



نه‌ای حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

انتشار: اردیبهشت ماه ۱۳۹۴ شماره ۱۶

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیر مسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

دبیر خبر:

پویا مهرابی

همکاران تحریریه:

محمدباقر کاظمی، عباس زندباف

حسین عاشوری، غلامرضا نجفی

گرافیک و صفحه‌آرایی:

وحید وقفی‌محبی

طرح روی جلد:

علیرضا کریمی‌مقدم

آلتیه گرافیک:

آزاده ذرقانی

عکس:

میترا سماوی، پویا مهرابی

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: مهتاب

نشانی: تهران - خیابان توحید - خیابان غلامرضا طوسی -

پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کدپستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

تلفن: ۶۶۵۶۵۶۱۵ و ۶۶۵۶۵۶۱۶-۰۲۱

دورنگار: ۶۶۵۹۴۷۴۷-۰۲۱

وبگاه: www.rtcguild.com

رایانامه: info@rtcguild.com

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



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

طرح روی جلد: علیرضا کریمی‌مقدم

برای افزایش بهره‌وری سیر واگن‌ها چه باید کرد؟

غلامحسین عبداللہی سروی
دبیر انجمن

ناوگان جاده‌ای بوده و واگن‌ها را فقط در شب بارگیری می‌کند. در واگنهای مخزن‌دار نیز مشکل عمده آن‌ها اولویت دادن بارگیری به ناوگان جاده‌ای است. در این زمینه برای بالا بردن بهره‌وری در بارگیری باید صاحبان واگن و راه‌آهن در شروع هر قراردادی زمان معین برای بارگیری برای تعداد مشخص واگن تعیین و اگر در آن زمان تعیین شده بارگیری صورت نگیرد صاحب کالا موظف به پرداخت خسارت روزانه برای توقف واگن باشد و حق توقف روزانه باید مبلغی باشد که صاحبان کالا مجبور به بارگیری شوند و قصور در واگذاری واگن نیز باید مدنظر قرار گیرد.

۲- مرحله دوم تخلیه واگن در مقصد

در تخلیه واگن‌های مواد معدنی نسبت به بارگیری آن‌ها مشکل کمتری وجود دارد بجز بارگیری ذغال سنگ که در بسیاری موارد واگن به صورت انبار استفاده می‌شود در مجموع سرعت تخلیه در واگنهای لبه بلند نسبت به دیگر واگن‌ها از شرایط بهتری برخوردار است.

ولی در واگن‌های مخزن‌دار شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی به دلیل اولویت دادن به ناوگان جاده‌ای از واگن به صورت انبار استفاده می‌نماید. بررسی‌های آماری نشان می‌دهد هر سال نسبت به سال قبل سرعت تخلیه بسیار پایین آمده است.

تخلیه واگنهای لبه کوتاه در مبادی مختلف فرق می‌کند واگذاری واگن به خطوط تخلیه و عدم مانور به موقع راه‌آهن یکی دیگر از مشکلات عمده است. اگر چه صاحب کالا و صاحب واگن هم بعضاً در تخلیه کوتاهی است.

برای ساماندهی این مرحله باید برای تخلیه دستورالعمل مشخص که زمان تخلیه و تعداد روزانه واگن برای هر صاحب کالا تعیین و اگر در مدت مشخص تخلیه نشد صاحب کالا موظف به پرداخت خسارت روزانه باشد و همچنین راه‌آهن باید در زمان تعیین شده نسبت به مانور و واگذاری واگن اقدام کند. اگر واگذاری به موقع انجام نشد خسارت روزانه توقف واگن را پرداخت کنند.

در حال حاضر اطلاعات و آمار سیر واگن‌ها از زمان حرکت واگن از مبدا تا وصول به مقصد توسط راه‌آهن نظارت و بررسی می‌شود و قابل دسترسی است ولی قبل و بعد از این مرحله اطلاعاتی وجود ندارد تا مورد بررسی قرار گیرد. علیرغم این که این نظارت از سوزن خروجی ایستگاه مبدأ تا سوزن ورودی ایستگاه مقصد در حال حاضر قابل اعمال است لیکن هیچ استاندارد و دستورالعملی برای نواحی وجود ندارد که در شبانه روز چه میزان این واگن‌ها را سیر دهند در قراردادهای اولیه بهره‌برداری از شبکه ریلی راه‌آهن به سرمایه‌گذاران و مالکین واگن‌ها تعهد سیر واگن به میزان ۳۰۰ کیلومتر در هر شبانه‌روز داده شده بود لیکن در هیچ مقطعی این موضوع عملی نشده است و متوسط سیر شبانه‌روز واگن‌ها حداکثر ۷۰ کیلومتر بوده بعضاً در بعضی از مسیرها سیر تا ۱۵۰ کیلومتر هم رسیده است. برای برون رفت از این معضل و بالا بردن بهره‌وری لکوموتیو، خط، واگن، راه‌آهن باید حداقل استانداردها را تعیین و طی دستورالعملی به مناطق مختلف راه‌آهن ابلاغ و آن‌ها را موظف به اجرا کند و اگر واگن بیش از میزان تعیین شده سیر داده شد برای عوامل دست‌اندرکار بر اساس کیلومترهای طی شده تشویق و کارانه در نظر بگیرد و اگر پایین‌تر از آن بود تذکر و برخورد لازم به عمل آورد.

برای بالا بردن افزایش بهره‌وری باید مراحل بارگیری مبدأ و تخلیه در مقصد مورد بررسی قرار گیرد.

۱- مرحله اول بارگیری در مبدا

بررسی‌هایی به عمل آمده نشان می‌دهد که صاحبان کالا اگر نیاز فوری به مواد یا محصولشان داشته باشند در بارگیری خوب عمل می‌کنند و واگن زیاد متوقف نمی‌شود ولی اکثراً به دلایل مختلف در بارگیری سرعت لازم را ندارند.

در بارگیری واگن‌های لبه بلند خصوصاً شرکت‌های معدنی که دستوری سنگ آهن کنستانتره یا گندله به واحدهای فولادی فروخته باشند به روش‌های مختلف تعلل می‌ورزند و در مورد واگن‌های لبه کوتاه مشکلات زیادی برای واگذاری واگن به خطوط بارگیری وجود دارد از جمله بارگیری در بنادر است که همیشه اولویت بارگیری به

۳- مرحله سوم صدور بارنامه خالی یا پر و تحویل آن به راه آهن

در مرحله سوم بیشتر مشکلات مربوط به صاحب واگن و بخشی از آن متوجه راه آهن است. برای رفع این مشکل باید دستورالعملی با توافق طرفین تهیه و بعد از بارگیری یا تخلیه واگن سقف زمانی برای صدور بارنامه و تحویل به راه آهن و شروع به سیر واگن تعیین شود. چنانچه زمان صدور بارنامه، تحویل آن و حرکت واگن به سیر پایین آمد کارانه در نظر گرفته شود. بهتر است برای هر ناحیه برای واگن خالی و باردار معادل بار در نظر گرفته شود و عملکرد ناحیه بر اساس تن کیلومتر سیر واگن‌ها در آن ناحیه محاسبه شود.

طبیعی است برای جذب بار و افزایش بهره‌وری سیر بازرگانی واگن‌ها هم باید مدنظر قرار گیرد

در گذشته راه آهن ج. ا. ا در جهت جذب سرمایه‌گذار برای خرید واگن نو و فروش واگن‌های باری دست دوم موجود خود به همه سرمایه‌گذاران تعهد سیر شبانه‌روز واگن باردار و خالی را ۳۰۰ کیلومتر ارائه و در قرارداد حق دسترسی به شبکه ریلی تعهد و امضاء نمود که اگر نتوانست واگن را به این میزان سیر دهد برای عدم سیر آن جریمه تعیین شد ولی هیچ وقت سیر واگن به ۳۰۰ کیلومتر نرسید و راه آهن هرگز خسارت عدم سیر را نپرداخت.

با گذشت بیش از ده سال از این تعهد، ثابت گردیده که سیر واگن‌ها به‌طور متوسط ۷۰ کیلومتر بیشتر نبوده است. ولی در بسته‌های پیشنهادی برای سرمایه‌گذاری جدید برای واگن‌های لبه بلند سیر ۱۵۰ کیلومتر و لبه کوتاه سیر ۱۱۷ کیلومتر در شبانه‌روز در طرح‌های توجیه فنی و اقتصادی دیده شده است ولی آنچه مسلم است باید حداقل سیر ۱۵۰ کیلومتر در شبانه‌روز برای واگن‌های لبه کوتاه هم انجام شود تا برای سرمایه‌گذار توجیه داشته و سرمایه‌گذاری در این صنعت از زیان به سوددهی برسد. قطعاً اگر سیر واقعی ۱۵۰ کیلومتر تحقق یابد تا دو سال آینده نیاز به خرید واگن جدید نخواهد بود زیرا با افزایش سیر بازرگانی یعنی سرعت دادن به بارگیری و تخلیه و سیر واگن به میزان ۱۵۰ کیلومتر موجب خواهد شد که عملکرد واگن‌های موجود و بهره‌وری در

شبکه افزایش یابد. ولی نباید فراموش کرد افزایش تقاضای بار در شبکه ریلی به قیمت تمام‌شده هم بستگی دارد.

در صنعت حمل‌ونقل ریلی حلقه مفقوده بار است و کسی به صورت جدی به این موضوع به دید عملیاتی نپرداخته است. بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل داخل کشور توسط جاده انجام می‌شود که سهم ریل بسیار کم است که دلایل بسیار زیادی دارد عمده آن‌ها شامل: قیمت، سرعت، حمل در به در است. صاحب کالا بدون توجه به نگاه ملی دید اقتصادی دارد و علاوه بر زمان و سرعت به قیمت تمام شده حمل توجه می‌کند و لذا همیشه قیمت‌های حمل جاده و ریلی را با یکدیگر مقایسه می‌کند بطور مثال اگر بخواهیم کانتینتری از بندر شهید رجایی به تهران با ریل حمل کنیم. هزینه‌هایی که بیش از جاده به صاحب کالا و متصدی حمل ریلی تحمیل شود شامل:

■ مالیات ارزش افزوده ۹ درصد که جاده پرداخت نمی‌کند و یا حداقل به میزان سهم ناچیز، شرکت حمل و نقلی صادرکننده از بارنامه تعلق می‌گیرد.

■ هزینه جابجائی از محوطه به محل استقرار واگن

■ هزینه بارگیری روی واگن

■ هزینه تخلیه در مقصد مثلاً آپرین یا گمرک شهریار

■ هزینه حمل از آپرین تا مقصد (کارخانه) و برگشت خالی

کانتینر تا آپرین و هزینه بارگیری روی واگن

■ هزینه دموراژ رفت و برگشت کانتینر به لحاظ حمل ریلی

■ هزینه تأخیر در تحویل محموله و اتلاف زمان.

باید توجه داشته باشیم سرعت حمل بار در جاده حداقل سه برابر حمل ریلی است و لحظه به لحظه بار قابل ردگیری و نظارت است.

اگر برای سیر واگن و مراحل بارگیری و تخلیه و هزینه‌های تمام شده شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و راه آهن با همکاری همدیگر استانداردهای لازم را تهیه و اجرا کنند قطعاً بهره‌وری مورد انتظار صورت خواهد گرفت و سرمایه‌گذاری برای تأمین ناوگان در این صنعت روز به روز توجیه‌پذیرتر خواهد شد.



دوازدهمین اجلاس روسای راه‌آهن‌های عضو اکو

سه‌م‌ریله در میان کشورهای اکو قابل توجه نیست

پویا مهربانی

از نظر حمل و نقلی موقعیت ویژه‌ای است و امکان سرمایه‌گذاری‌های دولتی و مشارکت بیشتر بخش خصوصی در تقویت زیربنای ریلی اقتصادی و توجیه‌پذیر است. اما سهم اکو از سرمایه‌گذاری عظیم مستقیم خارجی در جهان فقط قریب سه درصد بوده است. از این رو حرکت ما به سمت جذب سرمایه‌گذاری برای تقویت حمل و نقل ریلی بایستی سرعت بیشتری به خود بگیرد.

افتتاح خط آهن ایران-ترکمنستان-قزاقستان موسوم به خط آهن شرق دریای خزر در اواخر سال ۲۰۱۴ توسط روسای محترم جمهور سه کشور رویداد بزرگی در منطقه و نویدبخش رونق تجارت و ترانزیت و تسهیل عبور کالا در مسیر شمال-جنوب برای کشورهای آسیای میانه به خلیج فارس و دسترسی به آب‌های آزاد و همچنین اتصال آسیا به اروپا خواهد شد. بهره‌برداری کامل از این مسیر مستلزم توافق کشورهای

مقرون به صرفه، کارآمد، قابل اعتماد و در دسترس همگان به عنوان یکی از راهکارهای حصول به اهداف توسعه پایدار بر کسی پوشیده نیست. همه ما با این پیش‌فرض در این جا گرد هم آمده‌ایم که توسعه حمل و نقل ریلی برای هیچ لحظه‌ای نایبستی از دستور کار دست‌اندر کاران و تصمیم‌سازان حوزه حمل و نقل خارج شود. به‌ویژه این امر در منطقه وسیع جغرافیایی اقتصادی اکو بیشتر مبرهن است.

سهم حمل و نقل ریلی در میان کشورهای عضو اکو چندان قابل توجه نیست. به لحاظ سنتی و نیز تبعیت از محدودیت‌های جغرافیایی اعم از محصور بودن اغلب کشورهای عضو در خشکی، حمل و نقل جاده‌ای، شیوه غالب حمل و نقل و ترانزیت در منطقه اکو باقی مانده است. اگر چه موقعیت کشورهای عضو اکو برای اتصال شرق به غرب، اروپا به آسیا و اتصال نقاط مهم مراکز جمعیتی، تولیدی و مصرفی،

منطقه اکو دارای گستره وسیعی از نظر وسعت بالغ بر هشت میلیون کیلومتر مربع و سهم ۵/۳ درصدی در جغرافیای جهان و با جمعیتی بالغ بر ۴۴۰ میلیون نفر و سهم ۶/۲ درصدی از جمعیت جهان است، اما سهم آن در تجارت بین‌المللی به این اندازه نیست. سهم اکو در تجارت جهان تنها ۳ درصد و بالغ بر ۸۰۰ میلیارد دلار است که از این میزان فقط حدود ۵۰ میلیارد دلار آن تجارت فیما بین این کشورها است. این سهم کم، نشان دهنده این است که زیربناها و ساختارهای لازم برای گسترش شتابان ترانزیت در این منطقه که جریان تجارت درون منطقه‌ای و بین‌المللی را هموار کند کافی و مطلوب نیست که باید به‌طور جدی در اولویت تصمیم‌گیری قرار گیرد.

در این میان اهمیت و جایگاه حمل و نقل در رونق تجارت و بازرگانی انکار ناپذیر است و بر همین منوال جایگاه حمل و نقل ریلی در حمل و نقل سبز،

دوازدهمین اجلاس روسای راه‌آهن‌های اکو و ششمین نشست کمیته ریلی (TTCC) با حضور مدیران عامل راه‌آهن‌های عضو اکو، نمایندگان کمیسیون اقتصادی آسیا، سازمان بین‌المللی حمل و نقل با راه‌آهن (OTIF)، بانک توسعه اسلامی و اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها در محل تالار همایش‌های دبیرخانه اکو در تاریخ ۲۷ و ۲۸ اردیبهشت ۱۳۹۴ در تهران برگزار شد. در روز نخست این اجلاس، وزیر راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران، مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و رییس اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌های دنیا به مهم‌ترین مسائل ریلی در سازمان اکو پرداختند.

حمل و نقل ریلی در رونق تجارت و بازرگانی انکار ناپذیر است

عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی:



لوبینو: دو میلیارد نفر روی زمین به هیچ گونه روش حمل و نقلی دسترسی ندارند، دو میلیارد نفر روی زمین کمتر از یک دلار در روز درآمد دارند و تا چند سال آینده دو میلیارد نفر شهرنشین می‌شوند.

تسهیل حمل و نقل ترکیبی و ترانزیتی در صدد تجهیز بنادر خود است. ظرفیت ترانزیتی بنادر ایران در سال ۱۳۹۳، ۲۶ میلیون تن بوده است. ما در جنوب ایران در حاشیه خلیج فارس دارای چهار بندر شهید رجایی، امام خمینی، خرمشهر و بوشهر هستیم. بندر چابهار نیز به دلیل موقعیت راهبردی، که نزدیک‌ترین راه دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه به آب‌های آزاد است با داشتن تجهیزات مناسب و اسکله‌های موجود آمادگی پذیرش انواع کشتی‌ها و شناورهای بزرگ و کوچک را دارد. اتصال این بنادر به راه‌آهن یکی از طرح‌های در دست ساخت راه‌آهن است. لذا این پتانسیل وجود دارد که بارها از مبادی کشورهای CIS از طریق ایران به کشورهای حاشیه «خلیج فارس» حمل شوند. ۸۲ درصد ترانزیت ما در مسیر سرخس- بندرعباس و برعکس صورت می‌گیرد که فعال‌ترین مسیر ریلی در دالان شمال-جنوب است. قطار باری به طور منظم از بندرعباس به سرخس به سمت الماتی سیر می‌کند و از بندرعباس به امیرآباد در دریای خزر نیز سیر قطار باری وجود دارد و از آنجا به صورت ترکیبی بار به سمت بنادر ترکمن‌باشی، آکتائو و آستاراخان حمل می‌شود. در ضمن ساخت اسکله «فری بوت» در بندر امیرآباد



پورسیدآقای: شبکه راه‌آهن ایران بالغ بر ۱۰۵۰۰ کیلومتر است و ۹۵۰۰ کیلومتر خط جدید را در برنامه ساخت داریم، ساخت برخی خطوط آغاز شده که نیازمند بودجه عظیمی نیز هست و دولت به دنبال تامین مالی سرمایه از خارج است

در افق ۱۴۰۴ سهم راه‌آهن در حمل بار به ۳۰ درصد و در حمل مسافر به ۱۸ درصد برسد. اعمال تخفیف برای توسعه ترانزیت ریلی از برنامه‌های دیگر است. در حال حاضر تخفیف‌های بسیار قابل توجهی در سامانه‌های تعرفه در نظر گرفته شده است. از جمله اعمال ۳۰ درصد تخفیف برای ترانزیت پنبه، اعمال ۳۵ درصد تخفیف برای حمل گوگرد ترانزیتی و ۳۰ درصد برای کود ترانزیتی به بنادر جنوبی کشور؛ راه‌آهن جمهوری اسلامی برای تمامی کالاهای ترانزیتی تخفیف در نظر می‌گیرد. همچنین برای کانتینرهایی که از مسیر ترکیه به پاکستان و بالعکس حمل می‌شوند تخفیف ویژه‌ای در نظر گرفته‌ایم و برای بارها از دالان شرقی- غربی میزان تخفیف به ۵۰ درصد می‌رسد. در کنار این‌ها براساس مذاکرات صورت گرفته با مسئولان راه‌آهن‌های ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان و قزاقستان طی سال گذشته توافق شد میزان جابه‌جایی بار افزایش یابد و بارهای ترانزیتی بیشتری از کشورهای مذکور از طریق ایران ارسال شود. در نتیجه این اقدامات و سیاست‌های تخفیف تعرفه‌ای میزان ترانزیت در سال گذشته به ۵۶ درصد افزایش یافت که این رقم امسال به ۸۵ درصد بالغ شد. در همین راستا ایران جهت توسعه و



آخوندی: منطقه اکو با هشت میلیون کیلومتر مربع مساحت گسترده وسیعی دارد و سهم ۵/۳ درصدی در جغرافیای جهان را در اختیار دارد. اما سهم آن در تجارت بین‌المللی قابل قبول نیست

جهان از ظرفیت بالایی جهت توسعه حمل و نقل ریلی برخوردار است. مجموع طول خطوط ریلی راه‌آهن‌های عضو اکو به بیش از ۵۴ هزار کیلومتر می‌رسد و میزان بار حمل شده در منطقه اکو در سال به حدود ۴۶۰ میلیون تن و مسافر جابه‌جا شده به بیش از ۲۰۰ میلیون نفر بالغ شده و امروز شاهد تقاضای روز افزون جهت استفاده از صنعت راه‌آهن در منطقه هستیم. در حال حاضر شبکه راه‌آهن ایران بالغ بر ۱۰۵۰۰ کیلومتر خط است و در نظر است ۹۵۰۰ کیلومتر خط جدید ساخته شود، ساخت برخی خطوط آغاز شده که نیازمند بودجه عظیمی نیز هست و دولت به دنبال تامین مالی سرمایه از خارج است. تا افق ۱۴۰۴ طول خطوط ریلی باید به ۲۵۰۰۰ کیلومتر برسد. برای توسعه حمل و نقل، یکی از برنامه‌های کوتاه مدت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران این است که تا پایان سال ۱۳۹۶ جابه‌جایی مسافر از ۲۷ میلیون نفر فعلی به قریب ۴۰ میلیون نفر برسد که تحقق آن نیازمند ورود ۷۰۰ واگن مسافری به ناوگان ریلی کشور است و تناژ راه‌آهن نیز از ۳۴ میلیون تن فعلی به ۷۰ میلیون تن افزایش یابد که لازم است تا ۱۱ هزار واگن باری به ناوگان ریلی افزوده شود. برنامه این است که

مسیر روی تنظیم نظام تعرفه‌های یکسان، کاهش تعرفه‌ها، رفع موانع سخت‌افزاری و فیزیکی و راه‌اندازی قطارهای برنامه‌ای است. امید است هدف این پروژه یعنی انتقال سالانه ۲۰ میلیون تن بار در افق بلند مدت با برنامه‌ریزی مطلوب و عالمانه کشورهای مسیر برای رفع موانع سخت‌افزاری و نرم‌افزاری محقق شود.

رفع حلقه مفقود ریلی در مسیر دالان شمال جنوب در قلمرو ایران، آذربایجان و ترکیه اتصال شبکه‌های ریلی منطقه را بیش از پیش تقویت خواهد کرد.

تقویت اتصالات ریلی اکو در مسیرهای استانبول-آلماتی و آلماتی-بندرعباس، اسلام‌آباد-تهران-استانبول و برنامه ریزی برای تسریع در احداث پروژه حائز اهمیت ریلی قرقیزستان-تاجیکستان-افغانستان-ایران که بیش از هر چیز نیازمند اجماع نظر روی این است که حمل و نقل ریلی دورنمای توسعه پایدار در کشورهای منطقه اکو را روشن کند.

همچنین تلاش برای طراحی سازوکارهای مناسب جذب سرمایه‌گذاری خارجی و استفاده از ظرفیت‌های نهادهای مالی و شرکت‌های سرمایه‌گذار بین‌المللی و جذب مشارکت بیشتر بخش خصوصی برای تامین مالی تکمیل زیربنای حمل و نقل.

مهمترین چالش ریلی در منطقه اکو نبود سرمایه‌گذاری کافی است

پورسیدآقای مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران: همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی اهمیت و نقش زیادی در توسعه حمل و نقل ریلی دارد. منطقه اکو با موقعیت جغرافیایی ویژه و مشترکات تاریخی و فرهنگی، قابلیت تبدیل شدن به یک قطب مهم اقتصادی بین‌المللی را داراست. منطقه اکو در قلب دالان‌های شمال-جنوب و شرق-غرب قرار گرفته است و یکی از راهبردی‌ترین مناطق جهان و نقطه پیوند آسیا به خاورمیانه و اروپا است. این منطقه با جمعیتی بالغ بر ۴۳۳ میلیون نفر و ۸ میلیون کیلومتر مربع و با دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد

در دست ساخت است که با اتمام آن امکان حرکت فی بوت‌ها در این مسیر می‌شود. لذا زمینه بسیار خوبی برای ترانزیت ریلی از مبادی کشورهای CIS به مقصد کشورهای حاشیه خلیج فارس و بالعکس از طریق ایران وجود دارد.

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برنامه متعددی برای توسعه خطوط و اتصال با کشورهای همسایه و منطقه در دست اجرا دارد که ضمن آن که در راستای مسیر دالان‌های مهم منطقه‌ای و بین‌المللی است عمدتاً جزو پروژه‌های منطقه اکو به‌شمار می‌آیند از جمله اتصال به افغانستان برای تکمیل دالان ایران، افغانستان، تاجیکستان، قرقیزستان، چین، اتصال با آذربایجان در قالب پروژه فرزوی-رشت-آستارا جهت تکمیل گسستگی دالان شمال-جنوب، یا اتصال با ترکمنستان

شده و همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای شتاب بیشتری خواهد گرفت.

خوشبختانه با سازمان اکو همکاری‌های مشترکی برای اجرای طرح‌های زیربنایی داریم.

چشم انداز مثبت و امیدوارکننده‌ای پیش روی ما قرار دارد، اما برای تحقق اهداف با چالش‌هایی مواجه هستیم. مهمترین این چالش‌ها در منطقه عدم سرمایه‌گذاری کافی بر روی طرح‌های زیربنایی همچون احداث، بازسازی و بهسازی خطوط، فرسودگی و ناکافی بودن ناوگان ریلی برخی از کشورها، استفاده از مقررات حمل و نقلی متفاوت، متفاوت بودن عرض خط ریلی کشورها بایکدیگر و تشریفات مرزی است که در مجموع، این مشکلات می‌توانند مانع تردد روان قطارها، افزایش زمان ترانزیت، معطلی در مرزها، کندی زمان

برداری یکسان در حمل و نقل ریلی می‌شود لذا استفاده از بارنامه مشترک CIM/SMGS جهت روان سازی مبادلات بین کشورهای CIS و ترکیه و کشورهای اروپایی و یا همچنین تبعیت از مقررات سازمان‌های بین‌المللی به بهره برداری یکسان کمک می‌کند؛ برای فعال کردن دالان‌ها، حرکت قطارهای برنامه‌ای در مسیرهایی همچون بندرعباس-آلمانی و اسلام‌آباد-تهران-استانبول باید فعال و منظم شود؛ در کنار همه این‌ها به تلاش‌های مالی، اراده سیاسی و مشارکت قوی کشورها جهت به حداقل رساندن موانع فیزیکی و غیر فیزیکی موجود نیاز است.

رییس اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌های دنیا عنوان کرد

ارتقا سامانه‌های راه‌آهن و

در مدیریت خود داشته است و وجود نمایندگی‌های UIC فرصت مناسبی برای تقویت همکاری ریلی است.

وی با بیان این‌که UIC، سازمان همکاری بین راه‌آهن‌های مناطق است، گفت: هیات اجرایی UIC در فعالیت‌های بین‌المللی حضور دارد و پس از آن بخش تصمیم‌گیری است. در بخش تولید هم ۷۰۰۰ بروشور تولید کرده‌ایم که مرجع مناسبی برای نگهداری خطوط ریلی است و این با انتقال تجربه‌ها فراهم شد.

یکپارچه‌سازی راه‌آهن منحصر به فعالیت‌های فنی نیست و در کریدورهای اکو نیز این موضوع قابل توجه است و برای هماهنگی و مشارکت کلی راه‌آهن‌ها در این عرصه تلاش می‌کنیم. موضوع همکاری جهانی از سوی UIC مطرح و اولویت‌هایی عنوان شد؛ استانداردهای و ارتباط بین کشورها و ارتقا سامانه‌های راه‌آهن و امنیت در قطارهای پرسرعت قابل توجه است.

وی با تأکید بر این‌که باید سامانه راه‌آهن دیجیتال شود، بیان کرد: همه این موارد در سطح جهانی و از طریق تعاریف و برنامه‌های طولانی‌مدت برای شش منطقه آسیا و اروپا انجام شده است. در سال ۲۰۱۲ میلادی یادداشت تفاهمی بین اکو و UIC انجام شد که باید دوباره تمدید شود و به امضا برسد تا تجربه و معیاری مشخص داشته باشیم.

امنیت و ایمنی در سامانه‌های به روز باید در حمل و نقل ریلی توسعه یابد. دو میلیارد نفر روی زمین به هیچ گونه روش حمل و نقلی دسترسی ندارند، دو میلیارد نفر روی زمین کمتر از یک دلار در روز درآمد دارند و تا چند سال آینده دو میلیارد نفر شهرنشین می‌شوند، بنابراین توجه به راه‌آهن راه حلی چند وجهی و ترکیبی از انواع مدل‌های حمل و نقلی است.

بی‌تردید راهکارهایی برای توسعه و فائق آمدن در رشد شهری به وجود آمده است در این راستا UIC می‌تواند تجربه خود را در اختیار قرار دهد.

وی با تأکید بر این‌که لازم است حمل و نقل کالا از طریق ریل توسعه یابد، گفت: توسعه ریلی و توسعه اقتصادی با رویکرد صلح پایدار محقق می‌شود.



قطار پرسرعت نیاز توسعه ریلی استانداردهای، ارتقا سامانه‌های ریلی، ایمنی سیر و قطارهای پرسرعت از مصادیق توسعه ریلی است که اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌های دنیا برای هماهنگی در این عرصه تلاش می‌کند. «ژان پییر لوبینو» رییس اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌های دنیا در دوازدهمین اجلاس روسای راه‌آهن‌های عضو اکو با اشاره به مطلب بالا گفت: «اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌های دنیا» UIC، سازمانی ریلی و بین‌المللی که با ۹۵ عضو به توسعه همکاری‌های بین سازمان‌های پیشرو و حمل و نقل می‌پردازد و اکو یکی از این سازمان‌های مهم اقتصادی منطقه‌ای است.

در سال‌های اخیر اتحادیه راه‌آهن‌های دنیا تحولات مناسبی را

از طریق محور ریلی گرگان-اینچه برون برای تکمیل دالان ایران-ترکمنستان-قزاقستان که آذرماه سال ۱۳۹۳ افتتاح شد، همچنین اتصال ریلی با ترکیه از مرز بازرگان به‌عنوان یک جانشین جدید در دست بررسی است. این طرح‌ها که در راستای دالان‌ها هستند مورد تأیید سازمان‌های بین‌المللی همچون اسکاپ، UIC، و سازمان اکو هستند. در جلسات سالانه RPC اکو (شورای برنامه ریزی منطقه‌ای) روند پیشرفت کار این طرح‌ها بررسی و فعالیت‌های آتی نیز برنامه‌ریزی می‌شوند.

در همین راستا و در جهت توسعه دالان‌های ریلی، با به اجرا درآمدن «موافقت نامه چارچوب حمل و نقل ترانزیت اکو (TTFA)» و تدوین «برنامه توسعه شبکه ریلی» که هدف آن مدیریت دالان‌های عضو برداشته

سیر و افزایش هزینه‌ها شوند.

به عنوان راهکارهایی برای افزایش سهم حمل و نقل ریلی لازم است تا با مشارکت سازمان‌های مالی بین‌المللی، بانک توسعه اسلامی و بانک توسعه تجارت که این‌جا هم خوشبختانه نمایندگان آن‌ها حضور دارند تحت حمایت سازمان اکو بتوان تامین سرمایه مورد نیاز برای تکمیل مسیرهای ریلی را چاره جویی کرد، در این بین مشارکت بین بخش‌های خصوصی و دولتی برای تسریع در روند تسهیل حمل و نقل اجتناب‌ناپذیر است؛ نکته دیگر این‌که در گذرگاه‌های مرزی ضمن استفاده از فناوری اطلاعات به‌روز از سامانه‌های گمرکی کارآمد استفاده که اسناد و روندها را تسهیل کند؛ هماهنگی مقررات حمل و نقلی واحد ابزاری است که سبب بهره



در مراسم افتتاح سومین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل ریلی مطرح شد:

هزار میلیارد تومان قرار داد در صنعت حمل و نقل ریلی

شهرسازی، راه آهن جمهوری اسلامی، انجمن صنایع ریلی، انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، اتحادیه قطارهای شهری (مترو) و دانشکده مهندسی راه آهن در محل دائمی نمایشگاه‌های بین المللی تهران برگزار شد.

