیان این‌که برای پاسخ دادن به نیاز جامعه در عرصه ریلی به توسعه و گسترش خطوط و ناوگان احتیاج داریم اظهار کرد: در حال حاضر میزان تقاضا بسیار بیش‌تر از توان عرضه است و در بیش از ۵۰ درصد از ایام سال بالای ۹۵ درصد از توان ناوگان ما در حال استفاده است.

موسوی‌نژاد اضافه کرد: با توجه به ایمنی و راحتی بالای خطوط حمل و نقل ریلی بسیاری از مردم ترجیح می‌دهند سفرهای خود را با قطار انجام دهند اما با توجه به این‌که میزان دسترسی برخی از این خطوط در کشور ما محدود بوده و توان ناوگان نیز برای خدمات رسانی به این تقاضا پاسخگو نیست بخش عمده‌ای از مردم مجبور هستند سفرهای خود را با وسایل دیگری انجام دهند.

این واگن‌ها از نظر کیفی هر چند استانداردهای معمول را دارند اما هنوز با سطح درجه اول جهانی قدری فاصله دارند. از سوی دیگر بحثی که مهم است موضوع هزینه ساخت این واگن‌ها است که متأسفانه در برخی طرح‌ها از خرید خارجی آن گران‌تر می‌شود.

میانگین عمر ناوگان رجا ۳۲ سال است

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا با بیان این‌که میانگین عمر ناوگان مسافری این شرکت در حال حاضر ۳۲ سال است گفت: به دنبال پایین آوردن سن ناوگان تا کم‌تر از ۱۵ سال هستیم.

سید حسن موسوی‌نژاد افزود: هر چند واگن‌های مسافری را تا ۴۵ سال می‌توان استفاده کرد و حتی با تعمیر مناسب می‌توان عمر آن را تا ۵۵ سال نیز تمدید کرد، اما قطعاً این مساله با استانداردهای جهانی فاصله زیادی دارد و هدف ما رساندن عمر ناوگان به کم‌تر از ۱۵ سال است. وی ادامه داد: امیدواریم با بهبود

مطرح هستند که در قراردادهای جدید رجا میزان تولید آن‌ها لحاظ خواهد شد.

مدیر عامل رجا با اشاره به نیاز بسیار بالای این شرکت برای خرید واگن‌های جدید تأکید کرد: با توجه به این‌که در برنامه‌های کوتاه مدت ما خرید هزار واگن مسافری جدید وجود داشته و علاقه‌مندیم که این روند نوسازی با سرعت بسیار زیادی ادامه پیدا کند، قطعاً خرید از شرکت‌های داخلی در برنامه‌های ما خواهد بود. در سال‌های گذشته دولت به منظور حمایت از مسافران اجازه افزایش قیمت بلیت را نداده که این مساله به کاهش سود شرکت‌ها و به دنبال آن پایین آمدن توان خرید واگن‌های جدید منجر شده است.

از این رو اگر شرایط درآمدی شرکت‌ها بهبود یافته و بودجه لازم در این زمینه تأمین شود می‌توان با جرات گفت که شرکت رجا توان این را دارد که تا سه سال آینده تمام محصولات این شرکت‌های بزرگ را پیش خرید کند.

شرکت رجا است و بخش عمده‌ای از آن مربوط به عملیات بازسازی ریل‌ها و برعهده راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران است. بازسازی ریل‌ها نقش موثری بر افزایش سرعت قطارها و کاهش چشم‌گیر تاخیرها در آینده نزدیک دارد.

هزار واگن جدید در راه رجا

مدیر عامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا با اشاره به برنامه‌ریزی‌های این شرکت برای کاهش سن ناوگان فعال در خطوط ریلی، از ورود هزار واگن جدید به ناوگان این شرکت در آینده‌ای نزدیک خبر داد.

برنامه‌ریزی برای نوسازی ناوگان به طور جدی از سوی شرکت رجا دنبال شده و در دستور کار قرار دارد. تلاش می‌کنیم واگن‌های جدید از نظر کیفی مطلوب بوده و در حد نو باشد.

بخشی از قراردادهای واگن‌های جدید با شرکت‌های داخلی است. سه شرکت بزرگ واگن پارس، ایریکو و پلور سبز به عنوان اصلی‌ترین سازندگان واگن در ایران





داغ‌ترین‌های خیرهای ریل سال ۲۰۱۴

طرح ریلی ۲۸ میلیارد پوندی انگلستان:

شرکت نتورک ریل انگلستان از طرحی پنج ساله به ارزش ۳۸ میلیارد پوند خبر داد که راه‌آهن و اقتصاد این کشور را متحول می‌کند. طبق این طرح شمار قطارها و صندلی‌های قطارها افزایش می‌یابد، ایستگاه‌ها بزرگ‌تر می‌شوند و ازدحام ریلی کاهش خواهد یافت.

طبق این طرح ظرفیت ریلی در شمال انگلستان افزایش می‌یابد و صدها قطار به ظرفیت موجود افزوده می‌شود تا ۴۴ میلیون نفر مسافر بیش‌تر جابجا شود. هزاران شغل جدید هم ایجاد خواهد شد.

توافق‌های ریلی جدید به ارزش ۱۱ میلیارد دلار بین مالی و چین:

دولت مالی برای پشتیبانی از دو طرح بزرگ ریلی که نواحی داخلی

این کشور را به نواحی کرانه‌ای آن وصل می‌کنند توافق‌نامه‌هایی به ارزش ۱۱ میلیارد دلار با چین امضاء کرد. این موافقت‌نامه‌ها که در اجلاس جهانی اقتصاد در تیانجین چین به امضاء رسید اقتصاد مالی را تقویت خواهد کرد و به بهرکرد خدمات کمک

می‌کند. نخستین طرح این توافق‌ها به ارزش ۸ میلیارد دلار مسیری ریلی به طول ۹۰۰ کیلومتر از باماکو پایتخت مالی تا کوناکری پایتخت بندری گینه است.

تاییدیه گرفتن طرح قطارهای

ندروی ۶۸ میلیارد دلاری کالیفرنیا:

بعد از آن که دادگاه عالی کالیفرنیا حرف مخالفان را نپذیرفت اجرای طرح ۶۸ میلیارد دلاری راه‌آهن پرسرعت این کشور به پیش خواهد رفت. دو مالک زمین با زیر سؤال

برنامه‌ی تعاملی جدید خرده‌فروشی و کاربری در ایستگاه سنت پانکراس لندن

ایستگاه بین‌المللی سنت پانکراس لندن با نصب برنامه‌ای به نام سنت‌پی که برنامه‌ی تعاملی خرده‌فروشی و کاربری است به دیجیتالی‌ترین ایستگاه قطار در انگلستان تبدیل شده است. این برنامه که ابزار جدید خرید برای مشتریان فراهم می‌کند و فروش خرده‌فروشان در ایستگاه را نیز افزایش می‌دهد به طور مشترک توسط گروه جاولین و پیتر و تهیه شده است. این برنامه بر اساس ترجیحات سفرهای مسافران پیشنهادها و اختصاصی و هدفمند خرده‌فروشی ارائه می‌دهد و پرداخت‌های سیار را هم میسر می‌کند. به علاوه این برنامه قابلیت‌های راه‌یابی، اطلاعات مسافرتی بی‌درنگ و اطلاعات محلی هم ارائه می‌دهد. کیت براون مدیر عامل پیتر و نیز می‌گوید: مشتریان هم چنین به راحتی به اطلاعاتی راجع به سفرشان و محیط اطراف دست خواهند یافت. این برنامه حتی قابلیت دارد کاربران را به صورت بی‌درنگ در ناحیه‌ی محلی در دایره‌ی هدف خود قرار دهد. کاربرد فقط باید این برنامه را بارگذاری کند، سن و جنسیت خود را وارد کند تا از خدمات سفرهای برخوردار شود. نصب این برنامه در پی نصب وای‌فای عمومی پرسرعت در ژوئن گذشته صورت گرفته است. قابلیت‌های پیشرفته‌ی این برنامه با نصب ۱۵۰ سامانه‌ی نشان فرست کم‌مصرف بلوتوس در این ایستگاه تسهیل شده است و کارپایه‌ی پرداخت و بازاریابی پیتر و نیز طبق نیازهای سنت پانکراس با برنامه تلفیق شده است.

ارتقاء ریلی شهرهای شمال انگلستان تا سال ۲۰۲۵

به گفته‌ی نیک کنگ معاون نخست‌وزیر انگلستان، تا سال ۲۰۲۵ خطوط کراس-پنین بین شهرهای لیورپول و منچستر در این کشور برقی خواهد شد و زمان سفر از منچستر به لیدز و شفیلد کاهش خواهد یافت.

همچنین تسهیلات سفر در شهرهای شمال انگلستان افزایش خواهد یافت و ازدحام بیش از حد نیز با بهره‌برداری از قطارهای جدید از بین خواهد رفت.

این طرح‌های به‌کرد راه‌آهن در نشست آینده‌ی شمال مطرح شده است و کنگ می‌گوید: ضرورت خطوط حمل و نقل بهتر یکی از نکات کلیدی است و برقی کردن شبکه‌های ریلی متصل کننده‌ی لیدز، شفیلد و منچستر و نوسازی آن‌ها در همین راستا مطرح شده است.

این طرح پس از آن مطرح شده است که شرکت نتورک ریل اعلام کرده بود که راه‌اندازی قطارهای برقی بین لیورپول و منچستر به تعویق افتاده است و سال ۲۰۱۵ موقوف شده است. قرار بود این قطارهای برق در ماه دسامبر مورد بهره‌برداری قرار گیرند. کنگ افزود شمال در حال حاضر به ترابری بهتری نیاز دارد. جاده‌ها و خطوط ریلی شهرهای بزرگ شمالی در سال‌های اخیر بهبودهایی داشته‌اند اما این بهبودها باید خیلی بیشتر شود. به تازگی ۳۵۰ میلیون پوند اعتبار برای خط مترو لینک منچستر در نظر گرفته شده است که پس از تصویب مجلس نمایندگان انگلستان کار احداث آن در سال ۲۰۱۶ آغاز خواهد شد و در پایان دهه‌ی کنونی خاتمه خواهد یافت.

بردن طرح مالی این برنامه به دادگاه شکایت کرده بودند. این در حالی است که ۴۵ کیلومتر از این طرح ساخته شده بود.

لغو طرح ریلی پرسرعت ۳،۷۵ میلیارد دلاری مکزیک:

مکزیک قرارداد ۳،۷۵ میلیارد دلاری ساخت راه‌آهن پرسرعت با کنسرسیومی چینی را لغو کرد. قرار بود این مسیر ریلی مکزیکوسیته پایتخت این کشور را به شهر مرکزی کرترارو وصل کند. این اقدام بعد از متهم شدن دولت به جانب‌داری از کنسرسیوم چینی صورت گرفته است. کنسرسیوم چینی تنها پیشنهاددهنده‌ی مناقصه‌ی طراحی، ساخت، بهره‌برداری و نگهداری این مسیر ریلی ۲۱۰ کیلومتری بود. شرکت‌کنندگان دیگر شامل زمینس و آلستوم تقاضا کرده بودند مهلت مناقصه تمدید شود.

باتری در انگلستان

شرکت نتورک ریل نخستین قطار تغذیه‌شونده با باتری را در انگلستان به راه انداخت که اصلاح‌شده‌ی قطار الکترواستار کلاس ۳۷۹ است که به واحد توان مستقل چندگانه‌ی برقی (IPEMU) معروف است.

این بهره‌بردار زیرساخت ریلی در اوت ۲۰۱۴ آزمایش این قطار تغذیه‌شونده با باتری را در مسیری آزمایشی در شهر دربی انگلستان آغاز کرد.

این قطار اصلاح‌شده‌ی الکترواستار کلاس ۳۷۹ به مدت پنج هفته و بر اساس جدول زمانی هفتگی بین ایستگاه‌های هارویچ اینترنشنال و میننگتری در اسکس خدمات ارائه می‌دهد.

جیمز آمبروس سرمهندس نتورک ریل می‌گوید: پیشرفت فوق‌العاده‌ی این طرح داشته‌ایم و خدمات زمان‌بندی‌شده‌ی قطار تغذیه‌شونده با باتری گام بلندی به سوی جلو است. پس از ماه‌ها عملیات مهندسی و آزمایش، این قطار به همان صورتی که دوست داشتیم در حال کار است. طی این بهره‌برداری ۵ هفته‌ای داده‌های عملکردی آن در حوزه‌ی مسافری را گردآوری می‌کنیم. اکثر مسافران هم متوجه خواهند شد که این قطار

کشور وام می‌دهد. هدف از این طرح افزایش سرعت و کارایی جابجایی مواد خام و کالا بین شمال و شرق هندوستان است. این خط ۱۸۳۹ کیلومتری بین دانکونی در بنگال غربی و خورجا در اوتارپرادش قرار دارد.

نخستین قطار تغذیه‌شونده با

ارزش ۳۰۰ میلیارد دلاری طرح‌های ریلی و متروبی خاورمیانه

طبق اعلام نشست سالانه‌ی مترو و ریل خاورمیانه و شمال آفریقا ارزش کل طرح‌های ریلی و متروبی در دست اجرا یا برنامه‌ریزی منطقه‌ی خاورمیانه و شمال آفریقا (منا) ۳۰۰ میلیارد دلار است. یکپاک کشورهای منطقه‌ی منادارای طرح‌های ریلی بلندپروازانه هستند. تمام این طرح‌ها اجرا نمی‌شود اما رقم ۳۰۰ میلیارد به خوبی نشان‌گر مقیاس رویدادهای این حوزه است.

عربستان بیش‌ترین طرح‌های ریلی را دارد و بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار صرف این طرح‌ها خواهد کرد. قطر با ۴۰ میلیارد دلار و امارات متحده با ۳۰ میلیارد دلار در جایگاه‌های دوم و سوم قرار دارند. مصر، ایران، کویت و عمان هم سرمایه‌گذاری‌ها بزرگی انجام داده‌اند. البته طرح‌های کلان ریلی و متروبی در خاورمیانه چالش‌های منحصر به فردی هم دارند. تمام بسیاری از طرح‌های این منطقه تا سال ۲۰۲۲ هدف‌گذاری شده است و این طرح‌های راهبردی به همکاری با تمام دست‌اندرکاران نیاز دارند. باید تمام مقررات و استانداردها را در نظر گرفت. مقرراتی هم برای ایمنی و ترابری چندحالتی تدوین کرد. خرید زمین و به دست آوردن حق راه نیز معضلی است. مقابله با شن‌های متحرک یکی از چالش‌های فنی کلیدی است که قرار دادن ریل‌ها در ارتفاع چند متری زمین یکی از پیشنهاد‌های مطرح شده است. در واقع این چالش راهکار یگانه‌ای ندارد.

مسئول طراحی، ساخت، بهره‌برداری و نگهداری این طرح است.

وام ۱،۱ میلیارد دلاری بانک جهانی به طرح ریلی هندوستان:

بانک جهانی برای اجرای مرحله‌ی دوم دالان ریلی باری شمال هندوستان ۱،۱ میلیارد دلار به این

روسیه خدمات‌رسانی ریلی به کشورهای هم‌سود را معوق کرد:

شرکت راه‌آهن روسیه خدمات ریلی خود در اکراین، آذربایجان، قزاقستان و تاجیکستان را به مدت ۱ سال از ۱۴ دسامبر به بعد معوق کرد زیرا این خدمات سودآوری نداشته است. در بیانیه‌ی شرکت راه‌آهن روسیه آمده است: علت این تصمیم کاهش چشم‌گیر در حجم رفت و آمد بین‌المللی است که کاربری ناموثر لکوموتیوها و ریل را در پی داشته است.

قرارداد ریلی سبک ۲،۱ میلیارد دلاری سیدنی به آلترک رسید:

سازمان راه‌آهن نیو ساوت ولز استرالیا قرارداد ۲،۱ میلیارد دلاری خط سبک ریلی ساوت ایست را به کنسرسیوم آلترک سپرد. کل هزینه‌ی این مسیر ۱۲ کیلومتری قبلاً ۱،۶ میلیارد دلار برآورد شده بود. کنسرسیوم آلترک

قرارداد راه آهن پرسرعت مکزیک به کنسرسیون به رهبری

چین رسید

وزارت ارتباطات و ترابری مکزیک ساخت خط ریل پرسرعت چند میلیارد دلاری بین مکزیکوسیتی و شهر کرتارو در مرکز مکزیک را به کنسرسیون به رهبری چین سپرد.

