



ته‌آدحل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

انتشار: دی ماه ۱۳۹۴ شماره ۲۰

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیر مسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

همکاران تحریریه:

پویا مهرابی، هرمز قطبی، عزت‌ا... سکوت‌منش، محمدنبی

جوآنمردی، مهرداد شکوهی‌رازی، مجید پورمقدم،

علی اصغر شفیع‌نادری، محمدباقر کاظمی

گرافیک و صفحه‌آرایی:

وحید وقفی‌محبی

آتلیه گرافیک:

آزاده ذرقانی

عکس:

محمدرضا رحیم‌بیگی

چاپ، لیتوگرافی و صحافی: مهتاب

نشانی: تهران - خیابان توحید - خیابان غلامرضا

طوسی - پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کد پستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

تلفن: ۰۲۱-۶۶۵۶۵۶۱۶ و ۶۶۵۶۵۶۱۵

دورنگار: ۰۲۱-۶۶۵۹۴۷۴۷

وبگاه: www.rtcguild.com

رایانامه: info@rtcguild.com

دوماهنامه «ته‌آدحل و نقل ریلی» آماده انعکاس دیدگاه‌ها، نظرات و مقالات

صاحب‌نظران، مسئولان و هموطنان عزیز است.

دوماهنامه «ته‌آدحل و نقل ریلی» در کوتاه کردن و ویرایش مقالات آزاد است.

مقالات منتشر شده دیدگاه نویسندگان است.



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

سفارش تبلیغات: ۲۲۶۶۸۶۵۵

| | |
|----|---|
| ۲ | سلامت سیر واگن در مسیر جا مانده است |
| ۴ | به سمت قله حرکت می‌کنیم، به هر کجا برسیم موفقیت است |
| ۱۰ | سوانح ریلی؛ چالش‌ها و راهکارها |
| ۱۶ | بدهی ۳۸۱ هزار میلیارد تومانی دولت؛ بیش از داریابی‌هایش؟ |
| ۱۸ | ورود ناوگان ۵ ستاره به شبکه ریلی مسافری |
| ۲۰ | اولویت ایמידرو، توانمندسازی تکمیل زنجیره ارزش در بخش معدن |
| ۲۲ | قطار فدک؛ گامی به جلو، هر چند کوچک |
| ۲۴ | طرح ساختار دهی و تنظیم مقررات در بخش حمل و نقل ریلی کشور |
| ۲۸ | پروژه راه آهن برقی آمل - تهران؛ پروژه نیمه‌تمام دیگر؟ |
| ۲۹ | مشکلات حمل و نقل فله مواد معدنی در کشور و نقش ناچیز شبکه ریلی |
| ۳۰ | نگاهی آماری به وضعیت مواد معدنی ایران از طریق سیستم ریلی |
| ۳۲ | الزامات اصلی افزایش توان رقابت‌پذیری سیستم ریلی در حمل بار |
| ۳۶ | توسعه ناکافی و هزینه حمل بالا، ریلی را غیر رقابتی کرد |
| ۳۷ | توافق همکاری مشترک راه آهن ایران و ژیمنس |
| ۳۸ | شرکت‌های خارجی روی ریل‌های راه آهن ایران |
| ۴۰ | جدیدترین قطار پرسرعت چین وارد خدمت می‌شود |
| ۴۲ | تازه‌های ریلی |
| ۴۶ | راهنمای ریلی |



طرح روی جلد:
علیرضا کریمی مقدم



سلامت سیر واگن در مسیر جامانده است

غلامحسین عبداللہی سروی
دبیر انجمن

ساخت و خطوط استاندارد طول شبکه، عدم عملیات مانورهای ضربه‌ای در ایستگاه‌ها، دقت و توجه مأمورین فنی به سیر و حرکت واگن‌ها، بارگیری و باربندی صحیح واگن، دقت در تشکیل و تنظیم قطار و عدم اعزام واگن با ترمز بسته. از جمله عناصر عمده است.

مشکلاتی که تاکنون موجب عدم سیر سلامت واگن‌ها شده است عبارتند از:

بریدگی چرخ در بسیاری از واگن‌ها، سوختگی قاب ترمز، خرابی قلاب‌ها به علت مانورهای ضربه‌ای، عدم اطلاع مالک واگن از سوانح ایجاد شده، سیر واگن به صورت اضطراری از محل سانحه و متوقف کردن در ایستگاه‌های بعدی، مفقود شدن قطعات در طول شبکه، عدم آموزش پرسنل تعمیرات ویژه، عدم تعویض به موقع کفش ترمز.

برای سیر سلامت واگن‌ها چه باید کرد؟ قطعاً میبایستی وظایف مالکین واگن و شرکت راه‌آهن مشخص شود.

وظایف مالک واگن چیست؟

وظایف شرکت راه‌آهن ج.ا.ا چگونه ارزیابی می‌شود؟

وظایف مالک واگن

باید برنامه (نت) نگهداری و تعمیرات را به موقع انجام

با فروش کل ناوگان باری و مسافری ریلی به بخش خصوصی و ورود بخش غیردولتی به حمل‌ونقل ریلی و خارج شدن مالکیت ناوگان از شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. عملاً سرمایه این بخش از دولت جدا شد و در مالکیت بخش خصوصی قرار گرفت. از طرفی یکی از اصول سرمایه‌گذاری، حفظ، نگهداری و بهره‌برداری مطلوب از ناوگان می‌باشد در حالی که بیش از ۷۵ درصد زمان بهره‌برداری این ناوگان از دست مالک خارج و به راه‌آهن واگذار می‌شود عملاً بخش عمده از مسئولیت نگهداری از اراده و توان مالک خارج شده و در شبکه زیرساخت که در مالکیت دولت است جاری می‌گردد. آنچه که در گذشته اتفاق افتاده است برای مالکین اتفاق ناگواری که عدم سلامت و امنیت در سلامت سیر واگن‌ها را به ارمغان آورده است، سلامت سیر واگن در شبکه ریلی یکی از اساسی‌ترین اصول حفظ و نگهداری ناوگان تلقی می‌شود.

اما چه عواملی در سیر سلامت واگن دخیل هستند؟

پیمانکاران تعمیرات اساسی و ویژه، ناظرین تحویل‌گیری واگن‌های تعمیری، پست‌های بازدید طول خطوط، رؤسای قطار، قطعات مصرفی استاندارد، زیر



محور، قلاب، سیستم ترمز، نیروهای اصلی و فرعی و ... با توجه به مشکلات و وظایف مالک و راه‌آهن آنچه که قانون گذار در زمان تصویب قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی مصوب نموده است تکلیف سیر سلامت واگن را در تبصره ۳ ماده ۸ قانون مشخص نموده است. تبصره (۳)

«راه‌آهن با پذیرش ناوگان شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسئول حفظ و نگهداری ناوگان و تأیید سلامت سیر آنان می‌باشد.»

پس وقتی راه‌آهن در مبداء حرکت واگن‌ها را پذیرفت و بارنامه باردار یا خالی آن را تحویل گرفت مسئولیت حفظ و نگهداری را بعهده دارد ولی آنچه اتفاق افتاده تاکنون سیر سلامت واگن فراموش شده و خسارت‌های فراوان به مالک واگن وارد و تاکنون راه‌آهن حاضر به جبران ضرر و زیان نبوده. و عملاً از وظایف قانونی خود سرباز زده است. گرچه مدیریت عالی راه‌آهن این تبصره را قبول دارد و خود را مسئول سیر سلامت واگن می‌داند. ولی راهکار اجرائی آن تاکنون تدوین نشده است و عوامل اجرائی حاضر به پذیرش این ماده قانونی نبوده و نیستند. لازم است هر چه سریعتر اجرای این تبصره در راه‌آهن عملی گردد و سلامت سیر واگن‌ها طبق تبصره ماده قانونی یادشده عملیاتی گردد.

داده و بر واحدهای تعمیراتی که تعمیر اساسی یا ویژه انجام می‌دهند در برنامه اجرائی آنها خصوصاً در کیفیت تعمیرات و قطعات کنترل عملیاتی داشته باشند. **■** قطعات بکارگیری شده در واگن‌ها باید با استاندارد تعریف شده راه‌آهن مطابقت کامل داشته باشد. **■** موظف به رعایت استانداردهای تعریف شده راه‌آهن باشند.

■ با واگن‌های با عمر بالا طبق دستورالعمل رفتار شود. **■** واگن‌هایی که کوچک‌ترین مشکلی دارند را از سیر خارج و رفع عیب نمایند.

وظایف راه‌آهن ج.ا.ا

- تحویل گیری واگن در مبداء حرکت اعم از باردار و خالی.
- سیر سلامت واگن از مبداء تا مقصد
- کنترل واگن در پست‌های بازدید.
- حفاظت از قطعات واگن در طول مسیر
- اعلام سریع سوانح ایجاد شده در شبکه به مالک واگن.
- پرداخت خسارت بابت قطعات مفقودی و خسارت وارده به واگن.
- تعیین استانداردهای قطعات اصلی مثل بوژی، چرخ



گفت‌وگوی اختصاصی با معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل شرکت راه‌آهن

به سمت قله حرکت می‌کنیم به هر کجا برسیم موفقیت است

پویا مهرابی

ولی همیشه سخن از ۵۰۰۰ - ۶۰۰۰ کیلومتر است. روشن است تا زمانی که طرح جامع یا به‌قول خارجی‌ها Master Plan که حلقه گمشده حمل و نقل است تدوین نشود، نخواهیم توانست در مورد یکپارچگی حمل و نقل و حمل و نقل چند وجهی و لجستیک و سایر واژه‌ها تصمیم درستی بگیریم. در این خصوص مصاحبه‌ای با مهندس سعید رسولی معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل شرکت راه‌آهن انجام دادیم. وی انتظار دارد احکامی عملیاتی و کارگشا در برنامه ششم گنجانده شود تا نقش حمل و نقل ریلی را مشخص کند و به همان نسبت اعتبارات مناسب به راه‌آهن اختصاص یابد.

قرار بود با آقای مهندس سعید رسولی ساعت ۱۱ صبح در دفترشان مصاحبه داشته باشیم که متأسفانه با دو ساعت تأخیر انجام شد. در ادامه این گفت‌وگو را می‌خوانید.

کمبود نقدینگی و سرمایه در گردش مهم‌ترین مشکل فعالان حوزه ریلی است که موجب شده توسعه حمل و نقل ریلی در چرخه باطلی گرفتار و با درجا زدن به جای پیشرفت به عقب حرکت کند.

با این که سال گذشته شرکت راه‌آهن طرح‌های مختلفی برای ارایه تسهیلات به بخش خصوصی در نظر گرفت اما در عمل هیچ کدام موجب سرمایه‌گذاری جدی در بخش تأمین ناوگان نشد. اوایل سال ۱۳۹۴ قرار داد ساخت ۳۱۰۰ دستگاه واگن باری، مسافری و لکوموتیو بسته شد که قرار بود طی ۱۸ ماه به نتیجه برسد اما مهم‌ترین مسئله یعنی نبود نقدینگی کافی گریبان این طرح‌ها را گرفت.

پروژه‌ها راه‌اندازی می‌شود بدون آن که تصویری از دورنمای نقدینگی برای آن وجود داشته باشد. معلوم نیست پروژه‌های نیمه‌کاره چه کارایی دارند، به عنوان مثال در حالی که در سال توان اجرایی حداکثر ۳۰۰ کیلومتر ریل‌گذاری داریم



رسولی:

**طرح‌های شرکت راه‌آهن
بیشتر ماهیت تعمیر و
نگهداری دارند و کاهش
بودجه به شدت تاثیر منفی
در کیفیت نگهداری خطوط و
ناوگان می‌گذارد**

اختصاص داده شد. هزار و صد میلیارد تومان دریافت داشتیم. این موجب شد هم طرح‌های سال ۱۳۹۳ پرداخت‌های خوبی داشته باشیم و هم با پیش‌بینی این که در سال ۱۳۹۴ علاوه بر این اعتبارات یک ردیف جدیدی به موجب ماده ۷۰ قانون رفع موانع تولید که گفته است ۲۰ درصد قیمت گازوییل غیر بخش کشاورزی به عنوان عوارض سوخت برای کمک به تثبیت تعرفه حق دسترسی و توسعه خطوط ریلی و جاده‌ای و به صورت مساوی و ردیف بودجه‌ای ایجاد شد که ۶۴۰ میلیارد تومان برای راه‌آهن منظور شد که از این محل هیچ دریافتی نداشتیم. در قانون بودجه این ردیف بودجه ایجاد شد. بنابراین تصور داشتیم علاوه بر اعتبارات سال قبل این ردیف ایجاد شده و یک سری برنامه‌ریزی انجام شد و به علت عدم تحقق درآمدهای دولت این ردیف تخصیص داده نشد. مبلغ ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیارد تومان از محل بند ق به راه‌آهن اختصاص داده شد و مخاطب آن بخش خصوصی و سرمایه‌گذار است.

امسال به دلیل کاهش درآمد دولت که بسیار بسیار عدد پایینی بود موجب شد تا نتواند تخصیص طرح‌های عمرانی را مشابه سال قبل و یا سال‌های قبل‌تر پرداخت کند. از اعتبارات هدفمندی یارانه‌ها از محل تبصر ۲۰ مبلغ ۵۰۰ میلیارد تومان اختصاص داده شده بود و قرار بود تعرفه حق دسترسی را کاهش دهیم و حجم بار و مسافر بیشتری داشته باشیم و با افزایش آن به ازای هر تن کیلومتر ۲۳۰ ریال تا سقف ۵۰۰ میلیارد تومان دریافت کنیم که تا به امروز ۱۵۰ میلیارد تومان دریافت کردیم. تعرفه حق دسترسی را کاهش دادیم و به نفع سرمایه‌گذاران موجب شد تا در هزینه جاری و پرداخت جاری شرکت راه‌آهن اختلال به وجود بیاید. قرار بود کاهش درآمد از طریق یارانه جبران شود و وقتی یارانه پرداخت نشود یک فاصله به وجود می‌آید و این فاصله فشار به هزینه

اعتبارات طرح‌های عمرانی کاهش خواهد یافت. در خصوص طرح‌های عمرانی راه‌آهن باید گفت نسبت به دیگر طرح‌های عمرانی تفاوت دارد. طرح‌های شرکت راه‌آهن بیشتر ماهیت تعمیر و نگهداری دارند و طرح نوسازی و بهسازی شبکه ریلی، بازسازی ناوگان، طرح نگهداری و بازسازی ایستگاه‌ها در دستور کار است و جزو فعالیت‌های مستمری است که البته در قالب طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای آمده و طرح‌ها حالت پرداخت حق الزحمه به پیمانکاران دارد. خرید تجهیزات و مصالح کمتر است. پرسنل زیادی از شبکه ناوگان ریلی نگهداری می‌کنند و کاهش بودجه به شدت تاثیر منفی در کیفیت نگهداری خطوط و ناوگان می‌گذارد.

چه تعداد از طرح‌های نوسازی شبکه و ناوگان امسال اجرایی شد؟ ترجیحا به صورت درصد میزان پیشرفت طرح‌ها را بیان کنید.

سال ۱۳۹۴ با توجه به دریافتی نسبتا خوبی که در سال ۱۳۹۳ داشتیم که بالای ۵۰ درصد آن تحقق یافت، یک ردیف هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان دریافت کردیم. یک ردیف یارانه‌ای داشتیم معادل ۳۵۰ میلیارد تومان و یک اعتبارات طرح‌های مصوب قانون بودجه که حدود ۶۰۰ میلیارد تومان بود. مجموعه این‌ها حدود ۵۰ درصد

این جنس از مذاکرات باتوجه به ویژگی‌های خاصی که دارند و مسائل عمیقی که بین طرفین وجود دارد، خیلی نمی‌توان خوشبینانه نگاه کرد و باید رفتار طرف مقابل را رصد کرد تا ببینیم به چه سرانجامی می‌رسیم. اما به هر صورت امسال شرایط متفاوت‌تر است یعنی در یک وضعیت سهل و ممتنع قرار داریم. اگر تحریم‌ها برداشته شود و چون موجب تسهیل روابط اقتصادی و تجاری می‌شود، ممکن است بخشی از سرمایه‌گذاری‌ها و انجام طرح‌های عمرانی در حمل و نقل ریلی به سمت بخش‌های غیر دولتی از جمله داخلی و خارجی منتقل شود و امیدوار باشیم حتی اگر قیمت نفت در قیمت فعلی بماند و یا کاهش قیمت داشته باشد، بتوانیم با جلب سرمایه‌گذاری‌های غیر دولتی بخش زیادی از پروژه‌ها را اجرا کنیم و کمتر «آسیب» ببینیم.

دولت یک سری درآمدهای مشخص دارد و راه‌آهن هم بودجه‌ای سالانه از دولت می‌گیرد. کاهش قیمت نفت چه تاثیر روی بودجه دریافتی راه‌آهن از دولت و یا پرداخت تسهیلات دولتی به بخش خصوصی دارد؟

در رابطه با بودجه عمومی طبق مصاحبه‌ای که سال پیش داشتیم، امسال تقریبا همان پیش‌بینی اتفاق افتاد. اگر درآمدهای دولت کاهش یابد در طرح‌های تملک سرمایه بیشتر خود را نشان خواهد داد. الان با مسئله کاهش قیمت نفت به صورت جدی روبه‌رو هستیم. صحبت‌های اخیر وزیر نفت مبنی بر اراده افزایش سقف صادرات مقداری از درآمد را جبران می‌کند. بخش عمده درآمد دولت، درآمد نفتی و بخشی مالیاتی است. دولت قصد دارد قیمت پایه مالیاتی را افزایش ندهد و توسعه موارد مشمول مالیات را در دستور کار قرار دهد. پس اگر قرار باشد درآمد مالیاتی زیاد رشد نکند، در بهترین حالت درآمد بیشتری نخواهد داشت. پس



سال گذشته پرسیده بودم با توجه به این که پیش‌بینی می‌شود قیمت نفت به زیر ۵۰ دلار در هر بشکه برسد چه ارزیابی از سرمایه‌گذاری در بخش ریلی دارید که منطقی‌ترین جواب را در بین مصاحبه‌شوندگان دادید. حال امسال با توجه به این که پیش‌بینی می‌شود قیمت هر بشکه نفت به زیر ۳۰ دلار برسد چه ارزیابی در خصوص بودجه عمرانی در راه‌آهن دارید و در صورت ادامه کاهش قیمت نفت چه راهکارهایی پیشنهاد می‌کنید؟

واقعیتش شرایطی که امسال با آن روبه‌رو هستیم متفاوت با سال گذشته است. مذاکرات هسته‌ای را پشت سر گذاشتیم و در ارتباط با اجرایی شدن برجام به تصویر نسبتا روشن‌تری رسیده‌ایم. هرچند به



جاری راه آهن وارد می کند. طبیعی است اگر با همین روند پیش برویم، طرح های تملک دارایی سرمایه ای که برای سال ۱۳۹۴ پیش بینی شده که آغاز شوند و یا مناقصه آن ها برگزار شده، امکان اجرا نخواهند داشت.

برای تشویق بخش خصوصی به سرمایه گذاری در بخش ریلی یک سری تسهیلات اختصاص داده شده است اما فعالان این حوزه معتقد هستند مشکل اصلی نبود سرمایه در گردش و نقدینگی است و چون بخش ریلی سرمایه گذاری بالایی نیاز دارد و بازگشت سرمایه نیز طولانی است به همین دلیل سرمایه گذاری و نوسازی صورت نمی گیرد. برای تامین سرمایه در گردش راه آهن تاکنون چه اقدامی انجام داده است؟

وقتی که سرمایه گذار غیر دولتی قصد دارد در ناوگان سرمایه گذاری کند، می خواهد از یک سری تسهیلات دولتی استفاده بکند. از محل تسهیلات صندوق توسعه ملی یک حد اعتباری هایی در بانک های عامل به ما اعلام شده که سقف اعتباری برای شبکه حمل و نقل ریلی چقدر است. سرمایه گذاران را ارزیابی و اهلیت سنجی می کنیم و طرح های شان را بررسی می کنیم و طرح هایی که اقتصادی هستند و موجب افزایش حمل بار و مسافر شوند به بانک عامل معرفی می کنیم. طبیعی است بخشی از سرمایه را بخش خصوصی بی آورد و بخش دیگر تسهیلات باشد اما شرکت های بخش خصوصی گاهی در زمینه اخذ تسهیلات از بانک عامل مشکل دارند و شاید چون بدهی بالایی به بانک ها دارند و یا ضمانت های لازم را ندارند نمی توانند تسهیلات دریافت کنند. خوشبختانه توانستیم سال ۱۳۹۳ حکم قانون دایمی را بگیریم که با تضمین شرکت راه آهن شرکت ها به بانک ها معرفی شوند اما اگر یک مشتری در سازوکار بانکی بدهی

امسال به دلیل کاهش درآمدها، دولت نتوانست تخصص طرح های عمرانی را مشابه سال قبل و یا سال های قبل تر پرداخت کند



بالایی داشته باشد و در برآوردهای خود بانک بازگشت پول را مشکل ببیند، تسهیلات ارایه نمی کنند.

در نظام بانکی ما شخصی که سپرده گذار است هیچ ریسکی پولش را تهدید نمی کند و سر ماه بهره بانکی را دریافت می کند؛ بانک هم هیچ ریسکی قبول نمی کند و همه ریسک برداش تولید کننده ای است که از بانک وام گرفته است؟

در روش های صحیح اقتصادی معمولاً بانک ها به تولید کنند واقعی کمک می کنند که اگر تولید کننده مشکل داشت مشکلیش برطرف شود تا تولید اشتغال کند اما در شبکه بانکی ما به محض این که متوجه شوند مشکلی در تولید به وجود آمده، بانک ها به عنوان یک طلبکار به دنبال حفظ و سوخت نشدن پولشان می روند که باعث تعطیل شدن تولید می شود.

تا کنون شرکتی فعال در حوزه ریلی برای دریافت تسهیلات به بانک معرفی شده که موفق شود از بانک تسهیلات بگیرد؟

شرکت های متعددی معرفی کردیم. بحث نظام بانکی در کشور تاریخی و پیچیده است. دولت های قبل و این دولت با جدیت بیشتر تلاش دارند با کارشناسی موانع را

برطرف کنند به گونه ای که هم نظام بانکی آسیب نبینند و هم به تولید کمک کنند اما واقع این است که از شرکت هایی که معرفی کردیم برخی کارشان به مصوبه هیات مدیره بانک رسید و در حال گشایش اعتبار و اخذ تسهیلات هستند، برخی در مرحله فرآیند تکمیل پرونده و کار بررسی هستند. اگر بانک هایی مشخص شوند که به صورت تخصصی، طرح های حمل و نقل ریلی را به عهده بگیرند شرایط برای اعطای تسهیلات فرآهم تر می شود و بانک مجهز به تیم کارشناسی می شود که با حمل و نقل ریلی آشنا است و کار ارزیابی تسهیل می شود. در حوزه کشاورزی یک بانک تخصصی داریم؛ چرا ریل بانک تخصصی نداشته باشد. در رابطه با حمل و نقل ریلی بانک تخصصی نداریم و بانک های تجاری با کندی به کار رسیدگی می کنند.

با این شرایط شرکت های بخش خصوصی چگونه می توانند سرمایه در گردش مورد نیاز را تامین کنند و چگونه می خواهیم به اهداف افق ۱۴۰۰ که افزایش ناوگان باری و مسافری است برسیم؟

شرکت هایی که تمایل به مشارکت در توسعه ناوگان ریلی دارند به دنبال فاینانسور می گردند و برخی منابع تامین مالی را پیدا کرده اند و در خارج از کشور با استفاده از ابزارهای قانونی دنبال استفاده از منابع هستند، برخی از طریق صندوق توسعه یا منابع بانک ها قصد سرمایه گذاری دارند. شرکت های زیادی هستند که در این زمینه ورود کرده اند.