این نمایشگاه در تالارهای ۸ و ۹ - ۱۰ و ۱۱ - ۱۲ و ۱۳ - ۱۴ و ۱۵ برگزار شد. با توجه به توافق لوزان این نمایشگاه مورد توجه شرکت‌های داخلی و خارجی قرار گرفته بود.

تامین ۷۰ هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری مورد نیاز حوزه ریلی

در حاشیه سومین نمایشگاه بین

صنایع وابسته، ارتقای تولیدات داخلی، توسعه صادرات، ارایه توانمندی‌های شرکت‌های ایرانی، افزایش تولید و مقابله با تحریم، بومی سازی صنایع ریلی و آشنایی تولیدکنندگان صنایع ریلی کشور با جدیدترین پیشرفت‌های روز این صنعت در جهان، برخی اهداف برگزاری سومین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل و صنایع ریلی ایران بود.

در حاشیه برگزاری سومین نمایشگاه بین المللی صنعت حمل و نقل ریلی و صنایع و خدمات وابسته، چهارمین همایش بین المللی پیشرفت‌های اخیر در مهندسی راه آهن و همچنین همایش فرصت‌های سرمایه گذاری در صنعت ریلی کشور به صورت همزمان و با مشارکت و حمایت وزارت راه و

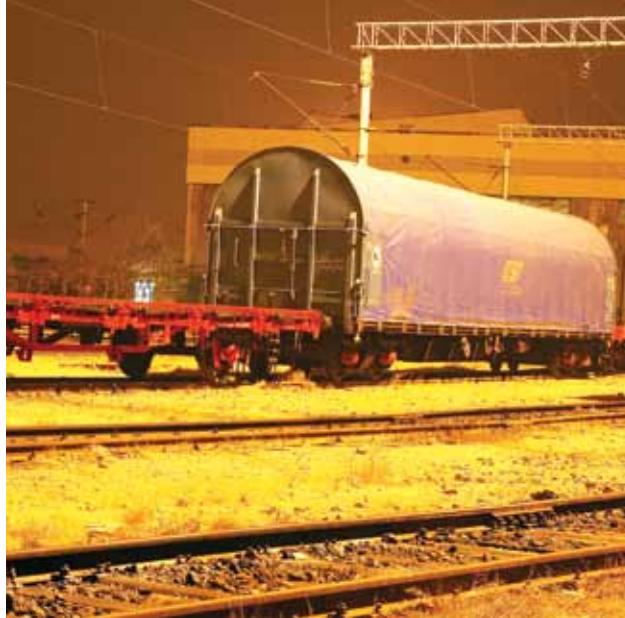
بخش مسافری درون شهری، برون شهری و بخش باری، انواع واگن‌ها، واگن‌های نیرومحرکه، واگن مولد، واگن مانوری، لکوموتیو برقی و دیزلی، قطعات مصرفی واگن‌های اتوبوسی، واگن‌های باری، خدمات شرکت‌های حمل و نقل ریلی، شرکت‌های ارایه دهنده خدمات پس از فروش، خدمات تعمیر و نگهداری و خدمات بیمه‌ای به نمایش گذاشته شده است.

در این نمایشگاه علاوه بر شرکت‌های داخلی، ده‌ها شرکت خارجی از آلمان، ترکیه، چین، اتریش، اسپانیا، مالزی، هند، هنگ‌کنگ و ایتالیا تولیدات و خدمات خود را ارایه کردند.

اطلاع‌رسانی از آخرین دست‌آوردها و فناوری‌های صنعت حمل و نقل ریلی و

سومین نمایشگاه بین المللی صنعت حمل و نقل ریلی و صنایع و خدمات وابسته با حضور وزیر راه و شهرسازی و وزیر صنعت، معدن و تجارت و با شرکت سازمان‌ها، نهادها و ده‌ها شرکت داخلی و خارجی در محل دائمی نمایشگاه‌های بین المللی تهران برگزار شد. در این نمایشگاه که بزرگ‌ترین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل ریلی در منطقه خاورمیانه محسوب می‌شود، تازه‌ترین فناوری‌ها، تجهیزات، صنایع و خدمات حوزه صنعت حمل و نقل ریلی به نمایش قرار گرفت.

به گزارش ندای حمل و نقل ریلی، در سومین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل ریلی و صنایع و خدمات وابسته؛ انواع صنایع و خدمات مختلف ریلی



المللی صنعت حمل و نقل ریلی و صنایع و خدمات وابسته اولین همایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حمل و نقل ریلی با حضور مدیرعامل راه آهن برگزار شد.

در این نشست محسن پور سید آقایی مدیرعامل راه آهن گفت: برای رسیدن به برنامه در نظر گرفته شده برای توسعه ریلی، نیازمند ۷۰ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در این حوزه هستیم که مجموعه دولت و بخش خصوصی «باید» این رقم را تامین کند.

هدف این همایش سخنرانی و تبلیغات نیست بلکه برای ارایه طرح‌های مختلف تدوین شده در حوزه سرمایه‌گذاری در راه آهن کشور است و برنامه‌ای برای توسعه راه آهن تدوین کرده‌ایم تا سال ۱۴۰۰ عملکرد راه آهن در حوزه حمل بار از ۲۲ میلیارد تن کیلومتر سال ۹۲ به ۸۸ میلیارد تن کیلومتر و در حوزه مسافری از ۲۵ میلیون نفر سال ۹۲ به ۴۵ میلیون نفر در سال ۱۴۰۰ برسد. همچنین در حوزه حمل و نقل حومه‌ای نیز باید رشد ایجاد کرده و به ارقام جدید برسیم. مجلس در دو سال اخیر با تصویب قوانین مطلوب حمایت‌های لازم را از حوزه ریلی داشته، ضمن این که رییس جمهور هم معتقد است که در کنار

حوزه سلامت به عنوان نقش اجتماعی دولت، حوزه ریلی به عنوان بخش توسعه عمرانی کشور باید نقش مهمی را ایفا کند.

برای رسیدن به این برنامه مهم که مورد تایید مسئولان عالی رتبه کشور است، توسعه ریلی بر اساس برنامه تنظیم شده نیازمند ۷۰ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری ظرف مدت هشت سال است که مجموعه دولت و بخش خصوصی باید این میزان را تامین کند. با توجه به تلاش دولت و مصوبات مجلس، تامین ۲۴ هزار میلیارد تومان این رقم از بودجه عمومی قطعی و مصوب شده به این ترتیب که طی هشت سال ۱۳۹۲ تا سال ۱۴۰۰، بایستی ۲۴ هزار میلیارد از بودجه

عمومی به این برنامه اختصاص داده شود.

۱۵۰۰ میلیارد تومان نیز از محل درآمد گمرک به راه‌آهن اختصاص پیدا کرده، در مجلس هم قانونی دائمی به تصویب رسیده که از افزایش قیمت گازوییل ۲۰ درصد به عنوان عوارض توسعه اخذ شود که ده درصد این مقدار، متعلق به راه‌آهن خواهد بود.

بودجه عمرانی راه آهن نیز به شکل سنتی ۵۰۰ میلیارد تومان است که این رقم امسال به ۵۸۰ میلیارد تومان رسید. در کنار این ارقام شرکت نفت نیز باید ۲۲ هزار میلیارد تومان از محل صرفه جویی سوخت به راه آهن بپردازد. با این تفاسیر از این میزان، ۲۴ هزار میلیارد تومان باقی می ماند که بایستی

توسط بخش خصوصی در حوزه های زیربنایی، ناوگان و خط تامین شود.

وی با بیان این که عمده حضور بخش خصوصی در حوزه ریلی تا کنون بیش تر در زمینه واگذاری ناوگان بوده تصریح کرد: سرمایه گذاری به معنای تزریق پول و آورده به صنعت ریلی اندک بوده است.

به منظور تغییر و تحول جدی در این حوزه چند راهکار تدوین شده که استفاده از ظرفیت صندوق توسعه ملی، ارایه تسهیلات از سوی بانک‌ها، تامین مالی از نظام بازار سرمایه و بورس با استفاده از ابزارهایی مانند اوراق صکوک، صندوق پروژه و سایر روش‌ها از جمله این راهکارها است.

در همین راستا قانون به راه آهن اجازه داده اصل و سود این سرمایه‌گذاری را تضمین کند، همچنین این اختیار به راه‌آهن داده شده که نوسانات بیش از ده درصد نرخ ارز را برای کسانی که در حوزه ریلی سرمایه‌گذاری می کنند تضمین کند. با ارایه این بسته‌ها سعی شده تسهیلاتی فراهم کنیم که سرمایه‌گذاری در راه آهن جذاب باشد و امروز در آستانه اقدام به جذب سرمایه گذار هستیم و حمایت‌های لازم از سرمایه گذاران صورت خواهد گرفت.

انعقاد قرارداد ساخت بیش از ۳۰۰۰ واگن باری و مسافری به ارزش هزار میلیارد تومان

در آخرین روز برگزاری سومین نمایشگاه بین المللی صنعت حمل و نقل ریلی و صنایع و خدمات وابسته مراسم انعقاد قرارداد ساخت بیش از سه هزار دستگاه واگن باری و مسافری با حضور مدیرعامل راه آهن، معاونان راه آهن و جمعی از فعالان حوزه ریلی به ارزش هزار میلیارد تومان به امضا رسید.

محسن پورسید آقایی مدیرعامل راه آهن در مراسم امضا قرارداد ساخت واگن‌های باری و مسافری گفت: با حضور شرکت‌های خصوصی قرارداد ساخت حدود ۳۱۰۰ دستگاه انواع واگن باری و مسافری به ارزش هزار میلیارد تومان منعقد شد.

این قراردادهای سرمایه‌گذاری به ارزش ۱۲۰۰ میلیارد تومان به منظور توسعه ریلی بسته شدند و طبق هدف گذاری صورت گرفته امسال ۳۵۰۰ میلیارد تومان سرمایه بخش خصوصی در توسعه ریلی «باید» محقق شود که با احتساب قراردادهای اخیر و جذب سرمایه‌گذاری سال گذشته تاکنون ۲۲۰۰ میلیارد تومان در سال جاری جذب سرمایه بخش خصوصی انجام شده است.

به گفته پورسید آقایی قراردادهای منعقد شده در روز جاری همه به اتفاق سازنده‌های داخلی و تعدادی از آن با مشارکت برخی از سازنده‌ها کنسرسیوم خارجی و با انتقال فناوری انجام گرفته است.

این قراردادهای به ارزش هزار میلیارد تومان با هدف حمایت از تولید داخلی و بین شرکت‌های ریلی و واگن‌سازهای داخلی با احتساب انتقال فناوری انجام شد. در این مراسم در اولین قرارداد ساخت ۴۰۰ دستگاه واگن لبه بلند بین شرکت واگن‌سازی کوثر و شرکت تجارت کوشش به امضا رسید؛ شرکت سازنده مدعی شد که این واگن‌ها را ظرف شش ماه ساخته و تحویل خواهد داد.

در قرارداد دوم بین واگن‌سازی کوثر و کراکوف اوکراین و شرکت بناگستر کرانه مقرر شد ۴۵۰ دستگاه واگن مخزن دار ساخته شود. در قرارداد سوم تولید هزار دستگاه واگن باری و صد دستگاه واگن مسافری بین شرکت واگن پارس و ریل ترابرسبا به ارزش ۵۰۰ میلیارد تومان به امضا رسید.

قرارداد چهارم بین شرکت واگن پارس ۲۰۰ دستگاه واگن لبه بلند شش محوره برای شرکت توکاریل منعقد شد و در قرارداد پنجم نیز مقرر شد بین واگن‌سازی کوثر، شرکت ریم روسیه، شرکت ریلی جویبار و شرکت کوپه واگن ۳۰۰ دستگاه واگن کانتینربر و ۶۰۰ دستگاه واگن حمل خودرو توسط متخصصان داخلی اجرا شود.

در این جلسه مقرر شد انجمن صنایع ملی و انجمن تعمیرات و نگهداری صنایع ریلی با یکدیگر ادغام شوند.



کاهش سفرهای نوروزی با قطار

هشت در صد است و این میزان در ایران ۲/۵ است لذا باید واقع بینانه در چشم اندازهای پیش روبه این رقم ها نگاه کرد.

وی با اشاره به این که حمل و نقل ریلی در مقایسه با حمل و نقل جاده بسیار عقب است گفت: سطح ارایه خدمات نسبت به توقعات مردم بالا نرفته است. مردم در خصوص سرعت قطارها اطلاعات کافی ندارند. باید به مردم گفت که در دنیا قطارهای عادی هم وجود دارد.

رییس هیات مدیره انجمن صنفی با ضروری خواندن مسئله نام تجاری و اطلاع رسانی از خدمات مختلف ارایه شده توسط راه آهن توضیح داد: راه آهن باید در بازار فروش مقررات را بپذیرد. دفاتر مسافرتی می توانند به علت شیوه کاری خود تخفیفات و برنامه هایی خاص را به مسافر ارایه دهند. لذا ما باید از قواعد بازرگانی و بازاریابی استفاده کنیم.

در این جلسه موضوعات دیگر هم چون مشکلات لوکوموتیو های مانوری، چگونگی تضمین بهره وری طرح های ریلی توسط راه آهن، خرید واگن های دست دوم نیز مورد بررسی قرار گرفت.

همچنین اعضای حاضر با بحث و تبادل نظر ایجاد تورهای گردشگری، بالا بردن کیفیت خدمات ارایه شده در ایستگاه ها، برنامه ریزی جهت کاهش تاخیرها، بازاریابی و پایین آوردن هزینه سفر به وسیله تعامل با دولت را به عنوان برخی از راه حل های پیش روی شرکت راه آهن مطرح کردند.

تغییر کند. اگر روال در راه آهن در نیمه نخست سال جاری هم این گونه باشد تغییر الگو در راه آهن باید هر چه سریع تر رخ دهد.

مهرداد تقی زاده، رییس اتاق فکر ریلی در این خصوص گفت: امروزه حمل و نقل ریلی به سمت خودرومحوری رفته است؛ به نحوی که حمل و نقل عمومی در تهران ۹ درصد کاهش پیدا کرده است.

در ادامه این جلسه پورسیدآقایی با اشاره به این که روش BOT در تضمین طرح های ریلی در راه آهن یکی از روش های موجود است گفت: با تمام مزیت های این روش برای تضمین بهره وری طرح های ریلی، در همه موارد این روش قابلیت اجرایی ندارد و باید چندین راهبرد مختلف تعیین شود.

در این جلسه سید حسن موسوی نژاد مدیر عامل شرکت رجا هم در خصوص مقوله کاهش مسافر گفت: راه آهن در مقایسه نسبت به سال گذشته سهمی از حمل و نقل از دست نداده است و افزایش قیمت بلیت ریلی به کاهش مسافر ندارد. تمایل سفر با وسایل نقلیه عمومی در بین مردم کاهش یافته است.

وی ابراز داشت: شاهد بودیم قطارهایی که به دلیل خدمات، قیمت بلیت بالاتری هم داشتند، بیش تر مورد استقبال قرار گرفت اند.

موسوی نژاد در این جلسه با بیان این که امروزه در آمارها به جای نفر-کیلومتر از واحد نفر استفاده می شود که یک واحد غلط است، عنوان کرد: امروزه در کل دنیا سهم حمل و نقل ریلی

اولین جلسه سال ۹۴ اتاق فکر ریلی، شنبه ۲۲ فروردین ماه با حضور مدیران صنعت ریلی کشور با موضوع بررسی مشکلات صنعت حمل نقل و ریلی در ساختمان راه آهن درحالی برگزار شد. که نوروز امسال شبکه حمل و نقل ریلی شاهد کاهش استقبال مردم بود.

در این جلسه، محسن پورسیدآقایی، مدیرعامل راه آهن، مهرداد تقی زاده، رییس اتاق فکر ریلی، جمعی از کارشناسان، مدیران و فعالان شرکت های خصوصی حمل و نقل ریلی حضور داشتند.

در این نشست، پورسیدآقایی گفت: در سفرهای نوروزی امسال برای فروش بلیت، دیگر صفی وجود نداشت و آن چه هر ساله به عنوان یک معضل شناخته می شد، دیگر دیده نشد.

مدیرعامل راه آهن در خصوص مسئله بالا بودن قیمت بلیت ها که به عنوان مشکل اصلی در کاهش تعداد سفرهای نوروزی از سوی برخی رسانه ها مطرح شده است، گفت: مردم در سطح قیمت به حد اشباع رسیده اند و این قیمت آخرین رقم ممکن است که به سطح تعادل رسیده است.

وی با اشاره به این که دلیل کاهش تمایل مردم به سفر، پایین آمدن سطح درآمد مردم است، تصریح کرد: این اتفاق می تواند چالش بزرگی برای شرکت های مسافری باشد. امروز، مسئله اساسی راه آهن بهبود مسئله بخش مسافری است.

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان این که شرکت های خصوصی در راه آهن باید وارد مقوله بازاریابی شوند، عنوان کرد: رویکرد راه آهن باید

توسعه بازار، خدمات، بهبود کیفیت

و کاهش هزینه؛ راهکار توسعه ریلی

نوروز ۹۴ پدیده نادری رخ داد و بخشی از بلیت قطارهای مسافری فروش نرفتند و صفی برای بلیت قطار تشکیل نشد. در این خصوص در یکی از شبکه‌های اجتماعی چند نفر از کارشناسان و فعالان حوزه ریلی این

موضوع را به بحث گذاشتند و مهمترین راهکار را تدبیر و ابتکار در سایه توسعه بازار و توسعه خدمات و بهبود کیفیت و کاهش هزینه دانستند. این بحث کارشناسی را در ادامه می‌خوانید.



سعید قصابیان: در سنوات اخیر قیمت بلیت قطارهای مسافری در چند نوبت افزایش یافت. در نوروز ۹۴ پدیده نادری رخ داد و بخشی از بلیت قطارهای مسافری فروش نرفتند و صفی برای بلیت قطار تشکیل نشد. برخی شرکت‌ها ناچار به ارایه تخفیف‌های تا بیست درصدی شدند. تعبیر مدیر عامل راه آهن این بود که

مردم در سطح قیمت به حد اشباع رسیده‌اند و این قیمت آخرین رقم ممکنه است. قیمت‌ها به سطح تعادل رسیده است و این اتفاق می‌تواند چالشی بزرگی برای شرکت‌های مسافری ریلی باشد. تعادل در قیمت یعنی مسافر برای کیفیت خدماتی که از حمل و نقل مسافری ریلی دریافت می‌کند بیش

از این حاضر به پرداخت نیست. افزایش قیمت به نوعی میدان دادن به سازوکار بازار بود برای این که قیمت کشف شود. پس از کشف قیمت تعادلی، شرکت‌های حمل و نقل مسافری ریلی نمی‌توانند از بابت ارزان بودن بلیت شکایت کنند و راه در آمدزایی از محل افزایش قیمت بر آن‌ها بسته

شده است. حالا این شرکت‌ها چاره‌ای جز تدبیر و ابتکار و خلاقیت برای درآمد زایی ندارند. از جمله راهکارها:

(الف) توسعه بازار و توسعه خدمات و بهبود کیفیت

(ب) کاهش هزینه
بند الف را به فرصت دیگری وا می‌گذارم. اما جلوگیری از ریخت‌وپاش و مهار هزینه‌ها خاکیز اول در کاهش هزینه است. چند سال قبل با شرکتی برخورد کردم که قبل از شروع فعالیت و کاریابی، تعدادی مهندس جوان با عناوین مدیر بازرگانی، مدیر بازاریابی، مدیر فنی، مدیر بهره برداری، مدیر آی تی، مدیر منابع انسانی و... را دور خود جمع کرده بود. آفتابه و لگن هفت دست شام و نهار هچپی. این جوروی نمی‌شود یک شرکت خصوصی را اداره کرد.

از شما کارشناسان ارجمند تقاضا دارم در یافتن راه کارهای مبارزه با ریخت و پاش به کمک مدیریت این شرکت‌ها بشتابید و پیشنهادهای عملی ارایه بفرمایید.

مجید بابایی: فرض شما به قانده برای بنگاه‌های خصوصی طرح شده و لذا این که یک شرکت خصوصی از مال خودش حاتم بخشی و یا حتی بدبینانه‌تر ریخت و پاش کند هم اختیار خودشان است. اتفاقا خوب است که برای به کارگیری بهتر عوامل تولید و کسب نتیجه بهتر حاتم بخشی هم بکنند، خب بخش خصوصی هست و کلاس هزینه‌ها به تشخیص خودشان می‌تواند بالاتر از دولت باشد هر چند در عمل با روح بنگاه خصوصی مغایر است.

دو نکته مورد اشاره بود:
(الف) توسعه بازار، توسعه خدمات و بهبود کیفیت

(ب) کاهش هزینه
این که بنگاه‌ها کدام راهبرد را انتخاب کنند بستگی به شرایط مختلف هر یک از بنگاه‌ها دارد و نسخه جامع و یکدستی برای همه نمی‌توان پیچید.

اما آن چه که مشخص است این که ممکن است اجرای یکی، دیگری را نقض کند. به عنوان مثال توسعه خدمات، کیفیت و تنوع خدمات





قیمت تعادلی برای کار با کیفیت بپردازد.

بعضی وقت‌ها شعار می‌دهیم که نیروی انسانی هزینه نیست بلکه سرمایه است ولی واقعیت این نیست. نیروی انسانی هم می‌تواند هزینه باشد و هم سرمایه. ربطی به جوان بودن و پیر بودن کارکنان هم ندارد. به نظر من هرگاه یک بنگاه، قبل از تعریف طرح و قبل از پیش بینی هزینه‌ها و درآمدها «خرج» کند این ریخت و پاش است اعم از این که این خرج نیروی انسانی باشد یا هر چیز دیگر. وقتی شرکت‌ها یا سازمان‌ها بدون آن که نیازی وجود داشته باشد مثلاً با هدف کمک به دولت و کاهش بیکاری نیروی انسانی جذب می‌کنند طبیعی است که چند وقت بعد در بمانند که با مشکل تورم نیرو چه کنند؟ این نیروها چرخ پنجم هستند. این نیروها هزینه هستند.

اما اگر همانطور که عرض کردم اجازه بدهیم سازوکار بخش خصوصی به صورت کامل مستقر شود، جذب نیروی انسانی فقط بر اساس نیاز انجام می‌شود نه بر اساس توصیه فلان مقام عالی. این نیروها نه تنها چرخ پنجم نیستند بلکه پیشرفت کار بنگاه منوط به حضور آن‌ها است. هم خودشان رشد می‌کنند و هم بنگاه را رشد می‌دهند. این‌ها سرمایه هستند. همان‌طور که ملاحظه می‌کنید نیروی انسانی به خودی خود نه هزینه است نه سرمایه. این مدیریت است که به نیروی انسانی رنگ هزینه می‌دهد یا نقش سرمایه.

نمی‌شوند، این موارد مقدمه موفقیت شرکت می‌شود.

قصابیان: چند نکته:

۱- باید قبول کنیم که در کشور ریخت و پاش و اسراف بسیار انجام می‌شود. قبلاً دوستان به کرات به میزان اتلاف برق در شبکه توزیع و اتلاف آب در شبکه آب رسانی و اسراف بنزین و مصرف وحشتناک گاز اشاره کرده‌اند.

۲- با این که نمی‌خواستیم وارد بند الف بشوم ولی دوستان بخوبی مسئله را توضیح دادند. یادآوری می‌کنم که هزینه‌هایی که برای توسعه خدمات، کیفیت و تنوع خدمات و نوآوری انجام می‌شود نه تنها اصلاح ریخت و پاش نیستند بلکه سرمایه‌گذاری محسوب می‌شوند و واجبند. ممکن است یک شرکت برای سرمایه‌گذاری جدید قرض هم بکند و بدهی جاری بالا بیاورد.

۳- به نظر من حاتم بخشی در بخش خصوصی واقعی هیچ معنایی ندارد حتی اگر پول مال خود خودش باشد.

۴- اگر اجازه بدهیم سازوکار بخش خصوصی به صورت کامل مستقر شود هیچ وقت از بابت جذب نیروی موثر و کارا مشکلی نخواهیم داشت و «دوستان بعضی‌ها «به بنگاه وارد نخواهند شد. خیالتان تخت. چون پول مال خود بنگاه دار است و آدم عاقل ثروتش را ضایع نمی‌کند.

۵- کیفیت خوب نه تنها همیشه خریدار دارد بلکه مشتری جنس شناس حتی حاضر است بیش از

موجود هم کم می‌کنند تا هزینه را مهار کنند!

اما اگر دید بلند مدت داشته باشند، توسعه محصول اتفاق می‌افتد، که به موجب آن می‌توان قیمت‌ها را دوباره تغییر داد، چرا که کیفیت خوب خریدار دارد. اما این کار هزینه بر است و نیازمند به لحاظ مسیرها، زمان اعزام و غیره شرایط قابل قبولی وجود داشته باشد و همین صبر و بلندنظری در راس کار باشد. البته افزایش قیمت‌ها به عنوان یکی از ابزار جبران، نباید شیب نامناسبی داشته باشد.

آن چیزی که مهم است، باید شرکت‌ها یاد بگیرند در شرایط ثبات ناوگان و کیفیت، مدیریت هزینه را پیاده‌سازی کنند، در بخش‌هایی مثل نگهداری و تعمیرات، قراردادهای نوسازی و بازسازی، و جلوگیری از ریخت و پاش‌هایی نظیر وارد کردن برخی شرکت‌های مشاوره کارنابلد که دوست بعضی‌ها هستند، یا اشخاصی که دنبال ارثیه‌پداری از درآمد شرکت‌ها هستند.

نیروی انسانی بهره‌ور شرکت، سرمایه‌های آن شرکت هستند، تعدیل و یا کاهش حقوق و یا دیرکرد در پرداخت به آن‌ها باعث ضرر به خود شرکت می‌شود، اما متأسفانه مدیران ساده‌ترین راه را همین موضوع می‌دانند، همین اشاره آقای قصابیان، توسعه در صنعت ریلی مسافری که اصلاً بازاریابی در آن مفهوم نداشته و ندارد، نیازمند تفکر جدید است، چرا نیروی جوان در این حوزه‌ها جذب

مستلزم هزینه‌هایی خواهد بود. مسئله مهم این است که همان‌طور که قبلاً هم اشاره شده به‌ویژه شرکت‌های مسافری ریلی برای رسیدن به نقطه تعادل قیمتی جدید لاجرم بایستی نوآوری در خدمات را در دستور کار قرار دهند. بدون آرایه خدمتی نوین که مشتری بتواند با خدمات قبلی تفاوتی را احساس کند نباید انتظار حرکت به سمت قیمت‌های تعادلی جدید را داشت. اگر چنین اتفاقی نیافتد و یا شرکت‌ها توان چنین تغییراتی را نداشته باشند آن‌گاه برای بقا آن هم نه برای بلند مدت مجبور به اتخاذ راهبردهای دیگری از جمله کاهش هزینه‌ها خواهند بود.

البته فرض بر این است که ریخت و پاشی به معنای انجام اقدامات غیربهره‌ور و یا متناقض با اصول بنگاه‌داری در کار نباشد که اگر این‌گونه باشد آن هم برای بخش خصوصی بسیار جای تامل و سوال دارد. البته با این شرایط هم باز می‌توانند با مال خود هرگونه که می‌خواهند عمل کنند اما بایستی انتظار رخدادهای نامیمونی نظیر خروج از بخش را نیز داشته باشند. و نکته آخر این که یک‌طرفه هم به قاضی نرویم و بررسی کنیم که آیا وضعیت بحرانی بخش خصوصی ریلی در حوزه مسافری صرفاً به دلیل عدم رعایت قواعد بازار و کسب و کار بوده است و یا این که شرایط بیرونی بخش خصوصی نظیر سیاست‌گذاری‌های دولت هم در این امر موثر بوده است یا خیر.

مجید خشک رودیان: این که

توسعه محصول و کیفیت انجام بشود، همراه با هزینه خواهد بود، به عبارتی چون هزینه‌ها هستند برخی شرکت‌ها ممکن است این فلسفه را داشته باشند که عدم توسعه محصول نمونه‌ای از مهار هزینه است! به عبارتی دید کوتاه مدت، که برای مدیرانی که ثبات جایگاه ندارند در اولویت است! باید در نظر داشت هدف بخش خصوصی در وهله اول کسب درآمد، حالا اگر بازار در حالت تعادل باشد و شرکت نتواند افزایش قیمت بدهد که اوضاع بدتر می‌شود، چرا که آن وقت از کیفیت



گامی کوچک برای رجا و جهشی بزرگ برای حمل و نقل ریلی

قطار «زندگی» می‌خواهد خط‌شکن باشد

پویا مهربابی

اصلی سرو شد. غذای دوم شب اول لازانیا و شب دوم کوفته بود.

بعد از صرف غذا با دسر پذیرایی ادامه داشت که شب اول کرم کارامل و شب دوم ماست به همراه توت فرنگی سرو شد. جالب این که مسافران از ساعت ۲۴ تا سه بامداد می‌توانستند در رستوران انواع نوشیدنی، چای و قهوه، بستنی و کیک سفارش دهند. نکته قابل توجه علاوه بر کیفیت بالای غذای سرو شده؛ تزئین عالی غذاهای سرو شده بود. آشپزخانه قطار دیوار شیشه‌ای دارد و مسافران می‌توانند مواد اولیه و مراحل آماده شدن غذاها را ببینند.

بین ساعت پنج تا هفت صبح صبحانه سرو شد. صبحانه شامل کرم کنجد، خامه، مرباهای هویج و انجیر، عسل، چای، شیر، قهوه، کرم کارامل و یک سینی شامل پنیر، سبزی، پرتقال و کیوی بود که همراه چند نوع نان سرو می‌شد.

امیدواریم چنین پذیرایی فقط از خبرنگاران صورت نگیرد و از مسافران

دارد که به خوبی از عهده ارایه خدمات مطلوب بر آمدند.

جشنواره رنگ‌ها

رستوران این قطار در دو طبقه مجزا تعبیه شده است که هر طبقه ظرفیت پذیرایی از چهل و هشت نفر را دارد. مهم‌ترین تفاوت و بهترین خدمات ارایه شده به مسافران مربوط به رستوران قطار بود که علاوه بر کیفیت از تنوع بالایی برخوردار است. هنگام ورود از ما با دو نوع سوپ پذیرایی شد که می‌توانستیم از بین دو سوپ «سبزیجات و ورمیشل» یکی را انتخاب کنیم؛ پیش‌غذای اول برای شب اول ساندویچ و شب دوم سالاد الویه در حجم کمی سرو شد. پیش‌غذای دوم شب اول لازانیا به شکل رولت و در شب دوم ساندویچ بود؛ سپس غذای اصلی سرو شد که در شب اول کباب گوشت و مرغ که از یک سیخ جوجه؛ یک سیخ کوبیده و سیخ دیگر چنجه تشکیل شده بود. شب دوم استیک به عنوان غذای

نظر ظاهری با قطارهای دیگر متفاوت باشد، ارایه سرویس و نوع خدماتی که به مسافران ارایه می‌کند، متفاوتش کرده است؛ به خصوص خدمات ارایه شده در رستوران برای صرف شام یا صبحانه، که بسیار متنوع است تا جایی که می‌توان گفت یکی از رستوران‌های خوب ایران است که صورت غذای آن را در رستورانی بتوان یافت.