این کنسرسیون که از شرکت راه آهن سازی چین و شرکت سی اس آر تشکیل شده است تنها شرکتی بود که در مناقصه طراحی، ساخت، بهره برداری و نگهداری این خط ۲۱۰ کیلومتری پرسرعت شرکت کرده بود و پیشنهاد ارائه کرده بود. طبق برآورد دولت مکزیک هزینه این طرح با احتساب هزینه های ساخت و بهره برداری طی پنج سال آینده ۳٫۷ میلیارد دلار است. البته هنگام امضای قرارداد ممکن است این رقم بر اساس میزان

برای اتصال ریلی به مناطق شمالی اردن را اجرا کرده بودیم.

عربستان با اجرای طرح های ریلی پرهزینه در پی آن است تا مناطق این کشور را تحت پوشش شبکه ی ریلی قرار دهد. طرح جدید، بخشی از طرح بزرگ شبکه ی ریلی ۲۱۷۷ کیلومتری شورای همکاری خلیج فارس است که قرار است تمام شش کشور عضو این شورا را تحت پوشش قرار دهد.

البته رئیس سازمان راه آهن عربستان گزارش رسانه ها در مورد اتصال ریلی عربستان و انگلستان را تکذیب کرد. او همچنین گفت: ما به اردن متصل هستیم و در نتیجه به سوریه هم وصل هستیم زیرا سوریه هم با اردن اتصال ریلی دارد. سوریه به ترکیه وصل است که خود ترکیه هم به اروپا متصل است.

تداوم طرح شبکه ی ریلی شورای همکاری خلیج فارس

امکان سنجی طرح راه آهن خلیج فارس شورای همکاری خلیج فارس در سال ۲۰۰۹ انجام گرفت، طرحی شامل ۲۱۷۷ کیلومتر ریل که نزدیک به ۲۰ میلیارد دلار هزینه دارد. اگر تمام طرح های ریلی کلان شهری کنونی این منطقه اجرا شود آن گاه در سال ۲۰۳۰ تمام شهرهای بزرگ در کشورهای شورای همکاری خلیج فارس تحت پوشش شبکه قرار

در مقایسه با قطارهای دیزلی قدر بی سروصدا و نرم حرکت می کند. چنین قطارهایی در واقع شکاف های بین بخش های برقی شبکه و بخش هایی را که برق رسانی بالاسری دشوار است به خوبی پر می کنند. تأمین مالی این طرح را نتورک ریل و شرکای صنعتی اش بمباردیر، آلبیو، گریتر انگلیا، فیوچر ریلوی و سازمان ترابری انگلستان به طور مشترک انجام می دهند.

به گفته ی نتورک ریل قدمت استفاده از قطار تغذیه شونده با باتری به حدود ۱۰۰ سال می رسد. مثلاً طی جنگ جهانی اول در کارخانه های مهمات سازی به کار می رفته است زیرا می ترسیدند جرقه های ایجاد شده در لکوموتیوهای بخار باعث انفجار مهمات شود.

متروی لندن هم در حال حاضر دارای ناوگانی از لکوموتیوهای تغذیه شونده با باتری است که در قطارهای عملیات مهندسی، نگهداری ریل و کارهای بهسازی به کار می روند.

عربستان در پی اتصال ریلی با اردن

عربستان در پی اتصال ریلی به اردن است تا ترابری زمینی با همسایگان را افزایش دهد. محمد خالد السویکت رئیس سازمان راه آهن عربستان به رسانه ها گفت: پیش از این هم طرح هایی

چین نخستین خط پرسرعت روسیه را می سازد

طبق قرارداد سرمایه گذاری امضاء شده بین دو کشور چین و روسیه، چین نخستین ریل پرسرعت روسیه را می سازد. شرکت های راه آهن چین با همکاری شرکت های روسیه خط ریلی پرسرعتی به طول ۷۷۰ کیلومتر بین مسکو و قازان احداث خواهند کرد. کمیسیون ملی اصلاحات و توسعه ی چین، وزارت ترابری روسیه، شرکت راه آهن چین و روسیه از امضاء کنندگان این قرارداد هستند. هونگ لی سخن گوی وزارت خارجه ی چین می گوید: همکاری چین و روسیه به نفع هر دو طرف و مبتنی بر اعتماد متقابل است و در تخصص هر یک کشور ثالثی نیست.

خط پرسرعت مسکو-قازان در چارچوب طرح راه آهن مسکو-پکن احداث می شود که قرار است از طریق خطی به طول ۷ هزار کیلومتر

روسیه، قزاقستان و چین را به هم وصل کند.

خط ۷۷۰ کیلومتری مسکو-قازان شش منطقه در روسیه را پوشش می دهد و زمان سفر بین مسکو و قازان واقع در جمهوری تاتارستان را از ۱۱٫۵ ساعت به ۳٫۵ ساعت کاهش می دهد. سرعت قطارهای در این خط ۴۰۰ کیلومتر در ساعت خواهد بود.

قرارداد این طرح یکی از ۳۹ قراردادی است که طی دیدار نخست وزیر چین از روسیه به امضاء رسید. همکاری در ساخت هواپیما و بالگرد، اکتشاف در دو میدان گاز طبیعی، احداث خط لوله ی جدیدی برای انتقال گاز، همکاری در ساخت تاسیسات نیروگاه هسته ای چین و گسترش بندر زاروبینوی روسیه از جمله قراردادهای امضاء شده است. این دو کشور قرارداد تبادل ارز بین بانک های مرکزی خود را هم امضاء کردند.



تورم، نرخ ارز و سایر متغیرها تغییر کند.

بانک صادرات واردات چین (اکسپیم بانک) قرار است که ۸۵ درصد هزینه‌های این طرح را تأمین کند. قرار است در این مسیر قطارهایی با سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت حرکت کنند و روزی ۲۷ هزار مسافر را جابجا کنند.

قبلاً قطارهای معروفی چون زیمنس و بمباردیر برای شرکت در این طرح ابراز علاقه کرده بود اما نهایتاً در مناقصه شرکت نکردند. برآوردها نشان‌گر آن است که اجرای این طرح ۲۰ هزار شغل مستقیم ایجاد می‌کند و ۱۸ هزار خودروی مسافری را از جاده‌ها خارج می‌کند. این در حالی است که دولت مکزیک دو طرح این چینی دیگر را هم مدنظر دارد یکی بین مکزیکوسیتی و تولوکا و دیگری بین مکزیکوسیتی و یوکاتان.

سامانه‌ی ریلی این کشور را به عهده دارد، خدمات ریلی مسافری و باری ارایه می‌دهد و نیمی‌از باربری ریلی در این کشور را به عهده دارد.

پشتیبانی کتولیس از شبکه‌ی

ریلی ووهان

گروه ترابری کتولیس فرانسه تفاهم‌نامه‌ای با استان هوبی چین امضاء کرد تا در بهره‌برداری شبکه‌ی ریلی پرسرعت آینده این استان مشارکت داشته باشد.

هدف از این سامانه‌ی پرسرعت منطقه‌ای ۸۰ کیلومتری که شش خط دارد اتصال شهر ووهان به هشت شهر اقماری است. کتولیس در این طرح قطارهای جدید را در چارچوب ترابری چندحالتی با شبکه‌ی موجود یکپارچه می‌کند.

این شرکت هم‌اکنون بهره‌برداری قطارهایی در انگلستان، ایالات متحده، آلمان و هلند را نیز به عهده دارد و با متروی شانگهای هم به

شبیه ساز کوریس در خدمت

یورواستار

یورواستار که فراهم‌ساز خدمات ریلی پرسرعت در اروپا است برای دریافت شبیه‌ساز ای ۳۲۰ با شرکت فرانسوی کوریس قرارداد بست تا بتواند تبدیل مسیر برای بیش از ۱۶۰ راننده را ساماندهی کند.

گراهام پیرس یکی از مدیران یورو استار می‌گوید: این کار در برنامه‌ی آموزش رانندگان مستقر در انگلستان، فرانسه و بلژیک نقش بسیار مهمی دارد و می‌توانیم در محیطی بی‌خطر مهارت‌ها را به آن‌ها آموزش دهیم.

یورواستار قرار است در سپتامبر ۲۰۱۵ این سامانه را تحویل بگیرد.

توجه به آرمان‌های اجتماعی و اقتصادی در برنامه‌ریزی

ریلی

گروه تحویل ریلی انگلستان در گزارشی اعلام کرد در آینده به آرمان‌های اجتماعی و اقتصادی هم در برنامه‌ریزی ریلی توجه خواهد شد.

در این گزارش که راه آینده نام دارد نقش راه‌آهن در حیات اقتصادی و اجتماعی انگلستان بررسی شده است. برنامه‌ریزی راهبردی در ۳۰ سال آینده برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت یا به‌کرد مرحله‌ای خدمات و مزایای آن برای کشور به تفصیل در این گزارش بررسی شده است. در این گزارش فرایند برنامه‌ریزی بلندمدت (LTTP) نیز تدوین شده است که به منظور برنامه‌ریزی بهتر و ایجاد شبکه‌ای است که به تحقق خواست‌های فزاینده کمک کند و همچنین اهداف بلندمدت کشور و از جمله ایجاد رشد اقتصادی را محقق کند.

اساس این فرایند هم راهبردهای بهره‌گیری از مسیرها است تا مشخص شود راه آهن باید به چه شکل به بهترین وجه به تحقق اهداف راهبردی کشور کمک کند. طبق گزارشی که به تازگی اوزیرا منتشر کرده است راه آهن می‌تواند قابلیت بهره‌وری اقتصاد انگلستان را سالی ۱۰،۲ میلیارد پوند افزایش دهد.

پل پلامر رئیس بخش چشم‌انداز برنامه‌ریزی گروه تحویل ریلی نیز در مورد این گزارش گفت: روش برنامه‌ریزی نیازهای آینده‌ی راه آهن برای کشور اهمیت زیادی دارد و هدف اصلی LTTP جدید این است که چگونگی خدمات‌رسانی بهتر در انگلستان را مشخص کند. صنعت راه آهن می‌خواهد طرح‌هایی بلندپروازانه تدوین کند و به سرمایه‌گذاری و نقش اجتماعی و اقتصادی قوی‌تر راه آهن اولویت می‌دهد.



خرید تجهیزات ریلی در

قزاقستان

بانک بازسازی و توسعه‌ی اروپا (EBRD) به شرکت راه آهن قزاقستان برای تأمین اعتبار خرید تجهیزات لجستیک و نگهداری زیرساخت ۱۲۱ میلیون یورو وام می‌دهد. این طرح در خدمت اولویت‌های اصلی شرکت راه آهن قزاقستان هستند که عبارتند از افزایش قابلیت تردد ریلی و تقویت امنیت ترابری ریلی مسافران. شرکت سهامی راه آهن قزاقستان مدیریت

خواهند گرفت.

یانگ جون قائم مقام شرکت زد.تی.ای می‌گوید: شبکه‌ی ریلی شورای همکاری خلیج فارس طرح بزرگی برای یک کاسه‌کردن و تنوع بخشیدن به اقتصاد این کشورها است. تا کنون امارات متحد عربی مرحله‌ی ۱ طرح ریلی ملی خود را اجرا کرده است که در چارچوب شبکه‌ی ریلی شورای همکاری خلیج فارس است. عمان و قطر بررسی امکان‌سنجی را انجام داده‌اند و برای مناقصه آماده می‌شوند.



روز خطوط ریلی خود
هستند. شبکه قطارهای
«گلوله ای» (bullet train)

پرسرعت ژاپن، که به نام شینکانسن
(«شاهراه جدید») در سال ۱۹۶۴
افتتاح شد، زمان سفر میان شهرهای
توکیو و اوساکا را به اندازه ۲ ساعت
(از شش ساعت به چهار ساعت)
کاهش داد. این خصوصیت این خط
را به رقیبی برای حمل و نقل هوایی
آن کشور - صنعتی که پس از جنگ
جهانی دوم، به منظور جلوگیری از
افروختن ترس از ورود دوباره جنگ
افزارها از آن اجتناب می‌شد - تبدیل
شد. جغرافیای کشور نیز بر توسعه
شبکه ریلی آن تاثیر گذاشت: بیش تر
جمعیت ۱۲۸ میلیونی ژاپن، در تعداد
معدودی مناطق و محوطه‌های بسیار
پرجمعیت زندگی می‌کنند. با وصل
کردن آن مناطق بسیار پرجمعیت
به یکدیگر - در حدود ۴۰ میلیون
جمعیت شهر بزرگ توکیو با ۲۰
میلیون ساکن شهرهای اوساکا، کوبه
و کیوتو - خط آهن به تغییر الگوهای

تندروی کشور ژاپن اغلب توسط
حامیان ریلی و دولت‌هایی که مایل
هستند شبکه ریلی نو و درخشان خود
را به وجود آورده یا توسعه دهند، به
عنوان نمونه و الگوی برتری در نظر
گرفته می‌شود. ولی ژاپن چگونه
توانست در حوزه قطارهای پرسرعت
به رهبری جهانی تبدیل شود؟
قطارها در ژاپن نماد پیشرفت و
نوگرایی هستند. در دوران بازسازی
Meiji در اواخر قرن نوزدهم،
هنگامی که ژاپن با سرعت کمرشکنانه
ای در حال پیشرفته شدن بود،
فناوری برتر و روز دنیا لکوموتیو بود.
با پایان دهه ی ۱۹۳۰، به گفته ی
کریس ولمر، یک متخصص حمل و
نقل ریلی، نخستین خط قطار اصلی
کشور، که شهر توکیو را به شهرهایی
همچون ناگویا، کیوتو، اوساکا، و
کوبه متصل می‌کرد، دارای تردد
سنگینی شده بود. نخستین خط ریلی

چرا قطارهای

تندروی ژاپن تا این

حد خوب هستند؟

منبع: نشریه اکونومیست
برگردان: شکوفه احمدی

موسوم به HS۲، تایید کرد. در حالی
که فرانسه خطوط ریلی تندروی خود
(که با نام TGV شناخته می‌شود)
به آهستگی توسعه می‌دهد، دیگر
کشورها، مانند اسپانیا و چین، به
سرعت در حال گسترش شبکه ی به

مسئله قطارهای تندرو به نظر
می‌رسد فکر بسیاری از کشورها را به
خود مشغول کرده است. در چهارم
ماه ژوئن، دولت بریتانیا تعهد قانونی
خود را برای اجرای طرح بحث برانگیز
توسعه ی خطوط ریلی پرسرعت

اتصال ریلی ایران به چین

سند اتصال ریلی چین به ایران از طریق قرقیزستان، تاجیکستان و افغانستان در شهر دوشنبه امضا شده است. پروژه اتصال ریلی چین به این شبکه که نمایندگان وزارتخانه‌های حمل و نقل و راه‌آهن پنج کشور با آن موافقت کردند از کاشغر چین آغاز خواهد شد و با عبور از قرقیزستان، تاجیکستان و افغانستان در نهایت به راه‌آهن ایران متصل می‌شود.

سیدمسعود نصر آزادانی، معاون ساخت و توسعه راه‌آهن در خصوص برنامه‌های دولت برای توسعه خطوط ریلی از اتصال راه‌آهن ایران به افغانستان تا تابستان آینده خبر داد و گفت این راه‌آهن در ادامه ایران را از طریق خاک قرقیزستان به چین وصل می‌کند.