رییس کارگروه لکوموتیو داران گفتند که بیش از شش ماه است که شرکت های مالک لکوموتیو از راه آهن کار کرد خود را دریافت نکرده اند؛ مبلغ این طلب بیش از ۷۰ میلیارد تومان است که موجب نگرانی فعالان این حوزه شده است. گویا در راه آهن به دنبال

تغییر رویه در قرار داد مالکان واگن هستند و با این که از آخر خرداد ماه ۱۳۹۴ قرار داد های شان به اتمام رسیده است هنوز قرار داد های جدید آماده نیست! در این خصوص و مشکلات پیش آمده برای بخش خصوصی توضیح بفرمایید؟

بحث نگهداری لکوموتیو طرح تملک دارایی سرمایه ای نیست؛ یعنی منجر به ایجاد سرمایه جدید نمی شود پس این تغییر که می فرمایید به جایی که از محل طرح های تملک دارایی سرمایه ای هزینه نگهداری را پرداخت کنیم که از نظر سازمان برنامه ریزی و مدیریت کشور هم خیلی منطقی نبود، با بحث هایی که انجام شد به بودجه جاری فرستادیم و از محل جاری پرداخت ها را انجام می دهیم.

با توجه به کاهش درآمدهای شرکت راه آهن به علت کاهش سهم از تعرفه حق دسترسی از حدود ۷۳ درصد سهم در تعرفه حق دسترسی در سال ۱۳۹۲ به حدود ۳۲ درصد رسیده ایم. آن مقدار سهم آزاد شده را به واگن داران و لکوموتیو داران منتقل کردیم تا صرفه اقتصادی را برای بخش خصوصی افزایش دهیم.

مشخصاً در رابطه با طلب ۷۰ میلیاردی لکوموتیو داران توضیح بفرمایید که در چه زمانی پرداخت خواهد شد؟

درآمد راه آهن کاهش پیدا کرده و یارانه ها که قرار بود بابت بودجه جاری پرداخت شود آن هم پرداخت نشده است و در مجموع گپی در درآمد و هزینه داریم و باعث شده با تاخیر صورت وضعیت لکوموتیو داران را پرداخت کنیم.

فکر می کنید تا کی این بدهی پرداخت شود؟

۷۰ میلیارد تومان بدهی خود راه آهن به مالکان لکوموتیو است. مجموعه مدیریت شرکت در حال پیگیری و منعکس کردن مسائل



این نگاه پنج سال دیگر عقب افتادیم. توسعه راه آهن به عنوان یک مدل ارابه دهنده خدمت الزام و ضرورت است اما امروز نگرانی ما توسعه حمل و نقل ریلی از حرف تا عمل و دغدغه ما توسعه این مدل حمل و نقلی با هدف توسعه اقتصاد کشور است.

یکی از مولفه های اصلی اقتصاد مقاومتی توسعه راه آهن و حمل و نقل از طریق شبکه ریلی است، بارها بر لزوم توسعه حمل و نقل ریلی تاکید شده و در این راستا وزیر راه و شهرسازی نیز اهتمام ویژه خود را بر توسعه ریلی گذاشته است. وقتی ادعا می کنیم توسعه

می تواند نقش بسیار مهمی در حمل و نقل بار و مسافر داشته باشد، به خصوص در زمان های حساس با همین امکانات موجود می تواند خدمات مهمی ارائه کند. در خصوص حمل و نقل حومه ای هم راه آهن نقش مهمی دارد.

اگر استراتژی حمل و نقلی بر پایه ریل و توسعه حمل و نقل ریلی تنظیم شود و در برنامه ششم هم اولویت داشته باشد و در بودجه سال ۱۳۹۵ و سال های برنامه اعتباراتی را برای تحقق آن در نظر بگیریم، حتما شاهد تحول در کاهش مصرف سوخت و کاهش تصادفات

را ورشکسته اعلام کند باید واجد آن شرایط باشد. یک درآمد داریم و یک هزینه و زمانی که گردش نقدینگی مختل شود، تولید دچار مشکل می شود و یک چرخ باطل به وجود می آید. پس اگر انشالله تولید و کسب و کار رونق بگیرد این چرخه هم درست خواهد شد.

با چه راهکاری می توان به کسب و کار به خصوص در بخش ریلی رونق بخشید؟

این مسئله ای جدی در کشور است؛ موضوع خروج از رکود. روش ها و بسته هایی است که دولت ارابه

است تا بتوانیم اعتباراتی را که طلب داریم دریافت کنیم تا بتوانیم این هزینه ها را پرداخت کنیم. در ماده ۷۰ و عوارض سوخت که ردیف ۶۴۰ میلیارد تومانی است که به منظور تثبیت تعرفه حق دسترسی است. یعنی راه آهن تعرفه حق دسترسی را تثبیت کند و قیمت حمل ریل اقتصادی تر شود و این کاهش درآمد را دولت به ما از محل عوارض سوخت پرداخت می کند و اگر ۶۴۰ میلیارد تومان پرداخت شود بخشی از مشکلات حل خواهد شد.

در مجموع بدهی های راه آهن به بخش خصوصی چقدر است؟ مبلغ بدهی طی دو سال گذشته کاهش یافته یا افزایش یافته است؟

ارقام دقیقی نمی توانم ارائه کنم چون مطالبات به شرکت ارابه می شود و یک ممیزی در معاونت بخشی صورت می گیرد، به صورت وضعیت ها رسیدگی می شود و سپس به ذی حسابی طرح های عمرانی منتقل می شود و بر اساس قوانین حاکم بر بدهی آن ها را بررسی و برخی را بدهی و برخی را تعهد در نظر می گیرد و رقم قطعی به عنوان بدهی شرکت راه آهن منظور می شود.

از نظر حقوقی اگر شرکتی نتواند بدهی های سر رسید خود را پرداخت کند ورشکسته است. آیا ممکن است برخی از شرکت ها در حوزه ریلی با این تعریف ورشکسته باشند؟ البته شاید برخی بگویند اگر بدهی بیش از دارایی باشد شرکت ورشکسته است اما در این جا همان تعریف اول مد نظر ما است؟

ورشکستگی تعریف عام دارد و اگر کسی دخل و خرجش با هم نتواند می گوئیم ورشکسته. یک تعریف قانونی و فرآیند قانونی دارد و صرفا تعریف اول مصداق ورشکستگی نیست. روش هایی در قانون پیش بینی شده و اگر شرکتی بخواهد خود

می کند. به عنوان مثال در موضوع خودرو سازان آن طرح اجرا شد تا با ارابه تسهیلات مردم خودرو بخرند تا گیری که در تولید خودرو به وجود آمده بود برطرف شود.

به نظر شما طرح ارابه وام ۲۵ میلیونی برای خودرو طرح موفقیت آمیزی بود؟ آیا دولت طرح های اولویت دار و مهمتری نداشت؟ اگر این مبلغ در اختیار بخش ریلی قرار می گرفت موثرتر نمی بود؟

واقعیت این است که راه آهن

حمل و نقل ریلی نماد اقتصاد مقاومتی است به این دلیل است که راه آهن ایمن ترین، آسان ترین و کم مصرف ترین مدل حمل و نقلی است و حمل و نقل سبب محسوب می شود ضمن آنکه مصرف سوخت آن یک هفتم سیستم حمل و نقل جاده ای است.

هر عقل سلیم معتقد است که راه آهن کشور باید توسعه یابد و برای توسعه حمل و نقل هیچ راهی جز توسعه ریلی نداریم. متأسفانه با وجود تاکید های همه

و آلودگی های زیست محیطی و توسعه اقتصادی خواهیم بود. یکی از محور های اساسی در توسعه اقتصادی کشور توجه به توسعه حمل و نقل ریلی است.

در خصوص سهم راه آهن در برنامه ششم توسعه توضیح بفرمایید

در سیاست های کلی ابلاغی برنامه ششم دو بند درباره توسعه راه آهن وجود داشت اما این دو بند در برنامه ششم حذف شد، ردپایی از راه آهن در برنامه ششم توسعه وجود ندارد و با





مسئولان نظام بر توسعه خطوط ریلی و الزامات برنامه، عده‌ای به راحتی اعتبارات این بخش را نادیده می‌گیرند و در توسعه آن اهتمام ویژه‌ای ندارند.

آیا معتقد به انتقال سهم جاده در جابه‌جایی‌ها به سمت راه‌آهن هستید؟

آمار بالای تلفات سوانح رانندگی در کشور طنز تلخی است. در گذشته داستان طنزی وجود داشت مبنی بر این‌که چاله‌ای در خیابان اصلی شهری وجود داشت و هر روز عده‌ای در آن می‌افتادند، بزرگان برای رفع این مشکل اعلام کردند که باید بیمارستانی در کنار این چاله ساخته شود تا مصدومان حادثه به سرعت به بیمارستان منتقل شوند اما هیچ‌کس به فکر رفع این چاله نبود، امروز در بخش حمل و نقل جاده‌ای ما این موضوع حاکم شده است.

در سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای کشور سالانه ۱۷ هزار نفر کشته می‌شوند و ده‌ها برابر آن، افراد معلول و نقص عضو داریم می‌شوند اما ما برنامه‌ای برای کاهش سهم حمل و نقل جاده در جابه‌جایی کالا و مسافر و انتقال سهم جاده به ریل نداریم، اما به دنبال توسعه خدمات‌رسانی به سانحه‌دیدگان رانندگی، توسعه بیمه‌ها برای تصادفات و توسعه بیمارستان‌های برای خدمات بهتر به سانحه‌دیدگان سوانح رانندگی هستیم.

همین شرکت‌های بیمه سالانه رقم هنگفتی را بابت دیه سانحه‌دیدگان رانندگی هزینه می‌کنند، ما هم به شرکت‌های بیمه می‌گوییم اگر می‌خواهید هزینه‌هایتان کاهش یابد درصدی از این حق بیمه‌ها را به پلیس اختصاص دهید تا پلیس‌راه با حضور در جاده‌ها موجب کاهش سوانح رانندگی شوند و شرکت‌های بیمه هم کمتر ضرر ببینند و یا بیمه‌ها درصدی از حق بیمه خود را به وزارت بهداشت و درمان اختصاص یابد تا بیمارستان‌ها مانع مرگ و یا

قطع عضو سانحه‌دیدگان رانندگی شوند و شرکت‌های بیمه بیشتر منتفع شوند؛ آیا به نظر شما این داستان شبیه همان داستان مذکور چاله نیست؟

آیا بهتر نیست با کاهش سهم حمل و نقل جاده‌ای در جابه‌جایی‌ها، همین پول بیمه‌ها، به توسعه حمل‌ونقل ریلی اختصاص یابد؟ بدین ترتیب تلفات انسانی ما در سوانح رانندگی هم کاهش می‌یابد اما ما به این موارد فکر نمی‌کنیم و در واقع هزینه‌های جدید تحمیل می‌کنیم برای آنکه هزینه نکنیم.

در خصوص برنامه‌های معاونت برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل برای چند ماه آخر سال و سال ۱۳۹۵ توضیح بفرمایید؟
یک برنامه جامع هشت ساله پیش

بینی کرده‌ایم تا در افق ۱۴۰۰ از وضع موجود در حمل مسافر و بار به اهداف برسیم. این برنامه هشت ساله برش سالانه دارد و اهداف برنامه مشخص است که در ناوگان و زیر ساخت به چه سمتی باید حرکت کنیم. با ذکر جزئیات برنامه تنظیم شده و منابع مالی مورد نیازش مشخص شده و قطعا یکی از وظایف اصلی ما هر ساله رصد تحقق برنامه در سال جاری و اصلاح برنامه در طول مسیری که حرکت می‌کنیم خواهد بود.

از برنامه چه در افزایش طول شبکه ریلی و چه تعداد ناوگان عقب هستیم.

به تعداد ناوگان افزوده شده اما تعداد واگن‌هایی اضافه شده با تعداد ناوگان قبل جمع نمی‌شود، به جهت

این که تعدادی از رده خارج می‌شوند و برای پایین بردن سن ناوگان باید ناوگان فرسوده از خط خارج شود و افزایش ناوگان نو دلیل بر افزایش تعداد ناوگان نیست و قبول دارم نرخ رشد تعداد ناوگان کم است. بالاخره مشکلات در امر سرمایه‌گذاری، تحریم‌ها نبود تسهیلات کافی و نقدینگی ابتدایی مسئله است اما با اتفاقاتی که طی دو سال گذشته افتاده، چشم انداز برای مسئولان خیلی روشن‌تر شده است؛ چرا که از ظرفیت بند ق و یا تسهیلات صندوق توسعه می‌توانیم استفاده کنیم. با رفع تحریم رابطه ما با سازندگان واگن در خارج راحت‌تر خواهد شد.

پس به نظر شما اراده در مسئولان دولت و مدیران راه‌آهن وجود دارد اما متاسفانه





پول کافی نداریم.

بله اراده وجود دارد. مدل اقتصادی این سرمایه‌گذاری باید به گونه‌ای باشد که برای سرمایه‌گذاری صرفه اقتصادی داشته باشد چون کسی را دستوری نمی‌توان مجبور به سرمایه‌گذاری کرد. سعی کردیم در طرح‌هایمان با اختیاراتی که قانون در اختیار ما گذاشته است به سمتی حرکت کنیم که طرح‌های سرمایه‌گذاری ریلی را اقتصادی کنیم.

راه‌آهن یک سری مزایده‌ها بر گذار می‌کند اما سرمایه‌گذاران استقبال نمی‌کنند. یه عنوان مثال علت را در چه می‌بینید که سرمایه‌گذار تمایلی به خرید لکوموتیو ندارند. بالاخره در قانون آمده که راه‌آهن باید

لکوموتیوهایش را واگذار کند اما چرا برای بخش خصوصی سرمایه‌گذاری در بخش ناوگان ریلی جذابیتی ندارد؟

افزایش قیمت بلیت اخیراً خیلی رسانه‌ای شد این افزایش قیمت بعد از ۱۵ ماه اتفاق افتاد. وقتی شرکت ریلی تمام درآمدش و تمام هزینه کردش از محل فروش بلیت تامین شود و ما آن‌ها را در قیمت بلیت محدود می‌کنیم و درآمد در ایام غیر پیک هم پایین است مسلماً تمایل به سرمایه‌گذاری کاهش می‌یابد. راه‌آهن تقاضای بخش خصوصی را رسیدگی کرده و با ساختاری مشخص اجازه افزایش قیمت داد. قرار بود شرکت‌هایی که در ایام غیر پیک تخفیف می‌دهند تا مبلغ مشخصی افزایش قیمت در ایام پیک دهند. این افزایش قیمت بخش کمی از هزینه‌هایشان را پوشش می‌داد.

منظور شما این است که باید درآمد به گونه‌ای باشد که سرمایه‌گذار از سرمایه‌گذاری راضی باشد و درآمد مناسبی داشته باشد.

درآمدها تکافوی هزینه‌ها را نمی‌کند و بعضی به نقطه سر به سر می‌رسند و برخی در شرایط زیان دهی هستند؛ باید سرمایه‌گذاری جذاب و سود ده باشد. ایجاد رقابت بین بخش خصوصی با ارائه خدمات مناسب به مسافران در جلب رضایت مسافران فراهم می‌شود. هر چقدر کیفیت خدمات بالا برود تقاضا برای سفر بیشتر خواهد شد.

یکی از مواردی که می‌تواند باعث افزایش استفاده مسافران از قطار شود، افزایش سرعت سیر است. راه‌آهن چه اقداماتی انجام داده تا پروژه‌های قطارهای پر سرعت از جمله تهران- اصفهان و تهران- مشهد هر چه سریع‌تر اجرایی شوند؟

سرمایه‌گذاری برای تکنولوژی‌های نوین از جمله قطارهای پرسرعت

نیازمند سرمایه‌گذاری سنگینی است و دولت به تنهایی نمی‌تواند از عهده همه این سرمایه‌گذاری بر بیاید پس باید با استفاده از روش‌های مختلف از مشارکت بخش غیر دولتی استفاده کرد. به عنوان مثال B.O.T و روش‌های دیگر مثل کاری که در آزاد راه‌ها انجام می‌شود.

بالاخره ریل نسبت به آزاد راه یک سری محدودیت‌ها دارد از جمله این که وقتی لکوموتیو و واگن روی ریل قرار می‌گیرند سیر و حرکت آن به عهده شرکت راه‌آهن است اما در جاده وسایل نقلیه چنین محدودیتی ندارند. با توجه به این که تعرفه راه‌آهن مشخص می‌کند و مبلغی نیز به عنوان حق دسترسی می‌گیرد؛ در این خصوص چه اطمینان خاطر می‌توان به سرمایه‌گذار داد؟

این موضوع مربوط به حوزه زیر ساخت و از جنس حاکمیتی است و در تمام دنیا در اختیار دولت است باید مدل‌هایی را تعریف کرد تا بسته سرمایه‌گذاری به شکلی تدوین شود تا سرمایه‌گذار علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری شود و از محل درآمد حاصل بتواند سود قابل پیش بینی و قابل قبولی داشته باشد تا مشارکت کند. راه‌آهن می‌تواند زمان و مدت سیر را تضمین کند و یا مکانیزم‌های دیگر از جمله تخفیف در دریافت حق دسترسی و ابزار دیگر سعی شود سود قابل قبول و منطقی برای سرمایه‌گذار تضمین شود.

طرح برقی کردن تهران-مشهد مصوبه شورای اقتصاد را گرفت و کارهای اجرایی قانونیش هم انجام شده و قرار داد تجاریش با یک کنسرسیوم ایرانی-چینی منعقد شد و شرایط مهیا است که اگر تامین مالی آن فاینانس تامین شود طرح اجرایی شود. البته برخی اصلاحات مربوط به تغییر مسیر در حال انجام است. حدود ۱۵ درصد سهم دولت، حدود ۲۰ درصد آورده بخش

خصوصی و مابقی تسهیلاتی است که از بانک‌ها یا صندوق توسعه یا محل فاینانس باید تامین شود. در افق هشت ساله فقط با افزایش تعداد ناوگان باری و مسافری نمی‌توانیم شاهد افزایش ظرفیت باشیم بلکه باید به طول شبکه نیز افزوده شود.

در افق هشت ساله قرار است چقدر به طول شبکه افزوده شود؟ تعداد ناوگان باری و مسافری و لکوموتیو باید به چه تعداد برسد؟ حجم بار و تعداد مسافر قرار است به چه میزان افزایش یابد؟

بالاخره این برنامه‌ای که تنظیم کردیم، پیش‌بینی است بر اساس شرایطی که پیش رو داریم. قاعدتاً این‌ها پیش‌بینی است و عدم تحقق هر یک از بخش‌ها روی تحقق برنامه اثر می‌گذارد. بالاخره اگر تکالیف انباشته از قبل هم بوده در این برنامه هشت ساله دیده شده اما کار سخت تر می‌شود. باید استراتژی حمل و نقل را شفاف کنیم و ریل را در اولویت بگذاریم.

بالاخره هدفمان قله است و با امکاناتی که داریم به سمت قله حرکت می‌کنیم و به هر کجا برسیم موفقیت است. تلاش کردیم از همه ظرفیت‌هایی که ممکن است بتوانیم استفاده کنیم طی سنوات آینده؛ استفاده کرده تا به اهدافمان برسیم. چشم انداز روشن است اما اگر قرار است اقدامی انجام دهیم و در حرف می‌گوییم اولویت دارد در عمل هم باید در اولویت قرار بگیرد. در زندگی شخصی اگر هدف گذاری می‌کنیم، هم زمان به اهداف دیگر فکر نمی‌کنیم و بسیج می‌شویم برای رسیدن به هدف اولویت دارمان. در حمل و نقل هم اگر به این نتیجه رسیدیم که ریل اولویت اصلی است، باید همه امکانات را بسیج کنیم در این حوزه که به نتیجه برسد. اگر این اتفاق بیفتد حتماً به نتیجه می‌رسیم.





سوانح ریلی؛

چالش‌ها و راهکارها

پیویا مهرابی 

مانند نپرداختن حقوق لکوموتیورانان بخش خصوصی و دولتی و چه در سطوح کلان جامعه مانند تحریم‌ها و نوسانات نرخ ارزش خودش را به عنوان زیربنای این مجموعه حوادث نشان می‌دهد. زمانی که شرکت‌های بخش خصوصی فعال در این حوزه که سرمایه‌گذاری کلانی انجام داده‌اند اما درآمدهایشان کفاف هزینه‌هایشان را نمی‌دهد شاید اولین چیزی که قربانی شود ایمنی باشد که زمینه ساز حوادث آینده است. پس می‌توان گفت این عقلانیت اقتصادی است که با کمک مدیریت کارآمد از بروز حوادث جلوگیری می‌کند، برای رسیدن به کارآمدی و عقلانیت باید مدیران دولتی را با توجه به تخصص و سابقه آن‌ها در بخش‌های دولتی قرار داد و در این زمینه تخصص‌گرایی و نگاه به سابقه عملکرد اهمیت ویژه‌ای دارد. در ادامه با سه نفر از کارشناسان و فعالان در حوزه ریلی مصاحبه‌های جداگانه‌ای انجام دادیم که می‌خوانید.

در خصوص این‌که چرا باید حوادث در شبکه ریلی کشور به وجود بیاید عوامل متعددی تاثیرگذار است، شاید بتوان گفت فرسودگی ناوگان ریلی یکی از مهمترین دلایل بروز سوانح ریلی در کشور است و با وجود فرسودگی شبکه حمل و نقل ریلی، بروز حوادث قابل پیش‌بینی است.

بر اساس قانون برنامه چهارم، سن واگن‌ها باید به زیر ۱۵ سال و سن لکوموتیوها باید به زیر ۱۸ سال می‌رسد اما در حال حاضر که برنامه ششم در حال تدوین است، میانگین واگن‌ها بالای ۲۰ سال و سن لکوموتیوهای کشور بالای ۲۲ سال است. و هنوز واگن‌های مسافری با عمر بالای ۴۵ سال در شبکه در حال سیر هستند.

به جز بحث مدیریت که کارشناسان و فعالان حوزه ریلی باید در خصوص آن نظر بدهند، نبود عقلانیت اقتصادی می‌تواند زمینه‌ساز بروز حادثه‌های ریلی باشد. اقتصاد پدیده‌ای که زیربنای همه امور است. اقتصاد چه در سطوح خرد و معیشتی



صادرکنندگان جواز ترمز این است که با اقدام آن‌ها قطار می‌تواند تا پست بازدید بعدی سیر ایمن داشته باشد، بسیار مهم و تاثیرگذار در کاهش سوانح خواهد بود مشروط بر این که ماموران مذکور از هر لحاظ به مسئولیت خطیری که به عهده آن‌ها واگذار شده واقف و ابزار کار لازم را در اختیار داشته باشند. ماموران سیرو حرکت که عهده دار تنظیم، تشکیل و قبول و اعزام قطارها در راه آهن هستند. در صورت اجرای مقررات عمومی حرکت و در اختیار داشتن امکانات و ابزار کار لازم که بسیار تاثیرگذار در اجرای صحیح مقررات است سبب خواهد شد حوادث و سوانح راه آهن به حداقل ممکن تقلیل یابد. لازم به ذکر است ماموران سیرو حرکت از زحمت کش‌ترین کارکنان راه آهن هستند که در صورت حساسیت در گزینش، آموزش و آموزش حین خدمت و نظارت در ساعت کار آن‌ها به‌طور قطع و یقین نتیجه مثبت آن که بهره‌وری بیشتر و کاهش سوانح راه آهن است حاصل می‌شود.

رییس قطار در جلوگیری از سوانح چقدر نقش دارد و در مجموع برای جلوگیری از سوانح چه اقدامی باید انجام داد؟

رییس قطار در صورت اجرای صحیح وظایف تعیین شده در مقررات عمومی حرکت ضمن این که می‌تواند موجب کاهش سوانح شود از تشدید سانحه که اغلب خسارات وارده سنگین است جلوگیری به عمل آورد.