صورت غذای رستوران برای هفت روز هفته متفاوت است و می‌توان گفت از نظر قیمت بلیت قطار - صدوپنجاه هزار تومان - مناسب به نظر می‌رسد و ارزش حداقل یک بار تجربه سفر با این قطار را دارد.

بعد از ورود به قطار، از مسافران با چای به همراه شیرینی «قطاب کاشان» پذیرایی شد. قبل از صرف شام با بستنی از مسافران پذیرایی صورت گرفت که در زمان مناسبی قبل از غذا سرو شد. مدیران رجا و قطار زندگی به خوبی پی بردند که برای ایرانیان کیفیت غذا و نحوه ارایه آن بالاترین اولویت را

پنج شنبه ۲۷ اردیبهشت ۹۴ هنگام غروب آفتاب به ایستگاه بین‌الملل، ایستگاه راه‌آهن تهران رفتیم تا از آنجا سوار قطار زندگی شویم. شرکت رجا از خبرنگاران رسانه‌ها دعوت کرده بود تا در افتتاح قطار زندگی شرکت کنند. قرار بود در سفری دو روزه از تهران تا مشهد و بلعکس خدمات و امکانات «قطار زندگی» را تجربه کنیم.

سال گذشته نیز ورود قطار بین‌المللی و پنج ستاره مجارستانی «عقاب طلایی» خدمات مجلل را نزد افکار عمومی برجسته کرد. به نظر می‌رسد این تصمیم مدیران رجا گامی مهم در ارتقای خدمات مسافری ریلی باشد.

بعد از مراسم افتتاح رسمی قطار در ایستگاه که با حضور مدیران رجا و خبرنگاران، همراه با آتش بازی برگزار شد؛ راس ساعت ۶ و ۲۵ دقیقه بعد از ظهر قطار از ایستگاه بین‌الملل به سمت مشهد حرکت کرد.

قطار زندگی بیشتر از این که از



مسافران این قیمت بسیار بالا باشد و مسافران بتوانند با خرید بلیت‌های درستی با همین قیمت سفرشان را با هوپیمان انجام دهند. در این خصوص سید حسن موسوی نژاد، مدیرعامل شرکت رجا عقیده دیگری دارد: این انتخاب مسافر است که با کدام وسیله سفر کند اما هوپیمایی با این قیمت از حداقل خدمات برخوردار خواهد بود و نکته مثبت این قطار نوع ارائه خدمات ویژه آن است. برخی از مسافران فقط برای این که تجربه سفر با این قطار را داشته باشند با آن سفر خواهند کرد. تلاش کردیم که نظر مسافران را درباره حمل و نقل ریلی جمع آوری کنیم.

قطار زندگی مرزهای

استاندارد «سطح خدمات» را بالاتر می‌برد

این قطار به عنوان یک قطار نمونه قرار است خط شکن باشد و مرزهای سطح خدمات را بالاتر ببرد. قطار زندگی که اکنون شما خبرنگاران مسافران آن هستید تلاش ما در راستای جلب

طی مسیر از تهران تا مشهد چهار بار دو لکوموتیور قطار عوض می‌شوند. گروه اول از تهران تا سمنان، سمنان تا شاهرود، شاهرود تا نقاب و نقاب تا مشهد و بلعکس. سرویس بهداشتی قطار علاوه بر تمیز بودن به گونه‌ای طراحی شده بود که آب کف آن جمع نشود. خط تهران مشهد برای سرعت ۱۶۰ کیلومتر طراحی شده است. شاید بتوان تنها نقطه ضعف در این سفر را سرعت سیر پایین آن دانست اما با توجه به این تجربه نو می‌توان طول مسیر را جزو سفر حساب کرد.

بعد از شام و مصاحبه مطبوعاتی

شب اول بعد از صرف شام در محل رستوران، نشست خبری به منظور رونمایی از «قطار زندگی» با حضور سیدحسن موسوی نژاد برگزار شد که در ادامه می‌خوانید. قیمت بلیت قطار زندگی ۱۵۰ هزار تومان است. شاید از نظر برخی

مسئول خدمات مشغول به فعالیت هستند. مهمانداران قطار نیز در هر نوبت چهار آقا و چهار خانم بودند که هیچ کدام در طول مسیر نمی‌توانستند بخوابند و وظیفه‌شان خدمات‌رسانی به مسافران بود. مهمانداران و کارکنان قطار، برخورد بسیار مناسبی با مسافران داشتند. هشت خدمه رستوران و چهار مسئول خدمات مشغول به فعالیت هستند.

در دو سفر قبل که چند ماه پیش با قطار انجام داده بودم صحبت‌های مهمانداران و کارکنان قطار بیشتر نشان‌دهنده نگرانی از چشم انداز آینده و پایین بودن حقوق و نامشخص بودن قرار دادها بود اما در گفت‌وگوهایی که این بار در این سفر داشتیم همه از شرایط قرارداد و حقوق و مزایای راضی بودند.

یکی از نکات جالب در رابطه با مهمانداران و کارکنان قطار بود که هم کارشناس ارشد گردشگری و هم مهندس برق الکترونیک مشغول به فعالیت بودند.

هم این چنین پذیرایی صورت گیرد.

بین همه امکانات در یکجا

کوپه‌های این قطار چهارنفره برخلاف دیگر قطارها بسیار تمیز است و نسبت به دیگر قطارهای مسافری امکانات جذابی را در نظر گرفته است از جمله امکان مطالعه روزنامه؛ داخل قطار کتابخانه‌ای است که دارای ۳۶ عنوان کتاب با موضوعات مختلف و وجود فروشگاه‌های بسیار هدایا است. ضمن این‌که برای هر مسافر یک دمپایی اسفنجی برای تردد راحت‌تر در قطار در نظر گرفته شده است. در داخل کوپه دو نمایشگر ۱۸ اینچ برای تماشای فیلم تعبیه شده است که مسافران می‌توانند چهل کانال تلویزیونی را تماشا کنند. همچنین این قطار دارای سامانه وای‌فای بسته با سرعت یازده مگابایت بر ثانیه است که هر کاربر می‌تواند با توجه به فیلم‌ها و موسیقی‌هایی که در شبکه وجود دارد فیلم یا آهنگ دلخواه خود را انتخاب و گوش کند. هشت خدمه رستوران و چهار



رضایت مسافران بوده و با امکانات موجود توانسته‌ایم حداقل نیازها را در این قالب بگنجانیم. امیدواریم که توانسته باشیم بخشی از نیاز مردم را با این قطار برآورده کنیم.

کمی خوشبینانه؛ بازگشت سرمایه طی سه سال!

با توجه به این که حدود ده تا پانزده سال بازگشت سرمایه در حمل و نقل ریلی طول می‌کشد، موسوی‌نژاد در پاسخ به سوال خبرنگار دومانامه‌ندای ریلی که پرسید: انتظار دارید بازگشت سرمایه قطار زندگی طی چند سال صورت بگیرد؟ گفت: انتظار داریم که کمتر از سه سال بازگشت سرمایه داشته باشیم. چون واگن‌ها قبلاً خریداری شده بود و مابه‌تفاوت هزینه مربوط به بازسازی را به قیمت بلیت اضافه کردیم. به عقیده من کمتر از دو ماه این قطار به ظرفیت کامل برسد.

تولد بخش خصوصی در راه‌آهن طبیعی نبود و مقداری «سزارین» بود!
به نظر می‌رسد بین بخش

خصوصی مسافری و راه‌آهن فضای کم‌اعتمادی وجود دارد؛ در این رابطه چه نظری دارید؟

موسوی نژاد: «بخش خصوصی در راه‌آهن بسیار جوان است و به نظر من تولدش خیلی طبیعی نبود. مقداری سزارین بوده است و خیلی عجولانه و بدون لوازم این کار صورت گرفته است. این اتفاق بین بخش خصوصی جوان و بخش دولتی خیلی مسن مشکلاتی ایجاد می‌کند و فکر می‌کنم قابل توجه نیست و بالاخره با هم تعامل می‌کنند.»
حمل و نقل ریلی منافع ملی بیشتری در اقتصاد بنگاه دارد. اگر به دنبال توسعه سریع هستیم در جهت سرمایه‌گذاری و هم بهره‌برداری باید حمایت‌هایی توسط دولت صورت بگیرد.

سه‌م ریل فقط ۴ درصد

حمل و نقل جاده‌ای سهم ۷۵ درصد را به خود اختصاص داده است و از این میزان نزدیک به ۴ تا ۵ درصد حمل و نقل مربوط به حمل و نقل هوایی و سهم جابجایی مسافر توسط ناوگان حمل و نقل ریلی در کشورمان هم

اکنون بین سه یا چهار درصد است در حالی که باید تلاش کنیم این سهم را همانند کشورهای پیشرفته جهان به حدود ده درصد برسانیم.

در جاده سرعت به منتهای خود رسیده و سال‌هاست که با افزایش سرعت مواجه نیستیم و حتی در توسعه بزرگراه‌ها و خودروه‌های جدید نیز مشاهده می‌کنیم که سقف سرعت نهایتاً ۱۲۰ تا ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت است. در حمل و نقل ریلی سالانه بین ۱۰ تا ۱۵ کیلومتر بر سرعت قطارها افزوده می‌شود. با توجه به افزایش جهانی سرعت قطارها و توسعه مدام آن، باید داخل کشور کار جدی در این زمینه داشته باشیم که به عنوان مثال طرح تهران- اصفهان در این راستا آغاز به کار کرده که به نوعی آرزوی دیرینه حمل و نقل ریلی نیز بوده و امیدواریم طی سال‌های آتی در بخش طرح‌های قطار پرسرعت به نتیجه برسد. در حال حاضر قطارهای پرسرعت نداریم و میانگین سرعت سیر قطارهای جاری زیر صد کیلومتر است.

موسوی‌نژاد درباره برنامه نوسازی واگن‌های شرکت رجا گفت: امیدواریم

امسال ۵۵ واگن نو و نزدیک به ۱۵۰ واگن بازسازی شده که در حد نو است به مجموع قطارهای رجا اضافه شود و بخشی از این کار در خود رجا، بخشی در واگن پارس و بخشی در ایریکو صورت می‌گیرد. البته امیدواریم که شرکت طلوع سبز نیز بازسازی را شروع کند.

سرعت حمل و نقل جاده ای در جهان هم اکنون با محدودیت مواجه است و کشورها اجازه افزایش سرعت در ناوگان جاده‌ای را نمی‌دهند اما هم اکنون سرعت قطارهای مسافربری در جهان به بیش از ۴۰۰ کیلومتر در ساعت رسیده است و حتی شاهد بهره‌برداری آزمایشی از قطار با سرعت بیش از ۵۰۰ کیلومتر نیز هستیم.

راه آهن جمهوری اسلامی ایران برای افزایش سرعت قطارها برنامه‌ریزی مناسبی را در دستور کار خود قرار داده است به طوری که احداث مسیر قطار پرسرعت تهران به اصفهان در دست اقدام قرار گرفته و با برقی شدن مسیر تهران به مشهد نیز سرعت قطارهای مسافربری در این مسیر به ۲۰۰ کیلومتر در ساعت می‌رسد.

و تحصیل کرده آقا و خانم برای ارائه خدمات به مسافری استفاده می کند افزود: سفارش غذا و تنظیم وقت پذیرایی در رستوران، سفارش کتاب به کتابخانه برای مطالعه، سفارش به کافه برای انواع نوشیدنی‌ها و خوراکی‌ها، فروشگاه سیار هدایا از جمله خدمات جدید ارائه شده در این قطار است.

وی اظهار داشت: در این قطار سالن آشپزخانه به طور مجزا از سالن رستوران قطار بوده و مسافری به طور کامل می توانند مراحل طبخ و آماده‌سازی غذاها را مشاهده کرده و سفارش غذایی خود را ارائه کنند. ضمن این‌که، در رستوران این قطار به صورت دو طبقه و با ظرفیت پذیرش همزمان حدود صد مسافر با

رجا قصد دارد تا سال ۱۴۰۰، یک هزار واگن مسافری جدید به ناوگان ریلی اضافه کند

شرکت حمل و نقل ریلی رجا هم اکنون یک هزار و ۳۰۰ واگن مسافری در اختیار دارد که میانگین سن این ناوگان ۳۲ سال است و میانگین عمر ناوگان قطارهای رجا ۴۵ سال است.

وی با بیان این که تعداد صندلی ناوگان حمل و نقل مسافری رجا به حدود ۵۶ هزار صندلی افزایش یافته است، ادامه داد: شرکت رجا هم اکنون ۷۰ درصد از سهم جابجایی مسافر را در اختیار دارد.

مدیرعامل رجا گفت: در حال حاضر

به سازمان تامین اجتماعی است، اضافه کرد: این شرکت زبان ده نیست اما برای متناسب سازی قیمت بلیت قطار در برابر سایر ناوگان هوایی و جاده‌ای، دولت باید اعتبارات خاصی را برای این بخش در نظر بگیرد تا مردم بتوانند با رغبت بیشتری برای سفرهای خود از قطار استفاده کنند. مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا اظهار داشت: این شرکت بر اساس مصوبه ۲۶ اسفندماه سال ۸۸ هیات وزیران به قیمت دوهزار و ۲۰۰ میلیارد تومان به سازمان تامین اجتماعی واگذار شده است.

موسوی نژاد با اشاره به میزان جابجایی مسافر توسط شرکت رجا

موسوی نژاد یادآور شد: هم اکنون در کشورهای منطقه، راه‌اندازی قطارهای پرسرعت در دستور کار کشورها قرار دارد و ایران نیز در صدد است در آینده ای نزدیک از قطارهای پرسرعت استفاده کند.

وی از راه‌اندازی قطار زندگی برای نخستین بار در مسیر تهران-مشهد خبر داد و افزود: این قطار از امروز حرکت خود را در این مسیر آغاز کرده است و به زودی دومین رام قطار زندگی نیز در این مسیر قرار می گیرد.

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا گفت: این قطارها از تجهیزات بسیار پیشرفته رفاهی برخوردار هستند که با بازسازی واگن‌های شرکت رجا به صورت کوپه‌های چهار نفره استفاده می‌شود.

موسوی نژاد افزود: فروش بلیت این قطار هم اکنون توسط شرکت رجا آغاز شده و متقاضیان می‌توانند برای خرید بلیت این قطار در این مسیر اقدام کنند. وی با بیان این که هزینه خرید یک واگن بین یک تا یک میلیون و ۵۰۰ هزار یورو است، افزود: هزینه بازسازی این واگن‌ها یک سوم این مبلغ است اما هر واگن هر ۱۵ سال یک بار بازسازی می‌شود. در بازسازی سوم بعد از مختصر بازسازی باید از خط خارج شود.

قطار زندگی از نیمه دوم سال در مسیر تهران شیراز

مدیرعامل شرکت رجا ادامه داد: شرکت رجا در صدد است بعد از مسیر تهران به مشهد این قطار را از نیمه دوم امسال در مسیر تهران به شیراز راه‌اندازی کند تا متقاضیان و علاقه‌مندان بتوانند در این مسیرها هم از این واگن‌های پیشرفته استفاده کنند.

وی با بیان این که سطح خدمات مسافری در قطارهای زندگی نسبت به سایر قطارها بسیار ارتقا یافته است، گفت: مسافران در این قطار از تمام امکانات رفاهی صدا و تصویر، پذیرایی، محل خواب و سایر خدمات مورد نیاز برخوردار هستند و سرعت این قطار نیز نسبت به قطارهای عادی بیشتر شده است.

موسوی نژاد با یادآوری این که شرکت حمل و نقل ریلی رجا متعلق

کلاس رستوران پنج ستاره از میهمانان پذیرایی می‌شود.

شرکت رجا در ایام نوروز با کاهش ۵ درصدی مسافران روبرو بوده است، که البته در حمل و نقل جاده ای کاهش سفرها بیش از این میزان بوده است، که نشان دهنده کاهش مسافرت‌ها در ایام نوروز بوده است. مدیرعامل شرکت رجا درباره وضعیت ریلی ایران در منطقه اظهار داشت: اگر از کشورهای آسیای میانه صرف نظر کنیم، ایران بیشترین خطوط ریلی را در منطقه دارد، اما در بخش سرعت، قطارهای برخی از خطوط ترکیه با سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت کار می‌کنند.

فقط قطارهای پردیس با سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت در مسیر تهران-مشهد، تهران-یزد، تهران-زنجان و تهران-میانه در حال تردد هستند و بقیه قطارها سرعت‌های کمتر از این رقم را دارند.

معاون اجرایی شرکت حمل و نقل ریلی رجا با اعلام این خبر گفت: قطار پنج ستاره «زندگی» جدیدترین قطار وارد شده به ناوگان ریلی کشور توسط شرکت رجا است که از نظر تسهیلات رفاهی و خدماتی در کلاس بالاتری از قطارهای موجود قرار دارد.

عبادالله فروش با بیان این که قطار «زندگی» از مهمانداران آموزش دیده

در ایام تعطیلات نوروزی سال ۹۴ خاطرنشان کرد: شرکت به خوبی توانست به مسافران خود در مسیرهای مختلف خدمات مورد نیاز ارایه دهد اما تعداد مسافر در سال ۹۴ نسبت به سال ۹۳، پنج درصد کاهش داشت. حتما بلیت هواپیمایی که ۱۶۰ تا ۱۷۰ هزار تومان خریداری می‌شود کمترین پذیرایی را خواهد داشت اما زمانی که قطار زندگی در نوروز امسال به شکل آزمایشی به راه افتاد، رییس قطار گفت که برای اولین بار بود که مسافران از زمان رسیدن سوال نمی‌کردند.



بهترین فرصت چشم حمل و نقل ریل؛ امروز است

تاثیر رفع تحریم‌ها در صنعت حمل و نقل ریلی

از راه آهن جمهوری اسلامی ایران و دکتر فریبرز رییس دانا تاثیرات توافق لوزان و لغو تحریم‌ها بر صنعت ریلی و تامین مالی طرح‌های این صنعت مورد بررسی قرار گرفت. دیدگاه‌های کارشناسان را در این خصوص می‌خوانید:



طی میزگردی با عنوان تاثیر رفع تحریم‌ها در صنعت حمل و نقل ریلی با حضور حسن موسوی نژاد مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا، محمد حسین قنبری رییس هیات مدیره انجمن صنایع ریلی، بهروز غروی کارشناس حمل و نقل، شکرالله سلیمانی به نمایندگی



تولید شروع به کار کند. واگن ساز مجبور می‌شود قرارداد را با کسی دیگر ببندد که باعث می‌شود شرکت در منجلا بیفتد و از توان اجرایی آن کاسته شود. نمونه آن قرارداد هزار واگن باری بین واگن پارس و رجا است که واگن ساز نمی‌تواند به تعهدش عمل کند و موجب شده با همه بانک‌ها دچار مشکل شود. دولت باید به واگن‌سازان تسهیلات بانکی ارائه کند.

اولین کاری که کردیم با مجموعه مسئولان اراک وارد مذاکره شدیم و قرار شد سی میلیارد تومان وام ۱۴ درصد بگیریم. اما بانکی نیست که این وام را به ما بدهد. بانک‌ها می‌گویند آن قدر حساب واگن پارس خراب است که این وام را به شما نمی‌دهیم. ایرکو و پلورسبز هم همین وضعیت را دارند. مشکلات واگن‌سازان مشکلات اساسی و کلانی است و برای این که دولت بتواند از این صنعت حمایت کند باید یا بدهی را پرداخت کند و یا بدهی‌ها را فریز کند.

الان وضعیت واگن پارس مثل شخصی است که در باتلاق دست و پا می‌زند و بیشتر فرو می‌رود. واگن‌سازها حدود ۳۰ درصد از ظرفیتشان مشغول به فعالیت است.

رییس‌دانا: با توجه به پیشینه این موضوع و تحلیلی که از مناسبات اقتصادی ایران دارم، به طور کلی بعد از تحریم، گمان نمی‌کنم شاهد هیچ‌گونه شکوفایی چندانی باشیم. من به چشم اندازه اقتصاد بعد از تحریم خوش بین نیستم. در نهایت بعد از تحریم، چند ده میلیارد دلار وارد کشور می‌شود. وقتی این اتفاق بیفتد کاروان‌سرا و محل عبور این پول نیز از پیش مشخص است. وقتی آب را درون مزرعه بریزی درون زمین فرو می‌رود. قرار نیست در نبود نظارت دموکراتیک و کارشناسی دلارهای آزاد شده نفتی به بخش‌های کارآمدی چون توسعه حمل و نقل ریلی برسد. کارآمدی یعنی چه؟ یکی می‌گوید سود زیاد می‌برم یکی می‌گوید اشتغال ایجاد می‌کنم و یکی می‌گوید از زنجیره توسعه اقتصاد هستیم. نباید جز جز

جامعه هم دارد. زمانی که وضعیت اقتصادی نامناسب باشد یا باید قیمت بلیت کمتر شود یا شاهد سفر کمتری باشیم. با رفع تحریم‌ها امیدواریم بتوانیم قطار بهتری در اختیار مردم قرار دهیم هم شاهد سفر بیشتری باشیم. در بخش باری هم شرایط یکسان است و به جای مسافر، حمل بار مطرح می‌شود که امید است با رفع تحریم‌ها حجم بار مبادله شده افزایش یابد.

با توجه به حجم بالای سرمایه‌گذاری در صنایع ریلی، نگاه دولت به صنایع ریلی چگونه است؟ این صنایع تا چه اندازه توانایی پاسخگویی به نیاز بهره‌برداری حمل و نقل ریلی را دارا هستند؟

قنبری: لازم می‌دانم تصویری از وضعیت تولیدات محصولات ریلی ارائه دهم. در صنعت ریلی علاوه بر این که باید سفارشی خرید، باید سفارش عمده هم باشد؛ یعنی نمی‌توان برای یک واگن قطعات خرید بلکه باید برای یک رام قطار سفارش قطعات داد. در دوران تحریم، شرایط به گونه‌ای نیست که بتوان ۲۰ درصد پیش پرداخت داد بلکه باید همه پول را پرداخت کرد، بدون این که ضمانت دریافت کنید. بنابراین خرید قطعات با خطرپذیری بسیار بالا صورت می‌گیرد. گاهی به خاطر خطرپذیری بالا نگرانی وجود دارد که پول را بالا بکشند. اگر تحریم برداشته شود می‌توانیم ال سی باز کنیم و ده تا بیست درصد قیمت را پرداخت.

البته در حوزه داخلی هم سفارشات دولت و خریداران بر اساس منطق نیست. سفارشی که به کارخانه داخلی توسط مشتریان داخلی داده می‌شود چون بدون ال سی صورت می‌گیرد؛ واگن ساز هیچ‌گونه ضمانتی در اختیار ندارد. طی سی سال گذشته یکی از مشکلاتی که واگن‌سازان داشته‌اند نداشتن ضمانت بوده است. بیست درصد مبلغ را واگن‌ساز می‌گیرد اما واگن‌ساز باید با هزینه بیشتر تمام قطعات را با گرفتن وام بخرد تا خط

ندای حمل و نقل ریلی: با توجه به چشم اندازی که بعد از توافق لوزان به وجود آمده است و این که توسعه حمل و نقل ریلی یکی از اولویت اصلی توسعه کشور است، این پرسش را مطرح می‌کنیم که آزادسازی منابع مالی ایران و این توافق چه تاثیری بر روی تامین مالی طرح‌های ریلی خواهد داشت؟

موسوی نژاد: در صنعت حمل و نقل اتکا به منابع دولتی بسیار بالا است. یعنی اگر دولت پول بیشتری داشته باشد و در زیرساخت‌ها سرمایه‌گذاری کند، این بخش رونق می‌گیرد. اولین اثر لغو تحریم‌ها؛ پولدار شدن دولت است. دومین بخش، معطوف به این واقعیت است که در زمان تحریم هزینه‌ها بالاتر بود

که رفع تحریم باعث خواهد شد این هزینه‌ها کاهش یابد. تولیدات داخلی و خرید خارجی، هزینه‌های بالایی داشتند و مواد اولیه و قطعاتی که برای صنایع داخل خریداری می‌شد تاثیر زیادی در هزینه تمام شده داشت. تاثیر دیگر؛ می‌تواند استفاده آسان از اعتبارات و منابع بانکی باشد. تولیدات حمل و نقل ریلی سفارشی است و با توجه به محدودیت‌های موجود باید صد درصد پول و گاهی بیشتر به بانک پرداخت شود و باید صبر کرد تا سفارش آماده شود. در شرایط طبیعی با ده درصد مبلغ ال سی می‌توانید گشایش اعتبار کنید. این‌ها تاثیر مستقیم رفع تحریم‌ها است.

تمایل مردم به استفاده از قطار رابطه مستقیمی با وضعیت اقتصادی



رییس دانا: وقتی آب را درون مزرعه بریزی درون زمین فرو می‌رود. قرار نیست در نبود نظارت دموکراتیک و کارشناسی دلارهای آزادشده نفتی به بخش‌های کارآمدی چون توسعه حمل و نقل ریلی برسد



قنبری: مشکل اساسی ما تامین قطعات است. مشکلات اساسی ما پولی، تامین اعتبارات از بانکها و قیمت‌های چند لایه است. تحریم داخلی ما بیشتر از تحریم خارجی است



موسوی نژاد: در مسیرهای ۶۰۰ تا هزار کیلومتر ریل جایگاه برتری نسبت به هواپیما دارد. آینده حمل و نقل در ۲۰ سال آینده مربوط به قطار پرسرعت مسافری خواهد بود. نزدیک ۳۵ سال از دنیا عقب هستیم

تصمیم گرفت. اگر نظارت کارشناسی به عمل بیاید و فساد نباشد می‌توان به توسعه پایدار در این بخش امیدوار بود.

در رابطه با واگن و تولید داخلی خریدار بهره‌بردار داخلی است. در جزییات متخصص نیستیم در صنعت خودرو سازی هم همین مشکل را داریم. زمانی بود که صنایع در اختیار سازمان‌های دولتی بودند مشکلات زیادی حاکم بود. حال که خصوصی سازی شده است باز پاسخگویی وجود ندارد و می‌گویند سود نداریم. بنابراین باید سامانه کنترلی باشد تا صنایع ریلی و به خصوص واگن‌سازی‌ها کنترل شوند. در این خصوص، سیاست‌های صنعتی ویژه‌ای لازم داریم. ابتدا باید حمایت شود یعنی باید تسهیلات ارزان در اختیارشان قرار بگیرد اما ابتدا باید بررسی شود که چرا باید این تسهیلات را بدهیم.

به عنوان مثال کشور چین این کار را کرد اما قبلش زیرساخت‌های لازم را فراهم کرده بود. همه فکر می‌کنند چین یک شبه به سمت غرب و خصوصی سازی رفت و به این موفقیت‌ها و پیشرفت‌ها دست یافت. خیر این گونه نیست. آن‌ها زیرساخت‌ها و نیازهای آن اقتصاد را فراهم کرده بودند. نیروی متخصص، آموزش، بهداشت، خدمات اجتماعی همه در اختیار طبقه کارگر بود.

اما آیا ما چنین زیرساختی داریم؟ بنابراین به نظارت احتیاج داریم و با کمک خود اصناف بهتر می‌توانیم جواب بگیریم. صنف هم به تنهایی نمی‌تواند کار کند. سازمان حقوق مصرف کننده هم نیاز داریم و دولت هم باید کار نظارتی خود را انجام دهد. این راه کنترل کیفیت است. واگن سازها هم باید تلاش کنند. من در صنعت ریلی نقطه تاریکی نمی‌بینم. شرایط حکم می‌کند با برنامه و با احتیاط جلو برویم اما شرایط کلی ایران به نفع تولید و

صنعت نیست. چاه‌هایی کنده شده که این دلارهای تحریمی برای پر کردن آن‌ها می‌آید.

بخش عمده‌ای از قطعات صنعت واگن‌سازی وارداتی است. آیا فکر می‌کنید واگن‌سازی صنعت است یا یک خط مونتاژ ناقص؟ با توجه به مشکلاتی مانند واردات و مونتاژ چرخ، بوژی، ترمز و... آیا می‌توان به واگن‌سازی، واژه صنعت را اطلاق کرد؟

موسوی نژاد: تمام کارخانه‌های واگن‌ساز کارخانه‌هایی هستند که بدنه و بوژی می‌سازند. بقیه قطعات و امکانات واگن را وارد می‌کنند. این کار اشکالی ندارد. اصلا صنعت واگن سازی یعنی همین. اگر مشکل تامین اعتبارات و بودجه حل شود بخش زیادی از مشکلات شرکت‌های ریلی برطرف می‌شود.

قنبری: واگن سازی در کشورمان بر پایه طرح مهندسی ساخته می‌شود. فناوری وجود دارد که بقیه کشورها یا کارخانه‌ها آن را ندارند.



می‌گیرد. در ریل محدودیت‌هایی وجود دارد که در جاده مطرح نیست. به عنوان مثال شیب مسیر در ریل مهم است.

مطالعاتی در خصوص حمل و نقل ریلی مسافری در رجا انجام دادیم که آیا بخش مسافری ریلی اقتصادی است و آیا می‌توانیم سرمایه‌گذاران را برای سرمایه‌گذاری راغب کنیم. در مورد بیست کشور تحقیقات انجام دادیم و تا سال ۲۰۴۰ را مورد بررسی قرار دادیم. در اروپا سرمایه‌گذاری در بخش پرسرعت خیلی زیاد شده است و میزان سرمایه‌گذاری سه برابر خواهد شد. منظور ۲۵۰ تا ۴۰۰ کیلومتر است. حمل و نقل در جاده سهمش کمتر خواهد شد. افزایش سرعت در جاده دیگر نخواهیم داشت. در ریل متوسط سالانه پنج تا ده کیلومتر سرعت ریل افزایش می‌یابد و قطارهای پرسرعت بخشی از سهم جاده و هواپیما را می‌گیرد. در مسیرهای ۶۰۰ تا هزار کیلومتر ریل جایگاه برتری نسبت به هواپیما دارد. آینده حمل و نقل در ۲۰ سال آینده مربوط به قطار پرسرعت مسافری خواهد بود. نزدیک ۳۵ سال از دنیا عقب هستیم. اگر این فاصله را به ۲۰ سال برسانیم موفق خواهیم بود. مسیر تهران مشهد را تا هفت ساعت هم می‌توانیم برویم. البته حداکثر سرعت ۱۶۰ کیلومتر است و میانگین حدود ۱۱۰ تا ۱۱۵ کیلومتر است. قرار است تا چهار سال آینده خط تهران تا مشهد به ۲۰۰ کیلومتر برسد. قراردادش بسته و عملیاتش شروع شده است. وقتی ۲۰۰ کیلومتر شروع شود مطالبه اجتماعی ایجاد می‌کند و اگر این مطالبه ایجاد شود اتفاقی خواهد افتاد. اگر واگن خوب وارد کشور شود واگن ساز هم با کیفیت خواهد ساخت. مسیر تهران مشهد اگر شش ساعته طی شود بسیار خوب است. اما سامانه پرسرعت باید داشته باشیم به عنوان مثال مسیر تهران اصفهان که دولت هزینه‌های آن را که بسیار بالا است به عهده گرفته است. مهم احداث اولین خط پرسرعت است که اگر احداث شود بقیه خطوط هم راه‌اندازی خواهد شد. به نظر می‌رسد الان بهترین زمان برای جهش حمل و نقل ریلی است.

سرمایه داشته باشد. در صنعت ریلی برگشت سرمایه بالای هفت سال است.