مطالعات امکان‌سنجی و توجیه اقتصادی خط آهن تاجیکستان که به راه‌آهن کاشغر چین و هرات افغانستان و سپس ایران متصل خواهد شد از چند سال قبل آغاز شد که اکنون با امضای سند نهایی به مرحله پایانی رسیده است. این مسیر ریلی به طول ۳۹۲ کیلومتر ایران، افغانستان، تاجیکستان، قرقیزستان و چین را به هم متصل خواهد کرد و موجب گسترش مبادلات تجاری، افزایش صادرات و کاهش هزینه‌های ترانزیت بین این کشورها خواهد شد. معاون ساخت و توسعه راه‌آهن ادامه داد: ایران اکنون از دو ریل سرخس و اینچه برون به چین متصل است اما این مسیر جدید کوتاه‌تر است و دسترسی کشورهای غربی از طریق ایران به چین را آسان‌تر می‌کند از سوی دیگر هر مسیر ریلی مزایای اقتصادی ویژه‌ای دارد.

نصر آزادانی یک طرح مهم ریلی دیگر را اتصال بافق به کشورهای شمالی و چین را به مرز دوغارون نام می‌برد. این مسیر ریلی از بافق به مشهد و از آن جا به ایستگاه فریمان و مرز دوغارون است که به گفته نصر آزادانی اکنون یکی از فعال‌ترین مرزهای کشور با افغانستان در حمل و نقل است.

عملیات اجرای این خط آن‌طور که نصر آزادانی می‌گوید آغاز شده است. این خط حدود ۲۰۰ کیلومتر است که زیرسازی آن آغاز شده اما برای پیشرفت کار باید منابع آن تأمین شود.

در حال حاضر راه‌آهن ایران از طریق گرگان به مرز اینچه برون، از مرز شلمچه و از مرز خسروی به صورت جداگانه به عراق، از طریق راه‌آهن رشت - انزلی - آستارا به آذربایجان و از طریق راه‌آهن خواف - هرات به افغانستان متصل می‌شود که به گفته معاون ساخت و توسعه راه‌آهن به منظور اجرایی شدن اتصال خطوط ریلی ایران به چین از طریق افغانستان و تاجیکستان باید اتصال ایران به افغانستان به اتمام برسد. کوتاهی مسیر اتصال خطوط ریلی ایران به چین از طریق افغانستان و تاجیکستان مزیت اصلی این مسیر ریلی جدید است که به گفته مسئولان حمل و نقل کشور انتقال کالا را به صرفه‌تر می‌کند. راه‌آهن ایران برای تشویق صاحبان کالا برای استفاده از حمل و نقل ریلی به عنوان حمل و نقل ایمن کم هزینه و دوستدار محیط زیست، در بخش ترانزیت تخفیفاتی برای مسیرها و کالاهای مختلف در نظر گرفته است.

به گفته نصر آزادانی در بخش باری اتصال به مسیرهای ترانزیتی از محور افغانستان در شرق کشور و در شمال کشور از محور ترکمنستان باعث می‌شود توسعه ترانزیت کالا افزایش یابد. با افتتاح راه‌آهن ایران - ترکمنستان - قزاقستان و تکمیل راه‌آهن خواف - هرات اهمیت مسیر ریلی ایران برای کشورهای منطقه بیش‌تر می‌شود و تحول اساسی در زمینه ترانزیت کالا در کشور به وجود می‌آید. قطعاً اتصال مسیرهای ریلی به کشورهای همسایه اولویت اصلی راه‌آهن کشور است و تاکنون نیز اقدامات مناسبی انجام شده است و ادامه نیز دارد.

را دوباره کاری می‌کنند وجود دارد. (برعکس به عنوان مثال در بریتانیا، مالکیت خطوط و واگن‌ها از یکدیگر جدا شده است).

اما یکی دیگر از دلایل رشد و نمو خطوط آهن وجود نظام برنامه ریزی است که ساخت و ساز ساختمان‌ها و واحدهای تجاری و مسکن سازی در امتداد این مسیرهای ریلی را تشویق می‌کند. شرکت JR East زمین اطراف خطوط آهن را در مالکیت دارد و آن‌ها را در اختیار دیگران قرار داده یا اجاره می‌دهد؛ تقریباً یک سوم درآمدهای خطوط آهن از فروشگاه‌های تجاری بزرگ، بلوک‌های اداری، آپارتمان‌ها و امثال آن‌ها حاصل می‌شود. این پول دوباره در شبکه سرمایه گذاری می‌شود. در بریتانیا، که برنامه ریزی و حمل و نقل به ندرت در راستا و هماهنگی با یکدیگر هستند، به وجود آوردن چنین توسعه تجاری موفق و مشابهی مشکل است. در واقع، بیش‌تر طرح‌های مربوط به مناطق اطراف ایستگاه‌های قطار HS۲ گنگ هستند، و برخی از ایستگاه‌های واقع در خطوط قدیمی‌تر، HS۱، حتی پس از گذشت سال‌ها از ایجاد خطوط، هنوز توسعه نیافته باقی مانده اند.

توانایی توسعه و ایجاد ساخت و سازهای بزرگ در طول مسیر ریلی پرسرعت، و همچنین قابلیت افزایش دادن قیمت‌های بلیت، از دلایل موفقیت خطوط قطارهای پرسرعت ژاپنی بوده است. گزارش شده هنگامی که کوئچی تاناکا، دانشمند ژاپنی، جایزه نوبل سال ۲۰۰۲ را دریافت کرده، گفته است از پول آن برای خریدن بلیت روی خط آهن Shinkansen استفاده می‌کند. با این وجود، همچنان ۷۱ درصد درآمد حاصل از فروش بلیت شرکت JR East از خطوط ریلی سنتی و کم سرعت تر آن حاصل می‌شود. بدین ترتیب، کشورهایی که به دنبال توسعه خطوط ریلی جدید پرسرعت هستند شاید بهتر باشد سرمایه گذاری در خطوط ریلی عادی موجود خود را نیز در کنار آن مدنظر قرار دهند.

تجارت این کشور کمک کرده و انجام سفرهای روزانه میان شهرهای توکیو و اوساکا را ممکن کرد. بسیاری از مشتریان این قطارهای تندرو متمول بوده و حاضر بودند حتی هزینه‌های بالاتری بابت بلیت‌های این خطوط بپردازند. در عرض سه سال این خطوط بیش از ۱۰۰ میلیون مسافر را جابه جا کرده و تا پایان سال ۱۹۷۶ این رقم به ۱ میلیارد مسافر رسید. امروز در حدود ۱۴۳ میلیون نفر به طور سالانه از این خطوط ریلی پرسرعت استفاده می‌کنند. در سال ۱۹۸۷، راه آهن ملی ژاپن تقسیم شده و به ۷ شرکت انتفاعی خصوصی تبدیل شد. خط JR East، که بزرگ‌ترین این شرکت‌ها از نظر تعداد مسافر است، بر خلاف شبکه ریلی به شدت یارانه‌ای فرانسه، هیچ یارانه‌ی دولتی از دولت ژاپن دریافت نمی‌کند. یکی از دلایل کارایی این خط ریل این است که JR East مالکیت تمام زیرساخت‌های مسیر خود را بر عهده دارد - از جمله ایستگاه‌ها، لکوموتیوها و واگن‌ها و خود خط آهن - یعنی گروه‌های مدیریتی کم‌تری که کارهای یکدیگر

جایه جای ۲۰ هزار مسافر در سومین سالگرد قطار مسکو-پاریس

مهدی ترابی کارشناس ارشد روابط بین الملل
فهیمة رهبری کارشناس ارشد روابط بین الملل

واگن‌ها مجهز به دستگاه تهویه هوا، دستشویی در هر کوپه و توالت‌های سازگار با محیط زیست هستند. واگن‌های مجلل (VIP) دارای کوپه‌های دوفره با محوطه‌های بیشتر و هر کوپه دارای کاناپه تختخواب‌شو و تختخواب دیواری، یک صندلی، حمام شخصی، سینک ظرفشویی، توالت‌های خشک با سامانه تهویه هوا یا حجم آب بسیار کم در زمان تخلیه، تلویزیون، دستگاه DVD، تهویه مطبوع به همراه سامانه کنترل شخصی و کمد دیواری هستند. لوازم بهداشتی و صبحانه برای تمامی مسافران در نظر گرفته می‌شود.

قطار مسکو-پاریس مجهز به اینترنت پرسرعت (نسل سوم ماهواره‌ای) است. کارکنان قطار در زمینه برنامه‌های خاص از جمله روانشناسی، اخلاق و فرهنگ خدمات مسافری و همچنین

شرکت FPC است. در طول این مدت، این قطار حدوداً ۲۰۰ هزار مسافر با بیش از ۵۸۰ سفر جابجا کرده است. در حال حاضر جمعاً ۲۲۴۰۰ مسافر به طور مستقیم بین روسیه و فرانسه سفر کرده‌اند. واگن‌های جدید این قطار با ابعاد RIC محصول مشترک شرکت زیمنس و تاسیسات حمل و نقل (Tver (TVZ در تاریخ ۲۵ ژانویه ۲۰۱۵ به بهره‌برداری خواهند رسید.

در حال حاضر، این قطار شامل واگن‌های لوکس VIP (RIC)، درجه یک (دو نفره)، درجه دو (سه نفره) و واگن‌های غذاخوری است. تمامی

۱۲ دسامبر ۲۰۱۴، یادآور سومین سالگرد راه‌اندازی قطارهایی در مسیر بین‌المللی مسکو-پاریس توسط

دانش زبان‌های خارجی آموزش دیده‌اند.

در فصل زمستان، قطار سه بار در هفته (دوشنبه‌ها، پنج شنبه‌ها و یکشنبه‌ها از مسکو و سه شنبه‌ها، چهارشنبه‌ها و شنبه‌ها از پاریس) و در فصل تابستان پنج بار در هفته (دوشنبه‌ها، سه شنبه‌ها، پنج شنبه‌ها، شنبه‌ها و یکشنبه‌ها از مسکو و دوشنبه‌ها، سه شنبه‌ها و چهارشنبه‌ها، پنج شنبه‌ها و شنبه‌ها از پاریس حرکت می‌کند.

خط مستقیم ریلی از مسکو به سمت پاریس در قرن ۱۹ میلادی آغاز بکار کرد و فعالیت آن تا سال ۱۹۹۴ به طول انجامید. پس از وقفه‌ای کوتاه، به دنبال علاقه مسافران، این مسیر دوباره راه‌اندازی شد. در سال ۲۰۰۷، خطی مستقیم در پایتخت فرانسه شروع بکار کرد. قطار مسکو-پاریس برای اولین بار در تاریخ ۱۲ دسامبر ۲۰۱۱ آغاز بکار نمود.

مسیر مسکو-پاریس یکی از طولانی‌ترین مسیرهای اروپایی به طول ۳۲۱۷ کیلومتر است و از قلمرو کشورهای روسیه، روسیه سفید، لهستان، آلمان و فرانسه عبور می‌کند. منبع: اتحادیه بین‌المللی راه آهن‌ها (UIC)

می‌کند. در دومین مرحله که از دسامبر ۲۰۱۵ آغاز خواهد شد این خدمات جدید به سمت فرودگاه وین گسترش خواهد یافت. از این تاریخ به بعد، ریل جت‌های راه‌آهن اتریش و قطارهای درون شهری (IC) از سمت غرب کشور به سمت فرودگاه از طریق ایستگاه میدلینگ شهر وین و ایستگاه مرکزی وین دوبار در ساعت تردد خواهند کرد. سپس راه‌آهن اتریش چهار پایتخت ایالتی را از جمله اینسبروک (پایتخت ایالت فدرال تیرول)، سالزبورگ، لینز و سنت پولتن مستقیماً به فرودگاه وین متصل خواهد کرد. مدت

زمان سیر بین شهرهای لینز و وین به یک ساعت و ۴۲ دقیقه (۵ دقیقه کاهش) کاهش خواهد یافت. فرودگاه وین به سالزبورگ (مدت زمان سیر: ۲ ساعت و ۴۹ دقیقه) و اینسبروک (۴ ساعت و ۳۵ دقیقه) نزدیک تر خواهد شد.

منبع: راه‌آهن فدرال اتریش (ÖBB)

اتریش: فرودگاه وین به شبکه ریلی طویل راه‌آهن اتریش متصل شد

در تاریخ ۱۲ دسامبر ۲۰۱۴، راه‌آهن اتریش (ÖBB) مسیری را از ایستگاه مرکزی شهر وین به سمت فرودگاه وین افتتاح کرد و به همین علت ریل جت (قطار سریع‌السیر راه‌آهن اتریش) با نمای تصویری قرمز-سفید-قرمز مورد بهره‌برداری قرار گرفت. زمان سیر این مسیر، ۱۷ دقیقه است که مسیر ارتباطی جدید ۲/۱ کیلومتری را در بر می‌گیرد. ایستگاه قطار فرودگاه وین، به ایستگاهی بسیار پیشرفته و امروزی تبدیل شد.

از ۱۴ دسامبر به بعد، روزانه ۱۱ قطار اکسپرس درون شهری (ICE) بین شهرهای ولز (دومین شهر بزرگ اتریش)، لینز (سومین شهر بزرگ اتریش)، سنت پولتن، ایستگاه میدلینگ شهر وین، ایستگاه مرکزی وین و ایستگاه فرودگاه وین تردد



امکانات راه آهن استرالیا (ARA) برای سفرهای ناتوانان جسمی

مهدی ترابی کارشناس ارشد روابط بین الملل
فهیمة رهبری کارشناس ارشد روابط بین الملل

دارد که تجارب مسافران با مشکل بینایی یا یک معلولیت جسمانی را بررسی می کند تا بتواند خدمات بهتری ارائه نماید.

این فعالیتها مثالهایی از اقدامات انجام شده توسط بهره برداران تراموا در سراسر کشور برای بهبود دسترسی است. شرکت راه آهن استرالیا و اعضای آن به کار کردن با دولتها و مشتریان ادامه می دهند تا بتوانند سفرهای در دسترسی برای تمامی مشتریان ارائه نمایند.

برای کسب اطلاعات بیشتر در خصوص فعالیتهای راه آهن در خصوص معلولین در سراسر کشور به وب سایت بهره برداران مربوطه مراجعه شود.

منبع : اتحادیه بین المللی راه آهنها (UIC)

بیشتر برای سفر به منظور سهولت سوار یا پیاده شدن به/از قطار نیز در برنامه قرار دارد.

طی این گردهمایی آقای نای خاطر نشان نمود که راه آهن با حداکثر تلاش و تعهد خود به این امر مهم خواهد پرداخت. مثال دیگر در این زمینه این است که بخش تراموهای یارا (Yarra) فعالیتهایی را در راستای افزایش آگاهی کارکنان خود و ارتقاء دانش مردم در خصوص چگونگی سفر در شبکه تراموای ملبورن شامل هم اندیشیهای سلامت فکری برای کارکنان اصلی و گردهمایی با عموم برای پاسخگویی به سوالات مردم ارائه نموده اند.

اداره برنامه ریزی حمل و نقل و زیربنای استرالیا برنامه ای تحت عنوان «خواستن و قادر بودن»

شبکه ریلی را برای افراد سالم و همچنین معلولین آسانتر می کند. با استفاده از فناوری تعیین مکان در تلفنهای هوشمند، برنامه "در این جا توقف کن" هشدارهایی ارسال می دارد تا مشتریان بدانند چه زمانی به ایستگاههای مورد نظر خود می رسند.

این اقدام موجب می شود که مسافرانی که دارای مشکل بینایی و شنوایی هستند نیازمند شمردن ایستگاهها به هنگام مسافرت با قطار نباشند.

در برنامه های آتی، این صنعت در حال انجام پیشرفت های زیربنایی مانند سکوهای برجسته و ایستگاههای هم سطح زمین است. افزایش ارتباطات، آگاهی و آموزش کارکنان، تدوین راهنماهای دسترسی به ایستگاه و اطلاعات

صنعت ریلی از طریق شرکت راه آهن استرالیا (ARA)، در روز سوم دسامبر به مناسبت روز بین المللی معلولین تصمیم گرفت که آگاهی، درک و پذیرش مردم را در خصوص سفر معلولین با قطار افزایش داده و اقداماتی را نیز برای افزایش دسترسی معلولین به خدمات ریلی بجا آورد.

مدیر اجرایی شرکت راه آهن استرالیا، «آقای برایان نای توام» بیان کرد که روز به روز بر تعداد افرادی که ترجیح می دهند با قطار سفر کنند افزوده می شود و بهره برداران راه آهن به تلاش خود در راستای دسترسی بهتر خدمات به همه مردم ادامه می دهند.