باتوجه به این که واگن‌ها بیمه هستند، اطلاع رسانی به‌موقع موجب ضرر و زیان وارده به شرکت‌ها نخواهد شد. ضمن این که در تعمیر واگن تسریع خواهد شد و برنامه ریزی جهت بارگیری دچار مشکل نخواهد شد.

وضعیت سوانح بعد از خصوصی سازی چگونه است؟ چقدر از عوامل مربوط به سیر ناوگان از جمله پست‌های بازدید بوده است؟ ماموران سیرو حرکت چقدر می‌توانند از وقوع سوانح جلوگیری کنند؟

پس از اجرای خصوصی‌سازی وضعیت سوانح می‌بایستی بهتر شده باشد زیرا، نظارت در اجرای دستورالعمل‌های فنی توسط راه آهن بیشتر شده است. زیرا به جد از شرکت‌ها می‌خواهند در بازه زمانی تعیین شده اجرا شود. به‌طور مثال اداره کل واگن‌ها جهت تعویض سر محور چاگنتی به بشقابکی در واگن‌های تیپ روسی که ایمنی را بالا می‌برد زمانی را تعیین و به‌ادارات کل نواحی اعلام کرده در صورت عدم تعویض از سیر واگن جلوگیری به‌عمل آمده و واگن جهت تعویض به‌خط تعمیر واگذار شود در صورتی که، زمانی که واگن‌ها متعلق به راه آهن بوده سخت‌گیری به‌مراتب کمتر اعمال می‌شود و در نتیجه می‌بایستی از زمان خصوصی‌سازی ضریب ایمنی سیر ناوگان به تدریج افزایش یافته باشد. در مورد نقش پست‌های بازدید لازم به‌ذکر است ماموران پست بازدید و

بفرمایید و این سوانح بیشتر از چه نوع سانحه‌هایی هستند.

سوانح و حوادث راه آهن معمولاً به عواملی از قبیل خطای نیروی انسانی، خرابی خط، لکوموتیو، واگن، علائم و ارتباطات، سایر وسایل نقلیه ریلی و متفرقه خلاصه می‌شود. حوادث مربوط به واگن‌ها از نوع افتادن قلاب واگن، افتادن میله مثلث، بریدن سرمحور، پلیسه نمودن چرخ، تیزی پروفیل چرخ، چسبندگی بالشتک، خرابی ادوات واگن، عدم گردش بوژی، لقی و جدا شدن بانداژ، شکستگی و خرابی فنر، اختلاف قطر چرخ در یک بوژی است. حداکثر ۱۰ درصد سوانح راه آهن مربوط به واگن‌های باری و حدود ۴ درصد مربوط به واگن‌های مسافری است.

چقدر از سوانح به مالکان ناوگان اطلاع داده می‌شود؟ اگر این اطلاع رسانی به‌موقع نباشد چه مشکلاتی برای صاحب واگن ایجاد می‌شود؟
در مورد سوانحی که جهت بررسی علت سانحه کمیسیون جلوگیری از سوانح مناطق اعزام می‌شوند اطلاع رسانی صورت می‌گیرد ولیکن در مورد حوادثی که گاهی در ایستگاه‌ها بالاخص ایستگاه‌های تشکیلاتی اتفاق می‌افتد اطلاع رسانی با تأخیر انجام می‌شود و یا گاهی اطلاعی داده نمی‌شود و وقتی واگن جهت بارگیری واگذار می‌شود مشاهده می‌شود در واگن یا کلگی واگن یا واگن‌ها آسیب دیده که هیچ‌گونه اطلاعی به مالک واگن داده نشده است.

گفت‌وگوی اختصاصی با

مهندس هرمز قطبی، عضو هیات‌مدیره شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی کشتیرانی برادران مجدپور:

راه آهن اقدام موثر جهت جبران ضرر به شرکت‌های ریلی انجام نداده است

درخصوص مفقودی قطعات واگن‌های باری و مسافری توضیح بفرمایید برای کاهش مفقودی چه راهکار و پیشنهادهایی ارائه می‌کنید.

سوابق امر حاکی از این است که، واگن‌هایی که در ایستگاه‌ها به‌دلایل مختلف متوقف می‌شوند گاهی با کسری قطعات مواجه شده و این موضوع در مورد کش ترمز و مغزی شیرهای تخلیه واگن‌های مخزن‌دار بیشتر بوده است در این رابطه طبق دعوت معاونت بهره برداری و سیرو حرکت جلسه‌ای با حضور پلیس راه آهن، حراست و بازرسی راه آهن، انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته و مدیران شرکت‌های حمل و نقل ریلی خصوصی تشکیل، در رابطه با کسری ناشی از سرقت قطعات نقطه نظرات شرکت کنندگان ارائه شد. که پس از جلسه مذکور و اقداماتی که توسط مسئولان ذیربط صورت پذیرفت تا حدودی وضع از گذشته بهتر شده اما تا وضعیت مورد انتظار شرکت‌های حمل و نقلی که در راستای تعهد راه آهن است، فاصله زیادی وجود دارد.

از آن جایی که طبق قانون دسترسی راه آهن می‌بایستی همان گونه که واگن را در مبدا بارگیری به‌صورت سالم تحویل گرفته در مقصد تحویل دهد و اگر هرگونه کسری به‌وجود آید مسئول جبران آن است که متاسفانه تاکنون در مورد واگن‌هایی که با کسری قطعات و یا بریدگی چرخ و موارد مشابه دیگر مواجه شده‌اند، راه آهن نسبت به جبران ضرر و زیان وارده به شرکت‌های حمل و نقل ریلی اقدام موثری به‌عمل نیاورده است.

درخصوص سوانحی که برای واگن‌ها اتفاق می‌افتد توضیح





گفت و گوی اختصاصی با مدیر فنی شرکت برادران مجدپور:

۸۰ درصد سوانح ریلی ناشی از غفلت نیروی انسانی است

یکی از سؤالاتی که در رابطه با حوادث ریلی شکل می‌گیرد چرایی بروز حادثه در شبکه ریل است؟ مگر حمل و نقل ریلی ایمن‌ترین شیوه حمل و نقلی نیست، چرا باید در شبکه ریلی ایران حوادثی این چنینی داشته باشیم؟ پرسش دیگر این که چرا با وجود بروز سانحه در ریل بازم به نظر می‌رسد اقدام موثری در جهت کاهش آن صورت نمی‌گیرد. نکته دیگر این که چه دلایلی باعث به وجود آمدن چنین حوادثی می‌شود. زمینه بروز حوادث ریلی چیست و چه راهکارهای عملی برای کاهش چنین سوانحی پیشنهاد می‌شود. در این خصوص صاحب‌های با آقای عزت‌الله سکوت‌منش مدیر فنی شرکت برادران مجدپور و دبیر کارگروه فنی سیرو حرکت و ارتقاء ایمنی انجام دادیم که در ادامه می‌خوانید.

در خصوص سوانح ریلی که در شبکه و برای واگن‌ها اتفاق می‌افتد توضیح بفرمایید، این سوانح بیشتر از چه نوع است؟

از سوال چنین برمی‌آید که سوانح اتفاق افتاده که علت آن نقص واگن بوده است، آن‌چه اظهار می‌شود نظر شخصی من است و احتمال دارد که دیگران با این نظر موافق نباشند. لکن با تجربه‌ای که در امور ایمنی سیرو حرکت داشتم و حدود ۱۸ سال در اداره جلوگیری از سوانح ناحیه و سپس در اداره کل ایمنی سیرو حرکت به‌عنوان مسول اداره و کارشناس انجام وظیفه کرده‌ام، برنظر خود اعتقاد راسخ دارم.

در جدول بندی علل سوانح توسط راه آهن حدود ۸۰ درصد علت‌ها را خطا و غفلت نیروی انسانی می‌دانند، ۲۰ درصد بقیه عواملی از قبیل واگن، خط، علائم و... ذکر می‌شود.

در حالی که تمامی سوانح و حوادث (به‌استثنای عوارض طبیعی مانند زلزله و تا حدودی سیل) در اثر خطا و غفلت نیروی انسانی است. هر گونه نقصی در واگن موجب بروز سانحه شود در اثر خطا و غفلت نیروی انسانی است که پس از تشکیل و تنظیم قطار، جواز حرکت جهت اعزام آن صادر کرده است. چرا باید واگنی که در ایستگاه تشکیلاتی مورد بازدید قرار گرفته و سلامت سیر آن تایید و اجازه حرکت دریافت کرده است، پس از یک یا دو ایستگاه، به‌علت افتادن میله مثلث و هدایت به زیر چرخ موجب خروج واگن شود؟ مسلم است که میله مثلث مذکور بطور اصولی در جایگاه خود مستقر نبوده و به‌علت افتادگی خط (که آن‌هم به‌علت غفلت و خطای انسانی به‌موقع مرمت نشده است) از محل پایدار خود خارج می‌شود. سایر قطعات نیز دارای چنین وضعیتی است. افتادن قلاب اتومات به دفعات رخ نمی‌دهد. چنانچه دقت کافی به‌عمل آید و قطعاتی که سقوط آن‌ها موجب سانحه می‌شود، به درستی بازدید شود، قبل از اتفاق قابل مرمت است. مشاهده شده که عدم گردش واگن در اثر چسبیدگی بالشتک واگن را علت سانحه اعلام کرده‌اند. آیا هنگام بازدید بالشتک حالت نرمال داشته؟ غیرممکن است، واگن با این حالت مدت‌ها سیر داشته و بازدید کننده به آن توجهی نداشته باشد، قوس با شعاع کم و دور نامناسب موجب خروج واگن شده است.

سایر عوامل نیز به‌وسیله نیروی انسانی قابل پیشگیری از سوانح است. گاه گفته می‌شود که قطعاتی خارج از دید است، قطعه‌ای که مورد نظر است تاییدیه راه آهن را داشته و در تعمیر اساسی تعبیه شده است، به‌طور یقین مدت زمان دوره تعمیر اساسی کارشناسی شده است، بنابراین اصل و باعنایت به کیفیت و تایید قطعه، علی‌القاعده می‌بایست تا تعمیر اساسی بعدی

در حالی که تمامی سوانح و حوادث (به‌استثنای عوارض طبیعی مانند زلزله و تا حدودی سیل) در اثر خطا و غفلت نیروی انسانی است. هر گونه نقصی در واگن موجب بروز سانحه شود در اثر خطا و غفلت نیروی انسانی است که پس از تشکیل و تنظیم قطار، جواز حرکت جهت اعزام آن صادر کرده است. چرا باید واگنی که در ایستگاه تشکیلاتی مورد بازدید قرار گرفته و سلامت سیر آن تایید و اجازه حرکت دریافت کرده است، پس از یک یا دو ایستگاه، به‌علت افتادن میله مثلث و هدایت به زیر چرخ موجب خروج واگن شود؟ مسلم است که میله مثلث مذکور بطور اصولی در جایگاه خود مستقر نبوده و به‌علت افتادگی خط (که آن‌هم به‌علت غفلت و خطای انسانی به‌موقع مرمت نشده است) از محل پایدار خود خارج می‌شود. سایر قطعات نیز دارای چنین وضعیتی است. افتادن قلاب اتومات به دفعات رخ نمی‌دهد. چنانچه دقت کافی به‌عمل آید و قطعاتی که سقوط آن‌ها موجب سانحه می‌شود، به درستی بازدید شود، قبل از اتفاق قابل مرمت است. مشاهده شده که عدم گردش واگن در اثر چسبیدگی بالشتک واگن را علت سانحه اعلام کرده‌اند. آیا هنگام بازدید بالشتک حالت نرمال داشته؟ غیرممکن است، واگن با این حالت مدت‌ها سیر داشته و بازدید کننده به آن توجهی نداشته باشد، قوس با شعاع کم و دور نامناسب موجب خروج واگن شده است.

وضعیت سوانح بعد از خصوصی سازی چگونه است؟ چقدر عوامل مربوط به سیر ناوگان مثل پست بازدید موثر بوده است؟ مامورین سیر و حرکت چقدر می‌توانند از وقوع سوانح جلوگیری کنند؟

شاید این نظر من برای دیگران مورد قبول نباشد که بخش خصوصی هیچ‌گونه دخالت و اثری در رخداد سوانح و یا پیشگیری از آن‌ها ندارد، آن‌چه مربوط به بخش خصوصی است، نقص واگن در بروز سانحه است که قبلاً «وضعیت آن‌را توضیح دادم، این‌جا می‌بایست به‌طور عمده و به‌معنای وسیع کلمه بیان شود که بخش خصوصی هنگام تعمیر اساسی با قطعات مورد تایید راه آهن توسط

کارشناس فنی خود در نحوه تعمیر نظارت دارد. در پایان تعمیرات، هنگامی خاتمه تعمیر اعلام می‌شود که توسط کارشناسان راه آهن به قطعات و نحوه تعمیر مهر تایید به‌خورد. راه آهن سازنده قطعه، قطعات مورد نظر و واحد تعمیراتی را تایید و به بخش خصوصی معرفی می‌کند و بخش خصوصی مطابق آن امور را انجام می‌دهد. پس از آن و اجازه سیر توسط راه آهن، واگن تحت اختیار و نظارت راه آهن است و بخش خصوصی کوچکترین اجازه‌ای در نحوه سیر واگن را ندارد و تا تعمیر اساسی بعدی مجاز به دخالت در امور فنی واگن نیست، بنابراین هیچ‌گونه مسئولیتی نداشته و در بروز و یا عدم بروز سوانح موثر نیست. تنها یک مورد بسیار مهم است که بخش خصوصی موجب کاهش سوانح شده است.

در زمان مالکیت راه آهن، تهیه قطعات مورد استفاده با دقت و باریک بینی فعلی انجام شد، راه آهن خود انجام دهنده تعمیرات، کنترل کیفی، بازدید کننده و تایید نهایی بود، در آن زمان فنرها و «بوژی» جوشکاری شده فراوان بود. گاه جهت تهیه قطعات دقت کافی در آلیاژ آن به‌عمل نمی‌آمد. پس از ورود بخش خصوصی و واگذاری تعمیرات به مالک واگن، راه آهن که خرج را از کیسه میهمان دید، حاتم بخشی کرد و در کنترل مواد قطعات و سازنده آن‌ها و سایر امور بالاترین دقت را معمول داشته و موجب شد که قطعات با کیفیت بالا در تعمیر اساسی مورد استفاده قرار گیرد. همین امر موجب شد که تا حدودی خطای انسانی در بازدیدهای فنی از واگن به نحو چشمگیری اصلاح شود و نقص واگن کمترین عامل سانحه شده است و شرکت‌های خصوصی مالک واگن نیز در تعمیرات جاری و ویژه متحمل هزینه کمتری شده‌اند، هر چند کمیسیون‌های سوانح نواحی در پی مقصر جلوه دادن بخش خصوصی مالک واگن حداکثر توان



می‌گیرد و از اجرای آن ممانعت می‌کند، دقیقا آگاه است و می‌داند که چکار باید انجام دهد. قانون باید به‌طریقی تدوین شود که اجرای آن میسر باشد، چنانچه قانون تصویب شده به‌طور عام و به‌صورت جمعی نادیده گرفته شود. نیاز به تجدید نظر و اصلاح دارد. عدم توجه به قانون و رفتار خلاف آن به‌طور اصولی توسط افراد خلافکار و سرکش است، لکن زمانی که افراد درستکار و قانونمند جامعه توجهی به ماده‌ای از قانون نداشته و اجرای آن را میسر نمی‌دانند، حتما علتی

می‌دادند، درحالی‌که در آن موقع از ایستگاه کاشان تا سیستان و از سیستان تا ایستگاه میبد ماموری مستقر نبود که این ماده را بداند و آن را اجرا کند.

جمع کردن ماموران فنی که به‌صورت کشیک شبانه روز کار می‌کنند تا حدودی مشکل است، آموزش حین خدمت می‌بایست با این روش تطابق داشته باشد و مسایل روز را به ماموران آموزش دهد، ماموران اگر تمامی مقررات عمومی سیر و حرکت و دستورالعمل‌های صادره را از حفظ

وقوع سانحه است. هوشیاری و دقت ماموران قطار هنگام سیر بسیار مهم است، چنانچه وقوع سانحه را به‌موقع دریافت کنند، از کاهش خسارت وارده به نحو چشمگیری موثرند، واگنی که از خط خارج می‌شود به تراورس‌ها صدمه می‌زند و گاه خط را از محور خارج و سبب خروج سایر واگن‌ها می‌شود، حال اگر ماموران قطار در همان لحظه خروج واگن متوجه حادثه شده و اقدام به‌موقع داشته باشند خسارت وارده به‌مراتب کاهش می‌یابد.

خود را اعمال می‌کنند و در این امر دلایلی ارایه می‌دهند، لکن استدلال آنان محکمه پسند نیست. در مورد پست‌های بازدید، تا حدودی در سوال اول پاسخ داده شد، این واحد دارای وظیفه‌های خطیر و چنانچه روی اصول انجام شود، پس از صدور جواز حرکت، تا پست بازدید بعدی و تا پست‌های بازدید بعدی مشکلی در واگن به‌وجود نیامده و تنها در اثر بهره‌برداری نامناسب ممکن است قطعه‌ای از واگن دچار آسیب شود.

ماموران سیر و حرکت تا چه حد می‌توانند در جلوگیری از وقوع سوانح ریلی موثر باشند؟
تاکنون هرساله سانحه بزرگی که در خاطره‌ها مانده است، ماموران سیر و حرکت به‌طور مستقیم در آن دخالت داشته‌اند، حوادث سنگین چون برخورد دو قطار در بلاک، فرار قطار از ایستگاه به‌واسطه غفلت، خطا، ندانم کاری و اهمال ماموران سیر و حرکت اتفاق افتاده است.

این موارد نشان می‌دهد به‌همان نسبت ماموران سیر و حرکت عوامل موثر در جلوگیری از سوانح است. همواره یک غفلت بسیار کوچک موجب حادثه‌ای بزرگ می‌شود. حادثه اسفبار ایستگاه خیام را در نظر بگیرید، چنانچه ماموران سیر و حرکت در استقرار پایدار واگن‌ها در زمانی کمتر از ۱۵ دقیقه اقدام لازم را انجام می‌دادند، حادثه‌ای با آن بزرگی رخ نمی‌داد، تا جایی که من بیاد دارم حوادث سنگین به‌واسطه غفلت و خطاهای کوچک است و اغلب از جانب ماموران سیر و حرکت بوده است.

نقش ماموران قطار در کاهش سوانح ریلی چقدر موثر است؟
ماموران قطار همان نقش ماموران سیر و حرکت را دارند. نکته قابل توجه در این است که تاثیر این دسته از ماموران در کاهش و یا افزایش میزان خسارت وارده پس از

دارد، ممکن است ابزار اجرای آن پیش بینی نشده است و یا انجام آن از توان افراد خارج باشد، این امر ممکن است به‌سایر موارد همان قانون لطمه زده و مواد مناسب و ارزنده آن را بی‌حرمت کند.

مقررات عمومی حرکت دارای موادی است که اجرای آن اگر میسر نباشد موجب کندی کار می‌شود. از ابتدای تاسیس راه آهن شعار «اجرای دقیق مقررات» بارها و بارها تکرار شده، شاید کسانی این شعار را تکرار می‌کنند، خود در موقع انجام کار موادی را نادیده می‌گیرند. اصولا کسانی که قانونی را نادیده می‌گیرند و خلاف آن عمل می‌کنند به‌خاطر

نباشند، عمده دستورات را دانسته و نحوه عمل را می‌دانند، لکن از انجام آن غفلت می‌کنند. ماموران سیر و حرکت می‌دانند که واگن متوقف در ایستگاه باید استقرار پایدار داشته باشد، ترمز دستی بسته شود و دارای کفش خط باشد، لکن از این کار، به هر دلیل غفلت می‌کنند و منجر به حادثه خیام می‌شود، باید دلیل این غفلت را پیدا کرد.

از طرفی علت عدم اجرای مقررات توسط ماموران نیاز به بحث ریشه‌ای و کارشناسی فراوان دارد و نمی‌بایست آن را در ردیف خطای انسانی قرارداد. ماموری که ماده‌ای از مقررات عمومی حرکت را نادیده

اهمیت آموزش حین خدمت در کاهش سوانح را تشریح کنید؟
آموزش حین خدمت در صورتی مفید است که برابر اصول صحیح و کارشناسی شده باشد نه این‌که گروهی از مرکز به نواحی اعزام و جهت افراد کشیک و حاضر در جمع موادی از مقررات را شرح داده و برخی اوقات عجله نیز داشته و به فکر ساعت مراجعت به مرکز و پایان ماموریت باشند. بیاد دارم که این گروه در ایستگاه سیستان (دارای سیستم علائم CTC بدون استقرار مامور ترافیک در تمامی ایستگاه‌ها) قطع ارتباط را به ماموران آموزش





سود و ثمری است که از آن حاصل می‌کنند، پس مامور سیرو حرکت در اثر عدم اجرای مقررات نه تنها سودی نمی‌برد، بلکه انتظار توییح و جریمه را نیز دارد. حال چرا این عمل را انجام می‌دهد نیاز به بررسی و کالبد شکافی دقیق دارد.

مقررات عمومی حرکت جهت ایمنی سیر قطارها و جلوگیری از حادثه و سوانح، دستورات اکیدی دارد، ابزار کار را در اختیار مامور قرار نمی‌دهد. عملیات مانور در موقع اشغال بودن بلاک ممنوع است، لکن جهت ایستگاه دنباله مانور وجود ندارد و تنها خط انجام مانور بلاک است. در ایستگاه اصفهان که بلاک طرفین آن اغلب در اشغال قطار است، چگونه قطارهای اعزامی را تنظیم می‌کنید؟ کمیسیون عالی گراف هرگز از خود سوال کرده که با موقعیت بلاک‌ها، تنظیم قطارها چگونه انجام می‌شود؟ همین اعضا دقیقا می‌دانند چه عملیاتی در حال انجام است، لکن شعار اجرای دقیق مقررات را فراموش نمی‌کنند و تنها در موقع بروز سانحه به مواد مقررات

پیشرفت کار و اتهام لجاجت در انجام امور و تهمت بی‌کفایتی، کار به‌روال عادی بر می‌گردد. مواد مقررات عمومی حرکت و سایر دستوالعمل‌های فنی و ایمنی در صورتی کاملا و به‌صورت اصولی اجرا می‌شود که تمامی ابزار کار آن

در صورت بروز سانحه جریمه شود ولی متهم به بی‌لیاقتی و بی‌کفایتی نشود. چندین بار خود شاهد بودم که به‌واسطه جریمه سنگین، ماموران تصمیم گرفته‌اند که مواد مقررات را اجرا کنند، لکن به‌واسطه عدم

و بی‌توجهی مامور استناد دارند. سوال اساسی این است که ماموری که می‌داند کار او خلاف مقررات است و در صورت بروز سانحه جریمه را در پی دارد و هیچ‌گونه سودی نیز از آن عایدش نمی‌شود، چرا این عمل را انجام می‌دهد؟ حاضر است

گفت‌وگوی اختصاصی با مجتبی لطفی مدیرعامل تجهیزات ناوگان ریلی البرز نیرو در خصوص سوانح، ایمنی و مفقودی قطعات

چندسالی است تمامی تجهیزات بیمه دارند. بیمه مسئولیت و هم بیمه بدنه و خود کالا. همچنین همه لکوموتیو و پرسنل تحت بیمه هستند. وقتی گردش پول کم می‌شود ایمنی کاهش می‌یابد چون رسیدگی به واگن و لکوموتیو کم می‌شود اما راه‌آهن یک پروسه حمل و نقل ایمن است و اگر چهارچوب‌های اصلی آن باقی بماند ایمن خواهد ماند و راه‌آهن ایران از نظر ایمنی نمره بدی ندارد. شاید کیفیت ارائه خدمات و بهره‌وری پایینی باشد اما از نظر ایمنی چون مقررات رعایت می‌شود جایگاه بدی در جهان نداریم. در شرکت البرز نیرو کمیته ایمنی داریم و هر ماه ایمنی در رابطه با لکوموتیو در سیر و کارگاه‌ها بررسی می‌شود و توسط کارشناسان ایمنی اشکالات را برطرف می‌کنیم. ایمنی اصل است و چیزی

کند اگر اتفاقی بیفتد قابل پیگیری باشد. در البرز نیرو کارگاه‌ایمان را قصد داریم دوربین نصب کنیم تا علاوه بر بازدارندگی از سرقت قطعات بتوانیم بر کارها نظارت بهتری داشته باشیم و فکر می‌کنم البرز نیرو اولین شرکتی باشد که دوربین مدار بسته نصب می‌کند. در مورد لکوموتیو تقریبا سرقت در حین حرکت اتفاق نمی‌افتد و معمولا در زمان تحویل و تحول لکوموتیو چک انجام می‌شود و اگر قطعه‌ای کم شود جزو بدهی لکوموتیوران و قابل پیگیری است. سرقت قطعات در لکوموتیو رقم درشتی نیست اما واگن رقم بالاتری دارد. در تعمیرات لکوموتیو دیده می‌شود قطعاتی از لکوموتیو باز شده و چون شماره سریال دارد در لکوموتیو دیگر و در جای دیگری از کشور دیده شده است اما این رقم حجم پایینی است.