سلیمانی: بحث کیفیت بسیار مهم است. با برداشته شدن تحریم انتظار است چه تولید کننده و چه بهره‌بردار، راحت‌تر بتواند محصول با کیفیت‌تری از شرکت‌های معتبر خریداری کند تا مسافران و صاحبان کالا از خدمات ارائه شده راضی باشند. در رابطه با رقابت ریل با جاده باید بگوییم که مشکلات فعلی حاصل سیاست‌های گذشته و حال است. البته سیاست‌های اقتصادی محصول و زائیده شرایطی خاص خودش است و عوامل مختلفی بر شکل‌گیری آن تاثیرگذار بوده است. صنعت ما مدت‌ها تحریم بوده است. با این حال صنعت واگن‌سازی ایجاد و مورد حمایت قرار گرفته است حتی راه‌آهن هم که متولی صنعت نیست از واگن‌سازی حمایت کرده است. علت این موضوع هم سیاست‌های اقتصاد کلان کشور است. مثلاً الان در همین میزگرد مطرح شد که چرا در کنار واگن‌پارس شرکت‌های دیگری هم تاسیس می‌شوند. اما وقتی جامع‌تر نگاه کنیم و به زمینه‌های شکل‌گیری شرکت‌ها معطوف شویم به این نتیجه می‌رسیم که شرکت‌هایی مانند مینا و ایریکو زمانی تاسیس شدند که شرکت واگن پارس نمی‌توانست به تعهداتش عمل کند. واگن پارس قراردادی دارد که هیچ‌کس نمی‌تواند آن را حل و فصل کند. در این شرایط مسئولان راه‌آهن برای این که به صنعت کمک کنند و هم بتوانند به وظیفه خود یعنی توسعه حمل و نقل ریلی عمل کنند جایی مثل مینا را کنارش قرار می‌دهند. بالاخره این اتفاق ایجاد یک قابلیت جدید است که عملکرد مناسبش هم مشهود است.

موسوی‌نژاد: احداث هزار کیلومتر خط حدنصابی بود که در یک سال محقق شد، با برنامه‌های موجود ۵۰۰ تا ۶۰۰ کیلومتر خط جدید قرار است سالیانه احداث شود. بخشی دوخطه‌ها است یعنی خط جدید کنار خطوط قدیمی قرار



سلیمانی: واگن پارس قرار دادی دارد که هیچ‌کس نمی‌تواند آن را حل و فصل کند. در این شرایط مسئولان راه‌آهن برای این که به صنعت کمک کنند و هم بتوانند به وظیفه خود یعنی توسعه حمل و نقل ریلی عمل کنند جایی مثل مینا را کنارش قرار می‌دهند



غروی: طبیعتاً واگنی که در این‌جا ساخته می‌شود کیفیتش قابل مقایسه با آن‌چه که از خارج به صورت آماده وارد می‌شود نیست. البته الان واگن پارس مشکلاتی که دارد از واگن سازان جدید بیشتر است.

البته الان واگن‌پارس مشکلاتی که دارد از واگن سازان جدید بیشتر است. این عوامل برمی‌گردد به سیاست‌هایی که وجود داشته است. تا زمانی که در راه‌آهن تجاری سازی صورت نگیرد، ساختار عمودی از بالا به پایین تغییر نکند، مشکلات هیچ‌گاه به صورت اصولی حل نخواهد شد. شماری سیاست‌ها وجود دارد که این مسائل را تشدید می‌کند. سیاست‌هایی که می‌تواند این صنعت را تقویت و یا تضعیف کند.

قنبری: اگر از دید صنعت در نظر بگیرید؛ ایرادی در صنعت واگن‌سازی وجود ندارد. باید دید چه کسی از این صنعت حمایت می‌کند. چه ورودی‌هایی دارد. صنعت واگن‌سازی به کشور سوریه، کوبا، بنگلادش صادرات داشته و آن‌ها از نظر کیفیت، سرعت و خدمات راضی هستند. بنگلادش سعی کرد تعداد دیگری هم از ما خرید کند. مشکل اساسی ما تامین قطعات است. مشکلات اساسی ما پولی، تامین اعتبارات از بانک‌ها و قیمت‌های چند لایه است. تحریم داخلی ما بیشتر از تحریم خارجی است. بهره‌بردار چه قدر آزادی عمل در بلیت و سرویس دارد تا پولی که مصرف می‌کند به موقع برگشت

البته در ایران هم همه شرکت‌ها این فناوری را ندارند. به‌تازگی شرکتی واگن باری ساخته و به مشکل فنی برخورد کرده است، اما همین واگن در واگن پارس به راحتی ساخته می‌شود و هیچ‌گونه مشکلی هم ندارد؛ چون فناوری و «لم کاری» دارد. واگن‌سازی در حقیقت جمع تخصص با فناوری است. واگن‌سازها مجموعه فنی طراحی دارند و یا فناوری و برندی را به خدمت خود درآورده‌اند. همان واگن پارس که اشاره کردم، واگن‌های باری را در کشورهای مختلف فروخته است و فناوری واگن‌های مسافری را هم از کشور اتریش گرفته و سال‌هاست که واگن‌های مسافری را بر مبنای ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت تولید می‌کند. عامل مهم دیگری برای واگن‌ساز توان تولید است که همه در اختیار ندارند. همین که واگن‌ساز بتواند همه قطعات مربوط به یک واگن را بر روی هم سوار کند و سپس آزمایش کند و به مشتری تحویل دهد و مشتری راضی باشد یک فرآیند کامل صنعتی اتفاق افتاده است.

غروی: طبیعتاً واگنی که در این‌جا ساخته می‌شود کیفیتش قابل مقایسه با آن‌چه که از خارج به صورت آماده وارد می‌شود نیست.



میانگین عمر ناوگان ریل ایران حدود ۵۰ سال است

خرید واگن مسافری دست دوم از چین و بازسازی آن تنها پاک کردن مسئله است

به هنگام تنظیم و صفحه آرایی، متوجه شدیم آقای مسعود سالاری سرپرست ایریکو، جای خود را به مدیرعامل جدید داده‌اند. نظر به این که محتوای مباحث مطرح شده در نشست خبری همچنان به قوت خود باقی است، لذا نسبت به چاپ آن اقدام می‌شود.

سرپرست شرکت ایریکو در نشست خبری دوشنبه ۱۴ اردیبهشت ماه در ساختمان گروه توسعه ترابری ایرانیان از آغاز دوباره ساخت ریل‌باس پس از وقفه ۱۵ ماهه از خرداد سال ۹۴ خبر داد و با بیان این که قطعات ریل‌باس در حال ترخیص از گمرک است، گفت: هزینه ساخت هر ست ریل‌باس حدود ۴۵۰ هزار یورو است. در ادامه این نشست احمدرضا صبری مدیرعامل شرکت ریلی نورالرضا و باوری مدیرعامل شرکت قطارهای

مسافری مهتاب‌سیر جم نیز به ارایه برنامه‌ها و نظرات خود پرداختند. مسعود سالاری مدیرعامل ایریکو گفت: شرکت ایریکو علاوه بر تولید واگن‌های مسافری، تولید واگن‌های باری لبه کوتاه و بلند را در دستور کار خود قرار داده و هم‌اکنون قرارداد تولید ۳۰ واگن لبه کوتاه با شرکت ذوب آهن را منعقد کرده که ۱۴ دستگاه آن تاکنون تحویل شده است.

وی تصریح کرد: شرکت ایریکو از توانمندی‌های خوبی برای تولید انواع واگن برخوردار است که هم‌اکنون صد دستگاه واگن لبه بلند در این شرکت تولید و آماده تحویل به مشتریان است.

وی با بیان این که متخصصان و مهندسان شرکت ایریکو می‌توانند سالانه بین صد تا ۲۰۰ واگن مسافری تولید کنند، افزود: برای

نخستین بار نیز واگن‌های سه تخته VIP در این شرکت تولید شده و به شرکت مهتاب‌سیر جم تحویل شده است.

سرپرست شرکت ایریکو با اشاره به این که مشکل ترخیص قطعات ریل‌باس از گمرک رفع و ۴۰ میلیون یورو قطعه در حال ترخیص است، گفت: آماده مذاکره با کشورهای همسایه برای تولید واگن هستیم.

با توجه به فرسودگی و عمر بالای واگن‌های دارای فعالیت در شبکه ریلی، بازسازی و نوسازی ناوگان ریلی از ضرورت‌های راهبردی شبکه حمل و نقل به شمار می‌رود.

در بحث ساخت و تولید واگن پیش از این با وقفه‌ای مواجه شدیم بنابراین تلاش کردیم با قدرت زیاد به عرصه بازسازی و نوسازی انواع واگن وارد شویم.

با نوسازی و بازسازی ناوگان

فرسوده ریلی می‌توان تقاضای صنعت را پاسخ داد؛ ایریکو اولین شرکت تولیدکننده ریل‌باس است؛ قرارداد تولید ۱۵۰ دستگاه ریل‌باس داریم که در حال حاضر ۵۰ دستگاه آن فعال شده است و اوایل تیرماه نیز سری جدید ریل‌باس وارد ناوگان می‌کنیم.

وی درباره مشکل ترخیص قطعات ریل‌باس از گمرک توضیح داد: طرف قرارداد تولید ریل‌باس شرکت کره‌ای بود که در شرایط تحریم ادامه همکاری‌ها را متوقف کرد؛ پس از رفع این مشکل مالکیت این پروژه نیز با خصوصی‌سازی رجا دچار مشکل شد و طرح بلا تکلیف ماند.

هر ست ریل‌باس شامل چهار دستگاه واگن حدود ۴۵ هزار یورو هزینه دارد، در مرحله اول ظرفیت تولید سالانه ۴۰ واگن و سال‌های بعد ظرفیت تولید واگن به ۸۰

انواع واگن مسافری شامل واگن‌های پارسی و آلمانی در ناوگان ریلی این شرکت فعال است.

به غیر از مسیر ریلی تهران - مشهد بقیه خطوط مسافری ما در مسیرهای جنوب است؛ در حال حاضر در مسیرهای تهران - شیراز، تهران - اهواز، تهران - اندیمشک، اهواز - مشهد تردد می‌کند. همچنین راهبری شرکت ریلی نورالرضا و موارد فنی این شرکت برعهده مهتاب‌سیر است.

قراردادی با شرکت ایریکو منعقد کردیم تا ۵۰ دستگاه انواع واگن‌های پارسی خود را بازسازی کنیم؛ همچنین ۱۲ دستگاه واگن آلمانی این شرکت در قالب بازسازی به واگن‌های سه تخته تبدیل شد.

یآوری اظهار داشت: از تولیدات داخلی رضایت کامل داریم به عنوان مثال واگن‌های شرکت واگن‌پارس جزو بهترین هستند؛ بازسازی‌های داخلی هم مناسب است که در تایید این ادعا به استقبال فراوان از واگن‌های سه تخته تولید داخل باید اشاره کرد.

وی اظهار داشت: شرکت مهتاب‌سیر در سال گذشته یک میلیون و ۶۰۰ هزار نفر مسافر ریلی جابه‌جا کرد. همچنین ضریب اشغال صندلی ناوگان در فصول مختلف متفاوت است و تلاش می‌کنیم در راستای جذب مسافر بیشتر در ایام کم‌تقاضا نسبت به اعمال تخفیف در بلیت‌ها اقدام کنیم؛ در همین راستا تا پایان اردیبهشت ماه امسال ۳۰ درصد تخفیف در قیمت بلیت قطارهای تهران - مشهد اعمال کرده‌ایم.

ناوگان بقیه شرکت‌های ریلی حدود ۶۰ درصد است، ضریب اشغال ناوگان نورالرضا تا ۹۰ درصد هم می‌رسد. سرمایه در گردش برای واگن‌سازی رقم بالایی است و بازگشت سرمایه طولانی‌مدت است؛ به همین دلیل امروز فقط سالانه ۳۰۰ دستگاه واگن در کشور می‌توانیم بسازیم.

مدیرعامل شرکت ریلی نورالرضا با بیان این‌که ظرفیت جابه‌جایی سالانه ۸۰۰ هزار نفر مسافر در ناوگان این شرکت وجود دارد، گفت: مسیرهای شرکت نورالرضا شامل تهران - مشهد و بالعکس، اصفهان - مشهد و بالعکس، اصفهان - شیراز به صورت ترکیبی تا مهتاب‌سیر، تهران - یزد - کرمان ترکیبی با چوپار و اصفهان - بندرعباس است.

انعقاد قرارداد برای بازسازی ۵۰ دستگاه واگن پارسی

به دلیل مشکلات پیش روی صنعت ریلی در خرید واگن؛ میزان تولید کم واگن در داخل کشور؛ هزینه سنگین خرید ناوگان ریلی و بازگشت سرمایه در بلندمدت، شرکت‌های ریلی به سمت خرید واگن‌های دست دوم از چین و بازسازی این واگن‌های فرسوده در داخل کشور روی آورده‌اند که این امر در تحقق هدف نوسازی ناوگان ریلی تاثیر منفی به همراه دارد. یکی از مشکلات در ناوگان ریلی میانگین عمر بالای ناوگان است که با خرید و بازسازی ناوگان دست دوم تنها صورت مسئله پاک می‌شود.

در ادامه نشست خبری «یآوری»، مدیرعامل شرکت قطارهای مسافری مهتاب‌سیر جم گفت: ۱۲۸ دستگاه

سالاری: میزان سرمایه گذاری در ایریکو ۳۰۰ میلیارد تومان است و امکان تولید سالانه یکصد تا ۲۰۰ دستگاه واگن مسافری داریم.

۶۴ دستگاه واگن مسافری شامل پنج رام قطار در ناوگان شرکت ریلی مسافری نورالرضا فعال است و در برخی شرایط تعداد قطارهای ما به شش رام افزایش می‌یابد. واگن‌هایی که در اختیار داریم از کشور چین خریداری شده است؛ تلاش کردیم در قالب مهندسی معکوس روی واگن‌های آلمانی، چرخ‌ها، محورها و ترمزها را از این طریق تهیه کنیم اما همه قطعات در کشور چین مونتاژ شده است اما مایل هستیم واگن‌های خود را از تولیدات داخلی تهیه کنیم.

شرکت ریلی نورالرضا گران‌ترین نرخ بلیت قطارهای مسافری را دارد که به دلیل کیفیت بالای واگن‌ها تقاضای استفاده از ناوگان ما زیاد است و در شرایطی که ضریب اشغال



دستگاه افزایش می‌یابد. سرپرست ایریکو با بیان اینکه میزان سرمایه گذاری در ایریکو ۳۰۰ میلیارد تومان است، گفت: امکان تولید سالانه یکصد تا ۲۰۰ دستگاه واگن مسافری داریم. یکی دیگر از مشکلات ما در سال‌های پیش این بود که شرکت رجا به عنوان یکی از طرف‌های قرارداد، خصوصی‌سازی شد؛ بنابراین قراردادهای امضا شده بدون مجری باقی ماند.

ایجاد ۲۰ هزار کیلومتر خط آهن برای کشور با هدف گذاری موجود محقق نمی‌شود

مدیرعامل شرکت ریلی نورالرضا عقیده دارد ۲۰ هزار کیلومتر خط آهن علاوه بر خطوط موجود نیاز داریم که با هدف ساخت سالانه ۳۰۰ کیلومتر ریل به این زودی‌ها محقق نمی‌شود؛ این در حالی است که طبق تصمیمات جدیدی که در راه‌آهن گرفته شده است قرار بر این است که به جای احداث خطوط جدید؛ خطوط موجود بازسازی شود و سرعت سیر افزایش یابد.

احمدرضا صبری مدیرعامل شرکت ریلی نورالرضا در ادامه نشست خبری گفت: در حال حاضر





شرکت مادر تخصصی ریل کشور

مترو توسعه قطارهای شهری و حومه‌ای

تغییر نام یافت.

اواخر بهمن ماه ۱۳۹۳ قرار شد با آقای مهندس رضا عابدی مدیرعامل شرکت مادر تخصصی حمل و نقل ریلی کشور برای آشنایی بیشتر با این شرکت مصاحبه‌ای داشته باشیم. بعد از ارسال محور سوالات به دلایل و مشکلات مختلف این مصاحبه به تعویق می‌افتاد تا این که سرانجام پس از پیگیری‌های مستمر ۲۱ اردیبهشت ۱۳۹۴ مصاحبه آماده برای چاپ شد که در ادامه می‌خوانید.

آینده سهم ساخت داخل به بیش از ۶۰ درصد برسد. لذا مهمترین اصل اعتماد به تواناییهای موجود داخل کشور می باشد. البته در ساخت بعضی از مجموعه‌ها می بایست با همکاری شرکتهای خارجی، کار ساخت را دنبال نماییم که در زمان کوتاھتری به اهدافمان برسیم.

مدیران با انگیزه و تجربه‌های کسب شده و وجود شرکتهای مشاور و پیمانکاران توانمند که عموماً از فارغ التحصیلان دانشگاه‌های کشور هستند صنعت ریلی را در نقطه بلوغ از چرخه عمر خود قرار داده است. و با برنامه درست و حمایت هدفمند امیدوارم سهم ساخت داخل ارتقا کمی و کیفی یابد.

وابسته به وزارت راه و شهرسازی متولی موضوع بین شهری است.

برای توسعه خطوط ریلی شهری و بین شهری از نظر تجهیزات و نیروی فنی و تخصصی تا چه اندازه از امکانات داخلی بهره گرفته می‌شود؟

در کشور ایران پتانسیل بسیار بالایی برای ساخت تجهیزات وجود دارد و حتی موضوعات با تکنولوژی بالا را می توان از طریق شرکت‌های دانش بنیان انجام داد.

در حال حاضر حدود ۴۰ درصد واگن و تجهیزات ثابت ساخت داخل می‌شود و می بایست طی سه سال

به منظور تسریع در اجرای طرح‌های قطار شهری، ایجاد وحدت رویه، کاهش هزینه‌های اجرا و بومی نمودن صنعت ساخت تجهیزات و واگن‌های قطار شهری، شرکتی به عنوان مجری طرح قطار شهری کشور تاسیس شود تا با پیش بینی اعتبار لازم در بودجه‌های سنواتی ظرف پنج سال بیش از ۴۰۰ کیلومتر خطوط قطار شهری و حومه‌ای در شهرهای بزرگ کشور ایجاد کند. به این منظور شرکت مادر تخصصی قطار شهری کشور در سال ۱۳۸۵ تاسیس شد. که بعدها به شرکت مادر تخصصی حمل و نقل ریلی کشور

شرکت مادر تخصصی حمل و نقل ریلی کشور وابسته به وزارت کشور است و هیچ شرکت و یا سازمانی زیر مجموعه این شرکت نیست. زیرا به دلیل وجود شرکت‌های مترو و سازمان‌های قطار شهری در ۹ کلانشهر کشور نیازی به ایجاد شرکت‌های جدید برای انجام امور نیست.

این شرکت از عنوان مادر تخصصی قطار شهری کشور به مادر تخصصی حمل و نقل ریلی کشور تغییر نام داد. این به آن معناست که زمینه فعالیت و برنامه ریزی شرکت تمامی خطوط ریلی اعم از شهری و بین شهری را در بر می‌گیرد؟ در صورتی که پاسخ مثبت باشد، با برنامه‌ها و فعالیت‌های راه آهن جمهوری اسلامی ایران تداخل پیدا می‌کند؟

با توجه به اساسنامه جامع این شرکت تصمیم بر این بود که علاوه بر حوزه ریلی درون شهری و حومه در حوزه بین شهری نیز اقدام شود. لذا نام شرکت عوض شد. ولی در عمل هیچ‌گاه این شرکت وارد مباحث بین شهری نشد. چرا که شرکت راه آهن

ضرورت شکل گیری شرکت مادر تخصصی حمل و نقل ریلی کشور را تشریح نماید.

ایجاد وحدت رویه در سازمان‌های قطار شهری و کاهش هزینه‌های اجرا؛ ایجاد، تسریع، حمایت و پشتیبانی در اجرا و تکمیل پروژه‌ها و طرح‌ها و سامانه‌های حمل و نقل ریلی درون شهری و حومه؛ انجام مطالعات امکان حمل و نقل ریلی درون شهری و حومه؛ توسعه زیرساخت‌های صنعت ریلی و همچنین توسعه ناوگان به صورت سازمان یافته؛ حمایت از سازندگان داخلی و هدایت آن‌ها به منظور بومی‌سازی و ساخت ناوگان در داخل کشور؛ انجام تحقیقات لازم و همکاری و با موسسات، پژوهشکده‌ها و دانشگاه‌ها به منظور توسعه علمی و اقتصادی و در نهایت بهره‌گیری از روش‌های جدید علمی و فنی در اجرای تاسیسات و سازه‌های مربوط به طرح‌های حمل و نقل ریلی کشور است.

شرکت‌های زیر مجموعه شرکت مادر تخصصی حمل و نقل ریلی چه تعداد هستند و هر کدام در چه زمینه‌ای فعالیت می‌کنند؟





رضایت مشتری با کیفیت خدمات و افزایش سرعت سیر

سعید قصابیان / کارشناس ریلی

هم اکنون توان جابجایی تنها ۲۶ میلیون مسافر در سال را دارد. (ب) دسترسی سریع از مبدأ حرکت به ایستگاه راه آهن و بالعکس در مقصد: در برخی از شهرها مانند تهران ایستگاه راه آهن در مرکز متراکم شهر قرار دارد و دسترسی به آن برای بسیاری از تهرانی‌ها به چند ساعت وقت نیاز دارد. در برخی از شهرها مانند اصفهان ایستگاه راه آهن دور از شهر قرار دارد و دسترسی به آن برای بسیاری از اصفهانی‌ها به چند ساعت وقت نیاز دارد. تسهیل حرکت مسافر از منزل تا راه آهن

در این زمینه رخ داده است اما کافی نیستند:
- بلیت فروشی از حالت متمرکز خارج شده است و در دفاتر مسافرتی سطح شهرها توزیع شده است.
- بلیت پیش فروش می‌شود.
- درصدی از بلیت‌ها از طریق اینترنت فروخته می‌شوند.
- دوره‌های پیش فروش بلیت بازتر شده‌اند.
در حال حاضر بزرگ‌ترین مشکل در ارائه بلیت به مسافران، عدم امکان ارائه بلیت به همه متقاضیان در ایام خاص است. حمل و نقل ریلی کشور

مشتری همواره به عنوان هدف اصلی مورد نظر است. رضایت مشتری از طرق مختلف تامین می‌شود. یکی از طرق ارائه خدمات خوب به مسافر و دیگری کاهش زمان سفر است. در این جا تلاش می‌شود عوامل موثر در جلب رضایت مشتری حمل و نقل مسافری در بخش ریلی مرور شوند. الف) دسترسی آسان به بلیت: جست و جوی مسافر برای به دست آوردن بلیت و زمان صرف شده برای آن بخشی از زمان سفر و سهم عمده‌ای از مطلوبیت آن محسوب می‌شود. در سال‌های اخیر تحولاتی

یادداشتی که پیش رو دارید بر فهرستی تاکید دارد که حمل و نقل مسافری ریلی علاوه بر «سرعت» فرصت‌های زیاد دیگری برای جلب و افزایش رضایت مشتری دارد. شاید با تلاش برای بهبود سایر عوامل فوق الذکر بتوان خیلی زودتر و ارزان‌تر رضایت مشتری را جلب کرد بدون آن که به دنبال حدنصاب‌شکنی در سرعت فیزیکی قطار باشیم و هزینه‌های آن را بر اقتصاد کشور تحمیل کنیم. در همه کسب و کارها از جمله کسب و کار حمل مسافر، رضایت

نیازمند مشارکت مسئولین راه آهن و مسئولین شهری است. بهره برداری از ایستگاه مترو میدان بعد از راه اندازی اولین خط مترو نشان می‌دهد که خدمات دهی به مسافران راه آهن، جزء اولویت‌های اجرای طرح مترو نبوده است.

موقعیت ایستگاه راه آهن و تعداد و توزیع آن در شهرهای بزرگ یکی از دغدغه‌های سامانه حمل و نقل ریلی به خصوص در بحث قطارهای پرسرعت است. گروه مسافری و پرسرعت UIC مطالعاتی را در این زمینه انجام داده است. وقتی از قطار پرسرعت صحبت می‌شود نمی‌توان مسافر را در مبداء و همین‌طور شهرهای بزرگ بین راه برای تخلیه و مسافرگیری معطل کرد.

پ) کیفیت تالار انتظار مسافران در ایستگاه‌های راه آهن: حداقل مطالبه مشتری، یک تالار انتظار آرام و راحت و زیباست. امروزه از ایستگاه‌های راه آهن به عنوان نگارخانه و نمایشگاه آثار هنری هم استفاده می‌شود. بعضی از ایستگاه‌های راه آهن ایران این قابلیت را دارند که به عنوان آثار تاریخی و دیدنی و سیاحتی ثبت شوند. امروزه این قابلیت‌ها مغفول هستند.

ت) زمان عبور از درگاه بازبینی بلیط و بازرسی‌ها: رضایت مسافر در این است که این زمان حداقل باشد. ث) سهولت طی مسیر بین تالار انتظار و پای قطار (در ایستگاه مبدا و مقصد): هنوز در بسیاری از ایستگاه‌های راه آهن ایران، مسافر اختلاف سطح‌های این مسیر را چمدان به دست طی می‌کند. کف واگن با سکو هم سطح نیست.

ج) حرکت به موقع قطار و طی ایستگاه‌های مسیر و وصول به مقصد طبق برنامه زمانی: مسافر حق دارد هر ایستگاه را در ساعت اعلام شده در برنامه سفر، پشت سر بگذارد. به خصوص ایستگاه مبداء و مقصد خود را. در راه ماندن قطار، تقلیل سرعت خارج از برنامه، افزایش سرعت برای جبران عقب ماندن از برنامه، تلاقی و... اسباب نارضایتی مسافر است.



بعضی از ایستگاه‌های راه آهن ایران این قابلیت را دارند که به عنوان آثار تاریخی و دیدنی و سیاحتی ثبت شوند. امروزه این قابلیت‌ها مغفول هستند

چ) طی مسیر با سرعت هر چه بیشتر.

ح) انجام سفر در ساعت‌های مناسب: حمل و نقل ریلی مسافری نمی‌تواند زمان اعزام قطارها را به صورت مساوی در طول روز تقسیم کند. سفر در ساعت‌های کاری و فعال روز برای مسافر مطلوب نیست. قطارهای شب رو مسافر ایرانی را بیشتر ارضاء می‌کنند. به خصوص اینکه به ازای هر سفر شبانه و خواب در قطار، هزینه یک شب اجاره هتل صرفه جوئی می‌شود.

خ) آرایش صندلی در داخل تالار مسافری: تاکنون آرایش اتوبوسی و کوپه‌ای در راه آهن ایران هر دو به کار گرفته شده‌اند. آرایش اتوبوسی برای سفرهای حومه‌ای و کوتاه مدت (عمدتاً برای اهداف کاری) مناسب است. آرایش کوپه‌ای مناسب مسافرت‌های بلند مدت (عمدتاً به هدف زیارت و سیاحت و به صورت خانوادگی) است. اعزام مسافر زیارتی به مشهد با ترنست (اتوبوسی) اشتباهی راهبردی در راه آهن ایران بود. مهندسان در بخش ناوگان مسافری ایران، مهارت و تجربه زیادی در طراحی و تغییر آرایش تالارهای مسافری دارند و می‌توانند ذائقه مسافر را در بازسازی واگن‌ها لحاظ کنند.

د) زیبایی فضای داخلی تالار مسافری: مهندسان در بخش ناوگان مسافری ایران، مهارت و تجربه زیادی در طراحی و ساخت تالارهای زیبای مسافری دارند و می‌توانند ذائقه مسافر را در بازسازی واگن‌ها لحاظ کنند.

ذ) قطارهای سیاحتی: ارائه قطارهای سیاحتی به مشتریان حمل و نقل ریلی یک برگ برنده برای این کسب و کار به حساب می‌آید و اسباب جلب رضایت مشتری است. مسیر بسیار زیبای راه آهن شمال، لرستان و آذربایجان امکان طبیعت‌گردی با قطار را به مسافر ایرانی و خارجی می‌دهند. این‌بیه راه آهن به عنوان مقاصد گردشگری قابل استفاده هستند مانند ایستگاه بییشه، ایستگاه خرمشهر، ایستگاه و پل ورسک، پل تله زنگ، پل قطور و...

این قطارها طبعاً روز رو هستند و نباید سرعت زیادی داشته باشد تا مسافر بتواند حداکثر لذت را در عبور از طبیعت ببرد.

ر) حرکت آرام قطار و بدون تکان: تغییر سرعت ناگهانی (اعم از افزایش و کاهش آن) مسافر را اذیت می‌کند و علامت آشفتگی در سیر و حرکت قطار است. جوش درز ریل در خطوط ایران توانسته آرامش خوبی را برای مسافر فراهم کند. بهبود کیفیت تعمیرات به جلوگیری از انتقال ضربات آلات ناقله به فضای استقرار مسافری کمک می‌کند.

ز) مسافرت بدون سانحه: هر سانحه در راه آهن، شهرت ایمن بودن این روش حمل و نقل را در ذهنیت مسافر به شدت مخدوش می‌کند. انعکاس رسانه‌ای هر سانحه باعث از دست رفتن گروه عظیمی از مشتریان بالقوه و بالفعل حمل و نقل مسافری ریلی می‌شود.

ژ) کیفیت مطلوب خدمات داخل کوپه اعم از تهویه، برخورد مؤدبانه مامورین، زیبایی و تمیزی محیط واگن و وسائل سفر، نور تالارها، غذای خوب و متنوع، خدمات بهداشتی مناسب: از ضروریات بوده و در مقابل خرابی تهویه، مشاهده جانوران موذی در قطار، مسمومیت غذائی مسافر، قطع آب واگن، برای

حمل و نقل ریلی مسافری فاجعه محسوب می‌شود.

س) استفاده از فناوری ارتباطی: امروزه فناوری ارتباطی، خدمات تجملی به حساب نمی‌آید. مسافر نیاز دارد که در طول سفر به اینترنت دسترسی داشته باشد.

ش) وجود امنیت برای جان و مال مسافران: هر گونه آسیب به وسائل شخصی، سرقت، آسیب جانی (از جمله پرتاب سنگ به شیشه) باعث ایجاد سابقه ذهنی منفی در مسافر می‌شود. تلاش‌های عوامل فرهنگی در راه آهن ایران، سنگ پرانی به شیشه قطارها را به میزان محسوسی کاهش داده است. وقوع سرقت در قطار برای حمل و نقل ریلی مسافری فاجعه محسوب می‌شود.

ص) سوار کردن مسافر مطابق ظرفیت واگن: طمع شرکت‌های مسافری برای سوار کردن مسافر بیشتر از ظرفیت و چشم پوشی عمدی مامورین بر سوار شدن افراد بدون بلیت، عامل نارضایتی مسافری است که از مجاری رسمی بلیت تهیه کرده‌اند. آن‌ها انتظار ندارند با افراد با و بدون بلیت یک‌سان رفتار شود. اشغال راه رو واگن با مسافران سرپائی بی‌احترامی به مسافر است.

ض) انجام فریضه نماز در فرصت کافی و در نمازخانه تمیز: وضو گرفتن در ایستگاه‌های یخ زده بین راه را اکثر مسافران قطارهای ایران تجربه کرده‌اند.

ط) استقرار گروه‌های آتش نشانی در ایستگاه‌ها.

ظ) حضور پزشک در قطار و استقرار اورژانس در ایستگاه‌ها.