اعضای شرکت راه آهن استرالیا راهبردهایی را برای تضمین دسترسی بیشتر به خدمات و تسهیلات نه تنها برای معلولین بلکه برای کل شبکه به کار می گیرند.

به عنوان مثال در قطارهای متروی ملبورن یک برنامه کاربردی به نام "در این جا توقف کن" وجود دارد که مسافرت در



مدیرعامل راه آهن شرقی بنیاد:

از بخش خصوصی

حمایت نمی شود



سامانه فروش بلیت به عنوان ابزار و اهرم فشار استفاده می شود. شرایط بخش ریلی به گونه ای شده که مدیران دولتی آمادگی پذیرش و یا حداقل شنیدن نقاط ضعف را ندارند

سیر و حرکت وقت به دادستانی شکایت برد که با این تصمیم، اغتشاش ایجاد کرده ایم. من به همراه مدیرعامل آن شرکت به بازپرسی شعبه ۱۵ دادسرای عمومی مجتمع خارک رفتیم و مدارک و مستندات ارائه کردیم. سرانجام قاضی به نفع ما قرار منع تعقیب صادر کرد. با این وجود، سرانجام پذیرفتیم که در سامانه راه آهن، فروش بلیت انجام گیرد. چراکه از سامانه فروش بلیت به عنوان ابزار و اهرم فشار استفاده می شود. به عنوان مثال در نامه ای نوشته اند چون شرکت شرقی بنیاد و چند شرکت دیگر از انعقاد قرارداد با رجا برای تعمیرات خودداری کرده اند، برنامه قطارهایمان را از سامانه فروش از تاریخ مشخصی خارج می کنند. این تصمیمات موجب می شود این شرکت زیان کند. وی به آمار حمل مسافری

که مراجع رسمی راه آهن اعلام کرده اند؛ اشاره کرد و افزود: فکر می کنید سهم مسافر در شبکه ریلی طی ده سال گذشته چه قدر افزایش پیدا کرده است؟ طی این مدت، علاوه بر این که به این سهم افزوده نشده؛ کاهش مسافر هم داشته ایم!

در هشت ماه ابتدای امسال تعداد مسافر نسبت به هشت ماه سال گذشته ۵۵۰ هزار نفر کمتر شده است در حالی که شرکت ما تنها شرکتی است که بیست و یک واگن به ناوگان افزوده است. هر واگن، معمولاً سالیانه ده تا ۱۲ هزار نفر مسافر جابه جا می کند. باتوجه به این که ظرفیت جابه جایی مسافر را بالا برده ایم، دچار چنین ناکامی شده ایم. علل این اتفاق چیست؟ وقتی به ناوگان واگنی افزوده نشود، یا بهسازی در خطوط مناسب نباشد چه طور انتظار داریم سرعت سیر افزایش پیدا کند. اوایل گفتند که سرعت سیر قطارها بین ۱۲۰ تا ۱۵۰ کیلومتر شده است که این وضعیت دوام نیاورد! این اتفاق باید میزان جابه جایی مسافر را افزایش می داد که چنین نبود. علت این موضوع را در انتقادپذیری مسئولان می دانم. به نظر من خصوصی سازی، تنها شعار است. به عنوان بخش خصوصی نه می توانیم بلیت قطار خود را بفروشیم؛ نه نوع غذا، لباس ماموران و نه مسیر سیر را انتخاب کنیم.

عنوان مالیات بر افزوده هر واگن به واگن پارس پرداختیم معادل ۲۵ واگنی بود که در سال ۱۳۶۴ از این شرکت خریده بودیم. مسئولان راه آهن آگاهی دارند که سپرده ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومانی برای خرید هر واگن، در بانکها با سود ۲۳ تا ۲۴ درصد - که مالیاتی هم ندارد - چقدر برای سرمایه گذار جذاب تر است.

به گفته آقای سعیدی، در دوره ای برخی از شرکت های بخش خصوصی تصمیم گرفتند تا با تاسیس شرکت سفیر ریل آسیا، راسا بلیت های مسافری را به فروش برسانند که در مدیریت قبلی، تاسیس این شرکت با مقاومت مقامات وقت راه آهن روبه رو شد. استدلال مقاومت آقایان این بوده است که به عنوان متولی بخش ریلی در مقابل دولت و جامعه پاسخگو هستند و سامانه فروش بلیت، لازم است به عنوان اهرم نظارتی عمل کند. بعد از تاسیس این شرکت، سامانه ای برای فروش تهیه کردیم معاون

راه آهن شرقی بنیاد تنها شرکتی است که توانسته ۲۱ واگن مسافری نو به ناوگان ریلی بیافزاید و با وجودی که مسئولان راه آهن وعده داده اند که به ازای هر واگن نو مبلغ یک میلیارد تومان می پردازند، هنوز به وعده خود عمل نکرده اند. ابوالقاسم سعیدی مدیرعامل این شرکت در گفت و گو با خبرنگار دوماهنامه ندای حمل و نقل ریلی با اعلام این مطلب گفت: ۹ دستگاه از واگن پارس و ۱۲ دستگاه از پلور سبز خریداری شده است. با این خرید، بنیاد از صنایع داخلی حمایت کرده است.

او افزود: مقامات دولتی نامه ای برای ما نوشتند که یک میلیارد تومان بابت هر واگن کمک می کنند اما تاکنون مبلغی پرداخت نشده است. لذا با توجه به این که به وعده های قبلی عمل نشده است باید گفت که به قول های جدید نیز نمی توان خوشبین بود. اولین اصل این است که پایبند به قراردادهایمان باشیم. جالب این که مبلغی را که به

در گروی توسعه خط آهن و ترمینال لجستیک

محمد ساطعی



امروزه به دلیل جهانی شدن اقتصاد و تجارت جهانی کالاها، نیاز به خدمات حمل و نقل، نیازی روزافزون و امری گریزناپذیر است. از طرفی ارائه خدمات حمل و نقلی مناسب از نظر کیفیت، هزینه و زمان، تاثیری غیرقابل انکار نه تنها در افزایش رقابت پذیری صادرکنندگان در بازارهای هدف کالاهایشان دارد بلکه بر کاهش قیمت تمام شده کالاهای وارداتی نیز موثر خواهد بود.

منظور از حمل و نقل چندوجهی انتقال کالا حداقل با دوشیوه حمل و تحت قرارداد و مسئولیت واحد است. شبکه‌های حمل و نقل وظیفه رساندن کالا و خدمات نهایی و نیز نهادهای مورد نیاز تولید از مبادی عرضه به مصرف کنندگان و تقاضا کنندگان را برعهده دارد و از جمله اجزای نظام پشتیبانی بازرگانی هستند.

این صنعت سه بخش اساسی دارد: ۱- تجهیزات ساختاری: که مشتمل است بر شبکه‌های حمل و نقل و ترمینال‌ها مانند بنادر و فرودگاه‌ها ۲- وسایل حمل و نقل ۳- عملکرد: یعنی ضوابطی که وسایل حمل و نقل براساس آن در شبکه‌های حمل و نقل حرکت می‌کنند.

امروزه جابجایی کالاها به پنج روش عمده شامل حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، آبی یا دریایی، هوایی و خط لوله انجام می‌شود. در این راستا هر یک دارای مزایا و محدودیت‌های خاص خود است و چنانچه بتواند در قالب یک روش ترکیبی و یا به صورت چندوجهی در قالب یک سازمان یکپارچه به کار گرفته شود و به صورت مبدا و مقصد مدیریت شود می‌تواند مزایای متعددی نصیب سازمان متبوع نماید. از مکانی در یک کشور و به مکانی مشخص در

کشور دیگر را حمل و نقل چندوجهی می‌نامند که با امضای تنها یک قرارداد حمل انجام می‌گیرد.

هدف از توسعه حمل و نقل چندوجهی در جوامع پیشرفته، گردآوری منسجم و هماهنگی میان عواملی مانند مدیریت، ترابری، صاحبان کالا، مراکز تولید، مصرف و ذخیره کالا است، تا کالاها در اسرع وقت به مقصد برسند. هدف از چنین حمل و نقلی افزایش سرعت، توزیع کالا، حذف اتلاف وقت در بنادر و پایانه‌های بارگیری است. چراکه شکل جدید تجارت جهانی نیازمند حملی سریع، ارزان و آسان‌تر از گذشته است و بنابراین مانع اصلی در تأخیر انتقال کالا از یک زنجیره به زنجیر دیگر است. در چنین حمل و نقلی، هدایت منطقی کالا، ذخیره سازی ایمن، بارگیری سریع و آسان کشتی‌ها، واگن‌ها و کامیون‌ها از مزایای این نوع حمل و نقل می‌باشد. در صورت بروز هرگونه خسارت و تأخیر، متصدی حمل و نقل چندوجهی مسئول جبران آن است. نحوه ارتباط میان حلقه‌های حمل و نقل بسیار مهم است.

حمل و نقل چندوجهی یکی از پیچیده‌ترین شکل‌های حمل و نقل و از مهم‌ترین تحولات توسعه کسب و کار جهانی در دهه‌های اخیر

استانداردهای جهانی مطابقت دهد که این یک امتیاز ویژه محسوب می‌شود.

امروزه کشور ایران با دارا بودن موقعیت استراتژیک و راهبردی دارای مزیت‌های ترانزیتی می‌باشد از جمله:

۱- امکان حمل کالاها را مربوط به کشورهای مشترک المنافع (GIS) از طریق مسیر ایران.

۲- قرار گرفتن در مسیر کریدور ترانزیتی شمال - جنوب

۳- برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه از طریق محور ترانزیتی شرق کشور چابهار - ملک

۴- قرارگرفتن در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی

۵- وجود ظرفیت و توانمندی‌های فراوان در بخش‌های مختلف حمل و نقلی کشور

۶- افزایش کمی و کیفی و تجهیزات و توسعه ظرفیت‌های جدید در زیرساخت‌ها و ناوگان ریلی، جاده‌ای، حمل و نقل دریایی و تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر کشور

۷- دسترسی سکو به دریای خزر در شمال و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب

۸- امکان ارائه خدمات حمل و نقل چندوجهی برای صاحبان کالا همان ترانزیتی خارجی و امکان بهره‌مندی از شیوه‌های حمل و نقل چندوجهی و در نتیجه کاهش هزینه‌ها و خطرات

تجارب برای شرکا ترانزیتی کشور که در صورت استفاده کارآمد از زیرساخت‌های موجود می‌توان از توان بالقوه کشور در جهت افزایش ترانزیت بهره‌گیری کرد.

محسوب می‌شود. این شیوه صرفاً نوعی روش حمل و نقل نیست بلکه زنجیره تامین برای محموله‌ها است. اگرچه حمل و نقل چندوجهی در راستای یکپارچه ساختن روش‌های حمل و نقل دریایی، زمینی و ریلی است اما به‌عنوان سیستمی که در آن بازده مجموع کل بزرگتر از بازده هر یک از زنجیره‌ها باشد، دارای اهمیت بسیاری است.

به‌طور اساسی حمل و نقل چندوجهی به منظور حمل یکسره کالاها از مبدا به مقصد تعریف می‌شود.

مهم‌ترین خصوصیت حمل و نقل ترکیبی را می‌توان در خدمات‌رسانی با استفاده از یک برنامه بر شمرده. این امر انقلابی را در زمینه کنترل اطلاعات و سازمان به وجود آورد. در حمل و نقل ترکیبی نوین، اطلاعات حمل و نقل فرایندها و سامانه‌های توزیع، مهم‌ترین اجزای کنترل هزینه‌ها، قابلیت اطمینان و ایمنی سامانه‌های حمل نقل هستند.

توسعه هر کشوری را بر اساس میزان توسعه یافتگی بخش‌های مختلف حمل و نقل می‌سنجند. حمل و نقل در ایران با سابقه دیرینه‌ای که دارد علی‌رغم مشکلات پیش رو توانسته است خود را با معیارها و



ایران یکی از توسعه‌نایافته‌ترین کشورها دورزمینه ریل

یویا مهربانی

بر اساس آمارهای موجود به ازای هر کیلومتر مربع مساحت کشور تنها حدود ۶ متر خط آهن و نسبت به شاخص طول خطوط ریلی به جمعیت، به ازای هر یک میلیون نفر، ۱۳۳ کیلومتر ریل وجود دارد. این موضوع بهانه‌ای شد تا گفت و گویی با اصغر ضیایی مدیرعامل شرکت بهتاش سپاهان انجام دادیم. وی معتقد است تعرفه بالای حق دسترسی رقابت را با جاده مشکل نموده است. این گفت و گو را در ادامه می‌خوانید.

صنعت حمل و نقل یکی از شاخصه‌های مهم و تاثیرگذار در توسعه یافتگی پایه‌های اقتصادی یک کشور محسوب می‌شود، و در این میان حمل و نقل ریلی نقش بسزایی در این توسعه ایفا می‌کند این در حالی است که ایران با داشتن ۱۲۹۰۰ کیلومتر ریل و به استناد شاخص‌های جهانی، نسبت طول خطوط به مساحت، کشور جزو عقب مانده‌ترین کشورهای جهان هست.



حال با توجه به برنامه پنجم توسعه اقتصادی مقرر است در پایان برنامه، مجموع خطوط کشور به حدود ۱۵۰۰۰ کیلومتر برسد و لیکن قرائن و شواهد خلاف این موضوع را نشان می‌دهد و این در حالی است که ایران می‌تواند با

از سوی دیگر طبق آمارهای موجود جهانی شاخص طول خطوط ریلی به جمعیت، به ازای هر یک میلیون نفر، ۱۳۳ کیلومتر ریل وجود دارد که این آمار برای کشور آلمان ۴۱۰ کیلومتر، ژاپن ۴۲۰ کیلومتر و ... است.

کشور پهناور ایران با دارا بودن ۱۲۹۰۰ کیلومتر مجموع طول خطوط اصلی و فرعی راه آهن، و به استناد شاخص‌های جهانی، نسبت طول خطوط به مساحت، جزو عقب مانده‌ترین کشورهای جهان محسوب می‌شود.

آیا ظرفیت فعلی شبکه ریلی و واگن‌های باری پاسخگوی نیاز بخش باری در کشور است، مهمترین مشکلات موجود را تشریح نمایید و چه راهکارهایی را پیشنهاد می‌کنید؟



هدف بخش غیردولتی از سرمایه گذاری در یک طرح، کسب سود است، ضروری است با واگذاری سایر امور غیر حاکمیتی در اختیار راه آهن و ایجاد تسهیلات ارزی و ریالی مناسب انگیزه لازم جهت سرمایه گذاری توسط بخش خصوصی مهیا شود

بودن ۳۰۰۰ دستگاه واگن باری در انواع مختلف، بزرگترین ناوگان کشور را در اختیار دارد.

شرکت، تعمیرگاه مجهزی به منظور بازسازی و بهسازی ناوگان ریلی خود و سایر شرکت‌های حمل و نقل ریلی در زمینی به مساحت صد هکتار تجهیز کرده که با به‌کارگیری حدود ۱۱۰ نفر در منطقه محروم استان تعداد اشتغال زایی توانسته سالیانه تعداد ۱۶۰۰ دستگاه واگن در انواع مختلف را بازسازی و بهسازی کند.

از سوی دیگر شرکت با سرمایه گذاری در شرکت‌های مالک لکوموتیو توانسته سرمایه‌گذاری مناسبی را به عمل آورد. در این راستا شرکت با دارا بودن قابلیت بالا در ناوگان باری نقش اساسی در حمل‌ونقل ریلی کشور همواره ایفا کرده و خواهد نمود و بر اساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته در نظر است ضمن توسعه ایستگاه تعمیراتی خود، به تجهیزات و ماشین آلات جدید، نسبت به ارائه خدمات مناسب با کیفیت استاندارد و مورد تایید راه آهن،

اقدام کند.

در سایر برنامه‌های توسعه‌ای شرکت، و با عنایت به اهمیت کشورمان از جنبه راهبردی در منطقه و وجود دو دالان با اهمیت شمال، جنوب، غرب و شرق و اهمیت ترانزیتی کالا اقداماتی در جهت تعامل با کشورهای همسایه در حال پیگیری است، که امید است با همکاری و حمایت‌های راه آهن به این اهداف نایل آییم.