در خصوص سرقت قطعات واگن و لکوموتیو خوشبختانه راه‌آهن به موضوع رسیدگی کرده است و با نمایندگان انجمن جلساتی داشتند. بیشترین قطعاتی که سرقت می‌شود، قطعات واگن‌ها است. از قطعات لکوموتیو بیشتر در مراکز تعمیراتی سرقت صورت می‌گیرد. سرقت‌ها گاهی بسیار شرم آور انجام می‌شود به گونه‌ای که قطعاتی بسیار بزرگ با حجم و وزنی بالا مفقود می‌شود که تعجب می‌کنیم چطور می‌توان از داخل شبکه راه‌آهن آن‌ها را سرقت کرد. سرقت از قطعات واگن و لکوموتیو هر کدام بحث مخصوص به خود دارد. بهترین راهکاری که پیش بینی شده است این است که با نصب دوربین‌های مدار بسته در فضاهایی که احتمال سرقت وجود دارد بتوان جلوی بخش زیادی از این اتفاق را گرفت و علاوه بر باز دارندگی کمک



پیشنهادها و راهکارهایی ارایه می‌کنید؟

جلوگیری از خطای نیروی انسانی تنها با استفاده از تکنولوژی نوین به‌طور اصولی و متعارف امکان پذیر است و هزاران برابر بر پند و اندرز و یا داغ و درفش و توبیخ و جریمه رجحان دارد.

دستیابی به علت و یا علل واقعی سوانح رخ داده موجب می‌شود سوانح مشابه اتفاق نیفتد، عمده‌ترین مشکل در بررسی سوانح دستیابی به علت واقعی است، کمیسیون‌های سوانح که به‌محل عزیمت می‌کنند، هر یک تخصص در رشته کاری خود دارند، این متخصصان هر یک باید به‌دنبال عیوب رشته خود باشند، درحالی‌که به‌قول آقای مهندس افضل متخصص خط به‌دنبال نواقص واگن است و متخصص واگن در پی ایراد خط، هر یک سعی می‌کنند توپ را به‌زمین دیگری انداخته، خود و اداره متبوع خود را تبرئه کنند، این موارد موجب می‌شود فردی که سخنگوی بهتری است علت را از خود دور کند و به آن افتخار کند و آن‌که به‌زبانی نجیب تر است زیر تیغ قرار گیرد و نتیجه آن‌که علت واقعی پنهان بماند، سوانح تکرار می‌شود. دستیابی به علت واقعی سوانح موجب شناسائی علل شده و هنگامی علل شناخته شد، تکرار مشابه به حداقل می‌رسد. از موارد دیگری که در کاهش سوانح موثر است، حذف سلیقه شخصی و ابتکار فردی است، تمامی علائم و کلمات برای همه کارکنان می‌بایست معنای واحد داشته باشد، گاه مشاهده شده است که فردی ابتکاری از خود نشان داده و نوعی علامت ارایه می‌دهد، ممکن است نظر ایشان پس از کارشناسی مورد قبول واقع شود، لکن تا زمانی که معنای واحد به‌خودنگیرد خطرناک است.

مشکل دیگر اعتماد غیر اصولی به اشخاص دیگر و نیز واگذاری وظیفه به شخصی دیگر است.

ایستگاهی را سانحه ندارند. در حال حاضر ادارات کل ستادی اصرار دارند که تمامی این اتفاقات به‌مرکز اعلام و پرونده تشکیل شود. تجربه ۱۸ ساله من حاکی از آن است که انتقال این اطلاعات به‌مرکز و تشکیل پرونده برای این قبیل اتفاقات جزئی هیچ‌گونه تاثیری در امور نداشته و تنها آمار سوانح را بالا برده و در اذهان عمومی و به‌طرز غیر عادلانه ایمنی راه‌آهن خدشه دار می‌شود. راه‌آهن مواردی را که موجب مسدودی خط نشده و صدمه جانی ندارد را به ادارات کل نواحی واگذار و تصمیم‌گیری آنان را محترم بشمارد و بیهوده آمار سوانح را افزایش ندهد، مگر آن‌که معترض یا شخص ثالث در آن دخالت داشته که آن‌گاه به ادارات ستادی گزارش شود. همان‌طور که گفته شد خروج یک محور در خط انبار سانحه باشد، حادثه خیام نیز سانحه و از لحاظ اذهان عمومی در یک ردیف قرار گیرند، که نیاز به تجدید نظر دارد.

برای کم شدن سوانح چه

حذف خطاها آمده است.

چنانچه بی‌سیم (ساده‌ترین وسیله ارتباطی در تکنولوژی نوین) در راه‌آهن وجود داشت برخورد قطارهای باری و مسافری در دهه ۷۰ و در بلاک‌های ناحیه اراک (در زمان وقوع) رخ نمی‌داد و خسارت هنگفت و کمرنگ شدن ایمنی راه‌آهن را در پی نداشت. هرگونه تکنولوژی نوین از خطای نیروی انسانی جلوگیری کرده و به‌همان میزان پیشگیری از سوانح را موجب می‌شود.

درجه بندی سوانح در راه آهن را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

راه‌آهن تقسیم بندی سوانح را به‌طریقی تعیین کرده که خروج یک محور از واگن در خط انبار یک ایستگاه درجه ۴ را به‌نام سانحه خوانده و حادثه خیام نیز سانحه است. در حالی‌که این تقسیم بندی درست نیست. جا دارد که راه‌آهن در این مورد تجدید نظر کند و اتفاق‌های جزئی و پیش پا افتاده چون خروج یک محور در خط انبار

توسط راه‌آهن فراهم شود.

استفاده از تکنولوژی چه میزان در کاهش سوانح ریلی موثر خواهد؟

استفاده از تکنولوژی نوین در کدام امر از امور بشری مفید و اثرات بسیار والایی در این امور نداشته که در امر راه‌آهن بی‌تاثیر باشد.

در بحث علل سوانح که به نظر من به‌میزان صد درصد ناشی از خطا و غفلت نیروی انسانی است، تنها موردی که موجب جلوگیری از این امر شده و به‌میزان قابل توجهی در کاهش این خطا و غفلت موثر است استفاده از همین تکنولوژی است.

در هر وسیله متحرک امکان برخورد وجود دارد و هر موردی که توسط انسان انجام شود امکان اشتباه و خطا اجتناب ناپذیر است، این امر خاص راه‌آهن نبوده و در تمامی امور بشری جاری است، تکنولوژی نوین به‌طرز معجزه آسایی به‌کمک نیروی انسانی و

نیست که بتوان تغییرش داد.

بریدگی چرخ در واگن‌ها و لکوموتیوها دلایل متفاوتی دارد. در لکوموتیو بیشتر مسائل عدم رعایت ترمز است. به عنوان مثال می‌خواهند چند واگن را در ایستگاه مانور کنند و هواگیری ترمز واگن چون وقت‌گیر است سعی می‌کنند با لکوموتیو کار را انجام دهند. مانور شش واگن با لکوموتیو قابل انجام است و شاید ایمن نباشد اما باعث فشار به چرخ‌های لکوموتیو می‌شود و این کار زیاد دیده می‌شود.

یکی از مسائل مطرح شده در انجمن بریدگی چرخ است و خسارت زیادی به مالکان واگن وارد می‌کند و بخش بالایی از بهره‌برداری به عهده راه‌آهن و دولت است. مشکل مرتبط با ماموران راه‌آهن است که گاهی برخی ضوابط را رعایت نمی‌کنند. البته مسئله را نباید در حد مشکل بزرگ کرد اما بالاخره باید به موضوع رسیدگی شود.



بزرگداشت هفته حمل و نقل با حضور فعالان ریلی در ساختمان راه آهن برگزار شد

بدهی ۳۸۱ هزار میلیارد تومانی دولت؛ بیش از دارایی هایش!



مراسم گرامی‌داشت هفته حمل و نقل صبح شنبه بیست و هشتم آذرماه با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل راه آهن، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و رییس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و جمعی از مدیران شرکت‌های حمل و نقل ریلی در محل شرکت راه آهن برگزار شد.

وزیر راه و شهرسازی در سومین روز از هفته حمل و نقل ضمن اشاره به این‌که نشانه‌های حمایت از مصرف‌کننده ارتقای کیفیت، عرضه خدمات مناسب و ایمنی بالا است خواستار انحلال سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان شد.

عباس آخوندی در گردهمایی دست‌اندرکاران ریلی کشور که به مناسبت هفته حمل و نقل برگزار شد، با بیان این‌که کشور در شرایط سختی قرار دارد، گفت: امروز ما هزینه بی‌توجهی دولت‌های قبلی را می‌دهیم، اما اگر ما هم تصمیم نگیریم و بی‌اراده باشیم هزینه این بی‌ارادگی ما را کودکان‌مان باید بپردازند.

وقتی اعلام می‌شود بدهی دولت به مجموعه‌های اقتصادی ملی بیش از ۳۸۱ هزار میلیارد تومان است و وقتی که حداقل یک و هفت دهم برابر میزان دارایی‌ها، میزان بدهی دولت است، شرایط مالی بد دولت مشخص می‌شود. این‌ها واقعیت‌هایی است که در بخش اقتصادی وجود دارد و صنعت حمل و نقل ریلی ایران هم از این مشکلات مستثنی نیست.

راهکار حل مشکلات صنعت ریلی از نگاه آخوندی: مسلمان باشیم!

آخوندی با اعلام این‌که بساطی که «این‌ها» راه انداختند، جزو تعالیم اسلامی نیست، ادامه داد: مسلمان هیچ‌گاه در بازار بخش خصوصی دخالت نمی‌کند و مسلمان دست در جیب مردم به بهانه حمایت از مصرف‌کننده نمی‌کند.

وزیر راه و شهرسازی افزود: از برنامه اول توسعه بحث می‌شود که برای توسعه کشور باید نظام قیمت‌گذاری جمع شود، زیرا این‌ها یادآور نظریه‌های سوسیالیستی و مارکسیستی است.

آخوندی با اشاره به این‌که ۲۵ سال است که می‌گویند این نظام باید جمع شود اما هنوز این داستان‌ها مانع توسعه است، گفت:

اگر دنبال حمایت از مصرف‌کننده هستیم باید این کار را از طریق افزایش عرضه و خدمات اجرا کنیم، اما این‌که پیرو مکتب مارکسیسم باشیم و قیمت‌گذاری کنیم، حمایت از مصرف‌کننده نیست.

آخوندی با اشاره به نامه امام خمینی (ره) به گورباچف در سال ۱۳۵۵ گفت: اتفاقات چند روز گذشته نشان می‌دهد عده‌ای در کشور به دنبال ادامه‌دار بودن نگرش‌های سوسیالیستی و مارکسیستی هستند تا نرخ‌گذاری و کنترل قیمت‌ها را ادامه دهند و مانع توسعه این صنعت شوند.

تاکنون ندیدیم که سازمان حمایت از مصرف‌کننده حمایت کند و امیدواریم در برنامه ششم توسعه با همکاری مجلس این سازمان منحل نشود و بساط این دستگاه‌ها را جمع کنند تا بتوان در

این مملکت کار کرد.

آخوندی با تأکید بر این‌که برخی‌ها می‌خواهند برای اموال مردم قیمت‌گذاری کنند، عنوان کرد: این کار را طبق کدام قانون انجام می‌دهند؟ کدام قانون اجازه داده که آن‌ها برای بخش خصوصی قیمت‌گذاری کنند؟

وی با تأکید بر این‌که به هیچ وجه نباید دلسرد شویم، توضیح داد: ما مصمم هستیم که ایران توسعه یابد و معدل سهم عمومی ایران هم به سمت توسعه است، بنابراین کسی به دنبال این کارهای عوام‌گرایانه نیست.

آخوندی با اشاره به نقش منطقه‌ای و بین‌المللی ایران خاطرنشان کرد: موقعیت کم‌نظیر و تاریخی ایران موجب این شده که ایران چهارراه حوادث جهان باشد و در حال حاضر جهان نیاز دارد که یک شبکه ریلی

قیمت بلیت قطار گقت: ما هر ساله در این هفته دور هم جمع می‌شویم و درد دل‌های خود را به گوش وزیر راه می‌رسانیم.

سال قبل گفته بودم که اگر قرار است اتفاق جدی در این صنعت بیفتد باید نگاه ساختاری داشته باشیم که خوشبختانه اتفاقات خوبی هم در این حوزه روی داده است.

رییس هیات مدیره انجمن صنفی شرکت‌های ریلی با بیان این که سرمایه‌گذاری در این صنعت بازگشت سرمایه طولانی مدت و باید به این سمت رفت که به سرمایه‌گذاری در این حوزه نگاه درازمدت انجام شود، گفت: امروزه شاهد هستیم حمایت از صنعت حمل و نقل ریلی در حد سخن است. امروز حمل و نقل ریلی قرار است از مالیات بر ارزش افزوده معاف باشد که تنها در بلیت‌ها دیده می‌شود.

بخش خصوصی خواستار این است که برای حمایت از حمل و نقل ریلی، یک نهاد و مرجع خاص وجود داشته باشد. قرار بود چهارشنبه ۲۵ آذر، شرکت‌های حمل و نقلی با تمام محدودیت‌ها و افزایش هزینه‌ها تنها هشت درصد قیمت‌ها را افزایش دهند که جلوی آن گرفته شد و شرکت‌ها متهم به گران فروشی شدند.

رییس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی گفت: هشت درصدی افزایش قیمت بلیت، تامین کننده هزینه‌های این بخش هم نیست و بخش خصوصی تقاضا دارد که اگر قرار بر حمایت از صنعت حمل و نقل ریلی است یک نهاد و واحد مرجع تشکیل شود.

پوشش بخشی از زبان‌ها، پوشش سنوات و پیگیری در خواست‌های بخش خصوصی حمل و نقل می‌تواند از طریق این مرجع واحد در حمل و نقل ریلی صورت گیرد. در حمل نقل ریلی، قطار پرسرعت یک نیاز است، گفت: دولت باید در زیر ساخت و حتی در بخش مسافری و ناوگان تضمین دهد.



بخش ریلی ارتقا یابد.

پورسید آقایی: در حمایت از بخش خصوصی جدی هستیم

تعریف کنیم که بخش خصوصی با نوآوری و کاهش هزینه‌ها و نقش خود را ایفا کند و رقابت‌پذیری در بخش ریلی ایجاد شود.

حتما بخش ریلی باید ساختارها را طوری تعریف کند که در یک دوره ده ساله بخش ریلی سودآور شود، مثل بخش ریلی آلمان و ایتالیا که طی یک برنامه دراز مدت به سود دهی رسیدند.

راه آهن آلمان، الان ۵۰۰ میلیون دلار سود خالص دارد.

لازمه تحول در راه‌آهن، اصلاح قیمت‌ها، آزادسازی قیمت و اصلاح در بخش انرژی و واقعی شدن قیمت انرژی و اخذ مالیات از انرژی است که در کشورهای مختلف عملی شده است.

۲۵ آذر ماه رییس هیات مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی از بازگشت قیمت بلیت قطار به نرخ‌های قبل خبر داده و گفته بود، با توافق صورت گرفته با سازمان حمایت بلیت قطار تا طی شدن روال قانونی افزایش قیمت به نرخ‌های قبلی بازگشته است.

حمایت از حمل و نقل ریلی به یک مرجع واحد نیاز دارد

سید حسن موسوی نژاد رییس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته، با اشاره به مسئله جلوگیری از افزایش

مدیرعامل راه آهن در جمع انجمن‌ها و فعالان بخش خصوصی ریلی با اعلام حمایت از بخش خصوصی در خصوص رویدادهای اخیر خصوصا افزایش هشت درصدی قیمت بلیت قطار و مخالفت سازمان حمایت با این موضوع، نکاتی را بیان کرد.

اجرای قانون حق دسترسی اجرا شد که در اجرا، بدنه سنتی بودجه کشور با آن همراهی کمتر دارد و مقاومت می‌کند، البته رایزنی‌ها ادامه دارد و رییس جمهوری نیز اعلام کرد در بودجه سال ۱۳۹۵ باید ماده ۷۰ اجرایی شود.

سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی و وزارت دارایی، در مجمع راه آهن پذیرفتند یارانه راه آهن به بخش خصوصی شفاف شود و ردیفی تحت عنوان یارانه بخش خصوصی بیاید که نشان دهنده کمک‌های راه آهن باشد.

اگر بخش خصوصی نباشد رقابت بی‌معنی می‌شود، اگر رقیب نباشد کمک راه آهن تبدیل به رانت می‌شود.

بدون رقابت تحول و توسعه نخواهیم داشت، باید دوره گذار

آسیابی متمرکز وجود داشته باشد. کشور روسیه و کشورهای آسیای میانه نیاز به آب‌های گرم خلیج فارس دارند و از سوی دیگر کشورهای هند و چین نیاز دارند تا به کشورهای غربی متصل شوند و تمام این اتصالات‌ها از طریق ایران امکان پذیر است، بنابراین ما وظیفه داریم تا علاوه بر توسعه کشور، به توسعه منطقه‌ای هم فکر کنیم.

وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر این که آن چه موجب توسعه بخش خصوصی می‌شود، رقابت است، افزود: من موافق ایجاد نهادهای موازی در بخش ریلی نیستم.

آخوندی با اشاره به این که پس از ۸۰ سال، راه آهن حومه در حال جا افتادن در کشور است، اظهار داشت: پس از اجرای برجام و برداشته شدن تحریم‌ها، ما موفق می‌شویم تا نیاز خود را از بازارهای مالی جهانی تامین کنیم و در حوزه ناوگان و زیرساخت هم وارد شویم.

وزیر راه و شهرسازی افزود: در این بخش می‌توانیم وارد لیزینگ حمل و نقل ریلی شویم تا از این طریق ناوگان افزایش پیدا کند.

وزیر راه در خصوص ایجاد یک نهاد مرجع و سیاست‌گذار با بیان این که به فکر ایجاد یک نهاد موازی نیستیم، تاکید کرد: یک نهاد رگولاتور سیاست‌گذار و برنامه‌ریز در کشور وجود دارد که همان شرکت راه آهن است و بقیه شرکت‌ها موازی کاری می‌کنند.

وزیر راه شهر سازی با بیان این که توسعه شهری و زیربنایی ایران بدون توسعه ریلی امکان پذیر نیست، گفت: مگر می‌توان متصور بود که آینده شهرنشینی در ایران بدون توسعه ریلی محقق شود. ورود ناوگان جدید، دو خطه و چند خطه کردن برخی خطوط ریلی، راه‌اندازی سیستم ICT و بعد از ۸۰ سال جا انداختن نیاز به حمل و نقل حومه‌ای در کشور اقدامات کوچکی نیستند. پیش‌بینی می‌شود پس از توافقات اخیر سرمایه‌گذاری خارجی در

افتتاح چند رام قطار به مناسبت هفته حمل و نقل

ورود ناوگان ۵ ستاره به شبکه ریلی مسافری



بهره برداری از ناوگان ریلی مسافری با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل راه آهن، مدیران و جمعی از فعالان بخش خصوصی حمل و نقل ریلی، یکشنبه ۲۹ آذرماه به مناسبت روز حمل و نقل در ایستگاه راه آهن تهران انجام شد.

امضای قرارداد طراحی، ساخت و فروش ۲۰۰ دستگاه واگن مسافری پرسرعت، ورود یک رام قطار پنج ستاره فدک به ناوگان ریلی، ورود شش دستگاه واگن چهار تخته ویژه نگین و دو رام قطار اتوبوسی نگین شرکت ریل ترابر سبک ورود یک رام ریل باس برای حمل و نقل حومه‌ای و آغاز فاز اول پروژه یکسان‌سازی سامانه سوخت‌رسانی شبکه ریلی از دیگر پروژه‌هایی بود که در هفته حمل و نقل با حضور وزیر راه و شهرسازی منعقد شد.

مدیرعامل راه آهن: خروج واگن های بالای ۴۵ سال از سال ۱۳۹۵

مدیرعامل راه آهن در مراسم بهره‌برداری از ناوگان مسافری ریلی جدید گفت قطار پنج ستاره با خدمات نوین وارد ناوگان ریلی کشور می‌شود. برنامه‌ریزی کرده‌ایم از سال ۱۳۹۵ همه واگن‌های با بیش از ۴۵ سال سن از ناوگان خارج شوند این در حالی است که چند ماه پیش از این بابک احمدی، معاون ناوگان راه آهن طی بخش نامه‌ای به بخش خصوصی اعلام کرده بود که از اول آذرماه ۱۳۹۴ به واگن‌های مسافری بالای ۵۵ سال اجازه سیر داده نخواهد شد و هم اکنون قرار است از اول بهمن به واگن‌های بالای ۵۵ سال اجازه سیر داده نشود. مدیر عامل راه آهن در این خصوص

گفت سال گذشته واگن‌های با عمر بیش از ۵۵ سال از ناوگان ریلی کشور خارج شدند و از پایان سال آینده واگن‌های بیش از سن ۴۵ سال نیز از مدار ناوگان خارج می‌شوند. در ابتدای این مراسم محسن پور سید آقایی مدیرعامل شرکت راه آهن اظهارداشت: راه‌اندازی صنایع تولید واگن کشور امری پسندیده در جهت توسعه ریلی است و امروز شرکت‌های واگن‌پارس و ایریکو تولیدات خود را به عرصه ظهور گذاشتند. محسن پورسیدآقایی با بیان این‌که امروز قطار پنج ستاره فدک در مسیر تهران- مشهد راه‌اندازی می‌شود افزود: تا سال آینده ۲۰۰ دستگاه از این واگن‌ها وارد ناوگان می‌شود که خدمات متفاوتی دارد.

وزیر راه و شهرسازی: صنعت نیاز به ایجاد رقابت دارد

عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی در این مراسم گفت: امروز قرارداد ساخت ۳۰۰ دستگاه واگن مسافری بسته شده که صد واگن برای شرکت سبک و ۲۰۰ واگن برای شرکت ریل پرداز است. ۲۰۰ واگن مسافری یعنی ۸۰۰ میلیارد تومان قرارداد و ۴۵۰ واگن حمل سوخت یعنی ۱۰۵ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در شرایط سخت از سوی بخش خصوصی انجام شده است. از این رو باید حمل و نقل ریلی را در ابعاد مختلف مورد حمایت قرار دهیم تا سهم بیشتری را از کل

حمل و نقل کشور بدست آوریم. آخوندی بر آزادسازی قیمت‌ها در حمل و نقل تاکید کرد و گفت: باید درون صنعت، رقابت ایجاد کنیم چرا که این رقابت‌ها حافظ منافع اصلی مصرف‌کننده هستند.