سیاهه موجز بالا به یاد می‌آورد که حمل و نقل مسافری ریلی فرصت‌های زیادی برای جلب و افزایش رضایت مشتری دارد. مشتری با لحاظ کردن جمع این عوامل و مقایسه آن‌ها با قیمت بلیط، نسبت به انتخاب قطار برای سفر اقدام می‌کند. امروز دیده می‌شود که در ذهنیت عموم اصحاب صنعت ریلی، از میان همه عوامل بالا تمرکز بر «سرعت سیر» است و سایر امکانات و فرصت‌های جلب رضایت

مسافر ایرانی راه آهن کشور خود را با شینکانسن و TGV و ICE مقایسه می‌کند و احساس سرافکندگی دارد. وقتی خواسته‌های روبائی را به جامعه تزریق می‌کنیم و جامعه بر اساس آن یک قطار تندرو مطالبه می‌کند (و به هزینه آن رضایت می‌دهد)، نتیجه‌اش این می‌شود که مسافر به توربو ترن و پردیس دست پیدا می‌کند اما از سفرش رضایت ندارد. دود کردن موتور قطار ترنست پردیس برای حمل و نقل ریلی مسافری فاجعه محسوب می‌شود. متأسفانه کارشناسان و رسانه‌ها به موازات معرفی قطارهای پر سرعت، این آگاهی را به عموم نمی‌دهند که در گوشه و کنار دنیا راه آهن‌های دیگری هم وجود دارند که به جای آن که بودجه محدود خود را صرف «سرعت» کنند برای بهبود کیفیت خدمات تلاش می‌کنند و سعی می‌کنند جمعیت بیشتری را زیر چتر خدمات ریلی درآورند. کارشناسان و ارباب جرائد و انجمن‌های حرفه‌ای و علمی صنعت ریلی این توانائی را دارند که ذائقه و انتظار جامعه را به مجرای صحیح باز گردانند. آگاهی رسانی در مورد آخرین فناوری‌ها خیلی خوب است اما توصیه نوع خاصی از فناوری به مخاطب، نیازمند استدلال فنی و اقتصادی و اجتماعی است.

جمع بندی و پیشنهاد

صورت مسئله در حمل و نقل، جلب رضایت مسافر است. جلب رضایت مسافر اسباب زیادی دارد و افزایش سرعت فیزیکی قطار فقط یکی از این اسباب است. پیشنهاد می‌شود در حل مسئله، همه این عوامل به صورت یک جا دیده شوند. باید تکلیف خود را با این سؤال روشن کنیم که بهتر است بودجه محدود خود را صرف هزینه سنگین «سرعت» کنیم یا به دنبال جلب رضایت مشتری از طرق دیگر باشیم؟ پیشنهاد دیگر این نوشته است که کارشناسان و ارباب رسانه و انجمن‌های حرفه‌ای و علمی در صنعت ریلی حمل و نقل مسافری کارا و اثر بخش را به جامعه توصیه کنند. منابع در دفتر نشریه موجود است.



و به آن عمومیت بخشیده‌اند) فقط بین شهرهای اصلی (مثلا پاریس- لیون) قطار سریع حرکت می‌کند و جابجائی انبوه مسافر توسط قطارهای متعارف انجام می‌شود. متأسفانه گروهی از کارشناسان در کشورهای در حال توسعه، مجذوب این ویتترین‌ها می‌شوند و راه آهن ژاپن را مساوی شینکانسن و راه آهن فرانسه را معادل TGV و راه آهن آلمان را معادل ICE می‌انگارند و آن را به افکار عمومی خود معرفی و توصیه می‌کنند. متأسفانه اطلاعات اصحاب رسانه کشور ما درباره تحولات صنعت ریلی آن قدر کم است که ایشان هم مجذوب این القائات می‌شوند و به آن دامن می‌زنند. نتیجه این اطلاع‌رسانی روبائی این است که

مسئله این است که با دو برابر کردن سرعت از ۱۵۰ به ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت، هزینه‌ها خیلی بیش از دوبرابر است. صنعت حمل و نقل ریلی در برابر این سؤال قرار دارد که با توجه به محدودیت امکانات و سرمایه و حتی نقدینگی، «سرعت سیر» در کجای فهرست اولویت‌های تخصیص اعتبارات و یا استفاده از اعتبارات خارجی قرار دارد؟

فکار عمومی

شرکت‌های صاحب فناوری، قطارهای پرسرعت خود را به عنوان برترین به مشتریان نشان می‌دهند و از این طریق بازاریابی می‌کنند. اما همه می‌دانیم که در اروپا و ژاپن (که در حمل و نقل ریلی پیشرو هستند

مشتری در اولویت‌های بعدی قرار گرفته‌اند. شاید تسهیل دسترسی مسافر به بلیت قطار و ارائه صندلی بیشتر به متقاضیان سفر، تسهیل دسترسی مسافر به ایستگاه راه آهن، زیبا سازی ایستگاه‌ها، بهبود کیفیت تالارهای انتظار، اصلاح هندسی ایستگاه‌ها، حذف تاخیرها و بی‌برنامگی اعزام قطارها، کاهش سوانح ریلی، زیبا سازی واگن‌های مسافری، بهبود کیفیت خدمات داخل قطار، تامین امنیت برای جان و مال مسافران و تجهیز قطارها و ایستگاه‌ها به سامانه‌های ایمنی و... خیلی زودتر و ارزان‌تر رضایت مشتری را جلب کند تا حدصاب شکنی در سرعت قطار. افزایش سرعت الزاماً به معنای حمل مسافر بیشتر در واحد زمان نیست.

امضای دو تفاهم نامه سرمایه گذاری بخش خصوصی

امسال به ۳۵۰۰ میلیارد تومان برسد.

افزایش ترانزیت ریلی تا ۲ میلیون تن، در سال جاری

معاون راه آهن جمهوری اسلامی ایران بیان این که ترانزیت ریلی در سال گذشته به ۸۰۰ هزار تن رسید، از برنامه ریزی امسال برای ترانزیت ریلی دو میلیون تن کالا خبر داد. حسین عاشوری گفت: امسال تا ۲۵ اردیبهشت ۱۸۰ هزار تن کالا ترانزیت شده است و امیدواریم تا پایان سال به ۲ میلیون تن برسد. وی افزود: با وجود تحریم ها و برخی موانع بین المللی موفق شدیم با هماهنگی راه آهن های کشورهای همسایه و همچنین صاحبان بار به تعامل خوبی در توسعه ترانزیت برسیم. عاشوری گفت: در زمینه بیمه ترانزیت بار و همچنین کاهش طول سفر از یک هفته به سه روز موفقیت های خوبی داشتیم و این روند ادامه دارد.

مدیر عامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران همچنین در همایش ریلی افزود: یکی از این تفاهم نامه ها شامل سرمایه گذاری گروه صنعتی مپنا برای تولید ۱۵۰ لوکوموتیو با سرمایه گذاری خود این شرکت است.

محسن پورسید آقایی، این تفاهم نامه را ۳۵۰ میلیون یورو اعلام کرد که شرکت مپنا به کمک اعتبارات بانکی تامین می کند و تضامین لازم در مورد سودآوری و بهره برداری از این طرح داده شده است.

پورسید آقایی تفاهم نامه دوم را شامل دو خطه کردن راه آهن چادرملو به اردکان است که با کنسرسیومی از شرکت های کیسون و تدبیر انرژی بسته شده است تا این مسیر را دو خطه کنند و برای ۱۰ سال از منافع آن بهره مند شوند که تضامین لازم هم به آنها داده شده است. مدیر عامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران گفت: امیدواریم ارزش این تفاهم نامه ها و قراردادهای



ضریب اشغال ۷۵ درصدی قطارهای رجا

به طور جدی وارد این عرصه نشود زیرا سرمایه گذاران ما منحصر به دستگاه های شبه دولتی و یا آنهایی که در این حوزه فعال هستند با استفاده از تسهیلات دولتی وارد این عرصه شده اند و تاکنون بخش خصوصی به طور جدی وارد بخش حمل و نقل ریلی نشده است.

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا بر حضور بخش خصوصی قدرتمند در شبکه حمل و نقل ریلی کشور تاکید کرد و گفت: اگر بخواهیم بخش خصوصی قدرتمندی در این عرصه داشته باشیم، باید اختیارات بیشتری برای این بخش در نظر گرفته شود تا با اعمال حقوق مالکانه تصمیمات بخش خصوصی در این حوزه بیشتر شود.



مدیرعامل رجا با بیان این که هم اکنون به طور متوسط ضریب اشغال قطارهای این شرکت به ۷۵ درصد رسیده است، گفت: با این حال در برخی از ایام در یک مسیر تقاضا زیاد و در مسیر بازگشت تقاضایی وجود ندارد. سیدحسین موسوی نژاد افزود: در صورتی که شرکت رجا به همه تقاضای مسافران در مسیرهای مختلف پاسخ گو باشد در آن صورت ضریب اشغال صندلی قطارهای مسافری شرکت رجا حدود ۶۰ درصد خواهد بود، زیرا در برخی از مسیرها به دلیل عدم وجود تقاضای کافی ظرفیت ها خالی می ماند. وی تصریح کرد: البته سرویس های این شرکت از نظر ساعت حرکت، زمان سیر و نرخ بلیت برای برخی از گروه های جامعه مطلوب نیست، زیرا در بسیاری از کشورهای جهان با اعمال تخفیف های مناسب برای برخی از اقشار جامعه از جمله دانشجویان، بازنشستگان، سربازان و نیازمندان، دولت ها با پرداخت یارانه در افزایش تقاضا برای سفر با قطار حمایت می کنند.

موسوی نژاد با بیان این که شرکت های حمل و نقل ریلی هزینه های سنگینی دارند، گفت: اگر دولت در این زمینه به افزایش تقاضا برای جابه جایی با قطار توجه کند در آن صورت سهم حمل و نقل ریلی در جابه جایی مسافر در این بخش به حدود ۸ درصد خواهد رسید. مدیرعامل شرکت رجا، اظهار داشت: بخش دولتی در شبکه حمل و نقل ریلی نیازمند تجدید ساختار است زیرا ساختار فعلی شرکت راه آهن همان ساختاری است که پیش از این متصدی عملیات حمل و نقل ریلی بوده در حالی که هم اکنون همه آن متعلق به بخش خصوصی است. وی گفت: هنوز هم برخی نگاه ها به این حوزه اصلاح نشده و دخالت بخش دولتی در این بخش زیاد است، هر چند که بخش خصوصی ما جوان است و هنوز هم برای اداره خود به اقتدار کامل نرسیده است. موسوی نژاد اظهار داشت: دو عامل باعث شده هنوز بخش خصوصی

توسعه معادن و فولاد کشور

در گرو توسعه حمل و نقل ریلی

نقل جاده‌ای گزارش شده است.

نقش معدن در توسعه پایدار کشورهای در حال توسعه

بخش معدن و صنایع معدنی در بسیاری از کشورها از جمله مهمترین مسیرها در رسیدن به توسعه پایدار بوده است. مهم‌ترین اصل در رسیدن به توسعه پایدار از طریق گسترش بخش معدن و صنایع معدنی، توجه هم‌زمان به سه اصل اقتصادی، زیست محیطی و اجتماعی بخش معدن است. هرگاه به این سه بخش در کشور به طور هم‌زمان توجه شده، بخش معدن، توسعه بالاتر و به تبع آن توسعه اقتصادی پایدار را تجربه کرده‌اند. این تجربه می‌تواند به کشورهای در حال توسعه در رسیدن به توسعه پایدار کمک کند. کشور آمریکا یکی از کشورهای توسعه یافته است که با توجه ویژه به همه ابعاد سه‌گانه بخش معدن توانست پرچم‌دار توسعه پایدار

حسین عاشوری: معاون بهره برداری و سیر و حرکت راه آهن
غلامرضا نجفی: معاون اداره کل بازرگانی و بازاریابی راه آهن

امروزه اولویت اول بودن راه آهن در کشور ما نیز با توجه به رویکرد هدفمندی یارانه‌ها و آزاد سازی قیمت سوخت و توجه به تعهد موکد جهانی به حفظ محیط زیست اهمیت دوچندانی یافته و وابستگی صنعت فولاد و معادن به حمل و نقل ریلی نمایان تر شده است. در سال اخیر، خبر تعطیلی و یا کاهش عملکرد برخی از معادن کوچک به دلیل افزایش هزینه حمل و

در چند بند مانند هزینه وسیله نقلیه، قطعات یدکی، هزینه نگهداری خلاصه کنیم، باز شبکه راه آهن توجیه پذیر است و اهمیت خود را نشان می‌دهد. راه آهن در جهان از دهه ۷۰ مجدد مورد توجه قرار گرفت و با سرعت پیشرفت کرد و اکثر کشورهای آمریکایی و اروپایی در صنعت حمل و نقل بیشترین سرمایه‌گذاری را بر توسعه راه آهن خود قرار دادند.

صنعت حمل و نقل به عنوان پیش‌نیاز و زیربنای توسعه پایدار نقشی اساسی و کارآمد در باروری امکانات و استعداد های بالقوه جوامع داشته که از طریق جابه‌جایی بار و مسافر، پیوند ناگسستنی بین عوامل مختلف رشد و توسعه را فراهم می‌آورد و موجب برقراری و تقویت هرچه سریع‌تر بخش‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشورها می‌شود و بدین ترتیب نقش و اهمیت خود را به عنوان یکی از موثرترین شاخص‌های رشد و توسعه نمایان می‌سازد. وجود نواحی حاشیه‌ای و دورافتاده، وسعت و پراکندگی زیاد قطب‌های صنعتی و تولیدی، کانون‌های جمعیتی و منابع معدنی و طبیعی، شرایط راهبردی منطقه‌ای و بسیاری عوامل دیگر، اهمیت ارتباطات در گسترش بستر توسعه و بارور ساختن توانایی‌ها و امکانات رشد در جوامع را مشخص می‌کند. به عبارتی می‌توان گفت حمل و نقل تولید نیست ولی هیچ تولیدی بدون حمل و نقل نیست.

نقش اساسی و کلیدی حمل و نقل در رشد اقتصادی و توسعه پایدار از دو بعد توسعه ملی و قیمت تمام شده کالا قابل بررسی است. در میان زیر بخش‌های حمل و نقل، راه آهن به عنوان شریان ارتباط موثر، جایگاه ویژه‌ای در رشد و توسعه اقتصادی تمامی کشورهای دنیا دارد. قابلیت توان حمل بار انبوه در مسیرهای طولانی، سرعت بالا در تخلیه و بارگیری، استهلاک کمتر و صرفه‌جویی در مصرف انرژی و ایمنی بسیار بالا و پیشگیری در آلودگی محیط زیست از اهمیت خاصی برخوردار است. همچنین اگر هزینه‌های جابجایی را

توسعه ناوگان ریلی

تعیین ناوگان و نیروی کشش مورد نیاز جهت تحقق برنامه درخواستی ایمیدرو (جهت حمل مواد معدنی)	
تنانژ فعلی مواد معدنی ریلی در سال ۹۳	میلیون تن ۲۲,۱
تنانژ برنامه در خواستی مواد معدنی ایمیدرو	میلیون تن ۵۳
تفاضل تنانژ برنامه ایمیدرو و عملکرد فعلی راه آهن	میلیون تن ۳۰,۷
متوسط سیر بارهای معدنی ریلی	کیلومتر ۶۱۵
تن کیلومتر اضافه شده به شبکه ریلی حسب برنامه درخواستی ایمیدرو	میلیارد تن کیلومتر ۱۸,۹
واگن‌های لبه بلند در گردش در ابتدای سال ۹۴	مجموع واگنهای لبه بلند جهت حمل مواد معدنی (دستگاه)
تن کیلومتر مواد معدنی شبکه ریلی در سال ۹۳	میلیارد تن کیلومتر ۱۴,۹
شاخص تن کیلومتر معدنی به واگن‌های لبه بلند	تن کیلومتر معدنی به واگنهای لبه بلند ۱,۵۳۲,۹۳۸
واگن مورد نیاز برنامه ایمیدرو (با وضعیت فعلی شبکه)	دستگاه ۱۲,۳۲۷
واگن مورد نیاز برنامه ایمیدرو (با ۳۰ درصد افزایش بهره‌وری واگن‌های باری شبکه)	دستگاه ۸,۶۲۹
دیزل معادل باری شبکه در سال ۹۳	دیزل معادل روزانه ۲۶۸
تن کیلومتر شبکه در سال ۹۳	میلیارد تن کیلومتر ۲۴,۵
شاخص بهره‌وری لکوموتیو باری شبکه در سال ۹۳	تن کیلومتر به دیزل معادل باری ۲۵۰,۵۱۳
دیزل معادل باری مورد نیاز برنامه ایمیدرو (با وضعیت فعلی شبکه)	دیزل معادل ۲۰,۶
ضریب معادل متوسط لکوموتیوهای باری در سال ۹۳	۱,۴
دیزل باری مورد نیاز برنامه ایمیدرو (با وضعیت فعلی شبکه)	دستگاه ۱۴۷
دیزل باری مورد نیاز برنامه ایمیدرو (با ۳۰ درصد افزایش بهره‌وری دیزلهای باری)	دستگاه ۱۰,۳



راهنما مراکز بارگیری معدنی و فولادی

- ۶ میلیون تن بارگیری در سال
- ۴ تا ۶ میلیون تن بارگیری در سال
- ۲ تا ۴ میلیون تن بارگیری
- ۵۰۰ هزار تا ۱ میلیون تن بارگیری
- ۱۰۰ تا ۵۰۰ هزار تن بارگیری

تن فولاد خام نیازمند جابه‌جایی ۴ تن مواد اولیه و دیگر ملزومات هستیم و این امر به روشنی بر توسعه شبکه ریلی و راه‌ها تاکید می‌کند.

به‌همین منظور بررسی برنامه‌های توسعه ایملدرو و شناخت نیازهای حمل و نقل آن به منظور تضمین منافع طرفین و جلوگیری از هزینه‌های احتمالی ناشی از برنامه ریزی‌ها و سیاست‌گذاری‌ها و شناخت زمینه‌های مشترک سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف به منظور دستیابی به اهداف برنامه‌های توسعه امری ضروری جلوه می‌کند.

در این راستا و در ادامه به پیش نیازهای لازم جهت تحقق برنامه سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران برای حمل ریلی بارهای معدنی در سال ۱۳۹۸ به‌میزان ۶۲٫۳ میلیون تن اشاره شده است. همان‌گونه که می‌دانیم تامین ناوگان و خطوط ریلی مورد نیاز از جمله پیش‌نیازهای لازم در این خصوص بوده که در ادامه به‌فرض عدم تغییر

مطابق آمار، سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران به‌عنوان یکی از مهمترین و اصلی‌ترین مشتریان حمل و نقل ریلی بوده بگونه‌ای که حدود ۷۰ درصد از عملکرد ریلی رابه خود اختصاص داده است.

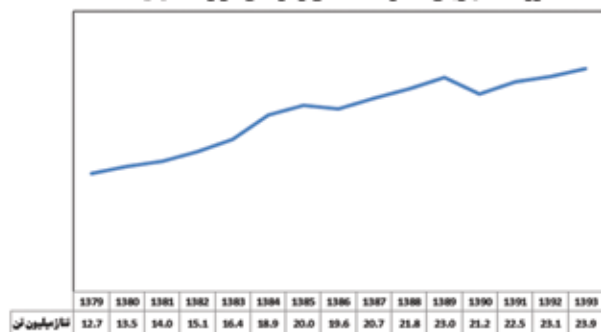
ضرورت توازن در طرح توسعه معادن و فولاد با حمل و نقل ریلی

توجه دیر هنگام به زیر ساخت‌های حمل و نقلی و نبود یک نقشه راه مناسب یا راهبردی توسعه برای معادن و صنعت فولاد کشور یکی از چالش‌های است که غفلت از آن، توسعه متوازن و اقتصادی این صنایع را مشکل ساز خواهد کرد. به‌عبارتی دیگر رسیدن به افق ترسیم شده در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ برای تولید ۵۵ میلیون تن فولاد که نیازمند بیش از ۷۵ میلیون تن کنسانتره و گندله است بدون آماده‌سازی زیر ساخت‌های لازم فاقد توجیه فنی و اقتصادی باشند. آمارها نشان می‌دهد برای تولید هر

در حال حاضر، در بسیاری از کشورهای در حال توسعه که از منابع معدنی حائز اهمیتی برخوردار هستند، معدن و مواد مختلف معدنی به دلیل داشتن مزیت بالای اقتصادی به عنوان یکی از محورهای توسعه اقتصادی مطرح است. ایران نیز با داشتن بیش از ۵۷ میلیارد تن مواد معدنی و تنوع ۶۴ نوع ماده معدنی، یکی از کشورهای دارای منابع معدنی محسوب می‌شود که توجه به این بخش می‌تواند مسیر توسعه اقتصادی را هموارتر سازد. نگاهی بر عملکرد ریلی در حوزه معادن و فولاد کشور

باشد و این در حالی است که بسیاری از کشورها با این‌که دارای منابع معدنی و طبیعی فوق‌العاده‌ای نیز هستند به دلیل عدم توجه به همه ابعاد بخش معدن نتوانستند گامی موثر در توسعه پایدار بردارند. ایران نیز جزو کشورهای با قابلیت خوب معدنی است که اگر بتواند در هر سه جنبه اقتصادی، زیست محیطی و اجتماعی به طور هماهنگ برنامه‌ریزی منسجم داشته باشد می‌تواند از رشد قابل توجهی برخوردار باشد که این موضوع در رسیدن به توسعه پایدار کمک‌های شایان توجهی خواهد کرد.

روند حمل ریلی محمولات معدنی و فولادی در راه آهن ج.ا.ا.



راهبردهای بهره‌برداری راه آهن، به حجم ناوگان ریلی مورد نیاز و چگونگی رفع گلوگاه‌های خطوط ریلی بازای دوخطه کردن، تراک بندی و گشایش ایستگاه‌های بسته پرداخته شده است. نحوه مشارکت ارکان و عوامل ذی نفع در توسعه سخت افزاری و بهبود نرم افزاری فرایند حمل و نقل ریلی تا مین منابع مالی و مشارکت در سرمایه گذاری و توسعه سخت افزاری زیر ساخت‌های حمل و نقل ریلی مشتمل بر:

۲- مشارکت در توسعه نرم افزاری و بهبود بهره وری فرایند حمل و نقل ریلی

۱-۲: رفع گلوگاه‌های ظرفیتی
۲-۲: کاهش زمان دوره گردش واگن‌ها

پیشنهادها:

نظر به حجم بالای سرمایه مورد نیاز جهت توسعه خطوط و محدودیت اعتبارات دولتی، مشارکت ایمیدرو در توسعه خطوط ریلی و همچنین رفع گلوگاه‌های ظرفیتی خطوط ریلی متناسب با برنامه های صنعت مربوطه و در قالب روش هائی همچون BOT راه گشا خواهد بود.

ضرورت برخورداری معادن اصلی از خطوط فرعی

ضرورت مدیریت یکپارچه و متمرکز بر فرایند بارگیری و تخلیه بارها، میان راه آهن، شرکت‌های حمل و نقلی، شرکت‌های فولادی و ایمیدرو به منظور افزایش سهم حمل و نقل ریلی.

مشارکت معادن و کارخانجات فولاد در تاسیس شرکت‌های حمل و نقل ریلی و یا خرید مشارکتی سهام شرکت‌های ریلی (شرکت‌های توکار ریل و توسعه فولاد ترابر خراسان نمونه های موفق از این شرکت‌ها هستند)

ضرورت برنامه ریزی‌های کلان و عملیاتی انطباقی و متوازن در هریک از ارکان ذینفع حمل و نقل ریلی به منظور افزایش کارایی و اثربخشی فرایند حمل و نقل (پدیده رزونانس یا تشدید)

بارها اتفاق افتاده است که ببینید، به ارتعاش در آوردن جسمی در بسامدهای تشدیدی اش راحت است اما در بسامدهای دیگر، کار چندان راحتی نیست.

توسعه خطوط ریلی

تعیین گلوگاه‌های شبکه ریلی متناسب با توسعه معادن کشور

نام طرح	پروژه های اصلی	اولویت	واحد سنجش	حجم
محور بافق-قم	بازگشایی ایستگاههای محور شوراب-اردکان	۱	ایستگاه	۱۴
	توسعه ایستگاههای بافق، شوراب، گارمانوری، قمرود	۱	ایستگاه	۴
محور بافق-بندرعباس	دوخطه کردن بافق-میبد	۲	کیلومتر	۱۷۷
	توسعه ایستگاه مبارکه	۱	ایستگاه	۱
	ساماندهی ایستگاههای منطقه بندرعباس (اسکله بندر شهید رجایی، انشعاب، مانوری بندرعباس و...)	۱	ایستگاه	۳
	چهار خطه کردن ایستگاههای سه خطه محور هرمزگان (اضطراری ۲۵، اضطراری ۲۲، بیاض، چوران، چاه تر، اضطراری ۶، تیکو)	۱	ایستگاه	۷
محور چادرمولو-زرین شهر	تراک بندی بافق-بندرعباس	۱	ایستگاه	۳۰
	اصلاح فراز مسیر اردکان-چادرمولو از ۱۵ به ۱۰ (با احداث تونل)	۱	کیلومتر	۱۵
	توسعه ایستگاههای چادرمولو، اردکان	۱	ایستگاه	۲
	دوخطه کردن میبد-زرین شهر	۲	کیلومتر	۵۳۰
محور تهران-اهواز	دوخطه کردن اردکان-چادرمولو	۲	کیلومتر	۲۲۰
	احداث کمربندی شوراب-ساقه	۱	کیلومتر	۱۸
	بازسازی محور جنوب حد فاصل گارقم-اراک، دورود-اندیمشک	۱	کیلومتر	۳۵۴
	تطویل خطوط ایستگاههای محور جنوب حد فاصل گارقم-اندیمشک	۱	ایستگاه	۶۷
محور بافق-کاشمر	راه اندازی سیستم ATC محور جنوب و تراک بندی دورود-اندیمشک	۱	ایستگاه	۶۷
	توسعه ایستگاههای دورود، اندیمشک، تنگ ۷	۱	ایستگاه	۳
	دوخطه کردن گار قم-اراک، دورود، اندیمشک-اهواز	۲	کیلومتر	۶۴۳
	گشایش ایستگاه بسته تله حمید و جانمایی ایستگاه در بلاک عباس آباد-کال زرد در مسیر جندق-کال زرد	۱	ایستگاه	۲
محور بافق-کاشمر	توسعه ایستگاههای سنگان، جندق، تربت حیدریه، طبس	۱	ایستگاه	۴
	احداث خط فرعی بطول ۸ کیلومتر جهت معادن سنگان	۱	کیلومتر	۸
	جانمایی ۲ ایستگاه در بلاکهای عشق آباد-غنی آباد و بجستان-یونسی در مسیر طبس-تربت حیدریه	۲	ایستگاه	۲
	احداث کمربندی سالار-شادمهر	۱	کیلومتر	۳۰
محور تهران-مشهد	دوخطه کردن محور بافق-کاشمر به ترتیب اولویت بهره بردار	۲	کیلومتر	۷۷۸
	گشایش ایستگاه بنوار (بلاک لارستان-امروان)	۲	ایستگاه	۱
	توسعه ایستگاه مطهری	۲	ایستگاه	۱
	بازسازی مسیر سرخس-فریمان	۲	کیلومتر	۵۰
محور بافق-کرمان	احداث خط سوم کاشمر-مطهری یا احداث کمربندی نمکی-ابومسلم و در ادامه خط سوم ابومسلم-فریمان	۲	کیلومتر	۶۱
	گشایش ایستگاههای بسته مسیر بافق-زرد-کرمان	۳	ایستگاه	۳
	انصال محور کرمان به محور هرمزگان (انصال از طریق دره ریگ به اضطراری ۲۵)	۳	کیلومتر	۲۵
	دوخطه کردن اهواز-بندر امام	۳	کیلومتر	۱۱۲
محور شمال (حدفاصل گرگان-گرمسار)	توسعه ایستگاه بندر امام	۳	ایستگاه	۱
	بازسازی خط حدفاصل گرگان-بندرگز	۲	کیلومتر	۵۶
	طرح بارانداز ایستگاه فیروزکوه و توسعه آن	۲	ایستگاه	۱
	سه خطه نمودن و تطویل خطوط برخی ایستگاههای محور شمال	۲	ایستگاه	۶
	اصلاح گاباری تونلهای محور شمال	۲	-	-



راه آهن

عامل تقویت

تجارت

فرامرزی

راه آهن پیشرفته در دست احداث شورای همکاری خلیج فارس نه تنها کشورهای عضو این شورا را به هم نزدیک تر می کند بلکه باعث تسهیل تجارت فرامرزی، منطقه ای و بین المللی می شود.

شرکت راه آهن قطر میزبان اولین همایش بین المللی هماهنگی، استانداردسازی و بهره برداری متقابل راه آهن در خاور میانه با موفقیت این همایش دو روزه را پایان داد. هدف این همایش یاری رساندن به پدیدآوری سامانه ای هماهنگ، یکپارچه و رقابتی ترابری ریلی در راستای خدمت به اقتصاد و جوامع این منطقه است.

این همایش که به میزبانی شرکت راه آهن قطر توسط اتحادیه ای بین المللی راه آهن (یو.آی.سی)، یو.آی.سی خاورمیانه، سازمان بین دولتی حمل ریلی بین المللی (اوتیف) و کارگروه ترابری ریلی بین المللی (سیت) برگزار شد فرصت منحصر به فردی برای بحث در مورد تازه ترین تحولات در بهینه سازی ترابری ریلی فرامرزی بین المللی بود.

عبدالله عبدالعزيز السوبیع مدیر عامل شرکت راه آهن قطر در مورد موفقیت این همایش گفت فرصتی بود تا شرکت های ریلی خاورمیانه دیدگاه ها و برنامه های شان را مطرح کنند. در راه آهن قطر در پی ساخت ریل دوربرد در چارچوب شبکه ای ریلی فرامرزی شورای همکاری خلیج فارس هستیم تا همکاری بین کشورهای عضو این شورا تقویت شود. می خواهیم تخصص و دیدگاه های مان را تبادل کنیم و اهداف ملی ترابری در قطر را محقق کنیم.

حضور برجستگان بخش حمل و نقل و راه آهن نشان گر اهمیت این همایش دو روزه بود (۳۰ و ۳۱ مارس) که بر سه موضوع اصلی تمرکز داشت: چارچوب حقوقی بهره برداری متقابل، هماهنگ سازی و استانداردسازی راه آهن، ایمنی راه آهن، هماهنگ سازی ترابری فرامرزی و دیدگاه تأمین کنندگان راه آهن در مورد بهره برداری متقابل. شرکت های مهم حاضر در این همایش عبارت بودند از اوتیف، یو.آی.

ترجمه: عباس زندباف



پوشیدنی است و محققان، پدیدآوران و کارشناسان می‌خواهند کاربردی فراتر از حوزه‌ی بهداشت و تناسب اندام برای آن‌ها پیدا کنند.

طبق اعلام گروه تحقیقاتی مارکت‌اندمارکت، ارزش بازار فناوری پوشیدنی در سال ۲۰۱۸ به ۵٫۳۳ میلیارد پوند می‌رسد.

در انگلستان شرکت بارکلی‌کارد با معرفی مچ‌بند بی‌تماس بی‌بی شهری برای خود در حوزه‌ی فناوری پوشیدنی دست و پا کرده است. این شرکت هنوز آمار مچ‌بندهای مورد استفاده را ارائه نکرده است ولی خبر داده است که در ۳۰۰ هزار مکان در انگلستان کاربرد دارد.

نکته‌ی مهم‌تر راه‌اندازی ساعت مچی اپل است که می‌تواند جان تازه‌ای به بازار پرداخت همراه بدهد و صنعت راه‌آهن انگلستان را با چالش‌های جدیدی مواجه کند. در واقع صنعت راه‌آهن در حال گذار از دوران آنالوگ به دوران دیجیتالی است. معماری دیجیتالی منافع بزرگ برای بهره‌برداری از سامانه‌ی ریلی فراهم می‌کند.