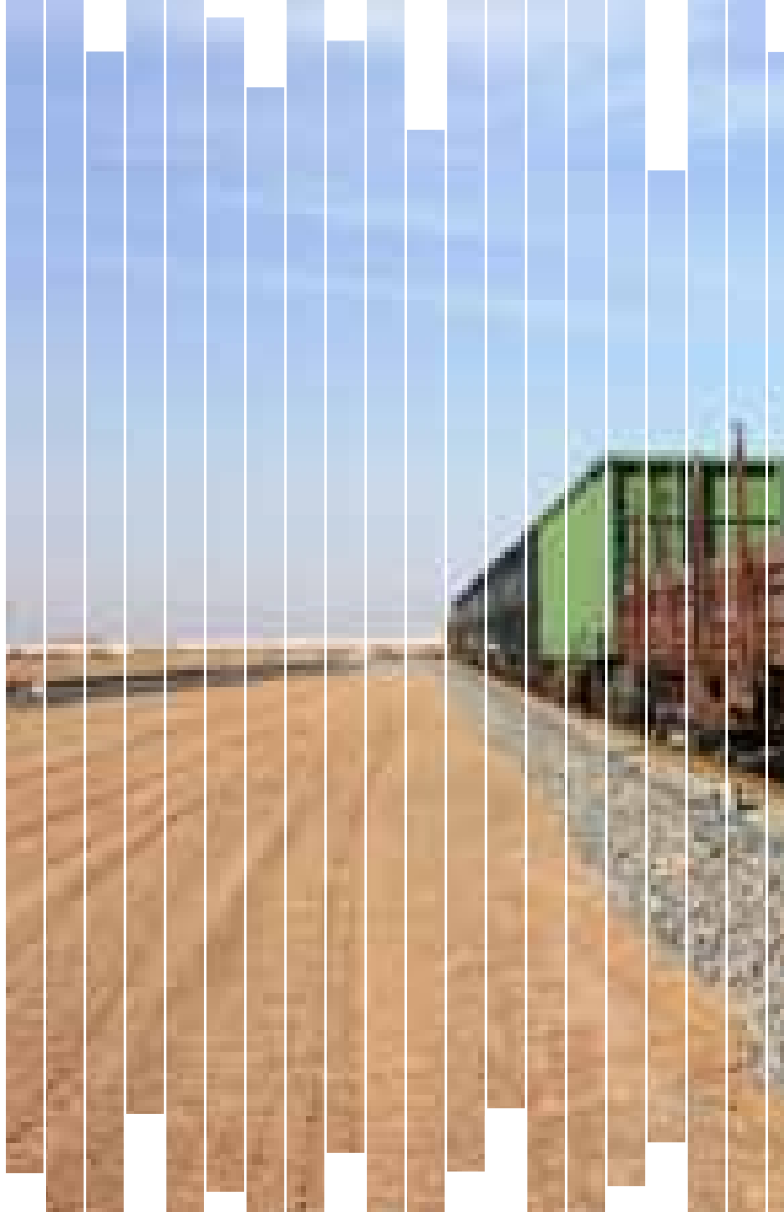
در خصوص حمل بار به خصوص مواد معدنی شرکت بهتاش سپاهان چه برنامه‌هایی دارد؟

بر اساس آمار و ارقام موجود در حال حاضر سهم جابجایی بار در حمل و نقل ریلی کشور در حدود ۱۰/۵ درصد برابر با ۳۳ میلیون تن است که بر اساس سند چشم انداز ۱۴۰۴ باید به ۳۰ درصد یعنی به ۱۴۴ میلیون تن افزایش یابد.

در این میان تولید مواد معدنی و کانی بر اساس برنامه‌های توسعه معادن در پایان برنامه پنجم توسعه اقتصادی بالغ بر ۵۰ میلیون تن برآورد شده است و بدیهی است این شرکت نیز امکانات و تجهیزات خود را بر مبنای برآوردهای اعلام شده مهیا می‌کند و لذا اقداماتی در راستای جذب بار بیشتر از مبادی مختلف معادن کشور معمول شده است، که امید است با ارائه خدمات مناسب و ایجاد تعاملات لازم با صاحبان کالا به این هدف نایل آییم.

سال ۱۳۹۳ برای بخش بار چگونه بود و سال ۱۳۹۴ را برای بخش بار چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در مقام مقایسه با عملکرد تناژ بارگیری شده در شش ماهه اول سال ۱۳۹۳ به شش ماهه اول سال ۱۳۹۲، رشدی معادل پنج درصد در حمل و نقل ریلی مشاهده می‌شود که این امر نسبت



بخش خصوصی قابلیت خود را در امر سرمایه گذاری در بخش تامین ناوگان جدید به اثبات رسانده، به نظر می‌رسد مجدداً مسئولان و مقامات دولت و راه آهن جمهوری اسلامی ایران نیز به بخش خصوصی به منظور ورود به امر سرمایه گذاری در تمامی بخش‌های این صنعت اعتماد نموده و با رفع کاغذبازی‌های متداول و بسترسازی مناسب به‌ویژه حمایت بانک‌ها از این صنعت بتوانیم در یک دوره میان مدت نظاره گر رشد و توسعه مجدد این صنعت در کشور باشیم.

تجهیزات و برنامه‌های بهتاش سپاهان را تشریح نمایید. آیا برنامه‌ای برای همکاری با کشورهای همسایه مدنظر دارید؟
شرکت بهتاش سپاهان با دارا

توسعه خطوط شبکه ریلی سالیانه مبالغ قابل توجهی را از جمله هزینه‌های صرفه جویی در سوخت و جلوگیری از سوانح جاده‌ای را بدست آورد.

همان‌گونه که مسئولان راه آهن جمهوری اسلامی ایران همواره در مصاحبه‌ها و گزارش‌های خود گفته‌اند، به منظور توسعه خطوط ریلی و زیرساخت‌ها به بیش از ۳۰ هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری در امور زیربنایی و ۱۵ هزار میلیارد تومان در بخش ناوگان ریلی نیازمند است تا بتواند به اهداف خود در افق چشم انداز ۱۴۰۴ دست یابد. در این راستا دولت می‌تواند از توان بخش خصوصی با سازماندهی و حمایت‌های لازم در توسعه خطوط ریلی کشور گام‌های موثری را بردارد و همان‌گونه که در سنوات گذشته



توسط بخش‌های خصوصی و تعاونی اقدام قانونی معمول و زمینه استفاده از منابع داخلی و خارجی را برای رشد و توسعه فعالیت‌های ریلی فراهم نماید.»

در این راستا مجوزهای قانونی جهت واگذاری امور غیر حاکمیتی به بخش‌های خصوصی و تعاونی از سوی مسئولان امر و سازمان‌های ذیربط صادر شده که امید است تا پایان برنامه پنجم واگذاری امور غیر حاکمیتی به بخش خصوصی تسریع شود.

همان‌گونه که بیان شد هدف بخش غیردولتی از سرمایه‌گذاری در یک طرح، کسب سود است، ضروری است با واگذاری سایر امور غیر حاکمیتی در اختیار راه آهن و ایجاد تسهیلات ارزی و ریالی مناسب انگیزه لازم جهت سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی مهیا شود تا با افزایش عملکرد و بهره‌وری بالا از خطوط و ناوگان خود موجبات توجه پذیری سرمایه‌گذاری در این بخش مهیا شود.

از دیگر موانع سرمایه‌گذاری در بخش ریلی عدم مقبولیت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در شقوق مختلف صنعت از سوی بدنه کارشناسی راه آهن بوده که در صورت تمایل متقاضی جهت

صنعت، سرمایه‌گذار هیچ‌گونه علاقه‌ای در جهت ورود به این صنعت و یا ادامه سرمایه‌گذاری در این صنعت را نخواهد داشت و بدیهی است دولت نیز به دلیل محدودیت‌های اقتصادی توان سرمایه‌گذاری لازم را نداشته و لذا صنعت حمل و نقل ریلی در یک برهه کوتاه زمانی با مشکلات جدی مواجه خواهد شد.

از سوی دیگر به استناد اصل ۴۴ قانون اساسی کشور، راه آهن یکی از نهادهایی است که به منظور مشارکت سازنده بخش غیر دولتی در اقتصاد از آن یاد شده است و همچنین وفق ماده ۱۶۴ قانون برنامه پنجم توسعه اقتصادی که به موضوع واگذاری‌ها در راه آهن می‌پردازد آمده است:

«به دولت اجازه داده می‌شود به منظور ایجاد رویکرد توسعه‌ای در شبکه حمل و نقل ریلی و افزایش سهم بار و مسافر توسط بخش‌های خصوصی و تعاونی و با هدف تفکیک وظایف حاکمیتی و تصدی‌گری در حمل و نقل نسبت به اصلاح ساختار و تغییر اساسنامه راه آهن جمهوری اسلامی ایران و واگذاری بخش‌های غیر حاکمیتی آن به بخش‌های خصوصی و تعاونی و ایجاد ظرفیت‌های جدید

کل بازرگانی راه آهن به نتیجه مشخصی نرسیده است.

لذا با عنایت به اقدامات قابل توجه راه آهن برای شناسایی مبادی بار و جذب بارهای جدید در سال ۱۳۹۴، امید است با اعمال برخی امتیازات ویژه در جهت حمایت از شرکت‌های مالک واگن، بتوان اقدامات موثری در جذب بارهای جدید و ارائه خدمات مناسب به صاحبان کالا معمول شود.

در این‌جا لازم است از مسئولان محترم تقاضا کنم که در صورت اعمال تخفیفات و یا امتیازات ویژه جهت جذب بار بیشتر به نحوی اعمال شود که موضوع به شرکت‌های حمل و نقل ریلی مالک واگن تخصیص یابد تا انگیزه بیشتری در ارائه خدمات حمل ریلی به عمل آورند.

برای جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بخش باری چه پیشنهادهایی دارید؟

مهمترین انگیزه بخش خصوصی در فعالیت و سرمایه‌گذاری، سودآوری منطقی و قابل توجهی نیست. اگر به این امر در صنعت حمل و نقل ریلی توجه نشود با عنایت به مخاطره بالای این

به افزایش هزینه‌های مرتبط و وجود تورم، قابل توجه نبوده و شرکت‌های حمل و نقل ریلی را با معضل جدی در تامین نقدینگی مواجه کرده است. زیرا افزایش رشد ۵ درصدی در طی شش ماهه اول نشان از نامناسب بودن وضعیت بار در این صنعت است که از دلایل عمده آن می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

۱- وجود محدودیت‌های اقتصادی در صادرات و واردات کالا (به‌ویژه در محصولات کانی و فولاد)

۲- تعرفه بالای حق دسترسی که رقابت را با جاده مشکل نموده است.

۳- طولانی بودن زمان سیر واگن‌های باری از مبادی تا مقاصد که صاحبان کالا را بالاچار به سوی حمل و نقل جاده‌ای هدایت می‌کند.

به طور مثال به دلیل برخی محدودیت‌ها در حمل و نقل ریلی، تاکنون اقدام موثری در خصوص جذب بارهای صنایع نفت، گاز و پتروشیمی به عمل نیامده است و عمده محصولات و کالاهای صنایع یادشده توسط جاده حمل می‌شود، و شرکت‌های حمل و نقل ریلی علیرغم تلاش‌های اداره

سرمایه گذاری در موضوعات مختلف صنعت ریلی، چنان در پیچ و خم ادارات مختلف شرکت راه آهن معطل می ماند که تا مدت ها بدون پاسخی روشن و واضح از ادامه راه سر باز می زند.

نقش ریل را در حمل و نقل ترکیبی چقدر لازم ارزیابی می کنید و شبکه ریلی چه جایگاهی در حمل و نقل ترکیبی دارد؟

همگان بر این واقعیت واقفند که صنعت حمل و نقل یکی از شاخصه های مهم و تاثیرگذار در توسعه یافتگی پایه های اقتصادی یک کشور محسوب می شود، و در این میان حمل و نقل ریلی نقش بسزایی در این توسعه ایفا می کند. ارایه خدمات حمل و نقل مناسب از نظر کیفیت، هزینه و زمان تاثیر غیر قابل انکاری نه تنها در افزایش رقابت پذیری صادرکنندگان در بازارهای هدف کالاهایشان دارد بلکه بر کاهش قیمت تمام شده کالاهای وارداتی نیز موثر خواهد بود. این امر به نوبه خود بر رشد اقتصادی کشورها و ایجاد فرصت های شغلی و در

نهایت افزایش رفاه عمومی مردم تاثیر می گذارند.

امروزه جابجایی کالا به پنج روش عمده شامل حمل و نقل جاده ای، ریلی، دریایی، هوایی و خط لوله انجام می گیرد و هر یک از این روش ها مزیت ها و معایب خود را دارد و در صورتی که جابجایی کالا به روش ترکیبی به کار گرفته

شود، مزایای بسیاری را متوجه صاحبان کالا خواهد نمود، که در این میان میتوان حمل در به در کالا را به روش فوق به اجرا در آورد. کشور ایران با توجه به قرار گرفتن در مسیر دالان های بین المللی حمل و نقل، می بایستی از این ظرفیت و فرصت به عنوان یکی از اهداف ایجاد درآمد، افزایش

اشتغال و ارتقا جایگاه خود در سطح بین المللی استفاده کند. لذا با توجه به موقعیت ویژه کشورمان و دسترسی به دریاهای شمال و جنوب، می تواند نقش بسزایی در ترانزیت کالا در سطح بین المللی ایفا کند که در این میان با بهره بردن از خدمات صنعت کشتیرانی در مسیرهای دریایی و شبکه گسترده حمل و نقل زمینی اعم از جاده و ریل در کشور می توانند نقش مناسبی در زنجیره تامین کالاهای کشورهای مختلف بردارند. که در این میان حمل و نقل ریلی با امکان حمل انبوه در طول شبکه ریلی و اتصال آن در کریدور شمال- جنوب می تواند نقش ویژه ای در این میان ایفا نماید و لذا ضرورت ایجاد پایانه های لجستیکی و یا بنادر خشک می تواند راهگشای این امور باشد.



نامنه عراق

راه آهن شمال غرب را از رونق انداخت



حوزه استحفاظی منطقه شمالغرب کشور افزوده شده است.

مدیرکل راه آهن شمالغرب کشور از تردد هفت هزار و ۳۴ رام قطار مسافری در محور راه آهن شمالغرب کشور طی ۹ ماهه سال جاری خبر داد و گفت: در این راستا بیش از دو میلیون و ۲۰۰ هزار نفر مسافر از طریق ناوگان ریلی راه آهن شمالغرب کشور جابه جا شده‌اند.

خدایی با یادآوری این که سال گذشته تعداد چهار میلیون نفر مسافر از طریق راه آهن شمالغرب کشور جابجا شده‌اند افزود: با توجه به در پیش رو بودن اوج سفرها در ایام نوروز ۹۴، پیش‌بینی افزایش تعداد مسافران جابجا شده از طریق راه آهن شمالغرب کشور وجود دارد.

وی ادامه داد: در تلاش هستیم با بالا بردن کیفیت قطارها ضریب اشتغال قطارها را افزایش دهیم.

مدیرکل راه آهن شمالغرب کشور همچنین با بیان این که طی ۱۰ ماهه سال جاری تعداد چهار هزار و ۱۸۳ رام قطار باری در مسیر راه آهن شمالغرب جابجا شده‌اند افزود: میزان جابجایی کالا توسط ناوگان ریلی شمالغرب رشد مثبتی نداشته است.

ترافیک‌های جاده‌ای، صدمات و تلفات جاده ای و همچنین کاهش مصرف سوخت از رویکردهای مهم راه آهن در راه اندازی قطارهای حومه ای و بین شهری در استان‌ها است افزود: طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته قرار است قطارها شهرهای نزدیک را پوشش بدهد تا از بار ترافیک مسافر و جاده کاسته شود.