وی به ضرورت برخورداری از چشم‌انداز و سرمایه‌گذاری بزرگ اشاره کرد و گفت: در بخش حمل و نقل ریلی حداقل به ۲۸۰۰ واگن مسافری تا سال ۱۴۰۰ نیاز داریم. این تعداد واگن نیاز به ۱۰ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری دارد که باید توسط اقتصاد عمومی تامین شود.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به این‌که اهمیت مترو و حمل و نقل حومه‌ای اظهار داشت: اگر برای حمل و نقل حومه ده سال پیش برنامه‌ریزی می‌شد، الان با این حجم از مشکلات روبرو نبودیم؛ چرا که حدود ۹۰۰ تا یک میلیون وسیله نقلیه هر روزه از حومه به تهران وارد شده و همین مقدار از تهران به حومه

سهام «ریل» از برنامه توسعه کشورها

در دنیای امروز کمتر کشورهایی هستند که تصمیم‌سازانشان به اهمیت نقش توسعه ریلی در رشد و توسعه اقتصاد کشور واقف نباشند و چه بسایرند کشورهایی که در بودجه‌نویسی خود گام‌هایی بلند را در راستای اصلاح بودجه برای افزایش و بهینه‌سازی سهم بخش ریلی برمی‌دارند.

بر اساس داده‌های سازمان همکاری‌های اقتصادی و توسعه، در سال‌های ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۵، در سطح جهان به‌طور متوسط ۱۳۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در بخش ریلی صورت گرفته و پیش‌بینی می‌شود که این رقم در بازه زمانی ۲۰۱۵ تا ۲۰۳۰ به ۲۷۰ میلیارد دلار افزایش یابد. بر اساس اعلام این سازمان، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساخت‌های ریلی کشورهای در حال توسعه نیز پس از سال ۲۰۰۵ رشد قابل توجهی داشته است و طی سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ از لحاظ تعداد پروژه‌ها و همچنین از لحاظ میزان بودجه صرف شده، منطقه جنوب آسیا با مجموع بودجه ۳۷ میلیارد و ۹۰۰ میلیون دلار و تعداد ۱۱۵ پروژه در صدر قرار گرفته است.

چین به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین اقتصادهای جهان در برنامه پنج ساله توسعه ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۵ خود بخشی ویژه را به حمل و نقل اختصاص داده است و در آن از توسعه شبکه ریلی به‌عنوان یکی از برنامه‌های «اولویت بالا» نام برده است. این در شرایطی است که پیش از این نیز افزایش رقم بودجه ریلی چین در سال ۲۰۱۴ به ۱۱۶ میلیارد دلار (۷۲۰ میلیارد یوان) از دید صاحب‌نظران رقمی غیرمنتظره و ۲۰ میلیارد یوان بیش از برنامه‌های از پیش اعلام شده بود. در آمریکا که پس از پشت سر گذاشتن بحران مالی سال ۲۰۰۸ اقتصاد آن تازه طعم احیا و رشد اقتصادی را دوباره می‌چشد، بودجه کل سیستم ملی ریلی برای سال ۲۰۱۶ بالغ بر ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار پیش‌بینی شده است. سال ۲۰۱۶ نخستین سال از برنامه ۶ ساله موسوم به «پیمان رشد آمریکا» است که در آن برای صنعت ریلی بودجه ۲۹ میلیارد دلاری در نظر گرفته شده است. این برنامه شامل گسترش و توسعه شبکه ریلی برای پاسخگویی به افزایش تقاضا در بخش ریلی است. از بودجه ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلاری سال ۲۰۱۶ بخش ریلی آمریکا ۲/۴۵ میلیارد دلار برای برنامه خدمات مسافری ریلی و ۲/۳۲۵ میلیارد دلار برای برنامه گسترش و ارتقای خدمات ریلی در نظر گرفته شده است. در هندوستان، وزیر صنعت ریلی این کشور هنگام ارائه لایحه بودجه ۲۰۱۶-۲۰۱۵ به پارلمان اعلام کرد که بودجه بخش ریلی این سال طراحی و تدوین شده است که آغازی باشد بر طرح پنج‌ساله ۸۶۵۰ میلیارد روپیه‌ای دولت برای توسعه و تغییر شکل شبکه ریلی هند. دولت هندوستان قصد دارد ظرف ۵ سال آینده بالغ بر ۱۳۷ میلیارد دلار در صنعت ریلی این کشور سرمایه‌گذاری کند.

افزایش ظرفیت بخش ریلی از ۲۱ میلیون مسافر در روز به ۳۰ میلیون مسافر در روز و از یک میلیارد تن بار در روز به ۱/۵ میلیارد تن بار در روز از جمله اهداف این لایحه بودجه بوده‌اند. ظرف یک سال آینده دولت هندوستان قصد دارد حدود نیم تا یک تریلیون روپیه (معادل حدود ۱۶/۱۵ میلیارد دلار) بر سرمایه‌گذاری بخش ریلی خود بیفزاید. هدف از این افزایش سهم صنعت ریلی در بودجه کل کشور، دستیابی به اهداف توسعه‌ای اعلام شده است.

می‌رود. وی با تأکید بر این‌که اگر ده سال پیش عزم جدی برای مبارزه با آلودگی هوا داشتیم می‌توانستیم ۳۰ درصد از حمل و نقل خودروها را به حمل و نقل ریلی حومه منتقل کنیم.

آزادسازی قیمت‌ها در بخش حمل و نقل راهکار مبارزه با آلودگی هوا

وزیر راه و شهرسازی آزادسازی قیمت‌ها در بخش‌های حمل و نقل را مهم می‌داند و معتقد است باید برای مبارزه با آلودگی هوا، حمل و نقل ریلی را توسعه دهیم. عباس آخوندی گفت: نتایج سیاست‌گذاری‌ها به تدریج خود را نشان می‌دهد و ما باید حمل و نقل ریلی را در ابعاد مختلف مورد حمایت قرار دهیم تا سهم بیشتری را از کل حمل و نقل کشور بدست آوریم.

وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه موضوع دوم این است که باید درون صنعت، رقابت ایجاد کنیم، افزود: این رقابت‌ها حافظ منافع اصلی مصرف‌کننده هستند، زیرا رقابت، کاهش قیمت را به دنبال دارد و منافع مصرف‌کننده را تأمین می‌کند. آخوندی با اشاره به این‌که امیدواریم با استفاده از قانون رفع موانع تولید به تدریج تعهدات دولت در خصوص اختصاص مبلغ یارانه ناشی از کاهش صرفه‌جویی سوخت به این صنعت اختصاص یابد، افزود: اصلی‌ترین برنامه ما در حوزه زیرساخت‌ها این است که محیط

سرمایه‌گذاری باید بهبود پیدا کند. در تمام حوزه‌های حمل و نقل، آزادسازی را اجرا کنیم و به سمتی می‌رویم که منافع مصرف‌کننده از طریق افزایش کیفیت و رقابت در صنعت تأمین شود. از منتقدان خواهش دارم که چشم‌انداز بلند مدت داشته باشند و فضا را برای سرمایه‌گذاری بزرگ ایجاد کنند، چرا که ما در بخش حمل و نقل ریلی حداقل به ۲۸۰۰ واگن مسافری تا سال ۱۴۰۰ نیاز داریم.

وی با بیان این‌که این تعداد واگن نیاز به ۱۰ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری دارد که باید توسط اقتصاد عمومی تأمین شود، گفت: دولت امروز مدارس را به دلیل آلودگی هوا تعطیل کرده است، آیا راهی به جز توسعه حمل و نقل ریلی برای کاهش آلودگی هوا داریم؟

اگر برای حمل و نقل حومه ۱۰ سال پیش برنامه‌ریزی می‌شد، الان با این حجم از مشکلات روبرو نبودیم؛ چرا که حدود ۹۰۰ تا یک میلیون وسیله نقلیه هر روزه از حومه به تهران وارد شده و همین مقدار از تهران به حومه می‌رود. اگر ۱۰ سال پیش عزم جدی برای مبارزه با آلودگی هوا داشتیم می‌توانستیم ۳۰ درصد از حمل و نقل خودروها را به حمل و نقل ریلی حومه منتقل کنیم که این به معنی ۳۰ درصد آلودگی کمتر است، افزود: امیدواریم که صندوق توسعه ملی حمایت‌های بیشتری را در بخش زیرساخت‌ها داشته باشد.



مهدی کرباسیان مدیر عامل ایمیدرو

اولویت ایمیدرو، توانمندسازی تکمیل زنجیره ارزش در بخش معدن



مطالعات و بررسی‌های متعدد نشان می‌دهد که کشور ما در مرحله‌ای خاص از تاریخ حیات اقتصادی خود قرار دارد و داشتن تحلیلی واقع بینانه، موجب می‌شود تا با اتخاذ تصمیمات مناسب، از وقوع پدیده‌های نامطلوب جلوگیری نماییم.

یکی از اولویت‌های اصلی سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران به عنوان متولی توسعه، توانمندسازی و رقابت‌پذیری در بخش معادن و صنایع معدنی، تکمیل زنجیره ارزش در بخش معدن است. حمل‌ونقل از جمله بخش‌های زیربنایی است که فرآیند توسعه اقتصادی را تحت تاثیر قرار داده و از شاخص‌های مهم پایداری محسوب می‌شود. رشد و توسعه اقتصادی و حمل‌ونقل عملکرد متقابل دارند و رشد و توسعه یکی در رشد و توسعه دیگری متجلی می‌شود. بخش معدن و حمل‌ونقل یکی از نمونه‌های بارز این امر است. توسعه شبکه حمل‌ونقل و برنامه‌ریزی صحیح جهت حمل‌ونقل مواد معدنی، موجب شناسایی بهتر، بهره‌برداری مطلوب‌تر، ارتقای سطح استخراج از معدن و کاهش هزینه‌های تولید و متقابلاً باعث ارتقا و بهره‌وری شبکه حمل‌ونقل خواهد شد. حمل‌ونقل را می‌توان یکی از مهم‌ترین عوامل موثر در توسعه بخش معدن دانست. توسعه خطوط حمل‌ونقل می‌تواند در کنار تسریع صادرات مواد و محصولات معدنی، توسعه صنایع معدنی در کشور را نیز به همراه داشته باشد. قیمت تمام‌شده محصولات

سایر کشورهای رقیب به مراتب کمتر باشد. باید متذکر شد که اصولاً محمولات معدنی به دلیل حجم بالا بهتر است از طریق ریل حمل شود ولی آمار موجود نشان می‌دهد که سهم اندکی از خطوط مذکور در محدوده مسیرهای ترافیکی مواد معدنی قرار می‌گیرد. به همین دلیل حجم بار معدنی قابل حمل از طریق جاده افزایش شدید داشته است. به نظر می‌رسد یکی از اصلی‌ترین چالش‌های حمل‌ونقل مواد معدنی در حال حاضر سهم اندک حمل‌ونقل ریلی و افزایش سهم حمل‌ونقل جاده‌ای باشد که خود مشکلات عدیده‌ای به وجود می‌آورد. این در حالی است که جهت پاسخ‌گویی به نیاز حمل‌ونقل مواد و محصولات فولاد از طریق ریلی در افق مورد بررسی می‌باید حدود ۵۰۰۰۰ کیلومتر راه‌آهن داشته

معدنی به خاطر بالا بودن نرخ سود تسهیلات، افزایش سالانه قیمت نهاده‌ها و خدمات دولتی و کالاهای و خدمات ارائه شده، افزایش حقوق دستمزد نیروی کار، وجود تورم دو رقمی و بالاخره پایین بودن بهره‌وری عوامل کلی تولید در مقیاس بالاست. در کنار این موضوع نارسایی‌های حمل‌ونقل موجب می‌شود که قیمت تمام‌شده استخراج مواد معدنی بالاتر از استانداردهای جهانی شود. به عنوان نمونه، قیمت سنگ آهن در معادن ایران حدود ۱۰ دلار است اما قیمت حمل آن دوبرابر رقم فعلی است که قیمت تمام شده را افزایش می‌دهد، لذا باید در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل به‌ویژه در بخش ریلی، تلاش و اهتمام ویژه‌ای نماییم. بر همین اساس، طبیعی است که قدرت رقابت و چانه‌زنی ما ایرانیان برای فروش محصولات معدنی خود در مقایسه با محصولات

باشیم ضمن اینکه جاده‌های اصلی کشور نیز با توجه به رشد مستمر در ۱۴ سال آینده و تناسب آماری باید به میزان ۲۲/۵ درصد در سال ۱۴۰۴ افزایش یابند. در حال حاضر از جمله مشکلات حوزه حمل‌ونقل ریلی در بخش معدن و صنایع معدنی، پایین بودن ظرفیت خطوط - نسبت تقاضا، بهره‌وری بسیار پایین و سرعت کم سیر لکوموتیو در ایران، کمبود ناوگان ریلی (لکوموتیو و واگن)، فرسودگی و قدیمی بودن و عدم کارایی ناوگان حمل‌ونقل ریلی، کمبود شبکه ریلی بهینه در دسترس به واحدهای معدنی و صنایع معدنی به‌شمار می‌رود. از جمله مزایای حمل‌ونقل ریلی می‌توان به مصرف انرژی کمتر (نسبت ۱ به ۶ در حمل بار و ۱ به ۲ در جابه‌جایی مسافر در مقایسه با جاده‌ای)، ایمنی بالاتر (۲۳ هزار نفر

افزایش پنج برابری شبکه ریلی برای توسعه بخش معدن ضروری است

مدیر عامل ایمیدرو معتقد است افزایش پنج برابری شبکه ریلی برای دستیابی به اهداف چشم انداز ۱۴۰۴ در بخش معدن و صنایع معدنی، ضروری است.

مهدی کرباسیان گفت که حمل و نقل از جمله بخش های زیربنایی برای توسعه اقتصادی و به ویژه بخش معدن است و توسعه شبکه حمل و نقل و برنامه ریزی صحیح برای حمل و نقل مواد معدنی، موجب شناسایی بهتر، بهره برداری مطلوب تر، ارتقای سطح استخراج از معدن و کاهش هزینه های تولید می شود. توسعه خطوط حمل و نقل می تواند در کنار تسریع صادرات مواد و محصولات معدنی، توسعه صنایع معدنی در کشور را نیز به همراه داشته باشد. یکی از مشکل های کنونی بخش حمل و نقل ریلی در بخش معدن و صنایع معدنی را پایین بودن ظرفیت خطوط نسبت به تقاضا است و بهره وری بسیار پایین و سرعت پایین حرکت لکوموتیو در ایران، کمبود ناوگان ریلی (لکوموتیو و واگن)، فرسودگی ناوگان حمل و نقل ریلی و نیز کمبود شبکه ریلی بهینه از دیگر مشکل های این بخش است.

رئیس هیات عامل ایمیدرو به وجود ۸۱ هزار و ۶۶۱ کیلومتر جاده و حدود ۱۰ هزار و ۲۲۳ کیلومتر خط آهن در کشور اشاره کرد و افزود: اکنون حجم حمل و نقل جاده ای سالانه حدود ۶۱۱ میلیون تن بار و حجم حمل و نقل ریلی ۳۵ میلیون تن بار است که ۲۵ میلیون تن آن مربوط به حمل و نقل مواد معدنی و صنعت فولاد است. پیش بینی وضعیت حمل و نقل نشان می دهد، با توجه به رشد سالانه حمل و نقل تا سال ۱۴۰۴، ظرفیت جاده های کشور باید به ۱۰۶۹ میلیون تن و ظرفیت راه آهن به ۳۵۰ میلیون تن بار برسد. برای پاسخگویی به نیاز حمل و نقل مواد معدنی و محصول های فولادی از طریق ریلی در چشم انداز ۱۴۰۴ باید حدود ۵۰ هزار کیلومتر راه آهن داشته و طول جاده های اصلی کشور نیز با توجه به رشد مستمر در ۱۴ سال آینده باید ۵/۲۳ درصد افزایش یابد. وی درباره برنامه های ایمیدرو برای افزایش بهره وری شبکه ریلی گفت: تدوین و اجرای راه حل های کوتاه مدت از جمله برون سپاری بهره برداری خطوط و تجهیزات تخلیه و بارگیری، مشارکت شرکت های فولادی برای ایجاد واگن برگردان در منطقه ویژه، کاهش هزینه دسترسی به شبکه ریلی، تشکیل کارگروه های استانی برای حل مشکل های حمل و نقل ریلی، ایجاد انگیزه برای تشکیل شرکت های حمل و نقل ریلی اختصاصی برای شرکت های فولادی و معدنی مهمترین برنامه های پیش بینی شده است.

خواهیم دید که این طرح ها چندان به معدن نزدیک نیستند. در نتیجه نیازمند توسعه خطوط حمل و نقل به ویژه حمل و نقل ریلی هستند. از سوی دیگر حمل و نقل ریلی در ایجاد ارزش افزوده در بخش معدن نیز موثر خواهد بود. متأسفانه تا به امروز اتفاق خاصی در ایجاد خطوط حمل و نقل ریلی در بخش معدن رخ نداده است. هر چند ایجاد زیرساخت های حمل و نقل بر عهده دولت است اما بخش خصوصی نیز می تواند در این زمینه وارد همکاری با دولت شده و می تواند عهده دار مسئولیتی درباره این موضوع باشد. در واقع بخش خصوصی می تواند در حوزه تکمیل اطلاعات اولیه و همچنین بحث سرمایه گذاری نیز وارد همکاری شود. امروز در کشور ترکیه، ۱۱ برابر ایران خطوط ریلی وجود دارد، در نتیجه تمامی نقل و انتقالات آن ها از طریق خطوط ریلی انجام می شود و متأسفانه در این زمینه ما بسیار عقب مانده ایم. ایجاد خطوط ریلی و زیرساخت های لازم برای آن امروز یک الزام به شمار می آید. خوش بختانه دولت یازدهم تلاش ویژه ای در این زمینه انجام داده که جای تقدیر دارد و چنانچه این روند ادامه یابد و وعده هایی که در راستای حمایت های مالی از طریق صندوق توسعه ملی و همچنین از ناحیه صرفه جویی انرژی داده شده، عملیاتی شود می توانیم اهداف برنامه توسعه را دنبال کنیم.

مشکلات حوزه حمل و نقل ریلی در بخش معدن و صنایع معدنی، پایین بودن ظرفیت خطوط، نسبت تقاضا، بهره وری بسیار پایین و سرعت کم سیر لکوموتیو در ایران، کمبود ناوگان ریلی، فرسودگی و کمبود شبکه ریلی بهینه در دسترس به واحدهای معدنی و صنایع معدنی به شمار می رود



تلفات جانی جاده ای در مقابل ۵۷ نفر در ریلی)، سازگاری بیشتر با محیط زیست و مناسب برای جابه جایی انبوه بار اشاره کرد.

از این رو ایمیدرو در نظر دارد با تدوین و اجرای راه حل های کوتاه مدت از جمله برون سپاری بهره برداری خطوط و تجهیزات تخلیه و بارگیری، مشارکت شرکت های فولادی برای ایجاد واگن برگردان در منطقه ویژه، کاهش هزینه دسترسی به شبکه ریلی، تشکیل کارگروه های استانی برای حل مشکلات حمل و نقل ریلی، ضرورت تشکیل شرکت های حمل و نقل ریلی اختصاصی برای شرکت های فولادی و معدنی و... در راستای افزایش بهره وری شبکه ریلی گام بردارد.

حمل و نقل بهینه، عامل موفقیت معدن کشور

ایران با داشتن ۶۸ نوع ماده معدنی و ذخیره ای بیش از ۵۴ میلیارد تن مواد معدنی جزو ۱۲ کشور اول از لحاظ ذخایر معدنی است و برای ارسال آن به کارخانجات فرآوری مواد معدنی یا بنادر جنوبی کشور که راه به آب های آزاد دارند باید هزینه زیادی را بابت حمل و نقل آن بپردازد. ایجاد خطوط ریلی در بخش معدن تنها به خروج مواد معدنی از کشور و صادرات آنها محدود نمی شود. اگر نگاهی به ۷ طرح فولادی داشته باشیم





قطار فدک؛ گامی به جلو، هر چند کوچک

پویامهرابی

روابط عمومی شرکت ریل پرداز صنعت و با ریل پرداز سیر هنگام سفر با قطار فدک ما را همراهی نکردند بلکه دو روز قبل در سفری جداگانه و بدون حضور خبرنگاران قطار را افتتاح کرده بودند. در مشهد نیز بعد از صرف صبحانه و حدود ساعت ۷ صبح به خبرنگاران و دیگر مهمانان گفتند تا ساعت ۷ بعد از ظهر در اختیار خود هستید و هیچ شخصی خبرنگاران را همراهی نکرد و چون برای نگارنده بلیت برگشت صادر نشده بود نگران بودم که هنگام برگشت به مشکل بر بخورم و نتوانم به موقع به تهران برسم. خبرنگاران انتظار داشتند حداقل در طول سفر مدیر روابط عمومی همراهیشان می کرد اما ایشان به مدت سه روز حتی جواب تلفن همراهشان را هم نمی دادند!

در زمان ورود به قطار از مبدا تهران به علت ناهماهنگی به وجود آمده شش نفر برای کویچه چهار نفر از جمله نگارنده که بلیت برایش صادر نشده بود وارد یک کویچه شدند که نشان داد هماهنگی های لازم و کافی برای سفر خبرنگاران تدارک دیده نشده است و

بهبتر، متفاوت و لوکس تری به خصوص هنگام ارایه صبحانه، ناهار و شام به مسافران ارایه می کرد. بعد از این بود که در دومین قدم، آذر ماه امسال قطار فدک که از لحاظ امکانات فنی و طراحی داخلی بهتر است شروع به فعالیت کرد. اما به نظر می رسد چون قطارهای مجلل در کشور سابقه کوتاهی دارند تجربه در این بخش بسیار کم است و فعالان این حوزه نیاز به زمان دارند تا بتوانند خود را به استانداردهای جهانی برسانند

مدیران ارشد و مدیر روابط عمومی رجا در طول سفر ما را همراهیمان کردند و کنفرانس مطبوعاتی برگزار کردند و در طول گشت در مشهد و حرم نیز همراهان بودند، اما هیچ یک از مدیران ارشد مالک قطار فدک و با حتی مدیر

بیش از یک سال از ورود اولین قطار مجلل خارجی با عنوان قطار عقاب طلایی به ایران می گذرد. این قطار که گردشگران خارجی را از کشور مجارستان به مقصد ایران آورده بود موجب شد تا بحث قطارهای مجلل و لاکچری در کشور باب شود. بر همین اساس چند ماه بعد اولین قطار مجلل با نام قطار «زندگی» توسط شرکت حمل و نقل ریلی رجا راه اندازی شد که هر چند نسبت به دیگر رقبای خود قیمت بلیت بالاتری داشت اما خدمات

و حدود یازده ساعت را در مشهد بودیم. طبق تجربه ای که چندماه پیش از این در سفر با قطار زندگی داشتیم و به امید تجربه ای متفاوت این بار با قطار فدک به این سفر رفتیم. زمانی که با قطار زندگی به مشهد رفتیم، مدیرعامل،

برای افتتاح رسمی قطار فدک از طرف شرکت ریل پرداز صنعت به همراه جمعی از خبرنگاران دعوت شدیم تا سفری ۳۶ ساعته از مبدا تهران به مشهد به صورت رفت و برگشت تجربه کنیم که ۲۵ ساعت از زمانمان در قطار



تاکنون در قطارهای مسافری کشور ارائه شده و انجام شستشوی روزانه تمامی اقلام مورد استفاده مسافران اما در تجربه سفری که با قطار فدک انجام دادیم از مسافران با فرش قرمز استقبال نشد، نوشیدنی خوشامد گویی نصف لیوان آب میوه بود، با توجه به ساعت حرکت قطار عصرانه سرو نشد همچنین پیش غذا هم سرو نشد.