نوسازی این سامانه برای همپایی با روندهای مصرف و آینده پرداخت بدون نقدینگی به روشنی از اولویت‌های مهم است.

بخش بانک‌داری در حال حرکت به سوی آینده‌ای مبتنی بر پرداخت‌های بدون نقدینگی است. راه‌آهن هم باید با این روند همپا شود و به این روند حالت استاندارد بدهد.

حفاظت از مسافران در شبکه‌ی نسل آینده‌ی هندوستان

سالانه حدود ۱۵ هزار نفر در حوادث ریلی هندوستان جان خود را از دست می‌دهند خواه به خاطر از ریل خارج شدن قطار خواه به خاطر تصادف در تقاطع ریل‌ها. با توجه کمبود منابع، ناهماهنگی‌های سازمانی و ۶۵ هزار کیلومتر ریل کهنه که نیاز به ایمن‌سازی دارند آیا امیدی به کاهش این آمار مرگ‌بار است؟

راه‌آهن گسترده‌ی هندوستان را اغلب رگ حیاتی این کشور نامیده‌اند و دولت جدید این کشور نوید داده

شکایت این بوده است که اندک شماری از مردم بابت یک محصول به اشتباه دو بار پرداخت کرده‌اند. انجمن کارت‌های پرداخت انگلستان کارزار تبلیغاتی را شروع کرده است و برای رفع این مشکل به کاربران آموزش می‌دهد. مواردی از کلاه‌برداری هم در ماه نوامبر برملا شد که محققان متوجه شدند سامانه‌ی ایمنی کارت‌های ویزا دارای ایراد است به طوری که با درخواست تراکنش ارزی می‌توان نقدینگی حساب کارت بی‌تماس را به میزان نامحدود بیرون کشید. اما گروه ویزا اصرار داشت که اقدامات امنیتی‌شان کافی بوده است و جلوی چنین تهدیدی را می‌گیرد.

گروه تحقیقاتی دیگری هم نگرانی خود در مورد امکان برداشت از راه‌دور داده‌های حساس کارت‌ها توسط ابزارهای شنود را اعلام کرد. اما سازمان مقابله با کلاه‌برداری‌های مالی انگلستان اعلام کرد چنین کلاه‌برداری‌هایی ناچیز است و فقط ۰/۰۰۷ درصد معامله‌های بی‌تماس را تشکیل می‌دهد.

همراهی شدن پرداخت بی‌تماس

کارهای زیادی در دست انجام است تا امکانات ظاهراً بی‌پایان ارتباطات نزدیک‌میدان (ان‌اف‌سی) مشخص شود و تلفن همراه هوشمند هر چه بیشتر در محیط شهری حضور یابد. البته ان‌اف‌سی فناوری تازه‌ای نیست و دوازده سال است که در کارت‌های اویستر به کار می‌رود. اما این فناوری راهی به سوی آینده می‌گشاید که در آن می‌توانیم کارت‌ها را به کلی کنار بگذاریم و برای پرداخت‌ها از تلفن همراه هوشمند استفاده کنیم.

سازمان ترابری انگلستان در دسامبر ۲۰۱۴ از اجرای طرح مساعدت نوآوری تحقیقاتی در فناوری ترابری (تی-تریگ) و آرایه‌ی اعتبار ۲۵ هزار پوندی برای طرح‌هایی خبر داد که برای کارایی‌افزایی سامانه‌ی حمل و نقل از علوم و فناوری استفاده می‌کنند.

سال ۲۰۱۵ سال فناوری‌های پوشیدنی

سال ۲۰۱۵ سال فناوری‌های

تازه‌ترین افزارها از پرداخت همراه تا فناوری‌های پوشیدنی در حال انقلاب‌آفرینی در روش پرداخت هزینه‌های مسافرت هستند.

سازمان ترابری لندن (تی‌افال) در ماه مارس ۲۰۱۵ خبر داد که از آغاز بهره‌برداری پرداخت بی‌تماس در سپتامبر ۲۰۱۴ در شبکه‌ی ترابری انگلستان ۶۰ سفر از نوع پرداخت بی‌تماس صورت گرفته است که در اروپا سریع‌ترین است.

انجمن کارت‌های پرداخت انگلستان هم در دسامبر ۲۰۱۴ خبر داد که ۳۸۰٫۸ میلیون پرداخت با استفاده از کارت‌های بانکی بی‌تماس در انگلستان صورت گرفته است که نشان‌گر ۳۳۰٫۸ درصد افزایش نسبت به سال قبل از آن است. با توجه به محبوبیتی که این کارت‌های بی‌تماس به دست آورده‌اند انجمن کارت‌های پرداخت انگلستان در فوریه اعلام کرد که حد خرج‌کرد با این کارت‌ها را از سپتامبر ۲۰۱۵ به ۳۰ پوند افزایش می‌دهد.

اندک مشکلاتی که این گونه پرداخت‌ها تا کنون داشته‌اند خیلی جزئی بوده است. چشم‌گیرترین

سی، سیت، اتحاد ریل عربستان، راه‌آهن رای ترکیه، سیناریل پارس ایران، افرا افغانستان، هوای چین، آلستوم فرانسه و راه‌آهن قطر.

بیش از ۱۰۰ نفر از سران صنعت در این همایش حضور داشتند که هدف مشترک آن رسیدگی به تمامی مسائل بهره‌برداری متقابل ریلی در این منطقه در حوزه‌ی فنی، عملیاتی، حقوقی و مقرراتی بود.

عبدالرحمان علی‌الملک رییس طرح دوربرد راه‌آهن قطر هم می‌گوید: ساختن شبکه‌ی ریلی پیشرفته‌ای که کشورهای شورای همکاری خلیج فارس را به هم متصل می‌کند همکاری تنگاتنگ‌تری بین این کشورها برقرار می‌کند و در آینده‌ی تجارت فرامرزی بین شرکت‌های محلی، منطقه‌ای و بین‌المللی را تسهیل می‌کند.

عصری جدید در فناوری پرداخت

شش ماه بعد از اجرای پرداخت بی‌تماس در سامانه‌ی ترابری انگلستان این طرح دوران‌ساز موفقیت چشم‌گیری داشته است. اکنون موج بعدی نوآوری از راه رسیده است.

است که بر سرعت، قابلیت اطمینان و سودآوری ترابری ریلی این کشور بیافزاید زیرا پویایی اقتصاد هندوستان با سلامت سامانه‌ی ریلی پیوند دارد. در واقع بخش دیگری در هندوستان وجود ندارد که به اندازه‌ی سامانه‌ی ریلی در توسعه‌ی اقتصادی اثر داشته باشد. راه‌آهن هندوستان در فهرست بزرگ‌ترین شبکه‌های ریلی جهان در جایگاه دوم قرار دارد و نوسازی آن در صدر دستور کار زیرساختی هندوستان قرار دارد.

قرن بیست و یکمی سازی راه‌آهن هندوستان

نوسازی شبکه‌ی ریلی هندوستان،

طی ده سال آینده ۳۰۰ تا ۵۰۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کرد تا به‌توان این شبکه را گسترش داد و نوسازی کرد.

هندوستان اگر به راستی در پی رفع مشکلات ریلی خود باشد ابتدا باید از بنیادی‌ترین مسئولیت در سامانه‌ی ریلی شروع کند که همان تضمین ایمنی مسافران است. راه‌آهن هندوستان یکی از خطرناک‌ترین‌ها در جهان است و به‌کرد ایمنی و امنیت آن ضرورت تام دارد.

مشکل ایمنی

طبق آمار سال ۲۰۱۲ کارگروه دولتی ایمنی راه‌آهن سالانه حدود ۱۵

از مسافران بر سقف قطار سوار می‌شوند یا از کناره‌های قطار آویزان می‌شوند.

استعمار انگلیس هم شبکه‌ی ریلی بزرگ، کهنه و غیراستاندارد در این کشور به جا گذاشته است و هندوستان برای رسیدگی به این میراث نه منابع لازم را دارد نه هماهنگی عملیاتی. در مورد مشکلات ایمنی حرف زیاد می‌زنند ولی عمل کردن محدود است. روشن است که باید اولویت‌ها را از نو تعریف کرد و نباید از سرمایه‌گذاری بیش‌تر در حوزه‌ی امنیت مثل گشت زنی ۲۴ ساعته در مسیرهای ریلی زد و به طرح‌هایی مثل قطارهای پرسرعت اولویت داد.



سرمایه‌گذاری‌هایی مانند قطره‌ای بیش نیست.

کمابیش در مورد تمامی مشکلات ایمنی ریلی هندوستان به نوعی بحث شده است و مورد توجه قرار گرفته‌اند اما سعی و خطا و عملکرد قطره‌چکانی نتوانسته به گشایش گسترده‌ای منجر شود که جان هزاران نفر را در سراسر کشور نجات دهد.

سامانه‌ی جلوگیری از برخورد قطارها (تکاس) که محصول خود هندوستان و مختص کمینه سازی خطر برخورد از طریق ترمزگیری خودکار به هنگام خطای راننده است و استفاده از شناسایی رادیوسامدی (RFID) برای اطلاع‌رسانی محل و سرعت قطارهای اطراف در شعاع ۲ تا ۳ کیلومتری به رانندگان سال‌ها است که به کار می‌رود.

سامانه‌های تشخیص برخورد و مهار قطارها در همه جای جهان رایج هستند اما مقامات هندوستان می‌گویند راه‌اندازی تکاس از فناوری‌های خارجی مثل سامانه‌ی اروپایی هشدار حفاظتی قطار ارزان‌تر است، سامانه‌ای که همچنان در دست ساخت و توسعه است.

خطر تقاطع‌های هم‌سطح نیز سال‌ها است که مشخص شده است و طبق توصیه‌ی کارگروه ایمنی باید از سال ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۷ حدود ۶ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری شود تا تمامی تقاطع‌های هم‌سطح نیز حذف شوند. اما با توجه به هزینه‌ی ساخت پل یا زیرگذر در چنین تقاطع‌هایی این هدف‌گذاری غیرواقع‌گرایانه می‌نماید. هم‌اکنون شمار اندکی از تقاطع‌های هم‌سطح برطرف شده‌اند و هنوز مرگ‌آفرینی‌شان پابرجا است. به طوری که از ۱ آوریل تا ۳۰ ژوئن ۲۰۱۴ میلادی عامل ۴۵ درصد تلفات جانی در سوانح ریلی تقاطع‌های هم‌سطح بوده است. سیاست‌مداران همچنان در مورد لزوم رفع تقاطع‌های هم‌سطح روده‌درازی می‌کنند در حالی که تلفات جانی و ناراضی‌ت مردم هم ادامه دارد.

دولت هند چاره‌ای ندارد که با تأخیر طرح‌های توسعه‌ای هم که شده سرمایه‌ی لازم برای فناوری‌ها، فرایندها و زیرساخت‌ها مورد نیاز برای

گزارش سال ۲۰۱۲ کارگروه ایمنی ریلی نشان گر آن است که راه‌آهن و دولت توصیه‌های قبلی را نادیده گرفته‌اند. در حال حاضر هم اوضاع عوض نشده است.

انصافاً مشکل در بلبشوی سازمانی و حقوقی خلاصه نمی‌شود گستردگی شبکه‌ی ریلی هندوستان هم سبب شده است تا ایجاد تغییرات سامان‌مند دشوار باشد. سرمایه‌گذاری در ایمنی ریلی به تدریج رو به افزایش بوده است و از ۶٫۳ میلیارد دلار در سال ۱۴-۲۰۱۳ به بیش از ۷ میلیارد دلار در سال ۱۵-۲۰۱۴ رسیده است. اما در اقیانوس مشکلات این شبکه چنین

هزار نفر در سوانح ریلی هندوستان جان‌شان را از دست می‌دهند که در هیچ جامعه‌ی متمدنی چنین کشتاری قابل قبول نیست.

مثلاً تازه‌ترین سانحه‌ی ریلی در ۱۳ فوریه در ایالت کارناتا‌کا قطاری از ریل خارج شد که به مرگ ۱۱ نفر و زخمی شدن بیش از ۱۵۰ نفر انجامید. در اکتبر گذشته نیز در ایالت اوتار پرادش ۱۲ نفر بر اثر حادثه‌ی مشابهی جان باختند. در همین ایالت نیز در ماه مه ۲۳ نفر دیگر بر اثر خروج قطار از ریل جان باختند.

ازدحام مسافر عامل تهدیدکننده‌ی مهمی در هندوستان است و بسیاری

رساندن آن به شرایط استاندارد و کاهش اتکای آن به یارانه‌های دولتی کاری دشوار است. این شبکه گسترده که دارای بیش از ۶۵ هزار کیلومتر طول، ۲۰ هزار قطار در حال کار و بیش از ۲۳ میلیون مسافر در روز است در دور باطل ضعف سرمایه‌گذاری گرفتار است.

سرمایه‌گذاری کم‌تر از حد و پیچیدگی‌های به ارث مانده از گذشته مثل تنوع اندازه‌ی ریل‌های مورد استفاده در راه‌آهن هندوستان سبب شده است تا قرن بیست و یکمی سازی راه‌آهن هندوستان بسیار پرهزینه باشد و طبق برآورد کارشناسان باید

همکاری با این شرکت باربری لتونی فرصت‌های جدید زیادی در بازار ترابری چندوجهی اتحادیه‌ی اروپا برای‌مان فراهم می‌کند. در پی این تحول، شرکت لجستیک راه‌آهن روسیه نیز مجموعه‌ای از پشتیبانی‌های حقوقی در بازار ترابری ریلی روسیه به‌الان‌تی ارائه می‌دهد.

همکاری فرانسه و هند در راه‌آهن نیمه پرسرعت

هند با همکاری فرانسه، ارتقاء سرعت در خط ریلی دهلی-چندیگر به ۲۰۰ کیلومتر در ساعت را بررسی می‌کند و ایستگاه‌های راه‌آهن آمبالا و دودینا را نوسازی می‌کند. دو طرف تفاهم‌نامه‌ای ریلی امضاء

بهره‌برداری و تحقق راهبرد بین‌المللی شدن هستند. درآمد سالانه‌ی هر یک از این دو شرکت در حال حاضر ۱۶ میلیارد دلار است و سرجمع ۲۶ میلیارد دلار در بازار سرمایه‌گذاری کرده‌اند. برآورد شده است که درآمد سالانه‌ی شرکت جدید به ۳۲,۷۱ میلیارد دلار برسد.

دولت چین در سال ۲۰۰۰ برای افزایش رقابت در بازار قطارسازی چین این دو شرکت را تفکیک کرده بود.

خرید ۵۰ درصد شرکت ریلی لتونی توسط روسیه

شرکت لجستیک راه‌آهن روسیه

است. وزارت ترابری انگلستان اخیراً از طرح بهسازی ۵۰ میلیون پوندی راه‌آهن ساوت وست هم خبر داده بود که هدف از آن ارایه‌ی تسهیلات جدید و از جمله سامانه‌ی جاگیری برخط، بلیت‌گیری هوش‌مند و اطلاعات پیشرفته‌ی مشتریان است.

ادغام شرکت‌های قطارسازی «سی‌ان‌آر» و «سی‌اس‌آر» چین

پیشنهاد ادغام شرکت‌های قطارسازی راه‌آهن شمال چین (CNR) و راه‌آهن جنوب چین (CSR) با تاییدیه‌ی دولت مواجه شد. کمیسیون مقررات امنیت

کاهش مخاطرات ریلی را تأمین کند. ایمنی کاربران و کارکنان خدمات ریلی باید رکن تمام اقدامات بهبودی باشد.

بلیت‌گیری هوش‌مند در انگلستان

سوزان کرامر وزیر ترابری انگلستان از اجرای سه طرح برای تسریع در اجرای بلیت‌گیری هوش‌مند در سراسر این کشور خبر داد. وزارت ترابری انگلستان با در اختیار داشتن بیش از ۶۲۰ هزار پوند اعتبار طی دو سال آینده در پی راه‌اندازی بلیت‌گیری در شبکه‌ی ریلی وست میدلندز است. دولت انگلستان در راستای این طرح با انجمن کارت‌های پرداخت انگلستان همکاری خواهد کرد تا پرداخت بی‌تماس را در ترابری عمومی سراسر کشور راه‌اندازی کند. انجمن کارت‌های پرداخت انگلستان نماینده‌ی صنعت پرداخت‌های کارتی در این کشور است.

کرامر می‌گوید: بلیت‌گیری هوش‌مند در حال ایجاد انقلابی در مسافرت و بخش مهمی از سرمایه‌گذاری حمل‌ونقلی است که به ایجاد اقتصاد قوی‌تر و جامعه‌ی منصفانه‌تر کمک می‌کند. راه‌اندازی بلیت‌های هوش‌مند به همکاری تنگاتنگ بهره‌برداران، مناطق و صنایع احتیاج دارد.

این سرمایه‌گذاری جدید به مرجع ترابری یکپارچه‌ی وست میدلندز (سنتر) امکان می‌دهد تا کارت هوش‌مند سوئیفت را به نواحی بزرگی در شبکه‌ی ریلی وست میدلندز گسترش دهد.

به کارگیری محصولات مشابه نیز در آینده شتاب خواهد گرفت. مسافران می‌توانند از سپتامبر ۲۰۱۵ کارت‌های هوش‌مند را در ایستگاه نیواسترینت بیرمنگام به کار گیرند، ایستگاهی که بازاریابی شده است.

در ضمن، گروه شهرهای هوش‌مند که از نه منطقه‌ی شهری تشکیل شده است توافق‌نامه‌ای امضاء کرده است که اساس همکاری بهره‌برداران اتوبوس و اعضای این گروه برای آغاز عرضه‌ی بلیت‌گیری هوش‌مند و چندبهره‌برداری در اواخر سال جاری



کرده‌اند که هدف از آن همکاری راه‌آهن‌های دو کشور در حوزه‌ی راه‌آهن نیمه‌پرسرعت و نوسازی ایستگاه‌ها است.

قطار شتاباتی اکسپرس در خط چندیگر- دهلی نو سریع‌ترین قطار در این مسیر است و سرعت متوسط آن در حال حاضر ۷۹,۸۰ کیلومتر در ساعت است. در بیانیه‌ی مشترک دو طرف آمده است که همکاری در حوزه‌هایی چون نوسازی راه‌آهن و طرح‌های ریلی پرسرعت و نیمه‌پرسرعت، ترابری شهری و جاده‌ها در دستور کار دو شرکت قرار دارد.

۵۰ درصد سهام شرکت باربری ریلی لیپاجاس نفتاس ترانزیت (الان‌تی) لتونی را خریداری کرد.

این اقدام در راستای راهبرد شرکت لجستیک راه‌آهن روسیه برای گسترش دادن حضور خود در بازار باربری ریلی و ایجاد زنجیره‌ی ترابری ریلی یکپارچه و متصل به بنادر لتونی است.

پاول سوکولوف مدیرعامل شرکت لجستیک راه‌آهن روسیه می‌گوید تجربه و بازاریابی هر دو شرکت باعث خواهد شد تا کارایی ال‌ان‌تی در باربری ریلی افزایش یابد. سوکولوف گفت: معتقدیم

چین (سی‌اس‌آرسی) و وزارت بازرگانی چین برای طرح ادغام این دو شرکت دولتی قطارسازی تأییدیه صادر کرده‌اند.

کارگروه تجدید ساختار سی‌اس‌آرسی هم این طرح را مورد تأیید قرار داده است. دو شرکت در ماه ژانویه از این ادغام و تشکیل شرکتی ۲۶ میلیارد دلاری خبر دادند تا بهتر بتوانند با رقبایی چون بمباردیر و زمینس در بازار رقابت کنند.

در بیانیه‌ی مشترک این دو شرکت هم آمده است که که با این ادغام در پی توقف کارایی در مصرف منابع، کاهش دادن مؤثر هزینه‌های



افزایش ۱۰ میلیارد دلاری بازار جهانی ریل تا سال ۲۰۱۸

محمد باقر کاظمی / ریل پرداز سیر

پرسرعت چین با گسترش زیاد در چند سال گذشته، تکمیل خواهد شد.

اگر چه رشد سالیانه متوسطتر ۲/۵ درصد برای بازار ریلی عادی پیش‌بینی می‌شود این بازار بزرگترین بخش بازار فن‌آوری ریلی جهانی که در حال حاضر ۱۲۰ میلیارد دلار ارزش دارد، است.

بازارهای منطقه‌ای

با پیش‌بینی رشد ۱۰/۶ درصد، بازار ۵/۱ میلیارد یورویی آفریقا/ خاور میانه بهترین چشم انداز در سطح جهان را ارائه می‌دهد. گسترش وسیع شبکه ریلی در خاور میانه و سرمایه‌گذاری بزرگ در بخش لکوموتیو و وسایل نقلیه ریلی در آفریقای جنوبی محرک‌های اصلی رشد و توسعه ریلی هستند. ضمناً بازارهای ریلی توسعه نیافته برای مثال در جنوب آفریقا، از افزایش

عملکرد بالا، نیاز به کاربری کم زمین و صرفه جویی زیاد در انرژی بسیار حائز اهمیت هستند.

بنابراین حمل و نقل ریلی راه‌حل مناسبی به گرایش‌های بزرگ شهرنشینی در حال رشد و اهداف اقلیمی جاه طلبانه ارائه می‌دهد. علیرغم مشکلات مالی، بسیاری از شهرهای جهان ایجاد شبکه‌های ریلی را گزینه بسیار مهمی برای حفظ و افزایش حمل و نقل شهری می‌دانند.

بر عکس، در بازار ۱۸ میلیارد دلاری حمل‌ونقل پرسرعت ریلی پیش‌بینی می‌شود که فقط در بازار خدمات پس از فروش به رشد برسد. خطوط جدید کمتری به خاطر هزینه‌های سرمایه‌ای بالا احداث خواهند شد و حقیقت این‌است که خطوط جدیدی در اروپا و آسیا ساخته شده‌اند.

تا سال ۲۰۱۵، شبکه ریلی

است. در سال ۲۰۱۰ بازار ریلی ۱۳۱ میلیارد دلار بوده و تا سال ۱۴۳ میلیارد دلار رسیده و رقم امسال ۱۶۲ میلیارد دلار است. صنعت ریلی به رشد خود برای رسیدن به ۱۹۰ میلیارد دلار ادامه می‌دهد. این رشد حتی اگر پیش‌بینی‌های رشد اقتصادی کمتر در میان مدت و کاهش تقاضا برای مواد خام تاثیر منفی بگذارد، ادامه پیدا خواهد کرد. توسعه بازارهای تولید خاص در بخش باری ارتباط بسیار نزدیک به رشد اقتصادی مطلق دارد و بنا بر این به طور چشمگیری بی‌ثبات تر از بخش مسافری است.

بزرگترین مشوق رشد از بازار ریلی حمل و نقل شهری به ارزش ۲۰/۵ میلیارد دلار با پیش‌بینی رشد سالیانه مرکب هفت درصدی به دست خواهد آمد. در مقایسه با سایر شیوه‌های حمل‌ونقل، مزایای حمل و نقل ریلی از قبیل ظرفیت و

تحلیل شش ماهه موسسه SCI VERKER از بازار جهانی ۱۶۲ میلیارد دلاری برای فناوری ریلی، رشد سالیانه ۳/۴ درصد تا ۲۰۲۸ را پیش‌بینی می‌کند. خانم ماریا لینن مدیر عامل و آقای اندراس ولف پیشرفت سالیانه هفت درصدی برای بازار راه آهن شهری را پیش‌بینی می‌کنند.

بازار جهانی فناوری ریلی در حال حاضر ۱۶۲ میلیارد دلار بوده که حداقل نیمی از آن مربوط به خدمات پس از فروش است. این بازار با رشد ۱۷ درصدی تا سال ۲۰۱۸ به بیش از ۱۹۰ میلیارد دلار خواهد رسید که بیانگر رشد سالیانه ۳/۴ درصدی است. مبنای محاسبه این رشد تولید تجهیزات اصلی و خدمات پس از فروش است.

بازار فناوری ریلی در طول چند سال گذشته علیرغم بحران و رکود مالی جهانی به رشد خود ادامه داده



بر بازیگران با ثبات جهانی ادامه خواهند داد.

رقابت‌ها بخشی به خاطر نفوذ بیشتر تولیدکنندگان چینی در بازارهای خارجی، شدیدتر می‌شوند. اگرچه بازار تحت الشعاع تولیدکنندگان بزرگ قرار دارد اما گردش مالی تولیدکنندگان وسایل نقلیه ریلی از قبیل «ترانزمنش هولدینگ» و CAF به طور چشمگیری افزایش یافته است. حتی تولیدکنندگان کوچکتر از قبیل شرکت‌های اروپای شرقی به مانند «اسکودا» و «پترا» موقعیت مطمئن و ایمنی در بازار اروپا به دست آورده اند و صادرات آنها رو به افزایش است. این موفقیت‌ها به لطف تولیدات جذاب و طراحی های کارپایه که می‌توانند با تامین نیاز بازارهای جدید با قیمت کمتر همچنین با مدیریت پروژه موثر و دانش خوب بازار داخلی، سازگار باشد.

با افزایش رقابت برای بازار سفارشات بین‌المللی را پیش بینی می‌کنیم. در این رقابت بازیگران مهم جهانی از قبیل آلستوم، بمباردیر و زیمنس، تولیدکنندگان در حال رشد چینی و بسیاری از تولیدکنندگان تخصصی مشارکت دارند.

اهمیت بازار داخلی در مفهوم شناخته شده رو به کاهش است. شرکت‌های داخلی گرایش به تامین تقاضا برای بازار داخلی از طریق ایجاد مونتاژ داخلی با شرکای سرمایه گذاری مشترک دارند در حالی که مهندسی پر هزینه و فشرده‌گی زمانی و مونتاژ متعلقات کلیدی در مراکز تخصصی ادامه می‌یابد.

زمینه رشد بیشتر برای صنعت ریلی در توسعه بازار پس از فروش باقی می‌ماند. قراردادهای تعمیر و نگهداری دراز مدت با جریان نقدینگی ثابت بسیار جذاب می‌باشند. به هر حال در حالی که اکثر قراردادهای پس از فروش مستقیماً به قرارداد خرید وسیله نقلیه ریلی مرتبط می‌باشد، رشد سریع بازار محدود خواهد شد.

منابع در دفتر نشریه موجود است.

ده کشور اول در صدر بازار ریلی مجموعاً دارای دو سوم حجم بازار بوده و اعضای این ده کشور از سال ۲۰۱۲ ثابت بوده و تغییر نیافته‌اند. بازار ژاپن اهمیت خود را نسبتاً به خاطر رکود اقتصادی در دو سال گذشته از دست داده و اکنون در رده ششم قرار دارد. بازار فرانسه گسترش یافته و جلوتر از ژاپن و هند در رده پنجم قرار دارد اما چشم اندازهای رشد و پیشرفت به خاطر مشکلات اقتصاد کلان متوقف شده است. اگرچه اسپانیا هنوز در رده دهم قرار دارد اما دچار رکود و کاهش قابل توجه در حجم بازار شده است. ده کشور برتر با داشتن بهترین چشم انداز، رشد و پیشرفت از قبیل: هندوستان، بریتانیا و ایالات متحده امری کافعال هستند. به نظر می‌رسد رشد انفجاری در فروش به وسیله تولیدکنندگان چینی در ده سال گذشته با پیش بینی رشد آهسته بازار از این پس عمدتاً در مناطق غیر ریلی، به پایان رسیده است. بازار داخلی چین چنان گسترش یافته که اکثر رشد از بازار پس از فروش به دست خواهد آمد. تقریباً شواهدی از افزایش صادرات به وسیله CNR و CSR مشاهده می‌شود و این دو تولید کننده بزرگ در میان تامین‌کنندگان پیشرو در آسیا، آمریکای جنوبی، آفریقا و خاورمیانه قرار دارند.

ما فعالیت زیادی در اروپای مرکزی در سطح تولیدکنندگان تجهیزات اصلی پیش بینی نمی‌کنیم. روش‌های تصویب پیچیده و پر هزینه وسایل نقلیه ریلی و سفارشات نسبتاً کم، بازار ریلی نا همگن اروپا را به چالش‌آورترین بازار دنیا تبدیل کرد. فعالیت‌های تجاری در بازار ریلی از سوی تامین‌کنندگان چینی در اروپا از طریق تهیه محموله‌هایی شامل سامانه‌های فرعی، متعلقات و تجهیزات و خصوصاً از طریق شرکت‌های با سرمایه‌گذاری مشترک چینی و اروپایی، پیش‌بینی می‌کنیم.

تولیدکنندگان تخصصی خصوصاً رشد و پیشرفت دینامیکی در چند سال گذشته به دست آورده و فشار

اروپای غربی پیش‌بینی می‌شود اما نرخ‌های رشد در داخل اروپای غربی فوق العاده متفاوت می‌باشد.

در حالی که رکود اقتصادی به پایان رسیده و رشد اقتصادی در کشورهای اروپای شمالی آغاز شده است، در کشورهای جنوب اروپا خصوصاً اسپانیا و ایتالیا، مشکلات مالی سنگین و رشد اقتصاد ضعیف هنوز ادامه دارد. این فرایند از سرمایه‌گذاری در مقیاس بالا جلوگیری کرده و منجر به تاخیر و کاهش سرمایه‌گذاری در پروژه‌های زیر ساخت و وسایل نقلیه ریلی می‌شود.

سرمایه‌گذاری در ترکیه که بخشی از بازار ۱۰/۸ میلیارد دلاری اروپای شرقی است، به افزایش رشد با پیش‌بینی ۲۲ درصد، کمک می‌کند. سرمایه‌گذاری با ثبات در بین اعضای اروپای شرقی اتحادیه اروپا در نهایت امکان پیشرفت در پروژه‌های قدیمی و عقب افتاده حداقل در امتداد دالان‌های اصلی اروپای شرقی به وجود می‌آورد.

چین، ایالات متحده و روسیه بزرگترین سه بازار ریلی دنیا بوده که همچنین دارای طولانی‌ترین شبکه‌های ریلی هستند.

تقاضا برای مواد خام و همچنین از افزایش شدید شهرنشینی سود خواهند برد. بازار ۴۶ میلیارد یورویی آسیا نه فقط بزرگترین بازار ریلی در دنیا بوده بلکه دومین نرخ رشد ۴ درصدی سالانه را خواهد داشت. چین به عنوان مهم ترین بازار ریلی ملی در دنیا با مجموع حجم بازار پس از فروش که در حال حاضر حدود ۷ میلیارد دلار ارزش دارد، ادامه خواهد داد.

اهمیت بازار چین برای بازار راه‌آهن جهانی در سرمایه‌گذاری‌های اخیر در امور زیر بنایی و زیر ساختی و فناوری سامانه‌ها نشان داده می‌شود. در این جا بازار حجم تولید تجهیزات اصلی بیش از ۱۸/۹ میلیارد یورو، چین را در ردیف اول کشورهای جهان قرار می‌دهد. در مقایسه، ایالات متحده به عنوان دومین بازار ملی دارای حجم تولید تجهیزات اصلی ۸ میلیارد یورویی و مجموع حجم ۲۰/۶ میلیارد یورویی است. به هر حال همچنین رقابت قابل ملاحظه بازارها را در سایر نواحی آسیا از قبیل هند و آسیای جنوب شرقی پیش‌بینی می‌کنیم.