وی با تأکید بر این که در زمینه ایجاد خط ریلی مسافر باید حداکثر مسافر در این محورها وجود داشته باشد افزود: در حوزه امنیت و همچنین بحث صرفه جویی سوخت حمل و نقل ریلی ظرفیت مناسبی را دارد.

خدایی با بیان این که تقسیمات مناطق راه آهن، داخل سازمانی و مغایر با تقسیمات کشوری است افزود: راه آهن شمالغرب کشور در حوزه فعالیت خود با شش استان مرتبط است.

وی با بیان این که حوزه استحفاظی راه آهن شمالغرب کشور از کیلومتر ۱۲۴ راه آهن تهران - قزوین - از ایستگاه کهن دژ در استان قزوین شروع شده و تا کیلومتر ۶۰۹ محور آذربایجان به انتها می‌رسد افزود: اخیراً ۹۰ کیلومتر محور مراغه به مهاباد به

شهرستان بناب است. بناب با دارا بودن موقعیت راهبردی در راه مواصلاتی استان‌های آذربایجان شرقی و غربی و کردستان، نقش مهمی را در حمل و نقل منطقه برعهده دارد.

مدیرکل راه آهن شمالغرب کشور از ایجاد ایستگاه باز بین المللی بار در ایستگاه بناب راه آهن شمالغرب کشور نیز خبر داد. علی‌خدایی گفت: با توجه به ظرفیت مناسب ایستگاه بناب با هماهنگی‌های صورت گرفته با گمرک استان زنجان ایستگاه باز بین‌المللی در این ایستگاه ایجاد می‌شود تا حمل و نقل کالا از این ایستگاه صورت بگیرد.

وی ادامه داد: در تلاش هستیم ایستگاه زنجان در آینده به ایستگاه مسافری تبدیل شده و بخش باری به ایستگاه بناب منتقل شود.

مدیرکل راه آهن شمالغرب کشور در ادامه با اشاره به راه‌اندازی قطار حومه برای شهرهای استان زنجان گفت: چهار رام قطار حومه برای محورهای استان درخواست شده است.

خدایی با بیان این که جلوگیری از

میزان حمل و نقل بار از طریق راه آهن شمالغرب کشور طی سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته به سبب بی‌ثباتی سیاسی و امنیتی در کشور عراق و بحث کاهش محصولات میعانات نفتی و فرآورده‌ها از رونق افتاده است. علی‌خدایی مدیرکل راه آهن شمالغرب کشور با اعلام این مطلب گفت: در حال حاضر به دنبال منابع جدید در حوزه حمل بار توسط ناوگان ریلی هستیم که بتوانیم حمل بار توسط ناوگان ریلی افزایش یابد.

وی ادامه داد: در راه آهن شمالغرب ۳۳ ایستگاه شامل چهار ایستگاه تشکیلاتی قزوین، زنجان، میانه و مراغه و هشت ایستگاه فرماندهی وجود دارد و بقیه ایستگاه‌ها، ایستگاه‌های تحت فرمان هستند.

شهرستان بناب یکی از شهرهای جنوبی استان آذربایجان شرقی و مرکز

دولت به گسترش قطارهای

حومه‌ای توجه ویژه دارد

توجه ویژه دولت به امر توسعه و گسترش قطارهای حومه‌ای باید به گونه‌ای باشد که قطارهای حومه‌ای به اولویت اول مردم برای جابه‌جایی تبدیل شوند.

سید حسن موسوی‌نژاد مدیرعامل رجا با اشاره به مطلب بالا گفت: در برخی نقاط کشور عمر قطارهای حومه‌ای به چندین دهه می‌رسد، اما برای تبدیل آن‌ها به یکی از وسایل نقلیه اصلی فعال در این حوزه قطعاً به برنامه‌ریزی و کار مدون احتیاج است.

وی اضافه کرد: خط تاریخی اهواز - بندر امام، پیشوا - ورامین و گرگان - ساری - پل سفید از جمله مسیرهای حومه‌ای فعال در کشور بودند که از عمر آن‌ها چندین دهه می‌گذرد اما قطعاً برای آن‌چه اهداف رسمی وزارت راه و شهرسازی به حساب می‌آید باید برنامه‌ریزی‌های گسترده‌ای کرد تا قطارهای حومه‌ای به

انتخاب اول مردم تبدیل شوند. مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا با اشاره به این که در راه‌آهن دنیا بخش مهمی از حجم مسافرت‌ها به قطارهای حومه‌ای اختصاص دارد اظهار کرد: برای این کار هم به ناوگان مستقل نیاز است و هم به شبکه مستقل؛ در قطارهای بین شهری دو عامل قیمت پایین بلیت و سرعت بالا اصلی‌ترین عوامل تعیین‌کننده هستند و باید برای تامین نیاز شهروندان هر دو این عوامل را لحاظ کرد.

وی اضافه کرد: برنامه جدی وزارت راه و شهرسازی در چند پروژه به گسترش قطارهای حومه‌ای اختصاص دارد که یکی از آن‌ها طرح هشتگرد - کرج - تهران بود که از سوی شرکت رجا آغاز به کار کرده و با زمانی کوتاه و قیمتی محدود مسافران را در این حوزه جابه‌جا می‌کند.

موسوی‌نژاد با بیان این که محدودیت ایستگاه‌های راه‌آهن در کلان‌شهرها بحث قطارهای حومه‌یی را با مشکل جدی مواجه کرده اظهار کرد: ما برای اتصال شهرهایی مانند پردیس به راه‌آهن تهران مشکلات عمده‌یی داریم، زیرا پایتخت کشور از شمال و شرق هیچ اتصالی به راه‌آهن نداشته و این مساله انتقال قطارهای حومه‌یی به این حوزه را با دشواری روبرو می‌کند.

وی ادامه داد: اما در مسیرهایی که امکان اتصال به راه‌آهن وجود داشته اقدامات خوبی صورت گرفته که برای مثال می‌توان از اتصال ایستگاه راه‌آهن تهران به مترو و ایستگاه جوانمرد قصاب به راه‌آهن تهران اشاره کرد.

مدیرعامل شرکت رجا با بیان این که باید در طراحی ایستگاه‌ها نگاهی ملی وجود داشته باشد اظهار کرد: برای این که راه‌آهن

ایران به درجه‌ای از اطمینان برسد که بتواند به عنوان نخستین گزینه مدنظر مردم شناخته شود باید از یک سو نگاه همه جانبه سازمان‌ها را لحاظ کرد، از سوی دیگر هماهنگی‌های لازم برای ساخت ایستگاه‌های مناسب با حجم شهر صورت گیرد و از سوی دیگر با گسترش و توسعه شبکه ریلی سرعت و دسترسی قطارها افزایش یابد.

وی خاطرنشان کرد: رییس جمهوری در اهداف ابتدایی مدنظر دولت یازدهم اعلام کرده‌اند که این دولت سه یادگار عمده از خود به جای خواهد گذاشت که یکی از اصلی‌ترین آن‌ها بحث قطار و راه‌آهن است. شرکت راه‌آهن و رجا و دیگر شرکت‌ها و فعالان این حوزه تمام تلاش خود را می‌کنند تا به این هدف جامه عمل پوشانده و یادگاری مدنظر روحانی را برای مردم به جای بگذارند.



دستور ویژه رییس جمهور برای اتصال ریلی ایران به عراق

با آرام شدن بخشی از فضای سیاسی کشور عراق، ایران در جست‌وجوی رسیدن به بازارهای این کشور مهم همسایه تلاش می‌کند. در تازه‌ترین تصمیم، رییس جمهور - پس از افتتاح کریدور شرق دریای خزر - دستور ویژه‌ای برای اتصال ریلی کشور به عراق را در جلسه هیات وزیران صادر کرد.

هرچند در سال‌های گذشته ارتباط ریلی ایران با کشورهای همسایه تغییر و تحول چندانی را پشت سر نگذاشته و حتی با توجه به بحران‌های سیاسی در سوریه یکی از اصلی‌ترین مقاصد خود را نیز از دست داده است اما با آغاز دولت یازدهم بار دیگر برنامه‌های ویژه‌ای برای حضور بین‌المللی ایران در این عرصه شروع شده و ادامه دارد.

پس از افتتاح دالان (کریدور) بزرگ شمال شرق کشور که ایران را به ترکمنستان و قزاقستان متصل کرده حالا برنامه‌های جدید دولت برای اتصال به دیگر کشورهای همسایه نیز در دستور پی‌گیری قرار گرفته تا در آینده‌ای نزدیک آذربایجان و عراق نیز به این حوزه اضافه شوند.

پس از آن که طرح اتصال راه آهن قزوین - رشت - انزلی - آستارا به آذربایجان به فهرست اولویت‌های اقتصادی دولت اضافه شد حالا رییس جمهوری در دستوری ویژه پی‌گیری طرح اتصال ریلی ایران با عراق را در دستور کار قرار داده است.

طبق این برنامه ایران از طریق خرمشهر و مرز شلمچه به خطوط ریلی عراق متصل خواهد شد تا به این ترتیب دروازه جدید برای ترانزیت کالا به غرب کشور باز شود.

در کنار آن حجم بالای

مسافرت‌های مذهبی به کشور عراق نیز که در سال‌های گذشته بخش عمده‌ای از آن به وسیله ناوگان زمینی انجام شده نشان از آن دارد که افتتاح یک خط ریلی می‌تواند نقشی از بار مسافری این مسیر پرتردد را نیز کاهش دهد. هرچند تا اجرایی شدن این برنامه طولانی مدت و البته فراهم آمدن زیرساخت‌های لازم در عراق برای اتصال ریلی به ایران فاصله زیادی باقی مانده اما می‌توان دستور رییس جمهور را برگه‌ی جدید در رابطه اقتصادی ایران با همسایه جنوب غربی خود دید.

با توجه به این که عراق یکی از اصلی‌ترین مقاصد ترانزیتی کالاهای صادراتی ایران به حساب می‌آید افتتاح این راه آهن نه تنها نقش ریل در ترانزیت کالا را گسترش خواهد داد بلکه امکان صادرات محصولات غیر نفتی به کشور عراق را نیز در میان مدت و بلند مدت تسهیل خواهد کرد.

عزم جدی ایران و هند به منظور رفع مشکلات حمل ونقل و توسعه ترانزیت

معاون بهره‌برداری و سیر و حرکت راه آهن با مدیرکل بازرگانی وزارت بازرگانی و صنعت هند به منظور بررسی مسائل و مشکلات ترانزیت کالا از هند به آسیای میانه از طریق ایران و همچنین توسعه ترانزیت دیدار و گفت‌وگو کردند.

به گزارش ندای حمل و نقل ریلی؛ در این جلسه مقامات هندی و ایرانی با بررسی مشکلات و معضلات حمل و نقل بار از طریق ایران راهکارها و پیشنهادهایی در این زمینه ارائه و برعزم جدی دوطرف بر حل مشکلات و توسعه ترانزیت تاکید کردند.

هیات هندی ضمن تشریح مشکلات موجود در زمینه حمل و نقل بار از طریق ایران، طولانی

بودن زمان سیر، نرخ تعرفه و مشکلات ترخیص کالا از بندر و گمرک را از جمله مشکلات اصلی برشمرد. حسین عاشوری معاون بهره‌برداری و سیر و حرکت راه آهن با ارائه توضیحاتی در حوزه ترانزیت و اقدامات مطلوب صورت گرفته در این بخش، راهکارها و پیشنهادهایی به منظور حل مشکلات پیش روی حمل و نقل از طریق ایران از جمله کاهش زمان سیر قطار ترانزیتی از هفت روز به سه روز مطرح کردند.

گفتنی است در پایان این جلسه مقرر شد تا طرف هندی و هیات همراه از پایانه‌های سرخس و اینچه برون بازدید نموده و جلسات منظمی برای پیگیری رفع مشکلات ادامه یابد.

توافق برای اتصال راه آهن ایران و عراق از مرز شلمچه

وزیر راه و شهرسازی با اعلام توافق ایران و عراق برای اتصال ریلی از مرز شلمچه از تکمیل ساخت پل مرزی این مسیر در ۱۸ ماه کاری خبر داد.

به گزارش ندای حمل و نقل ریلی به نقل از وزارت راه و شهرسازی عباس آخوندی در مراسم امضای تفاهم‌نامه با وزیر حمل و نقل عراق که عصر چهارشنبه ۱۰ دی ماه برگزار شد گفت: این مذاکرات در پنج حوزه همکاری‌های حمل و نقل ریلی، جاده‌ای و هوایی، آبراه اروند و صدور خدمات مهندسی انجام شد. در زمینه همکاری‌های ریلی مقرر شد همچنان که دولت

تفاهم‌نامه همکاری میان کشتی‌رانی ایران و راه آهن قزاقستان منعقد شد

اسلامی ایران و مدیرعامل شرکت کشتی‌رانی دریای خزر در گرگان به امضا رسید.

در این مراسم مدیرعامل شرکت ملی راه آهن قزاقستان عقد توافق‌نامه همکاری در زمینه حمل و نقل را نشان از آغاز همکاری‌های بزرگ‌تر با مجموعه شستا و کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران برشمرد و ابراز امیدواری کرد: با افتتاح خط ریلی میان سه کشور ایران، ترکمنستان و قزاقستان شاهد افزایش چشم‌گیر حجم مبادلات تجاری در این منطقه باشیم.

باتوجه به گسترش فعالیت‌های شرکت ملی راه آهن قزاقستان در چین با احداث پایانه‌های مشترک در بنادر جنوبی آن کشور، خط ریلی ایران، ترکمنستان و قزاقستان دروازه جدیدی را برای مبادله کالا از طریق بندر جنوبی ایران و به طور ویژه بندرعباس

تفاهم‌نامه همکاری مشترک به منظور تاسیس شرکت سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل و تجارت میان کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی حمل و نقل قزاقستان امضا شد.

تفاهم‌نامه همکاری مشترک به منظور تاسیس شرکت سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل و تجارت میان کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی حمل و نقل قزاقستان دوازدهم آذر ماه با حضور مدیرعامل شرکت ملی حمل و نقل قزاقستان «KTZ Express» سفیر جمهوری قزاقستان در ایران و مدیرعامل شرکت ملی راه آهن جمهوری قزاقستان و همچنین مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری تامین اجتماعی، رییس هیات مدیره و مدیرعامل کشتی‌رانی جمهوری

است باید سریع‌تر تکمیل شود که مسئولیت آن با ایران است. با ارتباط این خطوط راه آهن سفر میلیون‌ها زائر ایرانی از طریق بصره به کربلا فراهم خواهد شد. ایجاد ارتباط بین دو کشور از طریق کرمانشاه نیز پی‌گیری خواهد شد همچنین خط سومی ایجاد می‌شود که مسافران دو کشور به راحتی انتقال داده شوند و همچنین تبدیل به مسیری برای حمل و نقل کالا شود.

وی در پاسخ به سوال خبرنگار دیگری درباره فعال کردن خط آهن ایران و بصره اظهار کرد: در این زمینه جدی و خواهان سرعت بخشی برای تکمیل این طرح هستیم و برای آن اهمیت خاصی قائلیم هستیم. همه وسائل لازم برای این خط راه آهن در محل فراهم است تنها مشکلی که در این میان داریم وجود مین‌های باقی‌مانده از دوران جنگ است.

اتصال ریلی ایران - آذربایجان

وزیر راه و شهرسازی از برنامه‌ریزی برای اتصال ریلی ایران به جمهوری آذربایجان و اتصال شبکه جاده‌ای ایران به راه‌های آسیایی خبر داد و گفت: مجلس به تبصره جدید لایحه بودجه ۹۴ مبنی بر امکان دریافت حق دسترسی (عوارض) در بزرگراه‌ها رای مثبت می‌دهد.

به گزارش ندای حمل و نقل ریلی، عباس آخوندی در سفر خود به استان آذربایجان شرقی از برنامه‌ریزی برای اتصال ریلی ایران به جمهوری آذربایجان خبر داد و گفت: علاوه بر دستور رییس جمهوری مبنی بر اتصال راه آهن ایران به عراق، به دنبال اتصال شبکه ریلی کشور به جمهوری آذربایجان از طریق راه آهن قزوین - رشت - آستارا هستیم.