همچنین در طول سفر در کوپه مجله و یا روزنامه و همچنین دمپایی مسافرتی هم موجود نبود. به هر حال ورود قطار فدک به ناوگان حمل و نقل ریلی کشور گامی به جلو است و امید است تا آفاق ۱۴۰۰ این چنین قطارهایی بیش از این وارد ناوگان ریلی کشور شوند.

کوپه بنشینید و با چند غذا با حجم پایینی پذیرایی شوید.

سطح خدمات کلاس فدک

طبق اطلاعات مندرج در سایت قطارهای فدک سطح آرایه خدمات «کلاس فدک» شامل موارد زیر است: استفاده از فرش قرمز جهت استقبال اولیه از مسافران، آرایه حوله گرم، سرو نوشیدنی خوشامدگویی (Welcome Drink)، استفاده از ظروف چینی، سرو عصرانه یا صبحانه با توجه به ساعت حرکت قطار، سرو پیش غذا، سرو غذای اصلی (انتخاب منو در هنگام خرید بلیت توسط مسافر)، سرو دسر و نوشیدنی گرم بعد از غذا، ارائه سرویس خواب با کیفیت بالا و متفاوت نسبت با آنچه

حتی مهماندار از حضور خبرنگاران بی‌اطلاع بودند. قطار فدک در سه سطح عادی، بیزینس کلاس و فدک کلاس و در سه سطح قیمت ۱۳۵ هزار تومان ۱۶۵ هزار تومان و ۲۰۵ هزار تومان به مسافران آرایه خدمات می‌کند که نسبت به شرکت‌های دیگر مسافری مبلغ بلیت بسیار بالا است. به عنوان مثال گران‌ترین قیمت بلیت مربوط به قطار زندگی و مبلغ ۱۵۰ هزار تومان بود که قیمت قطار فدک در سطح «فدک کلاس» ۲۰۵ هزار تومان است.

اگر در نظر بگیریم یک خانواده چهار نفره قصد سفر به مشهد را داشته باشند برای مسیر رفت مبلغ ۸۲۰ هزار تومان و برای برگشت هم با پرداخت این مبلغ در مجموع باید یک میلیون و ۶۴۰ هزار تومان بپردازند که به واقع مبلغ سنگینی است. در نظر بگیرید با پرداخت این مبلغ سنگین باید بیش از ۱۲ ساعت در کوپه بنشینید تا به مقصد برسید که واقعا زمان طولانی و کسالت باری است به خصوص زمانی که مجبور باشید در طول سفر فقط در کوپه حضور داشته باشید چون قطار فدک در سفری که به مشهد رفتیم رستوران نداشت و تمام سرویس در کوپه به مسافران آرایه می‌شد اما اگر با هواپیما قصد سفر کنید با مبلغ پایین‌تر و حداکثر در زمان ۹۰ دقیقه به مقصد می‌رسید. اما در قطار زندگی واگن دو طبقه و مستقلاً برای رستوران وجود داشت که چند ساعت از سفر در آن گذرانده می‌شد و از نیمه شب و تا ساعت ۴ صبح مسافران در صورت تمایل از خدمات کافی شاپ بهره‌مند می‌شدند. یکی از برتری‌های قطار فدک سامانه نمایش تصویری بود که علاوه بر فیلم‌های متنوع، موسیقی و اطلاعات سفر را در اختیار مسافران قرار می‌داد. با این که قطار فدک از نظر فنی در سطحی بالاتر و در طراحی بسیار شیک و منحصر به فردتر از قطار زندگی است اما در آرایه خدمات به مسافران به خصوص در زمینه سرو غذا و پیش غذا و یا میان وعده در سطحی پایین‌تر قرار دارد. با این که مهمانداران لباس‌های شیک‌تری نسبت به مهمانداران قطار زندگی می‌پوشند و سعی داشتند به مسافران خدمات خوبی آرایه کنند اما مشهود بود که آموزش‌های واقعا حرفه‌ای ندیده‌اند. به عنوان مثال در طول سفر مهمانداران مدام کلمه پوزش می‌خواهم و عذر می‌خواهم را تکرار می‌کردند که دلیل آن را نمی‌فهمیم! یک از ایرادات اساسی حجم بسیار ناچیز وعده غذایی است که حتی گرسنگی را رفع نمی‌کند. در ابتدا ورود به قطار از مسافران با آب میوه از مسافران خوشامدگویی شد اما به نظر می‌رسد نصف یک لیوان آب میوه بسیار ناچیز باشد. اما در قطار زندگی با چای و باقلوای کاشان و یا بستنی از مسافران پذیرایی می‌شد. اگر یک بار با قطار زندگی سفر کنید و تجربه منحصر به فرد پذیرایی در رستوران آن را با چند نوع سوپ، پیش غذا، غذا و دسر تجربه کرده باشید انتظار دارید اگر هزینه بالاتری برای بلیت پرداخت می‌کنید به نسبت هم خدمات بهتری و متفاوت تری دریافت کنید نه این که تنها در

طرح ساختاردهی و تنظیم مقررات در بخش حمل و نقل ریلی کشور

مروری بر ادبیات مقررات گذاری و رگلاتوری

بخش دوم

محمدنبی جوانمردی
کارشناس ارشد حمل و نقل

این وضع نا بسامان و امکان نگهداری و تداوم همکاری سرمایه‌گذاران در بخش ریلی و جذب سرمایه بیشتر در این بخش و توسعه صنعت ریلی بایستی توجه ویژه‌ای به آن‌ها شود و با اجرای کامل قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی و سایر قوانین و مقررات موجود و به روز رسانی آن‌ها بالاخص اجرای سیاست‌های کلی قانون اصل ۴۴ و با امعان نظر به موارد مختلف قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار مصوب ۱۶ بهمن ماه ۱۳۹۰ مجلس شورای اسلامی و در نهایت ایجاد یک سازمان تنظیم مقررات ریلی مستقل و همه جانبه نگر نسبت به حمایت و تقویت بخش خصوصی توسط دولتمردان اقدامات جدی و شایسته‌ای به عمل آید. در ادامه اهم مشکل‌ها و همچنین راه حل‌های پیشرو مرور می‌شود:

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

عدم پایبندی راه‌آهن به قراردادهای فی مابین راه‌آهن و شرکت‌های حمل و نقل ریلی و سایر موارد گویای وضع موجود و نحوه تعامل و همکاری غیر منطقی راه‌آهن با بخش خصوصی ریلی و در نهایت بروز مسایل و مشکلات عمده بخش خصوصی است که لازم است به منظور بهبود اوضاع و برون رفت از

با تدوین قوانین ناظر هر چند به صورت ناقص، بخش خصوصی تشویق به حضور در عرصه حمل و نقل ریلی شد و شرکت‌هایی برای ارائه خدمت تاسیس شد، لکن به تدریج با مشخص شدن عدم اعتقاد به بخش خصوصی و نبود نهاد تنظیم کننده روابط بخش خصوصی و دولتی، سقوط نسبی تخصص در راه‌آهن-عدم توجه مدیران عالی راه‌آهن به بخش خصوصی و عدم تعامل آن‌ها، موجب دلسردی در این بخش شده است. سلب حق تصمیم‌گیری از فعالین این بخش و تصمیمات بیرویه و یک سویه مدیران راه‌آهن و نهایتاً تحکم آن‌ها بخش خصوصی را روز به روز رنجور و تضعیف می‌کند.

تغییر دایم نرخ تعرفه و انحصاری بودن امور راه‌آهن و عدم احترام به

چالش‌های بخش خصوصی حمل و نقل ریلی

با هر تغییر و تحول، سازمان‌ها و بنگاه‌های اقتصادی و تشکل‌های حرفه‌ای بایستی باتوجه به تحولات محیط بیرونی در هر لحظه تعریف مشخصی از ماموریت خود ارائه دهند. بدین جهت روز آمد بودن، اساس مدیریت این‌گونه سازمان‌ها را تشکیل می‌دهد و برای روز آمد بودن باید به طور مستمر اطلاعات و داده‌های دریاقتی از جامعه و محیط کسب و کار و بیرونی و جهانی مورد تحلیل قرار گیرد و نتیجه در سیاست‌گذاری‌ها و تصمیم‌گیری‌ها لحاظ شود. با توجه به همین ضرورت، سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی ابلاغ و مجلس نسبت به تصویب قانون اصلاح اصل و بهبود محیط کسب و کار مبادرت کرد.

| ردیف | حوزه | شرح مشکل | راهکارها | اولویت بالا | اولویت متوسط | اولویت پایین |
|------|-------------|--|---|-------------|--------------|--------------|
| ۱ | بهره برداری | عدم اجرای تعهد راه آهن مبنی بر سیر واگن به صورت ۳۰۰ کیلومتر در روز به صورت باردار و خالی و در صورت عدم تحقق آن پرداخت خسارت، به گونه ای که میانگین سیر واگن ۸۰ کیلومتر در روز است. | اجرای مفاد قرارداد از سوی راه آهن و پرداخت خسارت به مالکین واگن | ● | | |
| ۲ | بهره برداری | بالا بودن تعرفه، افزایش بی رویه نرخ حمل و نقل ریلی از سوی راه آهن، اخذ سهم بالای درآمد حمل باری توسط راه آهن به عنوان حق دسترسی به شبکه | - تعیین نرخ حمل و سهم مالکانه از سوی شورای رقابت و یا سازمان تنظیم مقررات ریلی. - هماهنگی، مشورت، اخذ نظرات و پیشنهادات بخش خصوصی و حضور دائمی نمایندگان بخش خصوصی در تعیین و ابلاغ تعرفه. | ● | | |



| ردیف | حوزه | شرح مشکل | راهکارها | اولویت بالا | اولویت متوسط | اولویت پایین |
|------|-----------------------------------|---|---|-------------|--------------|--------------|
| ۳ | بهره برداری | عدم وجود قطارهای برنامه ای عدم راه اندازی قطار کامل | - برنامه ریزی راهبردی و آرایه برنامه های لازم به منظور اعزام قطارهای برنامه ای. - راه اندازی قطار کاملا زسوی راه آهن با هماهنگی و معاضدت بخش خصوصی. | ● | | |
| ۴ | بهره برداری | مداخله بیش از حد مسئولان راه آهن در امور قطارهای مسافری(دخالته در سیستم و نحوه فروش- عدم آزادسازی نرخ بلیت- عدم امکان رقابتی بودن- اعزام رییس قطار از سوی راه آهن- دخالت در نحوه آرایه خدمات به مسافران به جای نظارت. - عدم پایبندی راه آهن به تعهدات خود مطابق قرار داده ای بلند مدت در رابطه با تامین لکوموتیو. | - عدم دخالت مسئولان راه آهن به موارد یادشده و اجرای تعهدات از سوی راه آهن. و نظارت سازمان تنظیم مقررات ریلی - سپردن تمامی امور مسافری به مالکان واگن و نظارت عالیها و نظارت سازمان تنظیم مقررات ریلی | ● | | |
| ۵ | بهره برداری | کندی سیر به دلایل مختلف | واگذاری مدیریت کنترل و ترافیک به بخش خصوصی- محوری کردن به رهبرداری از سوی بخش خصوصی- رفع گلوگاه ها- استفاده از سیستم علایم الکترونیکی مدرن و سیگنالینگ- ایجاد خطوط میانبر- استفاده بهینه از ظرفیت های موجود- نوسازی ناوگان با نظارت سازمان تنظیم مقررات ریلی | ● | | |
| ۶ | بهره برداری | عدم استفاده از سیستم های رهگیری وسایل ریلی مناسب و مکانیزاسیون باز دید | راه اندازی و استفاده از سیستمهای رهگیری مدرن و استفاده از سیستم مکانیزاسیون بازدید | ● | | |
| ۷ | بهره برداری (شاید زیر ساخت) | پایین بودن امکانات و تجهیزات امور تخلیه و بارگیری در بنادر جنوبی به ویژه در بندرعباس | سرمایه گذاری افزایش تجهیزات و ملزومات تخلیه و بارگیری برای واگن های صادراتی و ترانزیت در بندرعباس و تجهیز اسکله ها به خطوط ریلی و ظرفیت سازی و افزایش بهره وری | ● | | |
| ۸ | بهره برداری | طولانی بودن زمان حمل و نقل کانتینر و شیب آن به سمت حمل و نقل جادهای | استفاده از حمل و نقل ترکیبی- ایجاد بندر خشک- کامل نمودن و تجهیز ایستگاه آپرین به عنوان بندر خشک- تجهیز بنادر به وسایل تخلیه و بارگیری- رفع گلوگاه های موجود- توجه به ترانزیت کالا از سوی راه آهن. | ● | | |

| ردیف | شرح مشکل | شرح مشکلات | راهکارها | اولویت بالا | اولویت متوسط | اولویت پایین |
|------|----------------|--|--|-------------|--------------|--------------|
| ۱ | ضوابط و مقررات | عدم انعطاف پذیری نرخ های تعرفه در راه آهن برحسب بازار و بالا بودن نرخ تعرفه برای بعضی از کالاها و تصمیمات یک سویه از طرف راه آهن | تعدیل نرخ تعرفه- مشارکت بخش خصوصی در تعیین تعرفه- تعریف نرخ با توجه به مقتضیات و توافقات با صاحبان کالا و ضرورت ها و اولویت بندی کالاها و موارد مشابه و نظارت سازمان تنظیم مقررات ریلی | ● | | |



| اولویت پایین | اولویت متوسط | اولویت بالا | راهکارها | شرح مشکلات | شرح مشکل | ردیف |
|--------------|--------------|-------------|--|---|----------------|------|
| | ● | | ایجاد روابط سیاسی با کشورهای همسایه از طریق وزارت امور خارجه و وزارت راه و شهرسازی- اعطای مجوز سیر به واگن های ایرانی جهت سیر در کشورهای مورد نظر - ایجاد اسکله در بندر امیرآباد جهت حمل و نقل ریلی دریایی با روسیه- واگذاری به موقع واگن روسی و اروپایی در مبدا بارگیری و تسریع در این امر- پیگیری علت افزایش کرایه حمل راه آهن های CIS از سوی راه آهن و نیز بررسی علت طولانی بودن سیکل و اخذ مجوز حمل واگن در مسیرهای راه آهن ترکمنستان و ازبکستان از سوی راه آهن و جلوگیری از فک پلمپ و برداشتن کالاهای صاحبان کالا در راه آهن ازبکستان (از واگن های مسیر ازبکستان به مقصد تاجیکستان) | پایین بودن حمل و نقل بین المللی و عدم ورود واگن روسی از آسیای میانه و عدم تردد واگن های ایرانی به کشورهای آسیای میانه | ضوابط ومقررات | ۲ |
| | | ● | ایجاد فوری نهاد مستقل تنظیم مقررات که به تواند بر عملکرد و تصمیمات راه آهن و بخش خصوصی به شکل بی طرف اعمال مدیریت نماید. | عدم وجود نهاد تنظیم مقررات (رگلاتور) و انحصار شرکت راه آهن در ارائه خدمات و تنظیم و اجرای مقررات | ضوابط ومقررات | ۳ |
| | | ● | لزوم پیش بینی دفاتر مناسب در ایستگاه های تشکیلاتی حد اقل در ایستگاه های مبدا و مقصد به منظور پاسخگویی مستقل به مسافران و مبدا کیفیت ارائه خدمات مثل شرکت های هواپیمایی | عدم وجود دفاتر مستقل برای شرکت های مالک قطارهای مسافری در ایستگاه های مبدا و مقصد به منظور نظر سنجی و مراجعان مسافران و پاسخگویی به آن ها | ضوابط ومقررات | ۴ |
| | | ● | تعریف تعرفه خاص و ویژه به صورت پله ای با توجه به نوع محموله و شرایط صاحب کالا و فوریت امر در بخش باری- تعیین نرخ بلیت قطارهای مسافری با توجه به پیک مسافرت و متناسب با عرضه و تقاضا توسط مالکان قطارهای مسافری که به تواند با توجه به شرایط روز نرخ خود را افزایش و یا کاهش دهند با نظارت سازمان تنظیم مقررات ریلی. | نبود تعرفه پلکانی جهت حمل و نقل کالاهای خاص در بخش باری و در پیک های خاص در بخش مسافری | ضوابط و مقررات | ۵ |
| | | ● | مطابق ضوابط و مقررات راه آهن مکلف به اجرای مفاد قراردادهای منعقد شده با شرکت های حمل و نقل ریلی کشور و نظارت سازمان تنظیم مقررات ریلی شود | عدم اجرای تعهدات از جانب راه آهن | ضوابط و مقررات | ۶ |
| | | ● | مطابق قانون راه آهن موظف و مکلف به اجرای قانون دسترسی به شبکه ریلی- اصل ۴۴ قانون اساسی باشد در غیر این صورت به مراجع قضایی معرفی شود. | عدم اجرای قوانین و مقررات از سوی راه آهن | ضوابط و مقررات | ۷ |
| | | ● | نظارت سازمان تنظیم مقررات ریلی | تحمیل هزینه های نگهداری از شبکه ریلی به بخش خصوصی از طریق افزایش بیرویه تعرفه دسترسی | ضوابط و مقررات | ۸ |
| | | ● | حضور نماینده بخش خصوصی (انجمن صنفی) در ترکیب هیات مدیره راه آهن و سایر حوزه های تصمیم گیری. | تصمیم گیری یک جانبه از سوی راه آهن و عدم حضور نمایندگان بخش خصوصی در حوزه تصمیم گیری | ضوابط ومقررات | ۹ |



| ردیف | شرح مشکل | شرح مشکلات | راهکارها | اولویت بالا | اولویت متوسط | اولویت پایین |
|------|----------------|--|---|-------------|--------------|--------------|
| ۱۰ | ضوابط و مقررات | عدم تطابق ضوابط و مقررات راه آهن با اوضاع فعلی و اعمال آن در بخش خصوصی | با توجه به این که بخش اعظم مقررات موجود راه آهن مربوط به زمان گذشته است لذا ضروری است با توجه به حضور بخش خصوصی و انجام تمامی امور حمل و نقل از سوی این بخش و واگذاری های انجام شده تمامی ضوابط و مقررات با حضور نمایندگان بخش خصوصی مورد بازنگری قرار گیرد. | ● | | |
| ۱۱ | ضوابط و مقررات | دخالت بی مورد راه آهن در امور مربوط به سامانه فروش بلیت شرکت های مالک قطارهای مسافری و همچنین تعیین نرخ بلیط قطارهای مسافری | آزادسازی نرخ بلیت، ایجاد سامانه های مختلف فروش بلیت از سوی شرکت های مالک واگن به صورت مستقل و تعیین نرخ بلیت از سوی بخش خصوصی مطابق مقررات و قانون دسترسی به شبکه ریلی با توجه به قیمت تمام شده و همچنین امکان افزایش و یا کاهش نرخ بلیت با توجه به شرایط و عرضه و تقاضا و محورهای مختلف و پیک های مختلف | ● | | |
| ۱۲ | ضوابط و مقررات | برابر مزایده انجام شده بعضی از شرکت های حمل و نقل ریلی از طریق مزایده موفق به خرید واگن از راه آهن شده اند اما راه آهن به دلایل نامعلومی از تحویل و فروش واگن خودداری کرده است. | ملزم ساختن راه آهن به پایبندی خود به اجرای مزایده مزبور و تحویل واگن به شرکت های برنده و همچنین ملزم نمودن راه آهن به اجرای تعهدات خود مطابق قراردادهای موجود. با نظارت سازمان تنظیم مقررات ریلی | ● | | |
| ۱۳ | ضوابط و مقررات | عدم توجه و حمایت راه آهن از بخش خصوصی | راه آهن به عنوان متولی امور حمل و نقل ریلی می بایستی ضمن توجه به شرکای تجاری خود و حل و فصل مشکلات و مسائل آن ها همواره نسبت به حمایت بخش خصوصی اقدام کند. | ● | | |
| ۱۴ | ضوابط و مقررات | از آن جایی که از سهم ۲۰ درصدی شرکت ها ۵ درصد بابت تصمیمی سپرده حسن انجام کار و ۵ درصد بابت حق بیمه کسر و در پایان قرار داد به آن ها داده می شود عملاً سهم بخش خصوصی از محل درآمد حمل و نقل ریلی ۱۰ درصد می باشد و راه آهن هیچ گونه توجهی به این موضوع ندارد. | پیشنهاد می شود راه آهن در این رابطه اقدامات حمایتی خود را به عمل آورد. | ● | | |
| ۱۵ | ضوابط و مقررات | موقعی که واگن ها دچار حادثه می شوند و از این بابت خسارت به آن ها وارد می شود. راه آهن به شکل منطقی و واقعی نسبت به جبران آن اقدام نمی کند. | نظر به این که براساس مجوزهای صادره از سوی مأموران راه آهن قطارها به سیروحرکت در می آیند و لزوماً می بایستی امنیت قطارها را از مبدا تا مقصد راه آهن عهده دار شود چنین استنباط می شود که هرگز مالکین واگن در مقابل وقوع سوانح مقصر نخواهند بود و می بایستی خسارت وارده به بخش خصوصی از سوی شرکت های بیمه و راه آهن پرداخت شود. لذا راه آهن باید در این مورد به تعهدات خود عمل کند و از طرفی زمان رسیدگی به این قبیل موارد را به حداقل برساند با نظارت سازمان تنظیم مقررات ریلی نماینده بخش خصوصی در سیر امور با راه آهن همکاری کند. | ● | | |
| ۱۶ | ضوابط و مقررات | براساس گزارش واصله کارشناسان مختلف در مناطق مختلف راه آهن ضوابط و مقررات را براساس لایق خود تفسیر و تعبیر می کند و این موضوع مشکلاتی را برای شرکت های حمل و نقل ریلی فراهم می کند. | پیشنهاد می شود با ارسال بخشنامه ای به تمامی ادارات کل راه آهن و مسئولان امر راه آهن قوانین و مقررات مربوطه را شفاف سازی کرده و تمامی کارشناسان مکلف باشند که در یک موضوع یا یک مورد خاص در کل شبکه راه آهن یکنوع رفتار نمایند. | ● | | |



پروژه راه آهن برقی آمل-تهران؛ پروژه‌های نیمه تمام دیگر؟

عملیات اجرایی پروژه راه آهن برقی آمل-تهران، چندی است شروع شده و قطعه نخست آن حدود ده درصد پیشرفت داشته است، این درحالی است که بسیاری از پروژه‌های ناتمام و اولویت‌دار ریلی با کمبود اعتبار مواجه‌اند.

شروع پروژه‌های پرهزینه و غیر کارشناسی جدید نه تنها موجب هدر رفتن بودجه‌های عمرانی کشور می‌شود بلکه به دلیل عدم توانمندی دولت در تامین اعتبار این گونه پروژه‌ها، بر تعداد پروژه‌های نیمه تمام افزوده می‌شود. همچنین وصل نبودن خط ریلی آمل-تهران به شبکه سراسری ریلی یکی از مشکلات عمده این پروژه است که موجب می‌شود مسافران از تهران با تاکسی و یا اتوبوس به رودهن بروند و از آن‌جا سوار قطار شوند!

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیر بناهای حمل و نقل کشور از احداث قطعه نخست راه آهن برقی آمل-تهران و فعالیت پیمانکار خبر

داد و گفت: برای قطعه دوم آن هم در آینده‌ای نزدیک پیمانکار تعیین کرده و آن را ابلاغ می‌کنیم تا این پروژه عظیم با سرعت به پیش رود البته با توجه به ترافیک سنگین محور هراز که در بیشتر روزهای سال شاهد آن هستیم نیاز به ایجاد راه آهن برقی احساس می‌شود و باید همه مسئولان در این امر کمک کنند.