رشد کلی سالانه ۳/۲ درصدی ۴/۱ میلیارد یورویی برای بازار ریلی



طرح بلندپروازانه؛ افزایش ۱۸ درصدی

سهیم حمل و نقل ریلی

پویا مهرابی

حمل و نقل ریلی برادران مجد پور انجام دادیم. قطبی گفت: "رشد ۱۸ درصدی در تناژ هر چند بلند پروازانه است لکن تحقق آن ممکن است مشروط بر این که ۱۷ عامل تاثیر گذار در این فرآیند تحقق یابد." آن گونه از این ۱۷ عامل مشخص است دست یابی به همه این عوامل به چند سال برنامه ریزی نیاز دارد و طی یک سال محقق نخواهد شد؛ در نتیجه دستیابی به سهم ۱۸ درصدی هم به بیش از یک سال زمان نیاز دارد. این گفت و گو را در ادامه می خوانید.

رشد ۱۸ درصدی و افزایش سهم حمل و نقل ریلی در سال ۱۳۹۴ هدف گذاری شد. اگر به سهم جابه جایی بار توسط شبکه ریلی طی چندین سال گذشته نگاهی بیندازیم، مشخص است که سهم بار طی این سال ها ثابت بوده و اندک رشدی داشته است. طی سال گذشته گام هایی جهت بهبود سیر و توسعه شبکه ریلی در کشور برداشته شده است اما این گام ها "جهش" نبوده است. در این خصوص گفت و گویی با آقای مهندس قطبی عضو هیات مدیر شرکت بین المللی

در سال ۱۳۹۴ قرار است سهم حمل و نقل ریلی ۱۸ درصد افزایش یابد؛ برنامه ها و نظر شما در این خصوص چیست؟

راه آهن جمهوری اسلامی ایران در سال ۹۳ مقدار ۳۴/۹۲۳/۰۰۰ تن بار با تن کیلومتر ۲۴/۴۶۰/۰۰۰/۰۰۰ را حمل کرده است. رشد ۱۸ درصدی در تناژ هر چند بلند پروازانه است لکن تحقق آن ممکن است مشروط بر این که عوامل تاثیر گذار در این فرآیند تحقق یابند:

■ از نیروی کشش استفاده بهینه به عمل آید (حمل ۲۷۰/۰۰۰ تن کیلومتر برای هر دستگاه دیزل معادل در ۲۴ ساعت)

■ کمبود نیروی انسانی در امور سیر و حرکت به تعداد مورد نیاز تامین شود.

■ در مبادی حمل بار و ایستگاه های تشکیلاتی لکوموتیو مانوری به تعداد مورد نیاز به کار گرفته شود.

■ قطارهای برنامه ای به معنای واقعی با توجه به نیاز در محورهای مختلف راه اندازی و تداوم یابد.

■ خطوط ایستگاه های پرکار و تشکیلاتی با توجه به حجم حمل و نقل توسعه یابد.

■ به قطارهای برنامه ای باری با دید قطار مسافری از لحاظ اهمیت سیر توجه شود.

■ مراکز عمده تخلیه و بارگیری متناسب با حجم حمل و نقل تجهیز شوند.

■ توسعه خطوط فرعی تداوم یابد.

■ حق دسترسی با توجه به قیمت های رقیب جاده ای دریافت شود. خوشبختانه راه آهن در سال ۹۳ به این مهم توجه داشته است و ضرورت دارد در سال ۹۴ نیز تداوم یابد.

■ مسئولیت مدیریتی به ماموران خبره و توانمند واگذار شود.

■ حساسیت های لازم در انتصابات ملحوظ نظر قرار گیرد.

■ از نیروهای جوان و با انگیزه متناسب با سوابق خدمتی استفاده شود.

هستید؟

گلوگاه‌های حمل و نقل ریلی در محورهای پر تردد، یکی از مشکلات عمده است. تسریع در رفع گلوگاه‌ها در مقایسه با احداث خطوط جدید از اهمیت بیشتری برخوردار است که می‌بایستی مورد توجه قرار گیرد. مورد بعدی مشکل نبود پیمانکار تعمیراتی در محور آذربایجان، موجب توقف واگن‌های تعمیراتی شده است. مشکلات دیگری هم وجود دارد که راه آهن در رفع آن‌ها اقدام خواهد کرد.

سال گذشته قرار بر این بود که هزار کیلومتر به شبکه ریلی اضافه شود اما حدود ۱۶۰ کیلومتر از آن محقق شد؟ ارزیابی شما چگونه است؟

ساخت سالانه هزار کیلومتر راه آهن آرمانی است. توان فنی خوبی در کشور وجود دارد، با توجه به محدودیت منابع می‌بایستی راه آهنی در اولویت ساخت قرار گیرد که اثرات مثبت اجتماعی و اقتصادی آن برای کشور مورد تایید کارشناسان و صاحب نظران قرار گرفته باشد.

قطبی: لزوم هماهنگی و تعامل بیشتر مسئولان ذیربط راه آهن با انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته.

در صورت حمایت دولت از بهره برداران، انگیزه آن‌ها در مشارکت حمل و نقل ریلی افزایش خواهد یافت.

با چه مشکلاتی در سیر واگن‌ها در شبکه ریلی مواجه

سرمايه گذار رغبت سرمايه گذاري در صنعت ريلی را پيدا کند. به‌طور مثال در نظر گرفتن حدود چهار درصد کارمزد تسهیلات و اعمال سه تا چهار سال معافیت از پرداخت حق دسترسی و تعهد حداقل سیر روزانه ۳۰۰ کیلومتر واگن‌ها، پرداخت عدم النفع در صورت عدم تحقق تعهدات داده شده توسط راه آهن.

شرایط حمل و نقل ریلی در بخش بار را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

حمل و نقل بار نسبت به گذشته بهتر شده است لکن انتظارات سرمايه گذاران را برآورده ننموده لذا ضرورت دارد سیر روزانه ۳۰۰ کیلومتر واگن‌ها در محورهای مختلف تحقق یابد و به موارد اشاره شده در ردیف یک توجه و عملی شود.

به نظر شما حمایت‌هایی که توسط دولت صورت می‌گیرد به بهره برداران تعلق بگیرد بهتر است یا به شرکت‌های سازنده و تولید کننده واگن؟

■ واحدهای لجستیکی هماهنگ و همگام با واحدهای فنی حرکت کنند.

■ صاحبان عمده بار از قبیل شرکت‌های فولاد - مواد معدنی - شرکت نفت - و ... طبق برنامه ابلاغی به تعهداتشان عمل کنند.

■ شرکت‌های خصوصی ریلی در زمینه جذب بار و پیگیری در مورد آماده به کار بودن و سیر واگن‌های ملکی می‌بایستی فعال تر از گذشته عمل کنند.

■ هماهنگی جهت رفع مشکلات شرکت‌های حمل و نقل ریلی با سازمان بنادر و دریانوردی و گمرک بالاخص در بندر شهید رجایی و سایر ارگان‌های ذی‌ربط تداوم یابد.

■ هماهنگی و تعامل بیشتر مسئولان ذیربط راه آهن با انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته.

■ در صورت توجه به موارد اعلام شده ، رشد ۱۸ درصدی در سال ۹۴ دور از انتظار نخواهد بود. ضمن این‌که شرکت‌های حمل و نقل ریلی جهت تامین منافع خود و کشور و همچنین تحقق اهداف حمل و نقل همه گونه همکاری را به عمل خواهند آورد.

ساختار و جایگاه شرکت‌های خصوصی فعال در حمل و نقل ریلی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ شرکت‌های خصوصی در حال حاضر در جایگاه واقعی خود قرار ندارند. ولیکن از زمان انتصاب آقای آقائی در راه آهن تغییراتی به وجود آمده که امیدوار کننده است، تعامل بیشتر راه آهن با شرکت‌های سرمايه گذار در آینده در تعیین جایگاه واقعی شرکت‌های مذکور موثر و ملموس خواهد بود.

با توجه به توافق لوزان، چه مشکلاتی در سرمايه گذاری در صنعت حمل و نقل ریلی وجود دارد و چه راهکارهایی پیشنهاد می‌کنید؟

سرمايه گذاری در حمل و نقل ریلی دیر بازده است و لذا می‌بایستی یارانه قابل توجهی در نظر گرفته شود تا





تجزیه و تحلیل نقاط قوت و ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای صنعت ریل کشور

محمد ساطعی / مدیرعامل شرکت سینا ریل پارس

مقایسه نرخ رشد حمل مسافر با حمل بار در چند سال اخیر است ■ بهره‌وری حمل بار از میزان خط کافی نیست

بهبود شرایط کلان صنعت ریلی کشور

از جمله راه‌حل‌های بهبود شرایط کلان صنعت ریلی کشور این است که یک وجه سوم مستقل جهت قضاوت و برخی تصمیم‌گیری‌ها به وجود بیاید. کارشناسان این صنعت می‌گویند بعضاً در اختلافات بین راه‌آهن جمهوری اسلامی و شرکت‌های خصوصی ریلی، این خود راه آهن جمهوری اسلامی است که بر مسند قضاوت می‌نشیند و رای می‌دهد. بنابراین انتظار انحراف

شهرک‌های صنعتی، کارخانجات فولاد و کارخانجات روغن اشاره کرد. با این حال، معدودی از این مراکز از طریق خطوط فرعی به شبکه ریلی کشور متصل هستند مانند نیروگاه سهند که در سال ۹۰ به شبکه ریلی کشور متصل شد. در حال حاضر مقرر شده است که این کارخانجات و مراکز خودشان اقدام به راه‌اندازی خطوط فرعی در نزدیکی کارخانه و اتصال شان به شبکه ریلی کشور کنند. با این وجود، برخی مشکلات در این مسیر به وجود آمده است.

■ سرمایه‌گذاری محدود در زمینه افزایش خطوط
■ فشار حمل ریلی مسافری بر حمل باری: موید این مطلب

لحاظ تعداد مشخص و تفکیک شده هستند، اما در سال‌های اخیر، راه آهن جمهوری اسلامی برخی از لکوموتیوهای باری را جهت کشش قطارهای مسافری تخصیص داده است.

■ شبکه زیرساخت با نگاه مشتریان اصلی در بخش باری دیده نشده است و باید اتصالات به مراکز عمده بار (از طریق خطوط فرعی ریلی) توسعه یابد. یعنی حتی اگر خطوط اصلی ریلی در چند سال اخیر توسعه پیدا کرده است، افزایش میزان خطوط فرعی بسیار کم‌تر از حد انتظار بوده است.

از مراکز عمده حمل ریلی باری می‌توان به نیروگاه‌ها، انبارهای عمده نفتی، کارخانجات سیمان،

مقاله‌ای که می‌خوانید بخشی از مقاله «راه‌آهن؛ مزیت‌ها، ظرفیت‌ها و چالش‌ها» است. بررسی نقاط قوت و ضعف صنعت، و از طرف دیگر فرصت‌ها و تهدیداتی که صنعت ریلی کشور را می‌تواند تحت تاثیر قرار بدهد در سند چشم‌انداز صنعت ریلی کشور بررسی شده است.

دلایل کندی رشد حمل بار ریلی

■ ناوگان ریلی متناسب با خطوط ریلی افزایش پیدا نکرده است
■ محدودیت تعداد لکوموتیوهای باری (کمبود کشش حمل باری): لکوموتیوهای مسافری و باری به



و نقل ریلی در حوزه ترانزیت نسبت به حمل و نقل جاده

- ناکافی بودن تعداد لکوموتیوها
- نسبت به خطوط راه آهن و نسبت به واگن های موجود
- پایین بودن سرعت سیر بازرگانی در حمل بار (پست بازدید و ...)
- نداشتن طرح جامع حمل و نقل
- عدم انطباق سامانه مدیریت منابع انسانی با شیوه های نوین مدیریتی
- عدم یکپارچگی و تناسب سامانه های تخلیه و بارگیری
- عدم ارائه خدمات چندوجهی و درب به درب
- کمبود مشاورین قوی در این صنعت
- عدم توسعه مناسب شبکه و نداشتن رویکرد مدیریت یکپارچه در خصوص برنامه ریزی توسعه خطوط، ناوگان و تسهیلات جانبی
- ضعف سامانه تعمیر و نگهداری (آماده به کاری پایین ناوگان و قابلیت اعتماد کم ناوگان)

نقاط ضعف حمل و نقل ریلی

نقاط ضعف ذاتی صنعت

حمل و نقل ریلی در مقایسه با دیگر شیوه های حمل و نقل

- پایین بودن نرخ بازگشت سرمایه برای جلب مشارکت بخش غیردولتی
- هزینه بالای احداث، بهره برداری و تعمیر و نگهداری
- انحصاری بودن صنعت حمل و نقل ریلی اعم از تجهیزات، نیروی انسانی و ..
- وابستگی بالا به خریدهای خارجی و ارزی برای خرید ریل، ناوگان، علائم و تجهیزات و امکانات وابسته
- طولانی بودن مسیر در مقایسه با جاده به دلیل مشخصات فنی و هندسی مسیر
- پایین بودن تراکم شبکه ریلی کشور نسبت به کشورهای توسعه یافته
- نظام قیمت گذاری در صنعت حمل و نقل ریلی به صورت تعرفه ای است.
- پائین بودن میزان رشد حمل

- اتصال مراکز گردشگری و زیارتی مهم به شبکه (مشهد- قم- اصفهان و ...)
- دارا بودن توان مهندسی کافی جهت ساخت زیربنا
- تدوین سند چشم انداز صنعت حمل و نقل ریلی در افق ۱۴۰۴ و طرح جامع راه آهن
- تامین ناوگان باری و مسافری از طریق بخش خصوصی
- وجود انگیزه ملی برای حمایت از صنعت ریلی
- برخورداری راه آهن از ظرفیت های مناسب برای ترانزیت کالا و ایجاد مزیت صادراتی
- مزیت در حمل انبوه و حجیم بار در مسیرهای طولانی
- اشغال کم تر زمین برای احداث خطوط
- مصرف سوخت کم تر قطار در مقایسه با سایر وسایل حمل و نقل
- ایمنی بالاتر حمل و نقل ریلی نسبت به سایر روش ها حمل
- وجود نیروی انسانی متخصص و آموزش دیده

در قضاوت و انحصار قدرت راه آهن جمهوری اسلامی قابل درک است. در صورتی که مقام قضاوت و برخی تصمیم گیری های کلان به نهاد سومی سپرده شود و راه آهن جمهوری اسلامی موظف شود که به این نهاد، پاسخگو باشد، باید انتظار داشت که قدرت راه آهن جمهوری اسلامی کم تر شده و سوگیری ها هم کاهش یابد.

نقاط قوت حمل و نقل ریلی

- قوت های ذاتی حمل و نقل ریلی در مقایسه با دیگر شیوه های حمل و نقل
- حمل و نقل ریلی نسبت به سایر شقوق حمل و نقل، ایمن تر، اقتصادی تر، اشغال کم تر زمین برای احداث، مصرف کم تر سوخت، آلودگی کم تر محیط زیست، مزیت در حمل انبوه و حجیم بار در مسیرهای طولانی، مزیت در جابجایی مسافر در مسافت های طولانی.
- اتصال برخی مراکز باری مهم به شبکه (بنادر مهم، معادن و ...)

■ عدم پوشش برخی از مراکز استان‌ها و برخی از بنادر مهم کشور

موانع مربوط به زیرساخت‌ها و تجهیزات (زیربنایی، ناوگان، علائم، ماشین آلات و ...)

■ نداشتن سیاست‌های مدیریت تقاضا
■ تفاوت عرض خط و سامانه‌های علائم و بهره برداری در نقاط مرزی
■ فقدان حمل و نقل سریع السیر و مجهز نبودن شبکه به سامانه‌های برقی

■ کمبود ناوگان ریلی
■ کمبود تسهیلات جهت ارائه خدمات جنبی در ایستگاه‌های مسافری، نظیر پارکینگ، مراکز بهداشتی درمانی و ...
■ چرخه طولانی تامین و خرید تجهیزات و عقد قرارداد
■ فرایند تامین منابع مالی
■ عدم تخصیص به موقع بودجه مقرر شده

نقاط ضعف صنعت ریلی کشور

■ فقدان برنامه راهبردی صنعت ریلی

■ کمبود سرمایه و منابع مالی
■ وابستگی به دانش فنی به ویژه در بخش طراحی
■ عدم وجود مرکز ملی تحقیق و توسعه صنعت ریلی
■ عدم وجود آزمایشگاه و مرکز ملی تست ناوگانی و تجهیزات ریلی
■ عدم پایبندی به زمانبندی های قراردادی
■ تعامل ضعیف بین دانشگاه‌ها و صنعت ریلی
■ بهره وری پائین واحدهای صنعتی موجود

فرصت‌های حمل و نقل ریلی ایران

■ ابلاغیه رهبر معظم انقلاب اسلامی درخصوص سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی
■ دیدگاه رهبرمعظم انقلاب اسلامی، نمایندگان مجلس، دولت نهم در خصوص توسعه حمل و نقل ریلی

■ مواد ۶ و ۷ قانون توسعه حمل‌ونقل و مدیریت مصرف سوخت (مکلف شدن راه‌آهن به حمل ۳۰ درصد از تناژ حمل بار و ۱۸ درصد از حمل مسافر از حمل‌ونقل زمینی و

آزادسازی قیمت گازوئیل در سال ۱۳۹۱) و رسیدن به قیمت جهانی
■ تقاضای بالای باری و مسافری در محورهای موجود
■ جمعیت و وسعت مناسب کشور
■ ماده ۲۸ قانون برنامه چهارم توسعه (تلاش دولت و برنامه ریزی در خصوص توسعه حمل و نقل کشور به منظور تقویت اقتصاد حمل و نقل، بهره برداری مناسب از موقعیت سرزمینی کشور، افزایش ایمنی و سهولت حمل و نقل بار و مسافر)

■ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی - ماده ۲۸ بندب، شماره ۳ قانون برنامه چهارم توسعه - الزام ایجاد امکان دسترسی بخش غیردولتی به شبکه راه آهن کشور
■ موقعیت بسیار مناسب کشور برای حمل و نقل ترانزیتی و واقع شدن در دالان‌های مهم منطقه و کسب درآمد ارزی

■ افزایش بودجه دولت به دلیل افزایش قیمت نفت و افزایش نرخ رشد نقدینگی و کاهش اثر آن از طریق جذب پول جهت سرمایه‌گذاری در امور زیربنایی از جمله توسعه حمل و نقل ریلی
■ بند د ماده ۱ قانون برنامه چهارم توسعه (اختصاص حداکثر معادل ۵۰ درصد مانده موجودی حساب ذخیره ارزی برای سرمایه

گذاری و تامین بخشی از اعتبارات مورد نیاز حمل و نقل، فناوری و اطلاعات فنی مهندسی بخش غیر دولتی)

■ مصوبات استانی و درخواست مردم در خصوص توسعه حمل و نقل ریلی

■ مصوبه مجمع تشخیص مصلحت درمهرماه سال ۱۳۸۳ (امکان خصوصی سازی خطوط و مشارکت بخش خصوصی در توسعه آن)

■ تمایل کشورهای همسایه برای استفاده از دالان موجود ریلی در ایران

■ حوادث کم بخش حمل ریلی در مقایسه با حمل جاده‌ای

■ فرصت‌های صنعت ریلی کشور
■ وجود الزامات قانونی در برنامه پنجم توسعه برای گسترش حمل و نقل ریلی

■ نیاز موجود کشور به ناوگان ریلی

■ تقاضای رو به گسترش حمل و نقل ریلی

■ اجرای قانون هدفمند کردن یارانه ها

■ ایمنی حمل و نقل ریلی و نرخ بالای تصادفات جاده ای

■ وجود بازارهای بالقوه در منطقه

■ ظرفیت‌های صنعتی موجود در کشور



سیاست‌های توسعه حمل‌ونقل ریلی در کشور ایجاد شده‌اند. متأسفانه توسعه حمل و نقل ریلی طی دو دهه اخیر کم‌تر از برنامه‌های پیش‌بینی‌شده محقق شد و در عین حال بخش قابل توجهی از تقاضای ایجاد شده در این صنعت برای تامین ناوگان ریلی از خارج از کشور تامین شد و تحرک کافی در سمت تقاضای داخلی در این صنعت ایجاد نکرد.

عدم امکان تامین مالی

عدم امکان تامین مالی از طریق فاینانس و یا گشایش LC داخلی، باعث شده است تا توان رقابتی تولیدکنندگان داخلی با رقبای خارجی کاهش یافته و این شرایط تمایل به واردات را در بخش بهره برداری افزایش داده است تا بازگشت سرمایه توجیه پذیر شود.

بالابودن هزینه دسترسی به شبکه ریلی

حق دسترسی به شبکه ریلی باید به گونه‌ای باشد که انگیزه لازم را برای ورود به این صنعت و باقی ماندن بخش خصوصی در صنعت امکان پذیر کند در عین حال با نسبت کنونی تسهیم درآمدها امکان خرید ناوگان نو از داخل یا خارج از کشور وجود ندارد و به همین دلیل ورود ناوگان مستعمل با اقبال بیش‌تری مواجه شده است.

■ سواپ

تهدیدات صنعت ریلی کشور

■ وجود رقابت مخرب در بین تولیدکنندگان
 ■ قدرت بالای چانه‌زنی مشتریان
 ■ تنوع طلبی غیر منطقی مشتریان
 ■ عدم پرداخت به موقع توسط کارفرما (نبود سازوکار L/C ریالی)
 ■ وابستگی شدید صنعت حمل‌ونقل ریلی به توان مالی دولت
 ■ عدم امکان تامین اعتبار طرح‌ها و تامین منابع مالی
 ■ وجود هزینه‌های بالای بانکی جهت تهیه تضامین بانکی
 ■ بازگشت مدت‌دار سرمایه
 ■ طولانی بودن دوره اجرایی طرح‌ها
 ■ بالابودن سطح سرمایه‌گذاری (ساخت کارخانه ماشین‌آلات خرید فناوری و ...)

■ توقف خرید ناوگان توسط راه‌آهن و شرکت رجا و عدم هدایت تقاضاهای بخش خصوصی به سوی تولیدات داخلی

تعدد تولیدکنندگان و تقاضای محدود

در حال حاضر ۷ شرکت تولیدکننده ناوگان ریلی در کشور فعال هستند که عمدتاً در راستای



ساطعی: عدم امکان تامین مالی از طریق فاینانس و یا گشایش LC داخلی، باعث شده است تا توان رقابتی تولیدکنندگان داخلی با رقبای خارجی کاهش یافته و این شرایط تمایل به واردات را در بخش بهره برداری افزایش داده است

مدیریت تولید به جای مدیریت مصرف انرژی
 ■ نداشتن ضابطه برای استفاده از مصوبات استانی
 ■ تقاضا برای خروج راه آهن باری از شهرها
 ■ عدم اجازه ورود واگن‌های کشور به کشورهای عضو CIS
 ■ مصوبه واگذاری زمین‌های آزاد سازمان‌ها به وزارت مسکن

تهدیدات حمل و نقل ریلی

■ عدم رعایت روند مناسب و علمی خصوصی‌سازی در ایران طی چند سال اخیر
 ■ تعیین تعرفه‌های تکلیفی به ویژه زیان ده بودن آن در بخش مسافری
 ■ کم بودن انگیزه سرمایه‌گذاران خصوصی
 ■ مشکلات خرید ناوگان ریلی، ریل و ماشین‌آلات مکانیزه و تهیه لوازم یدکی مربوط به آنها به علت تحریم اقتصادی
 ■ رقابت نابرابر با بخش حمل و نقل جاده‌ای از نظر دریافت یارانه انرژی
 ■ نوسانات قیمت نفت
 ■ هزینه نگهداری شبکه راه‌آهن به راه‌آهن داده نمی‌شود ولی به سازمان راهداری و پایانه‌های کشور پرداخت می‌شود.

■ اعطای تسهیلات در تولید بالای انواع خودرو، اتوبوس و کامیون
 ■ شکل‌گیری دالان‌های رقیب جدید همانند بندر گواتر
 ■ فقدان ضوابط ارزشی مناسب از جمله ارزش جان و ارزش وقت
 ■ سیاست‌های پرهزینه



همزمان با سومین نمایشگاه حمل و نقل ریلی صنایع و تجهیزات وابسته:

اجلاس راه آهن های عضو آکو با حضور روسای راه آهن های ۱۵ کشور

مدیر کل امور بین الملل راه آهن برگزاری سومین نمایشگاه ریلی را زمینه‌ای برای معرفی توانمندی‌های ریلی کشور و بسترسازی برای عقد قراردادهای جدید در حوزه ریلی برشمرد.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ عباس نظری مدیر کل امور بین الملل راه آهن با بیان این مطلب گفت: در طول دو سال اخیر هم‌راستا با جمعیت نمایشگاه‌های حمل و نقل ریلی زمینه فعالیت‌ها در این حوزه شکل مطلوب‌تری گرفته است.

وی افزود: امسال در کنار برگزاری سومین نمایشگاه حمل و نقل ریلی شاهد برگزاری اجلاس راه آهن‌های عضو آکو با حضور روسای راه آهن‌های ۱۵ کشور بودیم.

نظری تصریح کرد: روند فعالیت‌هایی از این دست موجب شده تا حجم مذاکرات بین راه آهن ایران و کشورهای همسایه افزایش چشمگیر داشته باشد به طوری که اکثر این کشورها درخواست صدور خدمات فنی و مهندسی از راه آهن ایران داشته‌اند. مدیر کل امور بین الملل در تشریح اقدامات این معاونت تصریح کرد: دعوت از سازمان‌های بین المللی که ارتباط نزدیک با راه آهن ایران دارند مانند رییس اتحادیه بین المللی راه آهن ها (UIC) برای حضور در این اجلاس؛ اطلاع رسانی در خصوص برگزاری نمایشگاه حمل و نقل ریلی در سایت‌های خارج از کشور و مجلات صنایع ریلی و همچنین هماهنگی با سفارتخانه‌های کشورها و دعوت از سفرا و کاردارهای آن‌ها برای حضور در این نمایشگاه از دیگر اقدامات در این زمینه است.

برقراری ارتباط خط آهن ایران با گرجستان

مدیرعامل راه آهن توانایی ایران در تولید واگن و امکانات کشور بلغارستان در تولید سوزن‌های خودکار را زمینه مناسبی برای توسعه همکاری‌های ریلی

دو کشور بر شمرد.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ محسن پورسید آقایی مدیرعامل راه آهن با اشاره به امضا تفاهم نامه مشترک میان ایران و ارمنستان در حوزه ریلی گفت: براساس این تفاهم نامه مقرر شد تا خط آهنی تا مرز ارمنستان احداث شود و این خط آهن از نقطه مرزی ایران تا ایروان توسط سرمایه‌گذار بخش خصوصی ارمنی ادامه یابد.

وی با بیان این که خط ریلی جلفا به علت اختلافات دو کشور ارمنستان و آذربایجان مسدود شده است افزود: براساس طرح مذکور از طریق مرز ارمنستان و ادامه آن به گرجستان و اتصال آن به دریای سیاه، امکان اتصال خطوط ریلی ایران به بلغارستان مهیا می شود.

در حال حاضر بخش قابل توجهی از بارهای هند به کشورهای شمالی همسایه ایران از طریق خط آهن بندرعباس به ترکمنستان و کشورهای CIS جایجا می‌شود و با توجه به حجم بارهایی که میان هند و اروپا جایجا می‌شود مسیر ریلی یاد شده روند مطلوبی را در حمل بار ایجاد می کند. جدا از موضوع ترانزیت کالا و حمل و نقل امکان همکاری میان دو کشور ایران و بلغارستان در خصوص سایر صنایع حوزه ریلی امکان پذیر است.

وی توانایی ایران در تولید واگن و امکانات کشور بلغارستان در تولید

سوزن‌های خودکار را زمینه مناسبی برای توسعه همکاری‌های ریلی بر شمرد و گفت: در صورت افزایش تعاملات دو کشور در حوزه ریلی امکان بسط و ارتقاء راه‌های همکاری وجود دارد.

اتصال خط آهن بلغارستان - گرجستان - ارمنستان و ایران به دریای سیاه

همچنین در این جلسه معاون وزیر حمل و نقل و ارتباطات و فناوری ارتباطات بلغارستان با اشاره به تغییرات زیربنایی و اپراتوری حمل و نقل ریلی در این کشور طی دهه گذشته گفت: در سال ۲۰۰۲ کشور بلغارستان به عنوان عضو اتحادیه اروپا ملزم به بازسازی و تغییر ساختارهای ریلی خود بود و پیرو این موضوع با بازسازی انجام شده در حال حاضر سرعت قطارهای این کشور به ۱۶۰ کیلومتر در ساعت رسیده است. طبق برنامه ریزی انجام شده در صدد هستیم تا ارتباط میان صربستان و ترکیه را از طریق ریل برقرار کنیم و طرح اتصال خط آهن بلغارستان - گرجستان - ارمنستان و ایران به دریای سیاه از جمله برنامه‌های آتی ما است. وی با اشاره به پروژه اتصال به بندر وارنا و قدمت ۴۰ ساله این طرح گفت: این طرح با هدف ارتباط شوری سابق اجرایی شد و می‌خواهیم ارتباط این پروژه ریلی با خط آهن ایران را از طریق

پوتی و باتومی در گرجستان برقرار کنیم.

وی از بلغارستان و به عنوان دروازه اروپا یاد کرد و گفت: با توجه به ظرفیت‌های موجود میان دو کشور در حال حاضر بهترین شرایط برای توسعه فعالیت‌های تجاری وجود دارد.

انعقاد قرارداد خرید ۵۰۰ دستگاه واگن مسافری با کشور خارجی به ارزش ۷۰۰ میلیون یورو

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا با اشاره به انعقاد قرارداد خرید ۵۰۰ دستگاه واگن مسافری از کشور خارجی در اردیبهشت‌ماه امسال، گفت: ارزش این واگن‌ها حدود ۷۰۰ میلیون یورو است که ۷۵ درصد آن از محل تسهیلات صندوق توسعه ملی پرداخت خواهد شد.

سید حسن موسوی‌نژاد درباره برنامه رجا برای نوسازی ناوگان مسافری و از رده خارج کردن ناوگان فرسوده اظهار داشت: روال تهیه و تامین ناوگان نو و خریداری آن زمان‌بر است و مطالعه، مذاکره و انعقاد قرارداد و عملیات خرید و ورود به ناوگان لازم دارد.

از اوایل سال گذشته مذاکراتی با شرکت‌های خارجی برای تامین ناوگان آغاز شد که امیدواریم در اردیبهشت‌ماه جاری به امضا قرارداد برسند. در مورد انتخاب نوع شرکت، نوع واگن و تعیین

رشد ۳۱ درصدی حمل و نقل ریلی در بندر امیرآباد؟

مدیر بنادر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد بهشهر از رشد ۳۱ درصدی حمل و نقل ریلی کالا از طریق بندر امیرآباد بهشهر خبر داد و در سال گذشته، ۲ هزار و ۳۶۶ واگن به بندر امیرآباد وارد شده‌اند. به گزارش روابط عمومی بندر امیرآباد بهشهر، علی خدمتگزار مدیر بنادر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد بهشهر گفت: در سال ۹۳، با رشد سه درصدی تخلیه و بارگیری انواع کالاهای نفتی و غیرنفتی در بندر امیرآباد و نکا نسبت به سال قبل از آن، حجم تخلیه و بارگیری در این بندر به ۳ میلیون و ۶۲۵ هزار تن رسیده است.

در سال گذشته، ۸۲۳ فروند شناور در بندر امیرآباد و نکا پهلو گرفتند که نسبت به سال ۹۲ چهار درصد رشد داشته است.