مذاکرات برای اتصال ریلی ایران به کربلا

«باقر جبر ال‌زبیدی» وزیر حمل و نقل عراق گفت: در این مذاکرات در خصوص ارتباط شبکه راه آهن ایران با شبکه راه آهن عراق از طریق ارتباط خط شلمچه به بصره به بحث و تبادل نظر پرداختیم. طول این خط آهن ۳۷ کیلومتر است و تمام شبکه راه آهن عراق به ایران و سپس به طرف چین وصل می‌شود.

زبیدی تاکید کرد: آمادگی کامل در این زمینه داریم و تمام لوازم را فراهم کردیم. همچنین طرف ایرانی هم باید پلی را که از اروند زده می‌شود آماده کند. قسمتی از این پل که متحرک

طرف عراقی پذیرفت که هزینه اضافی این طرح از سوی دولت عراق پرداخت شود و ما نیز هرچه سریع‌تر اجرای آن را انجام دهیم. در تقسیم کار برای اجرای این طرح مقرر شد که اجرای خط آهن عراق تا مرز این کشور بر عهده کشور عراق و احداث پل با ایران باشد. این پل که طولی معادل ۷۰۰ متر دارد، متحرک است و با فناوری بالا و کار فنی بزرگ و پیچیده احداث خواهد شد. برآورد شده که ساخت این پل حداقل ۱۸ ماه به طول بیانجامد که در این حالت احتمال افتتاح آن تا اربعین سال آینده کم است. امیدواریم که تا افتتاح پل، اجرای خط آهن نیز پایان یابد.

جمهوری اسلامی ایران تصویب کرد، عملیات اتصال شبکه راه آهن ایران و عراق از طریق مسیر شلمچه-بصره و همچنین از طریق مرز خسروی هرچه سریع‌تر عملیاتی شود. برای اجرایی شدن خط آهن شلمچه-بصره احداث پل ۷۰۰ متری مد نظر است. بر اساس توافق‌های پیشین اجرای این پل بر عهده دولت ایران قرار دارد. دولت عراق درخواست کرد که این پل به صورت متحرک اجرا شود که با تغییر وضعیت عرشه پل امکان عبور کشتی‌ها از زیر آن امکان پذیر باشد. قاعدتاً برای دستیابی به این هدف باید تغییراتی در نقشه اعمال کرد که با این کار هزینه‌های اجرای پل گران‌تر می‌شود.

باز گشوده است.

مدیر عامل راه آهن قزاقستان درباره فعالیت‌های شرکت ملی راه آهن قزاقستان افزود: راه آهن ملی قزاقستان سالانه ۳۰۰ هزار تن کالا را که عمدتاً غلات است، جابجا می‌کند.

مجری طرح‌های راه‌سازی و جاده‌ها در قزاقستان راه آهن ملی بوده و در خصوص توسعه راه‌ها و جاده‌ها نیز طرح‌های گسترده‌ای در دست بررسی است که امکان همکاری‌های بیش‌تر را فراهم می‌آورد.

در ادامه این نشست مدیر عامل کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران گفت: گروه کشتی‌رانی جمهوری اسلامی در ۱۸۰ نقطه از دنیا نمایندگی دارد که در شرایط فعلی بالاترین حجم مبادلات به سوی خاور دور است، ادامه داد: ۷۰ تا ۸۰ درصد از مبادلات کانتینری ایران بر عهده گروه کشتی‌رانی است و شرکت کشتی‌رانی دریایی خزر به‌عنوان یکی



وی گفت: به دنبال بررسی روش‌های جذب سرمایه‌گذاران خارجی و داخلی هستیم و آنچه در حوزه وزارت راه و شهرسازی اهمیت دارد توسعه متناسب مرزها و راه‌های منتهی به مرزها است تا توسعه تجارت جهانی ایران و مناسبات‌مان با دیگر کشورها افزایش یابد.

اتصال راه‌آهن گرگان - اینچه برون به ترکمنستان یکی از نمونه‌های اتصال ریلی ایران به کشورهای همسایه است و رییس جمهوری دستور اتصال راه‌آهن ایران را به عراق از طریق مرز شلمچه صادر کرده است، همچنین به دنبال اتصال ریلی ایران به جمهوری آذربایجان از طریق راه‌آهن قزوین - رشت - آستارا هستیم.

توسعه حمل و نقل ریلی یکی از وعده‌های دولت یازدهم است که اکنون با بهره‌برداری از مسیر ایران، ترکمنستان و قزاقستان و امضای سند ریلی اتصال ایران به چین عملیاتی شده است. افزایش سهم بخش ریلی در ترانزیت کالا و مسافر و اتصال تمامی نقاط کشور به شبکه ریلی و شبکه ریلی برون مرزی از برنامه‌هایی است که دولت بر آن تأکید ویژه دارد و آن را پیگیری می‌کند. وزارت راه و شهرسازی تأکید ویژه دارد تا خطوط ریلی به خطوط غیرریلی مانند فرودگاه‌ها، بندر و ایستگاه‌های مترو متصل شود. در این راستا راه‌آهن را یکی از اولویت‌های خود در این زمینه قرار داده است. به همین جهت دولت، وزارت راه و شهرسازی را مکلف کرده مسیره‌های ترانزیتی ریلی را با اتصال به دالان‌ها در شمال، جنوب، غرب و شرق کشور فراهم کند تا با افزایش سهم ترانزیت از طریق حمل و نقل ریلی ایران به یکی از کشورهای ترانزیتی در منطقه تبدیل شود. با بهره‌برداری از مسیره‌های ریلی جدیدی که

دولت در نظر گرفته ایران در شمال به راه‌آهن ترکمنستان و قزاقستان و آذربایجان، در غرب به عراق و در شرق به افغانستان و پاکستان و در جنوب به آب‌های آزاد وصل خواهد شد.

قرارداد تامین واگن برای ناوگان مسافری کشور در واگن پارس اراک منعقد شد

قرارداد تامین واگن مسافری ناوگان ریلی کشور به ارزش ۸۰۰ میلیارد ریال توسط واگن پارس اراک منعقد شد.

«محمد محمدی» مدیرعامل شرکت واگن پارس اراک با بیان این مطلب افزود: این قرارداد در راستای تحقق برنامه‌های اقتصاد مقاومتی و بهره‌گیری از توان دانش فنی و مهندسی بومی با شرکت ریل تراپر سبا به منظور تامین بیست و هشت دستگاه واگن مسافری منعقد شده است.

مدت اجرای این قرارداد حدود ۱۸ ماه است که با توجه به وجود دانش فنی داخلی و سرمایه نیروی انسانی متخصص به نظر می‌رسد این تعهد شرکت واگن پارس زودتر از موعد مقرر در قرارداد انجام شود.

او بیان کرد: براساس تفاهم انجام شده در قرارداد و آماده بودن بستر لازم برای تولید، ۱۱ دستگاه واگن از ۲۸ دستگاه قرارداد، در اردیبهشت ماه سال آینده به طرف داخلی تحویل خواهد شد.

هم اینک واردات این گونه واگن‌ها از چین با قیمتی حدود ۷۵۰ هزار یورو تا ۸۰۰ هزار یورو انجام می‌شود که واگن پارس اراک با استفاده از دانش فنی و مهندسی بومی خود توانست با قیمت ۶۰۰ هزار یورو این واگن‌ها را تولید کند.

ساخت هر واگن مسافری در شرکت واگن پارس اراک حدود ۱۵۰ هزار یورو صرفه جویی

ارزی برای کشور به همراه خواهد داشت.

برای اصلاح مهندسی و معماری این واگن‌ها از توان‌مندی‌های شرکت هواپیمایی ایران هسا در قالب تفاهم نامه‌ای کاری بهره خواهیم برد تا هموطنان بتوانند از کیفیت بالاتری در سفرهای ریلی بهره مند شوند.

وی افزود: بر اساس تفاهم انجام شده در صورت رضایت طرف قرارداد از واگن‌های تحویلی، قرارداد ۱۰۰ دستگاه دیگر نیز دور از دسترس نخواهد بود.

شرکت واگن پارس اراک یکی از واحدهای مادر تخصصی در حوزه ساخت و تعمیرات اساسی خودروهای ریلی در خاورمیانه است که سال ۱۳۵۴ تاسیس و در سال ۱۳۶۴ با سرمایه‌گذاری سازمان نوسازی صنایع ایران

به یکی از زیر مجموعه‌های این سازمان تبدیل شد. طی هفته‌های گذشته ۹۰۰ نفر از کارکنان این شرکت نسبت به برخی مسائل اعتراض داشتند که دست از کار کشیده و تولید را متوقف کرده بودند.

مدیرعامل راه‌آهن: نوک پیکان توسعه در دنیا، حمل و نقل ریلی است

آموزش نیروی انسانی، موجب رشد سرمایه اجتماعی و توسعه کشور خواهد شد.

به گزارش ندای حمل و نقل ریلی، عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی در مراسم شروع به کار پذیرفته شدگان در آزمون قابلیت‌سازی راه‌آهن با بیان این‌که باید شایسته سالاری به

۲۷ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری برای انتقال ۲۰ درصد تردد جاده به ریل

به ناوگان ریلی در حوزه مسافری هشت تا ۱۰ هزار میلیارد تومان هزینه نیاز دارد. ضمن آن‌که تعداد واگن‌های باری نیز باید به بیش از ۵۰ هزار واگن افزایش یابد که اجرای این برنامه‌ها نیازمند سرمایه‌گذاری وسیع است.

ظرفیت ریلی تهران - مشهد به ۳۵ میلیون مسافر افزایش یابد وزیر راه و شهرسازی در ادامه سخنان خود به دیگر برنامه این وزارتخانه در جهت ارتقای حمل و نقل ریلی از جمله برقی کردن قطارهای مسیر تهران مشهد اشاره کرد و افزود: هم اکنون ظرفیت مسافری این مسیر ۱۲ تا ۱۳ میلیون نفر است که سعی داریم این ظرفیت به ۳۵ میلیون مسافر افزایش یابد که در صورت محقق شدن این هدف مردم

طرح توسعه حوزه ریلی بسیار پرهزینه است. اگر بخواهیم ۲۰ درصد تردد حمل و نقل بار و مسافر جاده تا سال ۱۴۰۰ به حوزه ریل منتقل شود فقط در زیرساخت حدود ۲۷ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری نیاز داریم اما این اقدام اجتناب‌ناپذیر است.

عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی با اشاره به مطلب بالا گفت: ناوگان حمل و نقل ریلی در حوزه مسافری پیر است چون از حدود ۲۰۰۰ واگن مسافری باید ۴۰۰ واگن از ناوگان خارج شود و همچنین ۲۴۰۰ واگن جدید به ناوگان حمل و نقل ریلی برای جابه‌جایی مسافر اضافه شود. از آن‌جا که هزینه تامین هر واگن با کسند چهار میلیارد تومان است بنابراین تامین اعتبار برای اضافه کردن ۲۴۰۰ واگن جدید

آزاد راه حاصل شود.

وی با اشاره به برنامه وزارتخانه برای جذب سرمایه بخش خصوصی در طرح‌های حمل و نقل تصریح کرد: بند تبصره پنج لایحه بودجه ۹۴ این اجازه را می‌دهد که در تمامی شقوق حمل و نقل، هوایی، ریلی، جاده‌ای و دریایی از خدمات سرمایه‌گذاری بخش خصوصی استفاده کنیم و هزینه سرمایه‌گذاری از محل حق دسترسی خدمات مستهلک شود. وزیر راه و شهرسازی افزود: اگر این تبصره تصویب شود تا دو سال آینده فضای جدیدی برای ورود بخش خصوصی به حوزه حمل و نقل فراهم می‌شود.

راه آهن غرب در صورت

تامین اعتبار سال ۹۴ به

کرمانشاه می‌رسد

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: قطعه ملایر- کرمانشاه راه آهن غرب جزو طرح‌های بالای ۸۰ درصد پیشرفت است که در صورت تامین اعتبار سال ۹۴ افتتاح می‌شود.

علی نورزاد گفت: با توجه به رویکرد دولت به بهره‌برداری از طرح‌های بالای ۸۰ درصد در سال جاری، قطعه ملایر- کرمانشاه راه آهن غرب نیز جزو این طرح‌ها است. البته این هم جزو آن دسته از طرح‌ها بوده و به بهره‌برداری می‌رسد.

این قطعه از راه آهن غرب هم‌اکنون از پیشرفت بالایی برخوردار است و طی گزارش‌هایی که در جلسات امروز مطرح شد ما توانایی اتمام آن را در صورت تخصیص منابع داریم و چنانچه دولت و مجلس مساعدت کنند و اعتبارات تخصیص یابد در سال ۹۴ به بهره‌برداری می‌رسد.

آرمان راه آهن قدم برداریم.

۵۰۰ میلیارد تومان اوراق

مشارکت برای توسعه آزاد راه‌ها و راه آهن

وزیر راه و شهرسازی از انتشار ۵۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت به منظور توسعه آزاد راه‌ها و راه آهن از تاریخ هشتم دی ماه سال جاری خبر داد.

به گزارش پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی با اعلام این خبر گفت: برای جذب سرمایه جدید در حوزه آزاد راه‌ها و راه آهن با معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رییس جمهور هماهنگی داشتیم و در نخستین اقدام اوراق مشارکت توزیع شد تا منابع جدیدی در جهت ساخت

پور سید آقایی مدیرعامل راه آهن نیز گفت: بحث حمل و نقل فقط بحث توسعه فیزیکی نیست بلکه یکی از شاخص‌های توسعه است زیرا حمل و نقل مناسب بخش زیادی از معضلات اجتماعی را حل می‌کند.

وی با بیان این که نوک پیکان توسعه در دنیا به سمت راه آهن و ریل است تصریح کرد: اگر امروز بتوانیم صنعت حمل و نقل ریلی کشور را به جایی برسانیم که دل‌خواه جامعه‌ای پیشرفته و توسعه یافته باشد بخش اعظمی از مشکلات کشور رفع خواهد شد. معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: باید هدف و انگیزه اصلی ما از کار کردن در راه آهن، تحول در حمل و نقل ریلی باشد و متعهدانه و دل‌سوزانه در جهت رفع معضلات حمل و نقل و رسیدن به شکل واقعی عملی شود گفت: تمام کارهایی که در حوزه‌های مختلف اعم از ریل، جاده، دریا و ... انجام می‌شود نقشی است که از خودمان به یادگار می‌گذاریم ولی آن چه نقش پایدار است و بایستی در این وزارتخانه انجام بگیرد اعتلای فکر و اندیشه و تحول در نیروی انسانی سازمان است، زیرا این تحول پایدار است و موجب رشد و توسعه سازمان و کشور خواهد شد. از بین همه کارهایی که باید در کشور صورت بگیرد راه آهن را برای اصلاح انتخاب کرده ایم زیرا آرامش و آسایشی که حمل و نقل مناسب و ایمن و روان و ارزان می‌تواند برای مردم فراهم کند علاوه بر توسعه اقتصادی، شاخص‌های اجتماعی و روانی جامعه را نیز بهبود خواهد بخشید.

گرمسار نیز می‌توانند از آن بهره‌مند شوند.

آخوندی ادامه داد: همزمان در پی اجرای خط سوم و چهارم راه آهن گرمسار هستیم و امیدواریم خط سوم این مسیر ریلی تا تابستان سال آینده فعال شود و متعاقب آن اجرای خط چهارم و فعال سازی آن را در برنامه داریم. این کار به ناوگان ریلی فرصت می‌دهد تا در مسیر تهران گرمسار حرکت قطارها متناوب و مناسب و سریع انجام شود. البته لازمه این کار توسعه ایستگاه گرمسار است.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به طرح توسعه ایستگاه گرمسار یادآور شد: نصب پله برقی و آسانسور برای متصل کردن سکوها ایستگاه به یکدیگر و فراهم کردن فضای پارکینگ و رفع مشکل محوطه‌های مزاحم از برنامه‌های طرح توسعه

ایستگاه گرمسار به شمار می‌آید.