علی نورزاد در خصوص انتشار آگهی پیمان قطعه سوم و چهارم قطار برقی آمل-تهران، گفت که در این زمینه وزیر راه و شهرسازی دستورات لازم را دادند ولی هم‌اکنون موارد محدودیت مالی در این بخش مطرح است که در حال مذاکره برای تامین منابع مالی از طریق فاینانس هستیم تا در صورت امکان مشکلات با فاینانس حل شود.

مدیر کارگاه پروژه راه آهن برقی آمل-لاریجان-رودهن گفت: پروژه راه آهن برقی تحول چشم‌گیر در حمل و نقل استان تهران و مازندران و کریدور اتصالی پایتخت به شمال

کشور خواهد بود.

مرتضی سربندی گفت: یکی از مهمترین اهداف پروژه کاهش ملاحظه ترافیک در تردد شهری و بیرون شهری در محور تهران-هراز در محدوده‌های شهرهای پردیس، رودهن و بومهن خواهد بود که کاهش زمان سفر از پایتخت به شمال کشور به میزان حدود کمتر از یک ساعت را به همراه خواهد داشت. کل پروژه از شهرستان رودهن شروع و پس از طی مسیری به طول ۱۳۷ کیلومتر به شهرستان آمل می‌رسد. این پروژه نقش به‌سزایی در ارتباط ایمن و ارزان بین تهران با مناطق شمال کشور (گلستان، مازندران و گیلان) خواهد داشت.

شروع عملیات قطعه اول پروژه راه آهن برقی آمل لاریجان رودهن به طول ۱۷ کیلومتر که طرح و اجرای آن از مرداد سال ۱۳۹۳ پس از عقد قرارداد با عملیات تجهیزات کارگاه و نقشه برداری از کل مسیر شروع شده و در ادامه با تایید نهایی مسیر

و آزادسازی و خرید اراضی و تحویل زمین در تاریخ ۱۲ اسفند ۱۳۹۴ در محدوده کیلومتر ۱۷ تا ۲۰ عملیات خاکی و ساخت ابنیه فنی با پیشرفت ۹۵ درصد و در حال حاضر پیشرفت فیزیکی پروژه ۹ درصد است.

سربندی اظهار داشت: پروژه قطعه اول با اعتباری بالغ بر ۷۵۰ میلیارد ریال و مدت اجرا ۳۶ ماه است.

مدیر کارگاه پروژه راه آهن برقی آمل لاریجان رودهن با اشاره به این که شرکت آباد راهان پارس به عنوان برنده قطعه دوم پروژه انتخاب شد گفت: انجام عملیات اجرایی قطعه دو پروژه از کیلومتر ۲۰ در محدوده کیلومتر ۱۸ محور هراز روبروی پارک جنگلی تا کیلومتر ۲۵ به طول ۵ هزار و ۶۰۰ متر است که در حدود ۴ هزار متر تونل پیش بینی شده است که در مرحله عقد قرارداد می‌باشیم. سربندی تصریح کرد: امیدواریم که قبل از پایان سال بتوانیم عملیات قطعه دوم را اجرایی کنیم.



کردن اتساق بار انجام می‌گیرد. در مورد واگن‌های راه‌آهن نیز این واگن‌ها به عنوان واگن‌های فله بر مجهز به سازوکارهای خاص است که تخلیه آن‌ها از طریق آن سازوکارها به عمل می‌آید و به این ترتیب در قیمت تمام شده حمل مواد معدنی صرفه‌جویی می‌شود.

این روش حمل فقط مختص کالاهای معدنی خام از معادن نیست بلکه بسیاری از مواد اولیه معدنی فرآوری شده نظیر سیلیس، فلدسپار، آسفالت و... نیز به همین ترتیب حمل می‌شود و تنها با حفاظت از مواد فرآوری شده توسط چادرهای مناسب از تأثیر عوامل جوی و یا آلوده‌کننده بار در طی فرآیند حمل و نقل جلوگیری می‌شود.

حال با توجه به آنچه ذکر شد معضل حمل مواد معدنی فله در کشور وجود دارد و کاروان حمل و نقل در این زمینه کاملاً ناقص می‌باشد.

بایستی در نظر داشت که مطابق عرف اروپا فواصل حمل کمتر از ۵۰۰ کیلومتر معمولاً مختص حمل بار با کامیون و فواصل بیش از ۵۰۰ کیلومتر در اختیار راه‌آهن می‌باشد و با توجه به

از کل تولید مواد اولیه معدنی در جهان که میزان آن سالانه حدود ۷۰ میلیارد تن برآورد می‌شود سهم ایران حدود ۵۰۰ میلیون تن مواد معدنی مختلف استخراج شده به منظور استفاده در کارخانجات داخلی یا صادرات آن است.

بایستی در نظر داشت که وسیله حمل زمینی این مواد معدنی با سایر کالاهای دارای بسته‌بندی متفاوت است؛ زیرا کالاهایی که بسته‌بندی شده است عمدتاً توسط وسایل حمل مناسب آن‌ها که عبارت است از کامیون‌های کفی و یا مسقف و یا واگن‌های مخصوص حمل این گونه کالاها در راه‌آهن حمل می‌شود و این گونه وسایل حمل به هیچ‌وجه مناسب برای حمل کالای معدنی فله فاقد بسته‌بندی نیست.

حمل مواد معدنی عموماً به صورت فله انجام می‌شود که از طریق زمینی نیازمند کامیون‌های کمپرسی است که بارگیری روی آن‌ها توسط وسایل مکانیکی نظیر لودر و یا بیل مکانیکی انجام می‌شود و تخلیه آن‌ها نیز بدون نیاز به وسیله خاص توسط کمپرس

مشکلات حمل و نقل فله مواد معدنی در کشور و نقش ناچیز شبکه ریلی

مهردادشکوهی‌رازی





نگاهی آماری به وضعیت حمل و نقل مواد معدنی ایران از طریق سیستم ریلی

دکتر مجید پورمقدم
پژوهشگر وزارت صنعت، معدن و
تجارت/ مدرس دانشگاه

هزینه ترانسپورت مواد معدنی در حوزه معدنکاری رقم قابل ملاحظه‌ای از قیمت تمام شده را تشکیل می‌دهد، انتقال مواد معدنی و هزینه‌ای که به این منظور پرداخت می‌شود، اثر بسیاری روی قیمت تمام شده محصول دارد که سیستم حمل و نقل ریلی در مقایسه با انواع سیستم‌های حمل و نقل، هم از نظر مصرف و هم بالا بودن راندمان ایمنی و حفظ محیط زیست و همچنین از نظر حمل انبوه با قیمت مناسب، دارای توجیه فنی و اقتصادی است.

تقسیم بندی سیستم‌های حمل و نقل:

سیستم‌های حمل و نقل در چهار دسته حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی تقسیم بندی می‌شوند.

نکته ۱ « سیستم حمل و نقل ریلی هم از نظر مصرف انرژی و هم ایمنی و حفظ محیط زیست در اولویت استفاده قرار دارد.

نکته ۲ « گازوئیل مصرف شده در بخش ریلی کشور در سال ۹۲ به میزان ۳۹۵ میلیون لیتر کمتر بوده

است که کامیون در حین حمل و نقل با حادثه روبرو شده، بار تلف شده است و پوشش بیمه‌ای لازم برای آن فراهم نبوده و نهایتاً صاحب بار دچار خسارت شده است و از سوی دیگر به علت آنکه کامیون‌های خود راننده از طریق سامانه حمل و نقل پشتیبان مسئولی حمایت و نظارت نمی‌شوند. به زمان بندی حمل و نقل توسط آن‌ها نمی‌توان اعتماد نمود و بالاخره آنکه کامیون داران منفرد "خود راننده" تا آنجا فعالیت می‌کنند که هزینه‌های خودشان را تأمین کنند و بنابراین از بهره‌وری کاری کافی برخوردار نیستند. یک نکته را نیز بایستی یادآور شویم و آن اینکه کامیون‌های کم ظرفیت ۱۰ تنی و ۱۵ تنی تنها هزینه‌ساز هستند و جاده‌ها را متراکم می‌کنند. همه عوامل فوق باعث می‌شود که اولاً این سیستم حمل و نقل فاقد درجه اعتماد کافی برای استفاده کنندگان از آن باشد و از طرف دیگر این سیستم دارای قیمت تمام شده بالنسبه بالایی می‌باشد و با توجه به دوران پسا تحریم که شاهد گسترش فعالیت‌های معدنی و نتیجتاً حمل و نقل بیشتری خواهیم بود و بایستی از هم‌اکنون در فکر راه‌های چاره باشیم.

چاره امر در آن است که در برنامه‌ریزی‌های حمل و نقل در برنامه ششم، گسترش حمل و نقل با راه آهن تا حدود یکصد میلیون تن پیش‌بینی شود و گسترش زیرساخت‌های ایستگاه‌ها برای این نوع فعالیت مدنظر قرار گیرد. ضمن آنکه توسعه راه آهن به مبادی و مقاصد نهایی مورد نظر باشد و در تمام شهرک‌ها و شهرهای صنعتی ایستگاه راه آهن و زیرساخت‌های مناسب برای تخلیه و بارگیری و انبار کردن به وجود آید و برای حمل و نقل با کامیون نیز ایجاد شرکت‌های حمل و نقل با تعداد کافی کامیون با ظرفیت‌های بالای ۲۰ تن برای فواصل کوتاه‌تر از ۵۰۰ کیلومتر با ایجاد شرایط تشویقی در برنامه گنجانده شود و ظرفیت کل حمل بار برای مهروموم‌های آتی با توجه به برنامه ششم آن گونه تنظیم شود که جوابگوی نیازهای فراینده آتی باشد.

وظیفه اصلی حمل مواد

معدنی فله در داخل کشور

و صادرات عمدتاً به عهده

کامیون‌های کمپرسی با

ظرفیت ۱۰ تا ۲۴ تن قرار

داده شده است.

در برنامه‌ریزی‌های حمل و نقل

در برنامه ششم، گسترش

حمل و نقل با راه آهن تا حدود

یکصد میلیون تن پیش‌بینی

می‌شود



گستره تحت پوشش راه آهن محدود به ایستگاه‌های موجود است و راه آهن کارخانجات مصرف کننده و معادن تولیدکننده را در کوتاه‌ترین فاصله پوشش نمی‌دهد که این امر خود حمل بار فله معدنی با راه آهن را به علت نیاز به حمل از معدن به ایستگاه و از ایستگاه به مقصد نهایی با کامیون گران تر خواهد کرد و از صرفه اقتصادی آن خواهد کاست و کلام آخر در این زمینه آنکه کرایه حمل با راه آهن در مجموع گران تر از حمل با کامیون کمپرسی می‌باشد که این معضل حمل بار با راه آهن را از صرفه و صلاح اقتصادی خارج نموده است. حتی تخفیف‌هایی که در گذشته برای بارهای صادراتی اعمال می‌شد اینک ظاهراً لغو شده است.

بنا بر آنچه گفته شد اکنون وظیفه اصلی حمل مواد معدنی فله در داخل کشور و صادرات عمدتاً به عهده کامیون‌های کمپرسی با ظرفیت ۱۰ تا ۲۴ تن قرار داده شده است. کرایه حمل بار با کامیون‌های کمپرسی علیرغم آنکه قابل رقابت با حمل و نقل ریلی است ولی با توجه به اینکه اولاً کامیون به تعداد کافی با ظرفیت‌های بالا در کشور وجود ندارد و ثانياً حمل و نقل با کامیون عمدتاً توسط کامیون‌های خود راننده به عملی آید، در این زمینه مشکلاتی وجود دارد که بایستی برطرف گردد.

اولین مشکل آن است که کامیون‌های خود راننده از مسئولیت پذیری کافی برخوردار نیستند و بارها اتفاق افتاده

وسعت بسیار کشور و فواصل طولانی حمل در کشور ما فعالیت حمل و نقل مواد معدنی با راه آهن باید بسیار گسترده‌تر از آن چیزی باشد که در حال حاضر وجود دارد.

از یکسو مطابق آن چه توسط راه آهن جمهوری اسلامی ایران اعلام شده است حمل مواد معدنی توسط راه آهن در سال ۱۳۹۳ جمعاً به میزان ۲۵ میلیون تن بوده است و برنامه راه آهن برای سال ۱۳۹۴ به میزان ۳۵ میلیون تن اعلام شده است که از میزان پیشرفت این توسعه در سال جاری اطلاعی در دست نیست و از سوی دیگر با توجه به حجم ۵۰۰ میلیون تنی مواد معدنی فله و وسعت کشور و فواصل طولانی حمل، انتظاری که از راه آهن می‌رود آن است که حداقل نیمی از حمل و نقل مواد معدنی فله را پوشش داده و یا در برنامه‌های آتی توسعه خود منظور نماید. نکته دیگری که در این زمینه قابل بیان است نبودن زیرساخت‌های لازم در حمل و نقل ریلی کشور برای حمل مواد معدنی به تمام نقاط کشور است. با مراجعه به ایستگاه‌های مختلف راه آهن مشاهده می‌شود که در اکثریت این ایستگاه‌ها، سکوی تخلیه و نگهداری فله و بارگیری فله وجود ندارد و چنانچه مراجعینی درخواست حمل فله داشته باشند به آن‌ها اعلام می‌شود که بایستی به هزینه خود بارانداز لازم را همراه با ریل گذاری آن انجام دهند که این امر با توجه به هزینه سنگین ایجاد این تاسیسات از عهده شرکت‌های متوسط معدنی خارج است و تنها شرکت‌های بزرگ معدنی نظیر شرکت فولاد و مشابه می‌توانند از عهده چنین مخارجی برآیند. امری که هم‌اکنون نیز انجام شده و عمده بار معدنی حمل شده توسط راه آهن نیز از معادن ذغال و سنگ آهن به مقصد کارخانجات فولاد کشور می‌باشد و دیگر تولیدکنندگان معدنی عمدتاً به علت نبود زیرساخت‌های لازم از آن محروم هستند.

نکته دیگری که در مورد حمل و نقل ریلی باید گفته شود آن است که



تعداد آن ۳۵۳۲ بوده نیز حمل مواد معدنی صورت گرفته است. باید توجه داشت تعداد ناوگان عمدتاً بر اساس ظرفیت مسیر، ظرفیت ایستگاه، ظرفیت تخلیه و بارگیری مشخص می گردد، می توان ناوگان را افزایش داد اما اینکار مشکلی را حل نمی کند چون گلوگاه اصلی در بخش حمل مواد معدنی، موضوع است.

پیشنهادات و راهکارها:

۱- با توجه به این که ظرفیت مسیرها نیز محدود است به همین دلیل استفاده همزمان از قطارهای طولیل و ایجاد تسهیلات به منظور استفاده از لکوموتیوهای خصوصی، احداث مسیر ریلی اختصاصی حمل بار و همچنین خصوصی کردن بهره برداری از مسیرهای ریلی، عملکرد حمل ریلی را در این حوزه توسعه داد.

۲- در راستای افزایش سهم حمل و نقل ریلی در جابه جایی بار، کارگروهی تشکیل از دولت، شرکت راه آهن و مالکان واگنهای لبه بلند ویژه حمل محصولات معدنی تشکیل شده که

در این کارگروه ضمن بررسی راههای بهبود سیستم حمل ریلی، مقدر شده تا اتصال شبکه ریلی به چشمه های باری معادن که به آن خطوط فرعی گفته می شود بهبود یابد و افزایش تعداد سیستم های تخلیه باری در کشور و توسعه ناوگان شود.

مربوط به تسهیلات بارگیری و تخلیه و کمبود ایستگاههایی با قابلیت انجام عملیات وسیع است.

۲- عمدتاً تجهیزات موجود از ظرفیت کافی بمنظور تخلیه و بارگیری برخوردار نمی باشند و یا بدلیل خرابی های طولانی، عملکرد مناسبی ندارند.

۳- ظرفیت مسیرها محدود است به دلیل استفاده همزمان از قطارهای باری و مسافری، ظرفیت حمل بار محدود شده است.

۴- یکی دیگر از مشکلات مهم به حمل مواد معدنی در کشور مربوط به تسهیلات بارگیری و تخلیه و کمبود ایستگاههایی با قابلیت انجام حجم عملیات وسیع است.

۵- در شرایط فعلی، عمدتاً تجهیزات موجود از ظرفیت کافی بمنظور تخلیه و بارگیری برخوردار نیستند و با بدلیل خرابی های طولانی، عملکرد مناسبی ندارند.

۶- یکی از مشکلاتی که در بکارگیری حمل و نقل جاده ای به جای ریلی وجود دارد، نبود خطوط فرعی راه آهن در نزدیکی معادن و چشمه های بار است.

نکته «بر اساس گزارشهای آماری در سال ۹۲ از ۲۲۵۶۲ واگن موجود ۹۶۳۰ واگن لبه بلند وجود دارد که صرفاً بمنظور حمل مواد معدنی مورد بهره برداری قرار میگیرند. یعنی ۴۳ درصد کل واگن های موجود، همچنین با استفاده از واگن های لبه کوتاه که

۴- بزرگترین گلوگاه حمل ریلی برای صادرات بخصوص از معادن خصوصی را می توان در انتهای خط تخلیه دانست، به جرأت می توان گفت در کشور تنها یک ایستگاه تخلیه واگن در منطقه ویژه خلیج فارس وجود دارد که مانور تخلیه آن حداکثر ۳۵۰ واگن در روز است که هفتاد درصد آن جهت تخلیه برای فولاد هرمرگان و فولاد کار جنوب است.

۵- بدنه اصلی حمل و نقل ریلی را ۳ بخش مالکین واگن، مالکین لکوموتیو و مالکین شبکه زیربنایی تشکیل می دهند.

حمل و نقل مواد معدنی در کشورهای مختلف از طریق سیستم ریلی:

| ردیف | کشور | درصد انتقال مواد معدنی توسط ریل |
|------|--------|---------------------------------|
| ۱ | آفریقا | ۸۵ |
| ۲ | چین | ۶۰ |
| ۳ | روسیه | ۵۰ |
| ۴ | آمریکا | ۴۵ |
| ۵ | ایران | ۷ |

مشکلات و چالش های موجود در بخش ریلی حمل و نقل:

۱- اصلی ترین مشکل مربوط به حمل و نقل مواد معدنی در کشور،

است.

نکته ۳ «برای هر کیلومتر خط راه آهن بطور میانگین ۲ میلیون دلار سرمایه گذاری لازم است.

نکته ۴ «یکی از علل مصرف بالای حامل های انرژی در ایران، پایین بودن بهای آنهاست.

توجیه اقتصادی استفاده از حمل و نقل ریلی:

در فواصل طولانی مخصوصاً اگر فاصله بیش از ۸۰۰ کیلومتر باشد، انجام پروژه های حمل حجیم فقط به روش ریلی اقتصادی است و در مسیرهای کوتاه تر از ۵۰۰ کیلومتر بدلیل افزایش ۲۰ درصدی حق دسترسی از سوی راه آهن، حمل ریلی در مسیر اقتصادی نیست.

نکته ۱ «استفاده از حمل و نقل جاده ای برای مسافتهای کمتر از ۵۰۰ کیلومتر باصرفه است که متناسفانه بدلیل نبود زیر ساخت های مناسب این میزان تا هزار کیلومتر افزایش یافته است، همچنین روش حمل و نقل دریایی برای مسافتهای ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰ کیلومتری توجیه اقتصادی دارد در روش دریایی، مسافتهای بیش از ۱۰ هزار کیلومتر توجیه اقتصادی خواهد داشت.

نکته ۲ «در سال ۹۳ به جهت رقابت با جاده، حاشیه سود نرخ حمل ریلی کاهش یافته است.

وضعیت حمل و نقل مواد معدنی ایران از طریق سیستم ریلی:

۱- حدود ۲۰ درصد معادن کشور که نزدیک به ۹۰ درصد از محصولات معدنی را تولید میکنند به راه آهن متصل هستند.

۲- در حال حاضر ۷۵ درصد ظرفیت ریلی به حمل سنگ آهن اختصاص یافته است.

۳- در حوزه معادن و صنایع معدنی، هزینه حمل و نقل حجم قابل ملاحظه ای از قیمت تمام شده را تشکیل می دهد.

الزامات اصلی افزایش توان رقابت پذیری سیستم ریلی در حمل بار

علی اصغر شفیعی نادری

حوزه معاونت بهره برداری و سیر و حرکت شرکت راه آهن

حمل و نقل ریلی لازم است در مقام عمل پیش نیازهایی از سوی مراکز ذیربط، شرکت راه آهن و بخش خصوصی پیگیری شود که در این مقاله ضمن بررسی وضعیت گذشته حمل بار در کشور، مشکلات اساسی (البته مشکلات ریز زیادی وجود دارد که با رفع موانع اصلی و رونق و جذابیت فضای کسب و کار همزمان با حضور بیش از پیش بخش خصوصی واقعی و توانمند مالی و اصلاح تدریجی نحوه تعاملات فعلی) مرور شده و پیشنهادات ارائه می شود.

ماموریت کلان حمل و نقل ریلی برون شهری کشور را می توان در افزایش حمل بار ریلی، افزایش حمل مسافر ریلی و افزایش دسترسی آحاد جامعه به شبکه ریلی همراه با ارتقای سطح خدمات خلاصه نمود. همه فعالیت های ریز و درشت دیگر ذیل این اهداف کلان تعریف می شود و بایستی به نحوی تنظیم شود که با توجه به مزایای حمل و نقل ریلی از منظر توسعه پایدار جامعه موجبات ارتقای شاخص های فوق را فراهم آورد. در بخش حمل بار، به جهت حمایت و بستر سازی پایدار برای توسعه

بررسی وضعیت حمل و نقل ریلی و جاده ای

در شکل یک وضعیت حمل ریلی و جاده ای بر حسب شاخص «تن» و «تن کیلومتر» در سال های گذشته ارایه شده است: بررسی شکل ۱ نشان می دهد:

در برابر رشد متوسط ۴ درصدی حمل و نقل ریلی، سیستم حمل و نقل جاده ای در عمل رشد متوسط ۷،۵ درصدی را در طول ۱۴ سال گذشته تجربه نموده است. نتیجه این میزان اختلاف رشد سالیانه عملاً باعث شده است که



شکل ۱- وضعیت حمل بار توسط سیستم ریلی و جاده ای در سال های گذشته

درصد نسبت به سال ۱۳۹۲ افزایش یابد. در شکل سه رشدهای سالیانه حمل بار ریلی بر حسب شاخص «تن کیلومتر» ارایه شده است: بررسی شکل سه نشان می دهد: در بعضی از سال های ریلی رشد منفی عملکرد نیز ثبت شده است. در حالی که در ۱۵ سال گذشته (منتهی به ۱۳۹۳) سیستم جاده ای نرخ رشد منفی را در کارنامه خود ثبت نموده است. در طول هر یک از ده سال گذشته (بین ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۲) رشد سالیانه کمتر از میزان محقق شده در سال ۱۳۹۳ بوده است. وضعیت سهم حمل و نقل ریلی بار در ایران در مقایسه با دیگر کشورها و همچنین اهداف ترسیمی

سهم حمل و نقل ریلی از کل حمل بار زمینی (جاده و ریل) کاهش یابد که در شکل ۲ این وضعیت ارایه شده است: بررسی شکل ۲ نشان می دهد: نتیجه رشد سالیانه نزدیک دو برابری سیستم جاده ای نسبت به ریلی باعث کاهش سهم ریلی از کل حمل بارهای ریلی و جاده ای (با بارنامه) شده است و سهم به ۱۰،۸ درصد کاهش یافته است در حالی که در سال ۱۳۷۴ سهم ریلی دو برابر وضعیت فعلی (۲۲ درصد) بوده است. در سال ۱۳۹۳ حمل و نقل ریلی بار، رشد بی سابقه ۹،۲ درصدی در طول ده سال قبل از آن را تجربه نمود که باعث شد سهم حمل و نقل ریلی بار در مجموع به میزان ۰،۳



شکل ۳- رشد سالیانه حمل بار توسط حمل و نقل ریلی در طول ۱۰ سال گذشته



شکل ۲- سهم حمل و نقل ریلی بار از کل حمل ریلی و جاده ای (با صورت وضعیت) شاخص تن کیلومتر



شرکت‌ها و موسسات حمل و نقل جاده‌ای اجرا کرده است. به عبارت دیگر اگر فرض شود کمیسیون دریافتی این موسسات به طور متوسط ده درصد کرایه مندرج در بارنامه باشد، سازمان امور مالیاتی ۸ درصد مالیات بر ارزش افزوده را روی این ده درصد اعمال می‌کند. معنای عملی این روش این است که از کل کرایه حمل کالا در سیستم جاده‌ای فقط ۰.۸ درصد به مالیات بر ارزش افزوده (کمتر از ۱ درصد کل کرایه) اختصاص می‌یابد در حالی که در سیستم ریلی این میزان ۸ درصد کل کرایه است و یک اختلاف ۷.۲ درصدی نیز در این بخش در سال ۱۳۹۳ حاکم بوده است.