در این مدت سه میلیون و ۴۸۶ هزار و ۴۱ تن انواع کالای تجاری در بندر امیرآباد تخلیه و بارگیری شد که از رشد دو درصدی نسبت به سال ۹۲ برخوردار بوده است. خدمتگزار بیان کرد: از مجموع میزان تخلیه و بارگیری صورت گرفته در بندر امیرآباد، یک میلیون و ۷۱۴ هزار و ۷۵ تن کالا مربوط به تخلیه بوده که از رشد ۵۲ درصدی نسبت به سال ۹۲ برخوردار بوده و یک میلیون و ۷۷۱ هزار و ۹۶۶ تن کالا نیز در این مدت از بندر امیرآباد بارگیری شده است.

ریلی بیش از یازده میلیارد لیتر در مصرف انرژی صرفه جویی خواهد شد. به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران به نقل از روابط عمومی وزارت نفت، طرح توسعه حمل و نقل ریلی از طرح های بند «تی» تبصره ۲ قانون بودجه سال ۱۳۹۳ کل کشور با هدف توسعه حمل و نقل بار و مسافر با راه آهن، کاهش مصرف سوخت و کاهش آلودگی های زیست محیطی سال گذشته در شورای اقتصاد تصویب شد.

مدت زمان اجرای طرح توسعه حمل و نقل ریلی ده سال و حجم کل سرمایه گذاری مورد نیاز در طرح، هفت میلیارد و ۵۳۱ میلیون و ۹۰۰ هزار دلار است. از آن جا که بخش حمل نقل به عنوان یکی از مهمترین بخش های مصرف کننده انرژی به شمار می آید، اجرای راهکارهای کاهش مصرف سوخت و آلودگی در این بخش و از آن جمله توسعه حمل و نقل ریلی (درون و برون شهری)، بسیار ضروری است.

با اجرای این طرح میزان حمل بار (بدون احتساب ترانزیت) با شبکه ریلی از ۲۱ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تن کیلومتر به ۷۵ میلیارد و هشتصد میلیون تن کیلومتر و جابجایی مسافر از ۱۷/۴ به ۳۴/۲ میلیارد نفر کیلومتر از سال ۱۳۹۲ تا ۱۴۰۲ افزایش خواهد یافت. در این طرح پروژه کاهش سهم دسترسی به شبکه (افزایش بهره وری و افزایش سرعت سیر واگن ها)، گشایش ۲۶ ایستگاه، دو خطه کردن ۳ هزار و ۶۹ کیلومتر، تراک بندی ۴ هزار و ۶۱۳ کیلومتر خطوط پرتردد، برقی کردن ۲ هزار و ۸۰۴ کیلومتر، بهسازی ۵ هزار و ۱۱۵ کیلومتر از خطوط، نوسازی و بازسازی ۳ هزار و ۷۳ کیلومتر از خطوط، ساخت و اصلاح ۱۵۸ کیلومتر مسیر، خرید و نصب یک هزار و ۵۰ عدد سوزن با تراورس بتنی، افزایش بار محوری از ۲۰ به ۲۵ تن (ده هزار و ۴۵۳ کیلومتر)، اسلب تراک محور جنوب به طول ۲۱۵ کیلومتر و یک پروژه کمکهای فنی و اعتباری اجرا می شود.

مبنای بازپرداخت سالانه از طریق شرکت راه آهن جمهوری اسلامی، به سرمایه گذاران غیردولتی به ازای تحقق

اقتصادی و ایجاد فرصت های بیشتر برای رشد بخش حمل و نقل و ارتباطات در منطقه عنوان کرده اند.

کارشناسان، طرح های در دست اجرا خط آهن میان افغانستان و ازبکستان، مسائل تامین مالی و نیز چالش های امنیتی در خاک افغانستان و برخی مسائل جغرافیایی و اقلیمی را از دیگر موانع و مشکلات احتمالی در اجرای طرح جدید خط آهن ترکمنستان-افغانستان-تاجیکستان قلمداد می کنند.



گزارش وزیر راه و شهرسازی برای توسعه شبکه ریلی در کمیسیون عمران

وزیر راه و شهرسازی در کمیسیون عمران مجلس گزارشی از برنامه های این وزارتخانه برای توسعه حمل و نقل ریلی در کشور ارائه کرد.

محمدرضا رضایی کوچی نایب رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی گفت: در جلسه کمیسیون عمران مجلس وزیر راه و شهرسازی گزارشی از وضعیت حمل و نقل ریلی در کشور ارائه کرد و به تشریح برنامه های این وزارتخانه برای افزایش سهم حمل و نقل ریلی در کشور پرداخت.

در سال گذشته ۱۶۵ کیلومتر راه ریلی در کشور ایجاد شد در حالی که براساس برنامه توسعه ما باید سالانه هزار کیلومتر خطوط ریلی در کشور ایجاد کنیم اما با توجه به اعتبارات بسیار کم دولتی، این امر امکان پذیر نبوده است. در بخش توسعه حمل و نقل ریلی در کشور ما حضور بخش خصوصی بسیار کم رنگ بوده و ما نتوانسته ایم به اهداف چشم انداز ۱۴۰۴ دست یابیم و با پیشرفت در این زمینه فاصله زیادی داریم. امروز در کشورهای پیشرفته بحث جا به جایی مسافر به وسیله شبکه ریلی مورد توجه قرار دارد؛ چرا که حمل و نقل ریلی از همه نظر به صرفه تر است و ما باید تلاش کنیم تا به اهداف لازم برسیم.



صرفه جویی ۱۱ میلیارد لیتری از محل اجرای طرح توسعه حمل و نقل ریلی

با اجرای طرح توسعه حمل و نقل

در هفتمین اجلاس جهانی آب در کره جنوبی، در ملاقاتی دوجانبه بر ضرورت راه اندازی هرچه سریعتر راه آهن سه جانبه «ترکمنستان-تاجیکستان-افغانستان» تاکید کردند.

تلویزیون دولتی ترکمنستان از سفر رئیس جمهور این کشور به کره جنوبی ضمن بیان مطلب فوق تصریح کرد: روسای جمهور ترکمنستان و تاجیکستان در جریان این ملاقات دوجانبه، طیف وسیعی از مسائل در ارتباط با مناسبات میان «عشق آباد» و «دوشنبه» را نیز بررسی کرده اند.

در ۲۰ مارس ۲۰۱۳ میلادی در حاشیه جشن جهانی نوروز در عشق آباد، نشست سه جانبه رؤسای جمهور ترکمنستان، افغانستان و تاجیکستان برگزار شد و یادداشت تفاهم احداث راه آهن جدید بین این ۳ کشور به امضا رسید.

خط آهن جدید قرار است از منطقه و شهر «آتامراد» و «امام نظر» ترکمنستان در استان «لیاب» این کشور در نزدیک مرز با افغانستان آغاز شده و از طریق مناطق «آکینه» و «آندخوی» افغانستان تا مرزهای کشور تاجیکستان ادامه داشته و شبکه های ریلی این سه کشور را به هم متصل کند.

سران کشورهای ترکمنستان، افغانستان و تاجیکستان در سخنانی در مراسم امضا سند مذکور، اجرایی شدن این طرح را اقدام دیگری در زمینه توسعه زیرساخت های اجتماعی،

قیمت واگن ها به نتیجه رسیده ایم و در اردیبهشت ماه قرارداد به امضا خواهد رسید. بخشی از منابع مالی برای انعقاد این قرارداد از محل تسهیلات صندوق توسعه ملی تامین می شود، بانک عامل مشخص شده و مطالعات FD مورد درخواست در اختیار بانک است، ضمن آنکه بانک طرح ما را تصویب کرده است. بانک عامل، بانک صنعت و معدن است. تعداد این واگن ها ۵۰۰ دستگاه به مبلغ ۶۰۰ تا ۷۰۰ میلیون یورو است، از این میزان ۶۰۰ میلیون یورو، تا ۷۵ درصد تسهیلات از محل صندوق توسعه ملی پرداخت خواهد شد.

تحویل این واگن ها از حدود یک سال پس از بازگشایی خط اعتباری LC آغاز خواهد شد و به مدت دو سال روند ورود آن به ناوگان ادامه خواهد داشت و در نوسازی ناوگان مسافری کشور موثر خواهد بود.



خط آهن «ترکمنستان-تاجیکستان-افغانستان» راه اندازی خواهد شد

روسای جمهوری ترکمنستان و تاجیکستان در حاشیه اجلاس جهانی آب بر اجرای عملی طرح خط راه آهن ترکمنستان-افغانستان-فراقتان تاکید کردند.

«قربانقلی بردی محمداف» رئیس جمهور ترکمنستان و «امامعلی رحمان» رئیس جمهور تاجیکستان



حمل هر تن کیلومتر بار اضافه شده (به استثنای حمل بار ترانزیت) نسبت به سال مبنای ۲۰۲۵/۲۰۲۵ سنت دلار و به ازای تحقق حمل هر نفر کیلومتر مسافر اضافه شده نسبت به سال مبنای ۱۳۰۱/۱۳۰۱ سنت دلار در سقفهای مقرر (حجم کل سرمایه گذاری) خواهد بود. عملکرد سال ۱۳۹۲ به عنوان عملکرد مبنای در نظر گرفته می شود و درآمد حاصل از صرفه جویی سوخت در سال ۱۳۹۳ امسال بازپرداخت می شود.

میزان انرژی صرفه جویی شده ۱۱ هزار و ۱۵۷/۶۳ میلیون لیتر و میزان کاهش انتشار کربن ۲۹.۹۵ میلیون تن معادل دی اکسید کربن است.

براساس بند ۴ تبصره ۲ بودجه ۱۳۹۳، حدود ۳۰ میلیارد دلار به ۱۲ طرح بهینه سازی مصرف سوخت اختصاص پیدا کرد.



راه حل های دولت برای تقویت قطارها

هر چند ماهها تلاش وزارت راه و شهرسازی برای تغییر رویکرد مردم نسبت به راه آهن با چند پروژه بزرگ تکمیل شد اما رسماً قطارها در بین تمامی وسایل حمل و نقل شخصی و عمومی در ایام نوروز کمترین سهم را داشتند.

طبق آخرین آمار ارایه شده از سفرهای نوروزی تعداد مسافری قطار از دو میلیون نفر تجاوز نکرده است و این نشان می دهد که این وسیله نقلیه عمومی هنوز آن طور که باید و شاید در بین مردم ایران جان نفته است. این در حالی است که حتی برنامه ریزی های صورت گرفته از سوی وزارت راه و شهرسازی برای افزایش ظرفیت شرکت های حمل و نقل مسافری ریلی نیز عملاً از سوی مسافران مورد توجه نبوده و گزارش ها حاکی از آن است که بلیت قطار در بسیاری از مسیرهای کشور در ایام نوروز باقی مانده بود و بدون مشتری بوده است.

هر چند نمی توان تغییر فرهنگ مسافرتی مردم را در زمان کوتاهی شاهد بود و قطعاً اقدامات دولت نیز در این زمینه نیاز به چندین سال آزمایش دارد اما به نظر می رسد قبل از تغییر فرهنگ باید ساختارها تغییر کند.

برقی کردن مسیر ریلی تهران - مشهد و یا ساخت راه آهن سریع السیر تهران - قم - اصفهان طرح هایی هستند که شاید بتوانند دو مسیر بزرگ ریلی در ایران را که از بیشترین تردد در ایام سال برخوردارند به تغییر و تحول جدی برسانند اما قطعاً برای بهبود شاخص استفاده از راه آهن در تمام مسافرت های درون کشوری زیرساخت هایی نیاز است که از یک سو با پروژه های زمان بر گره خورده و از سوی دیگر به تامین مالی گسترده نیاز دارد.

مسیر ریلی جنوب که به شکل تک خط بیش از چند دهه عمر دارد در این سال ها بارها به دلیل مشکلات موجود در ریل و خسارات به بار آمده مسدود شده و برای ساعت ها ارتباط قطاری شمال ایران با مناطق جنوبی را غیر ممکن کرده است.

در مسیر ریلی شمال کشور نیز تنها توجه به جمله مدیرعامل شرکت راه آهن که رسماً اعلام کرد در بعضی از قسمت های مسیر راه آهن گرگان پیچ های ریل را حتی می توان با دست باز کرد نشان از آن دارد که تا چه میزان نیاز به نوسازی خطوط در کشور مشاهده می شود.

به این مشکلات می توان راه آهن بزرگ تهران - شیراز که تا زمان افتتاح سر و صداهای زیادی را به پا کرد نیز اضافه کرد که هر چند اصفهان با سرعتی متعادل پیش می رود اما در فاصله اصفهان تا شیراز به دلیل فراهم نبودن زیرساخت های لازم قطار را مجبور می کند با سرعتی بسیار پایین حرکت کرده و این مساله زمان سفر در این دو نقطه را به شدت افزایش دهد.

چالش های نظام ریلی ایران در حوزه دسترسی نیز برای خود داستانی طولانی دارد. محروم بودن ۱۱ استان کشور از راه آهن و البته بسیاری از شهرهای کوچک و بزرگ ایران که از نظر توریستی قوی بوده اما راه آهن ندارند باعث شده بسیاری از مردم ترجیح دهند سفرهای خود را با وسایل دیگر تنظیم و برنامه ریزی کنند.

بحث راه آهن حومه ای نیز که چندی قبل از سوی وزیر راه و شهرسازی مطرح شده نیاز به زیرساخت هایی دارد که در بسیاری از مناطق کشور هنوز

برای آن ها برنامه ریزی خاصی صورت نگرفته و سرنوشتی نامعلوم به خود گرفته اند. همه این مشکلات باعث شده تا آخوندی یک بار دیگر سخن از نیاز پایه ای کشور به تغییر و تحول در حوزه راه آهن را مطرح کند بحثی که نه تنها زمان بر خواهد بود بلکه از نظر هزینه ای نیز نیاز به تغییر و تحولات جدی دارد. ریل پایه کردن شهرهای ایران جدیدترین راه حلی است که آخوندی برای حل کردن این دشواری ها مطرح کرده شهرهایی که بسیاری از آن ها فاصله چند کیلومتری با ایستگاه های راه آهن خود دارند و از این رو کمترین ارتباط را با قطارها برقرار می کنند هر چند هنوز جزئیات دیدگاه های وزیر راه و شهرسازی اعلام نشده اما به نظر می رسد صحبت های آخوندی با وجود دور و محال جلوه کردن تنها راه حل پیش رو در صنعت ریلی ایران خواهد بود.



حیای جاده ابریشم؛ از چین تا بلغارستان

مذاکرات روحانی با رییس جمهور چین در جاکارتا و نشست آخوندی، وزیر راه و شهرسازی با معاون وزیر حمل و نقل بلغارستان در تهران. هر چند مقیاس این مذاکرات گسترده است اما خبر از تحولی بزرگ می دهد که شاید بار دیگر به برقراری جاده ابریشم با محوریت ایران بینجامد.

با افتتاح خط آهن بزرگ اینچه برون که ایران را به دو همسایه شمالی خود یعنی ترکمنستان و سپس قزاقستان متصل کرد، صحبت از محوریت این طرح در انتقال ترانزیت شرق آسیا به اروپای غربی مطرح شد. مسیری که با توجه به حجم و ارزش تبادلات در جهان جزو بزرگترین خطوط تجاری به حساب می آید و گرفتن گوشه ای از این ماجرا می تواند برای ایران بسیار سودآور باشد. از این رو آخوندی در حاشیه افتتاح این خط آهن رسماً اعلام کرد که در برنامه بلندمدت می توان بر روی انتقال محموله های ترانزیتی چین به اروپا از طریق راه آهن اینچه برون حساب کرد و ایران آمادگی انجام این کار را دارد.

حالا با گذشت چند ماه از تاریخ

افتتاح این پروژه، ایران گام دوم خود برای شکل گیری این خط ترانزیتی را نیز برداشته تا با آوردن مشتریان اروپایی به پای میز قرارداد کار را به شکلی دوجانبه پیگیری کند.

مذاکرات آخوندی با بلغارها و البته اعلام آمادگی آنها برای بررسی بیشتر شرایط ایران و برقراری یک راه دسترسی بلندمدت بین شرق آسیا و اروپا از طریق ایران نشان از آن دارد که در صورت پیگیری مقدمات لازم می توان بر روی اجرایی شدن این پروژه حساب ویژه باز کرد؛ خطی که یاد آور نقش تاریخی ایران در جاده ابریشم است و می تواند بار دیگر به احیای آن بینجامد.

البته در کنار چین، ایران پیشنهاد وسوسه کننده اتصال به خلیج فارس و دریای عمان را نیز به بلغارستان ارایه کرده که می تواند کفه ترازو را در رقابت با ترکیه به سمت کشورمان تغییر دهد. هر چند هنوز ظرفیت راه آهن ایران نیاز به افزایش جدی داشته و این خط امن و ارزان باید در سال های آینده به عنوان جانشین جاده ها فعالیت کند اما در صورت نهایی شدن این مذاکرات، ایران یک گام دیگر به قرار گرفتن به عنوان محور ترانزیت منطقه نزدیک خواهد شد.



شمشیر دولبه قیمت بلیت برای راه افتادن قطارها

وزیر راه و شهرسازی چندی قبل اعلام کرد ورود نسل جدید قطارها به ایران هزینه هایی دارد که هر چند بخش قابل توجهی از آن از سوی سرمایه گذاران و دولت تامین می شود اما قطعاً بخشی از آن نیز در قیمت بلیت لحاظ خواهد شد.

قطارهای نسل جدید که از نظر نوع خدمات رسانی و سرعت دسترسی به شکل قابل توجهی به ناوگان هوایی نزدیک شده اند، از نظر هزینه ای نیز با توجه به فناوری های به کار رفته و البته هزینه های موجود برای حفظ کیفیت آن ها، با صنعت هواپیمایی برابری می کنند.

قطار سریع السیر تهران - قم - اصفهان و برقی سازی شبکه ریلی تهران - مشهد جزئی از این طرح های

این که بالا بودن نرخ حمل ریلی در مسیر پاکستان در مقایسه با حمل و نقل جاده‌ای یکی از عوامل بسیار مهم جاده شده است گفت: به همین دلیل به منظور ترغیب تجار برای انتخاب راه آهن درخواست کردیم تا راه آهن پاکستان در خصوص بررسی و کاهش نرخ تعرفه حمل و نقل ریلی در مسیر میرجاوه - کوئته به میزان ۱۰ درصد پایین تر از نرخ حمل و نقل جاده‌ای اقدام کند.

به گفته وی طرف پاکستانی اعلام کرد پیشنهاد طرف ایرانی را جهت بررسی به مقامات ذیصلاح در راه آهن پاکستان ارائه و نتیجه را به طرف ایرانی اعلام خواهد کرد.

داوودی با اشاره به درخواست طرف پاکستانی مبنی بر اعلام نرخ فعلی حمل و نقل جاده‌ای بار، با در نظر داشتن نوع کالا، میان میرجاوه و مقاصد مورد نظر برای تصمیم گیری در پاکستان گفت: در این زمینه طرف پاکستانی اطمینان داد که نرخ را بنابر درخواست ایران کاهش دهد.

مدیرکل راه آهن جنوب شرقی تصریح کرد: براساس تقاضای بازرگانان ایران مبنی بر اعزام واگن‌های مخزن دار حمل گاز برای تزئین گاز LPG به پاکستان، طرف پاکستانی اعلام کرد که در حال حاضر راه آهن پاکستان فاقد چنین ناوگانی است اما با وجود این که خرید واگن‌های حمل نفت توسط راه آهن پاکستان در دست اقدام است تهیه واگن‌های یاد شده فوق می‌تواند پس از بررسی درخواست راه آهن ایران انجام شود ضمن این که طرفین توافق کردند تا کالاها از مبدأ زاهدان به هر مقصدی در پاکستان بارنامه شود.

به گفته وی در حال حاضر حداقل سرعت قطارهای باری در مسیر ایران ۸۰ کیلومتر در ساعت و بار محوری حداقل ۲۰ تن است و این در حالی است که این مقادیر در مسیر تفتان - کوئته بسیار پایین است.

داوودی افزود: به همین منظور ایران درخواست کرد تا طرف پاکستانی نسبت به ارتقا و افزایش حمل کیفیت خط بین تفتان - کوئته در جهت کاهش زمان مسیر قطارها و امکان راه اندازی قطار مسافری اقدام کند.

نقش راه آهن‌ها در توسعه اقتصادی ایران و پاکستان

جلسه کمیته مشترک کارشناسان ادارات کل راه آهن‌های ایران (جنوب شرقی) و پاکستان (کوئته) برگزار و طرفین با مثبت ارزیابی کردن نقش ۲ راه آهن در توسعه اقتصادی استان‌های سیستان و بلوچستان ایران و بلوچستان پاکستان بر توسعه هر چه بیشتر همکاری‌ها تاکید کردند.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، داودی مدیرکل راه آهن جنوب شرقی در تشریح جلسه کمیته مشترک کارشناسان ادارات کل راه آهن‌های جنوب شرقی و پاکستان (کوئته) با توجه به وجود پتانسیل‌های بالای حمل و نقل ریلی بین دو راه آهن گفت: لازم است هر دو طرف در خصوص افزایش و توسعه همکاری‌های ریلی فی‌مابین از تمام ظرفیت‌های خود استفاده کنند.

وی افزود: با اشاره به تفاهات صورت گرفته میان مدیرعامل راه آهن و قائم مقام وزارت راه آهن جمهوری پاکستان در خصوص راه اندازی منظم قطار برنامه‌ای باری بین زاهدان - کوئته، طرفین مذاکره کننده خود را ملزم به اجرای مفاد صورتجلسه مربوطه کردند و در این راستا توافقاتی حاصل شد.

وی تصریح کرد: در این جلسه مدیران کل راه آهن‌های دو کشور با تاکید بر اهمیت راه اندازی قطار برنامه‌ای منظم در تشویق و ایجاد اطمینان بین تجار و بازرگانان دو کشور موافقت کردند قطار برنامه‌ای هفتگی بین زاهدان - کوئته راه اندازی شود.

به گفته داوودی طبق توافق صورت گرفته، اولین قطار در تاریخ ۱۱ ژوئن ۲۰۱۵ به ایستگاه راه آهن زاهدان وارد و پس از بارگیری در تاریخ ۱۳ ژوئن ۲۰۱۵ ایستگاه راه آهن زاهدان را به مقصد کوئته ترک خواهد کرد.

وی تصریح کرد: با عنایت به منافع حاصل از راه اندازی این قطار در توسعه حمل و نقل بین دو کشور، متولیان دو کشور تمام تلاش خود را جهت بازاریابی بار برای حمل با این قطار بکار خواهند بست.

مدیرکل راه آهن جنوب شرقی با بیان

به دلیل پایین بودن نرخ بلیت نمی‌توان انتظار داشت که قیمت‌ها افزایش چشم‌گیری داشته باشند، زیرا در آن صورت قطار یکی دیگر از مزیت‌های نسبی خود را نیز در جریان رقابت با دیگر وسایل حمل و نقل عمومی از دست می‌دهد و کار دولت برای برپا کردن پایه‌های سفر ریلی به عنوان محور حمل و نقل آینده کشور به شدت دشوار می‌شود.



تداوم ورود گردشگران اروپایی و آمریکایی برای بازدید از مراکز توریستی ایران

مدیر کل تنظیم و نظارت بر بازار با توجه به رضایت گردشگران و جذابیت‌های مراکز توریستی ایران و رشد چشمگیری آن در سال جدید پیش بینی کرد درخواست‌های در این خصوص ادامه دار باشد.

به گزارش روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، مرتضی جعفری مدیر کل تنظیم و نظارت بر بازار با بیان این که از فروردین ماه سالجاری تاکنون ۳ تور گردشگری وارد کشور شده گفت: این قطارها که حامل گردشگران خارجی از کشورهای اروپا، آمریکا و آسیای شرقی (۲۷۳ نفر) از طریق مرز ریلی بودند با ورود به کشور به بازدید از برخی شهرها و اماکن تاریخی کشور پرداختند.

وی افزود: تور هزار و یک شب؛ آخرین تور وارد شده به کشور تاکنون بوده که شامل ۸۴ گردشگر خارجی در تاریخ ۴ خردادماه وارد کشور شده و طبق برنامه ریزی این گردشگران پس از بازدید از اماکن تاریخی شهرهای زنجان، یزد، اصفهان و شیراز صبح دیروز وارد تهران شده و از طریق پرواز از فرودگاه امام خمینی عازم کشورهای خود می‌شوند.

مدیر کل تنظیم و نظارت بر بازار تصریح کرد: با توجه به رضایت گردشگران و جذابیت‌های مراکز توریستی ایران و رشد چشمگیری آن در سال جدید پیش بینی می‌گردد درخواست‌های در این خصوص ادامه دار باشد.



جدید است که باید برای راه اندازی آن‌ها در خطوط ریلی کشور برنامه‌های بلیتی جدیدی تدارک دید.

در کنار نسل جدید قطارها اما نرخ بلیت فعلی اعمال شده در قطارهای فعال و ناوگان در سیر کشور نیز با آن چه هزینه‌های واقعی را در بر می‌گیرد همچنان فاصله بسیاری دارد. در شرایطی که راه آهن جمهوری اسلامی ایران سرانجام و پس از ماه‌ها بررسی با افزایش قریب به ۲۰ درصدی نرخ بلیت قطار موافقت کرد و البته بحث هزینه خدمات ایستگاهی نیز در بعضی از مسیرها بر روی بلیت مسافران آورده شد اما هنوز شرکت‌های حمل و نقل ریلی مجبورند نسبت به تفاوت نرخ بلیت با هزینه‌هایشان در بعضی مسیرها زیان بدهند. مدیرعامل شرکت رجا اعلام کرده که این شرکت مجبور شده است در سال گذشته نزدیک به ۷۰ میلیارد تومان هزینه بابت پایین بودن نرخ بلیت نسبت به هزینه‌های ناوگان داشته باشد.

البته موسسوی‌نژاد این را هم اضافه کرده که با توجه به شرایط بازار و نیاز ناوگان ریلی کشور برای امکان رقابت با دیگر حوزه‌های حمل و نقلی به خصوص جاده‌ها نمی‌توان انتظار داشت قیمت بلیت از آن چه تاکنون افزایش یافته بیشتر شود، زیرا احتمال کاهش اقبال مردم را به همراه خواهد داشت.

این صحبت‌ها در حالی صورت گرفت که حتی با وجود ثابت ماندن قیمت بلیت قطار در ایام نوروز امسال و تبلیغات گسترده‌ای که دولت یازدهم در طول ماه‌های گذشته به منظور آشنی دادن ایرانی‌ها با سفرهای ریلی داشته است، همچنان در اوج سفرهای مردمی بخش قابل توجهی از قطارها تا روز آخر ظرفیت اضافه داشته و برخلاف دیگر وسایل حمل و نقل عمومی امکان جابه‌جایی مسافران را حتی با خرید بلیت سفر در همان روز داشتند.

هرچند طرح تغییر جایگاه قطار در زندگی ایرانیان قطعاً طرح و برنامه‌ای بلندمدت خواهد بود که در کنار فرهنگ‌سازی به اصلاح زیرساخت‌ها و سرمایه‌گذاری‌های گسترده نیز احتیاج دارد، اما قطعاً در شرایط فعلی و با وجود به ظاهر زیان‌ده بودن برخی از شرکت‌ها در حوزه حمل و نقل مسافری

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 ترا بر سبز (صبا) مدیرعامل: سید مجید فاضلی تلفن: ۸۸۹۰۱۵۴۹ نمبر: ۸۸۹۰۹۶۴۶</p>	 <p>نورالرضا (اصفهان) مدیرعامل: احمد رضا 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: محمدعلی قادری تلفن: ۴۴۱۸۱۶۱۱ نمبر: ۴۴۵۲۷۸۰۳</p>	 <p>حمل و نقل بین المللی پاکان ترابر 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 کویر 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



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



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



راه آهن شرقی بنیاد
مدیرعامل:
ناصر صوفی
تلفن: ۵-۸۸۷۲۴۱۱۱
نمابر: ۸۸۷۲۴۰۱۱



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



قطارهای مسافری و
باری جوپار
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
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: ۸۸۱۷۰۵۴۶
نمابر: ۸۸۷۴۸۳۱۱



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

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

مهندس محمدرضا کامیاب
نائب رئیس هیات مدیره



مهندس سیدحسین موسوی نژاد
رئیس هیات مدیره



مهندس محمود قیام
عضو هیات مدیره



مهندس ابوالقاسم سعیدی
عضو هیات مدیره و خزانه دار



مهندس مجتبی لطفی
عضو علی البدل



مهندس عباس فروتن
عضو هیات مدیره



مهندس غلامحسین عبدالهی سروی
دبیر انجمن



دکتر همايون 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
نمابر: ۸۸۳۱۳۰۴۳

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

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

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

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



از آنجایی که امروزه امر تبلیغات برای کتبه تولیدکنندگان، سازندگان، بهره برداران و سرمایه گذاران از اهمیت ویژه و قابل توجهی برخوردار می باشد و صاحب نظران هزینه های مرتبط با تبلیغات را نوعی سرمایه گذاری محسوب و آن را بعنوان هزینه تلقی نمی نمایند. بر آن شدیم تا در نشریه انجمن که با نام 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 نوین است لذا به منظور امکان جذب مخاطبین و مشتریان بیشتر پیشنهاد می گردد تا در صورت تأیید مراتب، در هیات مدیره انجمن هزینه های تبلیغات در نشریه با رعایت جمیع جهات و با نظرترین قیمت و به شرح ذیل از مشتریان دریافت گردد.

- ۱- چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در پشت جلد نشریه (جلد پایانی) با کاغذ گلاسه یا طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال
- ۲- چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در داخل جلد با کاغذ گلاسه یا طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
- ۳- چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت یک رو و چهاررنگ در صفحات داخلی نشریه با کاغذ گلاسه و طرح ارائه شده از سوی متقاضی، هر شماره به مبلغ ۶/۰۰۰/۰۰۰ ریال
- ۴- حضور در صفحات ویژه معرفی شرکت ها در کادر ۲x۵ cm برای هر نوبت ... ۵۰۰۰ ریال که بصورت اشتراک سالانه و برای ۶ شماره بطور یکجا دریافت می گردد.

- توضیح ۱: در صورت ضرورت طراحی از سوی ناشر، هزینه طراحی جداگانه محاسبه خواهد شد.
- توضیح ۲: برای انجام تبلیغات فوق الذکر در صفحات داخلی در ابعاد نصف صفحه و با همان کیفیت به غیر از پشت و داخل جلد نشریه (بند اول و دوم) ۵۰٪ پتانجین شده دریافت می گردد.
- توضیح ۳: کتبه شرکت های عضو انجمن در صورت تمایل به چاپ تبلیغات شرکت مشروح 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 ریزتر آگهی برای اعضای انجمن (مختلار در ۴ صفحه) یا اعلان ۳۰٪ تخفیف در نرخ مندرج در بند ۴ صورت خواهد پذیرفت.
- توضیح ۵: در خواست چاپ هرگونه آگهی تبریک و تهنیت و تشکلات و سایر مناسبت ها از سوی شرکتها و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی در کادر ۱۰ x ۷ cm در صفحات داخلی نشریه برای آگهی معدنگان مشروح بندهای ۱ و ۲ و ۳ در همان شماره بصورت رایگان و برای سایر اشخاص به ازای هر نوبت با نرخ ... ۲۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال انجام می پذیرد.



دوماهنامه انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی
و خدمات وابسته. شماره ۱۶. خرداد ۱۳۹۴

نمای صهل و نقل ریلی

بهترین فرصت جهش حمل و نقل ریلی؛ امروز

سومین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل ریلی
دوازدهمین اجلاس روسای راه‌آهن‌های عضو اکو
برای افزایش بهره‌وری سیرواگن‌ها چه باید کرد