لزوم افزایش تعداد ایستگاه‌های راه آهن تهران وی در بخش دیگری از سخنانش با بیان این که هم‌اکنون در تهران فقط یک ایستگاه راه آهن وجود دارد اما باید تعداد ایستگاه‌های راه آهن تهران افزایش یابد افزود: بر همین اساس کسانی که از سمت جنوب شرق وارد تهران می‌شوند می‌توانند از طریق مترو در سطح شهر جابه‌جا شوند.

آخوندی به بازدید خود از محل اجرای تقاطع غیرهمسطح راه اصلی آرادان اشاره کرد و گفت: با پیمانکار این پروژه صحبت شد تا کم‌تر از ۱۸ ماه زمان در نظر گرفته شده برای اجرای طرح کار آن به پایان برسد و تا پایان سال آینده این طرح تکمیل شود.



خدمات به مسافران هم راستا با حفظ بناهای تاریخی ایستگاه‌های راه آهن

کاهش مصرف انرژی و هزینه‌ها، طرح جامع ایستگاه‌های راه آهن، اتصال ایستگاه‌های ترکیبی (مترو و اتوبوس رانی با ایستگاه راه آهن) و نیز محل قرارگیری ایستگاه‌های راه آهن در داخل شهرها از جمله وظایف اداره کل ساختمان و تاسیسات است. به گزارش ندای حمل و نقل ریلی به نقل از روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، احمد خدایی قائم مقام راه آهن در مراسم تودیع و معارفه مدیرکل

ساختمان و تاسیسات با اشاره به قدمت و سابقه تاریخی برخی ایستگاه‌های راه آهن بر حفظ این آثار تاریخی و باستانی تاکید کرد و گفت: همراستا با حفظ این آثار باستانی باید در جهت ارتقا خدمات و به روز شدن آن اقدام شود. ارتقا ارایه سطح خدمات به مسافران بر سه روز شدن این خدمات مهم است و اداره کل ساختمان و تاسیسات راه آهن می‌تواند با مطالعه نحوه خدمات دهی در بحث سیر مسافر داخل ایستگاه‌ها در دنیا، از تجربیات آن‌ها در این زمینه بهره بگیرد و خدماتی به روز تر و مطلوب به مسافران ارایه کند.

علاوه بر موارد یاد شده نظارت کلی بر معماری تمامی بناها و ساختمان‌های ایستگاه از دیگر وظایف اداره کل ساختمان و تاسیسات راه آهن است. همچنین با ارتقا سطح خدمات خود به مسافران باید حضور خود در کارهای کلان را پررنگ کنیم.

سه برابر شدن تردد جاده‌ها نسبت به دو دهه گذشته

عباس آخوندی گفت تمام راه‌هایی که از جنوب به سمت شرق کشور امتداد دارند از مسیر

گرمسار هدایت می‌شوند و بر همین اساس باید برای این شهر یک طرح توسعه‌ای در نظر گرفت. توسعه راه آهن بسیار مهم است و حجم خودروهای عبوری در جاده‌ها هم اکنون نسبت به دو دهه گذشته سه برابر شده و این روند صعودی همچنان ادامه دارد. از آنجایی که نزدیک به ۱۷ میلیون خودرو در راه‌های ایران تردد دارند نیاز به توسعه تمام راه‌های کشور احساس می‌شود.

برای تسهیل تردد خودروها در جاده‌ها دو برنامه می‌توان در نظر گرفت. نخست آن‌که فقط توسعه حمل و نقل جاده‌ای مد نظر باشد که در این صورت هر چقدر در

پارادوکس قیمت و کیفیت

سعید قصابیان

معمولا با هر خیزش برای افزایش قیمت خدمات (مثلا قیمت بلیت قطار) پارادوکس قیمت و کیفیت مطرح می‌شود. وقتی رقابت آزاد و سالم وجود داشته باشد قیمت در اثر رقابت اصطلاحاً «کشف» می‌شود. در رقابت آزاد و سالم، مشتری قیمت را با کیفیت خدمات مقایسه می‌کند و روش سفر خود را انتخاب می‌کند. این قیمت باید برگشت سرمایه گذاری را با نرخ و زمان جذاب پوشش بدهد. قیمت کمتر از این حد باعث رکود آن کاسبی می‌شود. عده‌ای مجبورند از بازار بیرون بروند. با کاهش عرضه، قیمت بالا می‌رود و بازار به تعادل می‌رسد. هر چه قیمت از این حد بالاتر برود جذابیت سرمایه گذاری بیشتر می‌شود و عرضه کنندگان بیشتری به بازار اضافه می‌شوند. با افزایش عرضه، قیمت پایین می‌رود و بازار به تعادل می‌رسد.

دولت تا چند سال پیش خدمات حمل مسافر ریلی را راسا انجام می‌داد و قیمت آن را خود تعیین می‌کرد. این «تعیین» هیچ نسبتی با «کشف» نداشت. در غیاب رقابت، هیچ راهی جز تعیین قیمت به روش دل‌خواهی نیست. دولت با سنجش وضعیت سیاسی و اجتماعی و با توجه به وضعیت مالی خود به ملت گزرم می‌کرد و یک عددی را برای قیمت تعیین می‌کرد. کاملا دلخواهی! از طرف دیگر سطح کیفیت را هم خود مشخص می‌کرد. کارکنان راه آهن هم حقوق می‌گرفتند تا منویات دولت را اجرا کنند. حقوق کارکنان راه آهن از جایی تامین می‌شد و درآمد مسافرکشی به جای دیگر می‌رفت. این درآمد آن هزینه را تامین نمی‌کرد.

ارتباط با آن طرف آب‌ها به مردم نشان داد که کیفیت خدمات مسافرکشی ریلی داخلی خیلی پایین‌تر از مشابه اروپایی و ژاپنی آن است. رسانه‌ها هم با نشان دادن تی جی وی و شینکانسن به این مقایسه دامن زدند. اما هیچ‌کس به مخاطب نگفت که مسافر آن سوی آب هزینه همه خدماتی را که برخوردار می‌شود می‌پردازد و اگر پول نداشت باید برود از قطار معمولی یا درجه سه استفاده کند اما مسافر ایرانی یارانه می‌گیرد. از همه بدتر این که هیچ‌وقت مقدار این یارانه محاسبه و به عموم اعلام نشد. حالا ذائقه مسافر ایرانی به آن قیمت‌های یارانه‌ای معتاد شده و ترک اعتیاد یک شبه نمی‌شود.

چند سال پیش مقرر شد که امور مسافری، واگذار شود. به دلیل حجم عظیم سرمایه گذاری مورد نیاز، بخش خصوصی مستقل (همان که پول جیبش مال خود خودش است) از ابتدای کار از ورود به این بازار عذرخواهی کرد و میدان بازی را «در بست» به شرکت‌های وابسته به راه آهن، بنیاد و نهادهای عمومی و نیروهای نظامی و شاید بانک‌ها پیشکش کرد.

متأسفانه کسانی که در این گونه بنگاه‌های اقتصادی حضور دارند، با این که حسن نیت دارند یک شرط اصلی دیگر برای مدیریت هم نیاز دارند. این مدیران برای پول کس دیگر (راه آهن، سازمان‌ها، موسسات عمومی، نیروهای نظامی، بانک‌ها و...) تصمیم می‌گیرند نه برای پول خودشان. رفتار هر موجود اقتصادی با پول خودش مثل رفتار او با پاره‌ای از تنش است. منطقی نیست که آدمیزاد با پول دیگری مثل پاره بدنش رفتار کند. این رفتار باعث می‌شود که آن‌ها را «شبه دولتی» بدانند. از معجزات شبه‌دولتی‌ها این است که به قول یکی از دوستان دلسوخته در اتاق فکر حمل و نقل ایران، فقط در این نوع شرکت‌ها می‌توانید ببینید که چند میلیارد طلب دارد اما باز هم برای به‌دکار برنامه صادر می‌کند.

از مدیرانی با این خصوصیت، نمی‌توان انتظار داشت که دنبال کاهش هزینه و بهره‌وری و بهبود کیفیت باشند. این مدیران هزینه تمام شده خود را با دست و دلبازی تمام جمع می‌زنند و در یک

ساخت راه اقدام شود همچنان با کمبود مسیر و جاده مواجهیم. برنامه دوم می‌تواند آن باشد که ۲۰ تا ۳۰ درصد حمل و نقل باری و مسافری جاده به حوزه ریلی منتقل شود که در این زمینه یک طرح توسعه‌ای را برای تحقق این هدف در حوزه ریلی پیش بینی کردیم.

گشایش فرصت‌های جدید اقتصادی برای هند از طریق خط آهن قزاقستان - ترکمنستان - ایران

گشایش خط آهن قزاقستان - ترکمنستان - ایران فرصت‌های اقتصادی جدیدی برای هند در

منطقه از طریق قزاقستان خواهد گشود. بولات سارسن بایوف سفیر جدید قزاقستان در هند گفته است که دولت قزاقستان در نظر دارد تا از نخست‌وزیر هند برای سفر به این کشور در سال آینده دعوت به عمل آورد. این امر می‌تواند تقویت همکاری‌های راهبردی و تجاری هند با بزرگ‌ترین کشور آسیای مرکزی را به دنبال داشته باشد.

هدف ما تقویت روابط دیپلماتیک و همکاری راهبردی در سال آینده است. از نخست‌وزیر هند برای سفر به قزاقستان دعوت خواهیم کرد. در جریان این سفر، توافقاتی میان دو کشور برای

سرمایه‌گذاری انجام مبادلات تجاری میان دو کشور به امضا خواهد رسید.

ایجاد ۱۰ هزار کیلومتر شبکه ریلی در کشور!

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور از ایجاد ده هزار کیلومتر شبکه ریلی در کشور خبر داد و گفت: این میزان برای ساخت در سال آتی پیش‌بینی شده و هم‌اکنون ۴۸۰۰ کیلومتر آن در دست ساخت است و ۴۷۰۰ کیلومتر هم در دست مطالعه قرار دارد.

هم‌اکنون توجه و گرایش

خاصی است که سهم حمل و نقل ریلی نسبت به حمل و نقل جاده‌ای در کشور افزایش یابد و براین اساس برنامه دولت افزایش این سهم است.

هشت طرح مهم ریلی در

کشور در دست اجراست

نورزاد از اجرای ۸ طرح مهم ریلی در کشور خبر داد و گفت: این طرح‌ها هم از محل تامین اعتبار و هم BOT (ساخت، اجاره و انتقال) تامین سرمایه خواهند شد. همچنین از سازو کار ماده ۵۶ قانون تامین منابع مالی دولت هم استفاده می‌کنیم و دنبال تامین منابع مالی کافی برای اجرای این طرح‌ها هستیم.

داریم یک شرکت که بر سرمایه خصوصی متکی است بتواند با شرکت حمل و نقلی که وابسته به یک نهاد عمومی است رقابت کند؟ برنده این رقابت قبل از شروع مسابقه معلوم است. دولت به جای این که خودش یکی از مسابقه‌دهندگان باشد باید از مسابقه کنار بکشد و به وظیفه اصلی خودش برسد. وظیفه اصلی دولت ابلاغ مقررات بازی و برگزاری مسابقه و داوری است. باید نظارت کند که قبل از شلیک تیر شروع، پای همه شرکت کنندگان پشت خط باشد.

ضریب سود چرب و نرم ضرب می‌کنند و بر این اساس قیمت خدمات را محاسبه می‌کنند. مثل روز روشن است که این روش محاسبه قیمت خدمات جای اشکال دارد و مشتری حق دارد آن را نپذیرد. قیمتی که با کیفیت هیچ تناسبی و ارتباطی ندارد. مسافر نمی‌خواهد و نباید هزینه ناکارآمدی را بپردازد. برای نجات «کیفیت»، راهی جز کشف «قیمت» از طریق رقابت آزاد و منصفانه هست؟ چه کسی باید زمینه رقابت آزاد را فراهم کند؟ انتظار



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

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



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



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



سمند 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:
محمود خاکپور
تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۲
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



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



سیمرغ آهنین
مدیرعامل: محمود قیام
تلفن: ۵۵۴۶۴۶۰۱
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 تراپر فجر
مدیرعامل:
سید احمد مجتباتی
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 یاوری
تلفن: ۸۸۴۸۱۰۴۲
نمابر: ۸۸۴۸۱۰۴۲



کاروان ریل گلستان
مدیرعامل:
رحمت الله عسکری
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 تراپر سبا
مدیرعامل:
محمد جواد فخاری
تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴
نمابر: ۸۸۷۲۴۹۸۹



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



راهبران مشتاق یزد
مدیرعامل:
محمد میر جلیلی
تلفن: ۰۳۵۱-۸۲۶۲۹۰۱
تلفن: ۶۲۹۴۳۱۴
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: ۸۸۱۴۰۳۳۳-۴
نمابر: ۸۸۱۴۰۳۲۵

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

محمد رضا کامیاب
نائب رئیس هیات مدیره



سیدحسین موسوی نژاد
رئیس هیات مدیره



محمود قیام
عضو هیات مدیره



ابوالقاسم سعیدی
عضو هیات مدیره و خزانه دار



مجتبی لطفی
عضو علی البدل



عباس فروتن
عضو هیات مدیره



غلامحسین عبدالهی
سروی
دبیر انجمن



هما یون اسدی
لنگرودی
بازرس



بیکران قشم
مدیر عامل:
مهرداد داودی
تلفن: ۸۸۸۵۰۵۴۲
فاکس: ۸۸۸۵۰۸۷۰

شهاب سیر غزال
مدیر عامل:
علیرضا نوری
تلفکس: ۵۵۱۲۵۶۰۶

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

شرکت مهندسی و بازرگانی راهیان عصر دایا
مدیر عامل:
مرجان عالیوند
تلفن: ۶۶۱۳۱۱۷۴
نمبر: ۶۶۱۳۱۱۸۲

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

مدیر عامل:
محمد صادق خلفی
تلفن: ۸۸۷۰۷۵۷۲
نمبر: ۸۸۷۰۹۶۸۹

سازمان حمل و نقل ریلی

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

از آنجایی که امروزه امر تبلیغات برای کلیه تولیدکنندگان، سازندگان، بهره برداران و سرمایه گذاران از اهمیت ویژه و قابل توجهی برخوردار می باشد و صاحب نظران هزینه های مرتبط با تبلیغات را نوعی سرمایه گذاری محسوب و آن را 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 هیئت مدیره انجمن هزینه های تبلیغات در نشریه با رعایت جمیع جهات و با نازلترین قیمت و به شرح ذیل از مشتریان دریافت گردد.

پشت جلد: ۱۴/۰۰۰/۰۰۰ ریال
دوم جلد: ۱۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال
ماقبل آخر: ۱۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
صفحه داخلی: ۸/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۱/۲ صفحه: ۴/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۱/۴ صفحه: ۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال
هزینه طراحی یک صفحه ۳/۰۰۰/۰۰۰ ریال

توضیح ۱: در صورت ضرورت طراحی از سوی ناشر، هزینه طراحی جداگانه محاسبه خواهد شد.
توضیح ۲: برای انجام تبلیغات فوق الذکر در صفحات داخلی در ابعاد نصف صفحه و یا همان کیفیت به غیر از پشت و داخلی جلد نشریه (بند اول و دوم) به تعیین شده دریافت می گردد.
توضیح ۳: کلیه شرکت های عضو انجمن در صورت تمایل به چاپ تبلیغات شرکت مشیوع خود از تبلیغات ویژه به شرح ذیل بهره مند خواهند بود.
الف) ۱۰ درصد تخفیف ویژه برای چاپ تبلیغات نوبت اول
ب) ۱۵ درصد تخفیف ویژه برای چاپ تبلیغات نوبت دوم و سوم و چهارم
ج) ۲۰ درصد تخفیف ویژه برای چاپ تبلیغات نوبت پنجم و به بعد
توضیح ۴: چاپ روزگار آگهی برای اعضای انجمن (مخالف در ۲ صفحه) یا اعمال ۳۰٪ تخفیف در نرخ مندرج در بند ۲ صورت خواهد پذیرفت.
توضیح ۵: در خواست چاپ هرگونه آگهی تریک و تهنیت و تسلیات و سایر مناسبت ها از سوی شرکتها و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی در کادر ۱۰ × ۷ 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 ۲۲۰۰ ریال انجام می پذیرد.