قیمت و عوارض مصرف گازوبیل

یکی از مزیت‌های حمل و نقل ریلی مصرف کمتر انرژی به ازای هر «تن کیلومتر» حمل بار خالص است. برآوردهای انجام گرفته از مقایسه مصرف انرژی ریل و جاده برای حمل بار در ایران نشان می‌دهد اختلافی نزدیک به ۵ برابر حاکم است. به عبارت دیگر در سیستم ریلی ایران به طور متوسط برای حمل هر تن کیلومتر حمل بار حدود ۹ سی سی گازوبیل مصرف می‌شود در حالی که در سیستم جاده‌ای به طور متوسط (برای همه انواع بارگیرها در طول یکسال نسبت به کل بار جابجا شده) حدود ۴۴ سی سی گازوبیل مصرف

عوارض عبور قطار باری و کامیون در طول چند سال گذشته ارایه شده است:

بررسی شکل شش نشان می‌دهد:

• نتیجه تلاش شرکت راه آهن در ثابت نگه داشتن میزان حق دسترسی از سال ۱۳۹۱ باعث شده است که عملاً میزان حق دسترسی از کل درآمد حمل بار از بالای ۵۰ درصد به حدود ۳۱ درصد در سال ۱۳۹۳ کاهش یابد.

• علیرغم این تلاش هنوز اختلافی در حد ۲۸ درصد بین ریل و جاده در این بخش حاکم بوده است. و یکی از دلایل عدم جذابیت کلی و عمومی قیمت‌های حمل بار ریلی، علیرغم تلاش‌های شرکت راه آهن، این موضوع است.

اختلاف در پرداخت مالیات بر ارزش افزوده

در سال ۱۳۹۳، از هر بارنامه حمل بار داخلی صادر شده در سیستم ریلی ۸ درصد از کل درآمد حمل بار بابت مالیات بر ارزش افزوده کسر شده است که توسط سازمان امور مالیاتی اخذ می‌شود و در عمل به جیب شرکت راه آهن یا شرکت مالک واگن یا شرکت مالک لکوموتیو نمی‌رود. این در حالی است که بر حسب مکانیزم‌های اجرایی موجود در بخش جاده‌ای، سازمان مالیاتی، تاکنون مالیات بر ارزش افزوده را روی کمیسیون دریافتی

اگر چه با ثابت نگه داشتن مقادیر نرخ دسترسی به شبکه ریلی از سال ۱۳۹۱ تاکنون (که این خود باعث فشار و محدودیت مالی منابع شرکت راه آهن نیز شده است)، همراه با افزایش نرخ کرایه، سهم شبکه زیربنایی ریلی از کل درآمد حمل بار کاهش یافته است ولی هنوز در سال ۱۳۹۳ حدود ۳۱ درصد درآمد حمل بار ریلی بابت عوارض عبور قطار باری اختصاص یافته است.

• سهم واگن و لکوموتیو از درآمد حمل بار نسبت به سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ افزایش یافته است. • در سال ۱۳۹۳ حدود ۸ درصد از کل درآمد حمل بار به مالیات بر ارزش افزوده اختصاص یافته که توسط سازمان امور مالیاتی اخذ شده است و به جیب مالک شبکه زیربنایی (شرکت راه آهن) یا مالک واگن یا مالک لکوموتیو نرفته است. در شکل شش وضعیت مقایسه‌ای

در شکل چهار ارایه شده است: بررسی شکل چهار به همراه سوابق وجود سهم ۲۲ درصدی در حمل بار ریلی در ایران (در سال ۱۳۷۴) و وجود بارهای ریل پسند در مسیرهای موازی با ریلی و مسیرهای غیر موازی با ریل (که در طرح‌های توسعه ریلی امکان حمل ریلی فراهم خواهد شد) نشان می‌دهد امکان دستیابی به سهم ۳۰ درصدی حمل بار ریلی در افق ۱۴۰۴ در صورت رفع موانع و مشکلات اساسی این بخش میسر خواهد بود. مشکلات اصلی در افزایش مستمر و پایدار حمل بار ریلی اختلاف در عوارض عبور قطارهای باری و کامیون در شکل پنج وضعیت عوارض عبور قطارهای باری (حق دسترسی قطار باری به شبکه زیربنایی ریلی) از شبکه ریلی ارایه شده است: بررسی شکل پنج نشان می‌دهد:



شکل ۴- مقایسه سهم حمل و نقل ریلی بار در کشورهای دیگر و وضعیت فعلی و اهداف در ایران



شکل ۶- نحوه تقسیم درآمد حمل بار ریلی بین شبکه زیربنایی (خطوط ریلی)، لکوموتیو و واگن و مالیات بر ارزش افزوده



شکل ۵- نحوه تقسیم درآمد حمل بار ریلی بین شبکه زیربنایی (خطوط ریلی)، لکوموتیو و واگن و مالیات بر ارزش افزوده



عملاً در طول سال‌های گذشته بهره‌وری واگن باری بین ۱۴.۹ تا ۱۹.۲ هزار تن کیلومتر حمل بار خالص به ازای هر تن در نوسان بوده است و عملکرد سال ۱۳۹۳ به میزان ۱۷ رسیده است که از سال ۱۳۸۴ بی سابقه بوده است



اساس پیمایش و بارنامه امید می‌رود قاچاق گازوییل اختصاصی به حمل و نقل کاهش یابد.

حدود نیمی از تردد کامیون‌های حمل بار در کشور خالی است. به عبارت دیگر حدود ۱۳ الی ۱۴ میلیارد کیلومتر از تردد کامیون‌ها به صورت خالی (بدون بار) است که موجب مصرف حدود چهار میلیارد لیتر گازوییل به ارزش دو میلیارد دلار بدون حمل بار شده است در حالی که نسبت تردد خالی به طور متوسط در اروپا فقط ۲۸ درصد است.

پایین بودن بهره‌وری واگن باری در ایران

در شکل هشت وضعیت بهره‌وری انواع واگن‌های موجود در شبکه ریلی ایران در طول سال‌های گذشته و سال ۱۳۹۳ آرایه شده است:

بررسی شکل هشت نشان می‌دهد:

• عملاً در طول سال‌های گذشته بهره‌وری واگن باری بین ۱۴.۹ تا ۱۹.۲ هزار تن کیلومتر حمل بار خالص به ازای هر تن در نوسان بوده است و عملکرد سال ۱۳۹۳ به میزان ۱۷ رسیده است که از سال ۱۳۸۴ بی سابقه بوده است.

در شکل ۹ وضعیت بهره‌وری انواع واگن‌های موجود در ایران، به ازای هر تن ظرفیت بارگیری به تفکیک انواع واگن‌های

۹۰ درصد فوب خلیج فارس (۴۰ سنت دلار) نیز، قیمت بالایی در مقایسه با دیگر کشورهای دنیا یا حتی کشورهای سطح منطقه نمی‌باشد. زیرا تقریباً در اکثر کشورهای دیگر دنیا به اندازه قیمت پایه گازوییل، مالیات و عوارض بر مصرف گازوییل وضع نموده‌اند. و به عبارتی قیمت متوسط عرضه گازوییل در دنیا به مصرف کننده در جایگاه فروش گازوییل، حدود ۱ دلار به ازای هر لیتر بوده است.

از طرف دیگر قیمت بسیار ارزان گازوییل در ایران یکی از دلایل بروز قاچاق میلیون‌ها لیتر گازوییل در روز به کشورهای همسایه وجود داشته باشد که خوشبختانه با اقدامات اخیر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و شرکت نفت در اجرای طرح تخصیص سوخت بر

وجود خواهد آورد و امکان عرضه قیمت‌های کرایه جذاب به صاحبان کالا توسط سیستم ریلی به وجود خواهد آورد.

وضعیت قیمت هر لیتر گازوییل عرضه شده در جایگاه در ایران در مقایسه با کشورهای منطقه و دیگر کشورهای دنیا در شکل زیر آرایه شده است:

بررسی شکل هفت نشان می‌دهد:

• قیمت عرضه گازوییل در ایران جزء پایین ترین قیمت‌ها در سطح جهانی است و از حدود ۱۸۰ کشور فقط دو کشور ونزوئلا و عربستان هستند که قیمت‌های کمتر از ایران را آرایه می‌کنند.

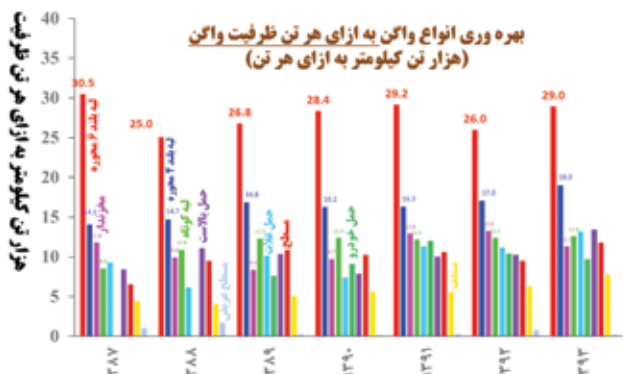
• قیمت عرضه گازوییل در کشورهای منطقه و همسایه ایران (بجز عربستان) چند برابر ایران است.

• حتی عرضه گازوییل به قیمت

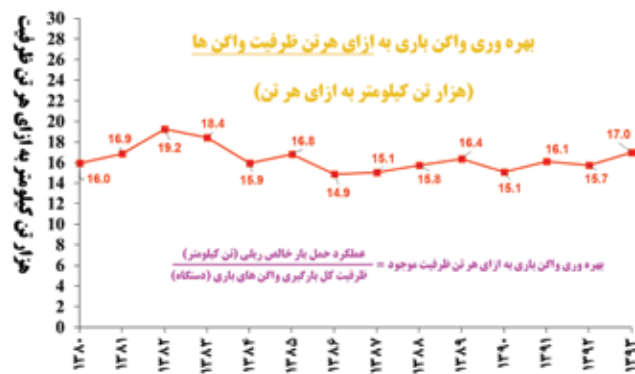
می‌شود. بنابر این اختلافی در حدود ۳۵ میلی لیتر به ازای هر تن کیلومتر وجود دارد. در قیمت‌های پایین گازوییل (مثلاً ۳۵۰۰ ریال به ازای هر لیتر) اختلاف قیمتی برای هر تن کیلومتر فقط ۱۲۲ ریال می‌شود که خیلی قابل ملاحظه و موثر نیست به خصوص آن‌که در شرایط فعلی حدود ۳۵ درصد کرایه (۲۸ درصد اختلاف در عوارض استفاده از شبکه و ۷ درصد اختلاف در مالیات بر ارزش افزوده، معادل با ۲۱۰ ریال) از سوی سیستم ریلی برای پوشش هزینه‌های مذکور هزینه می‌شود که در سیستم جاده‌ای هزینه نمی‌شود. در صورت افزایش قیمت گازوییل به ۹۰ درصد فوب خلیج فارس (حدود ۱۴ هزار ریال به ازای هر لیتر)، اختلاف قیمتی مذکور بالغ بر ۴۹۰ ریال خواهد شد که تاثیر قابل ملاحظه‌ای در اختلاف قیمت‌های قابل عرضه بین ریل و جاده به



شکل ۷- مقایسه قیمت عرضه گازوییل در جایگاه در کشورهای منطقه و دیگر کشورهای دنیا و ایران



شکل ۹- مقایسه بهره‌وری انواع واگن باری به ازای هر تن ظرفیت بارگیری در طول سال‌های گذشته



شکل ۸- بهره‌وری واگن باری به ازای هر تن ظرفیت بارگیری در طول سال‌های گذشته



آهن با مالک واگن و مالک لکوموتیو، جای خود را به تعامل واحد با اپراتور قطار باری (شخصیتی که همه مسئولیت های مربوط به یک قطار باری را می پذیرد و در مقابل شرکت راه آهن پاسخگو بوده و متقابلاً شرکت راه آهن نیز در برابر اجازه عبور قطار اپراتور طبق برنامه زمان بندی از قبل معین و توافق شده مسئولیت دارد) بدهد.

اپراتور قطار باری شخصیت حقوقی است که مسئولیت تامین لکوموتیو، لکوموتیوران، رئیس قطار باری، واگن باری، تامین بار، بارگیری، تخلیه، تشکیل قطار، تفکیک قطار، تنظیم قطار، تعمیرات و نگهداری ناوگان تحت مسئولیت، مانور قطار و واگن و لکوموتیو در ایستگاه مبدا و مقصد و طول مسیر و تامین کلیه الزامات برای سیر سالم و ایمن قطار را بر عهده می گیرد و برای ضعف یا نقصان عملکرد در هر یک از موارد مذکور به تنهایی مسئولیت کامل فنی، مالی و حقوقی دارد.

مسئولیت انجام فعالیت های لازم در ایستگاه های منتخب نیز به شخصیتی حقوقی پاسخگو داده می شود. اپراتور ایستگاه، شخصیت حقوقی است که مسئولیت تامین لکوموتیو (ماشین) مانور، راننده یا لکوموتیوران، سر مانورچی، مانورچی، سوزنبن و دیگر عوامل مورد نیاز و تعمیرات و نگهداری لکوموتیو (ماشین) مانور خود را بر عهده می گیرد و تمامی عملیات میدانی مربوط به قطارها و واگن های ورودی و خروجی و عبوری مورد نیاز در آن ایستگاه را در ۲۴ ساعت ۳۶۵ روز سال، مانند تفکیک و تشکیل و تنظیم قطار، مانور واگن، پیگیری و یا انجام عملیات بارگیری و تخلیه واگن را بر طبق شاخص های معین بر عهده می گیرد و دستمزد خود را بر اساس خروجی واقعی عملیات از مجموعه اپراتورهای قطار که از آن ایستگاه استفاده می نمایند، اخذ می کند. منبعها در دفتر نشریه موجود است.

قیمت های فعلی گازوبیل
۲۵ درصد فوب خلیج فارس
است. با توجه به نیازهای
مالی دولت و تکلیف قانونی
و پیش بینی کاهش حمل بار
جاده های در سال آینده، زمان
مناسبی برای این موضوع
ارزیابی می شود



با توجه به این که در حال حاضر شرکت راه آهن به صورت هزینه درآمد اداره می شود و با توجه به این که درآمدهای واصله کفاف هزینه های تعمیر و نگهداری شبکه ریلی را نمی دهد لازم است از سوی دولت به ازای هر «تن کیلومتر» و هر «مسافر کیلومتر» حمل شده مبلغی بابت کمک زیان تعمیر و نگهداری شبکه به شرکت راه آهن اختصاص یابد تا بتواند با فراغ بال بیشتری موجبات کاهش تدریجی حق دسترسی به شبکه ریلی را فراهم سازد.

(و برقراری نظام اپراتوری قطار باری و ایستگاه

نکات کلیدی در بستر سازی پایدار جهت افزایش بهره وری از واگن باری (و بالتبع آن افزایش سرعت حمل، افزایش بهره وری از خط و لکوموتیو، افزایش بهره وری از نیروی انسانی و جذابیت بیشتر سرمایه گذاری و...) واگذاری بیش از پیش فعالیت های تصدی گرایانه حمل بار به بخش خصوصی و همزمان برقراری نظم آهنین در تردد قطارهای باری روی شبکه زیربنایی ریلی است.

با توجه به قانون اصل ۴۴ و قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی (قطار کامل) و تجربیات مشابه در کشورهای اروپایی، لازم است تعامل دو گانه و جداگانه فعلی شرکت راه

۱۳۹۳ حدود ۱۸ درصد از حمل جاده ای را کالاهای و مسیرهایی تشکیل داده که ضمن این که توسط واگن های موجود قابل حمل بوده اند، در مسیرهایی جابه جا شده اند که خطوط ریلی نیز موجود بوده است. بررسی نشان می دهد با توجه به امکانات موجود، امکان حمل حدود ۸ درصد کل بارهای جاده ای موجود توسط سیستم ریلی در شرایط فعلی وجود دارد.

یکی از عوامل مهم در جذب و حمل این بار توسط سیستم ریلی آرایه قیمت های بسیار جذاب حمل بار به صاحب کالا توسط سیستم ریلی است. با توجه به عدم رعایت عدالت بین ریل و جاده (در پرداخت حق استفاده از شبکه و مالیات بر ارزش افزوده) پیشنهاد می شود، طی کارگروهی مشترک توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای و شرکت راه آهن برای کالاهای و مسیرهایی مشخص و منتخب عوارض جاده ای به نحوی تعیین شود که عملاً باعث جذابیت قیمت های کرایه فعلی ریلی شود. مجوز این موضوع نیز طی ماده ۱۶۳ قانون برنامه پنجم توسعه کشور به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای داده شده است. (د) افزایش تدریجی حق پایانه از ۳ درصد به ۱۰ درصد

تعمیر و نگهداری شبکه جاده ای کشور که دارای ارزش ۲۰۰ هزار میلیارد تومان است نیاز به منابع مالی سالانه در حدود ۷ هزار میلیارد تومان دارد که با توجه به محدودیت بودجه های دولتی و همچنین محدودیت درآمد سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای از محل صدور بارنامه (که کمتر از ۱۰ درصد منابع مالی لازم برای تعمیر و نگهداری شبکه راهها است) لازم است توسط استفاده کنندگان از سیستم جاده ای تامین شود. پیشنهاد می گردد سالانه ۱ درصد به حق پایانه (که هم اکنون ۳ درصد است) اضافه شود.

(ح) آرایه کمک زیان تعمیر و نگهداری شبکه ریلی

موجود، آرایه شده است. بررسی شکل ۹ نشان می دهد بهره وری واگن های باری لبه بلند چهار محوره به ۱۹ هزار تن کیلومتر به ازای هر تن ظرفیت بارگیری رسیده که در طول شش سال قبل از آن بی سابقه بوده است. بالاترین بهره وری واگن ها نیز متعلق به واگن های لبه بلند شش محوره است که در سال ۱۳۹۳ حدود ۲۹ هزار تن کیلومتر به ازای هر تن ظرفیت بوده است.

مقایسه بررسی بهره وری واگن باری در ایران با بعضی کشورهای دیگر دنیا نشان می دهد در صورت رفع موانع و مشکلات ریز و درشت فعلی در بخش خصوصی و شرکت راه آهن، امکان افزایش ۳۰ درصدی بهره وری واگن امکان پذیر خواهد بود.

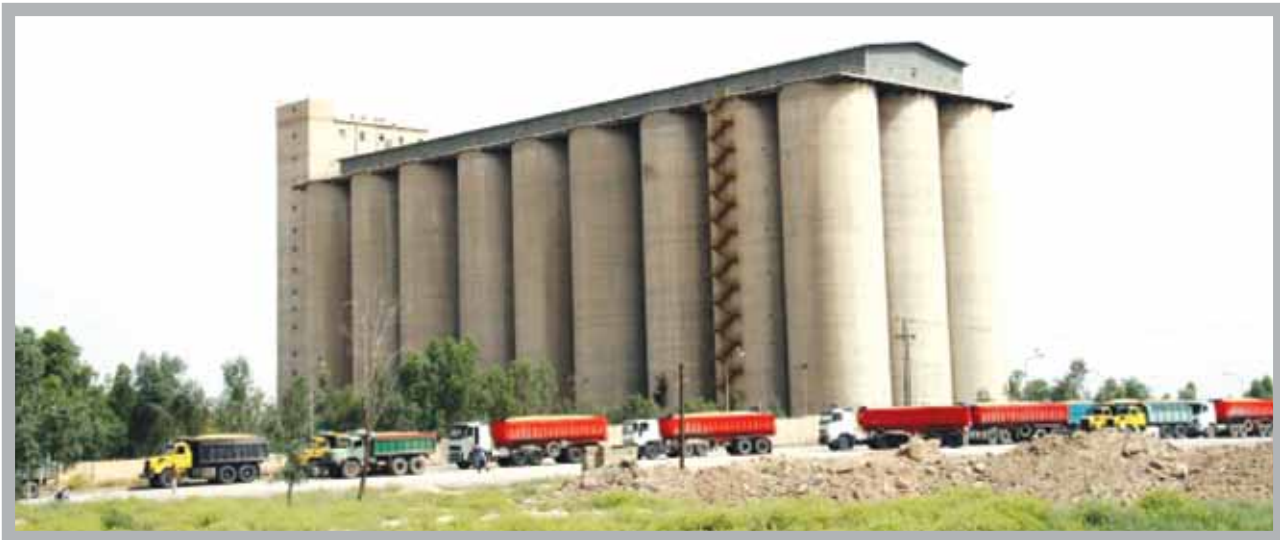
پیشنهادات جهت افزایش توان رقابت پذیری حمل بار ریلی (الف) آرایه گازوبیل به قیمت ۹۰ درصد فوب خلیج فارس قیمت های فعلی گازوبیل ۲۵ درصد فوب خلیج فارس است. با توجه به نیازهای مالی دولت و تکلیف قانونی و پیش بینی کاهش حمل بار جاده ای در سال آینده، زمان مناسبی برای این موضوع ارزیابی می شود. افزایش درآمد سالانه دولت از این بابت ۲۵ هزار میلیارد تومان خواهد بود. قاچاق آن به خارج نیز محدود خواهد شد.

(ب) برابری نرخ مالیات بر ارزش افزوده بین ریل و جاده

پیشنهاد می شود سازمان امور مالیاتی مکانیزم های اجرایی نحوه اخذ مالیات بر ارزش افزوده بین دو سیستم ریلی و جاده ای را به نحوی عملیاتی نماید که از هر «تن کیلومتر» حمل بار خالص به یک اندازه (صفر یا هر مقدار) مالیات بر ارزش افزوده اخذ شود.

(ج) وضع عوارض جاده ای برای عبور بارها در مسیرهها و کالاهای منتخب

بررسی نشان می دهد در سال



توسعه نا کافی و هزینه حمل بالا، ریل را غیر رقابتی کرد

جاده ای:

-عدم وجود شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای قوی در بخش خصوصی و منفرد عمل کردن صاحبان کامیون‌ها -نبود برنامه ریزی مناسب جهت هدایت ناوگان جاده‌ای که منجر به تراکم تعداد کامیون‌ها در برخی مواقع و کمبود آن‌ها در برخی مواقع دیگر می‌شود.

نقش بخش خصوصی در حمل و نقل محصولات کشاورزی در کشور را چگونه تحلیل می‌کنید؟

با واگذاری سهام عمده کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به بخش غیردولتی و همچنین واگذاری حمل ریلی راه آهن به بخش خصوصی، بخش اعظم کالاهای کشاورزی توسط بخش خصوصی حمل می‌شود. با توجه به قرارداد شدن شرکت حمل و نقل بین المللی خلیج فارس (متعلق به شرکت بازرگانی دولتی) در فهرست واگذاری شرکت‌های دولتی و احتمال خصوصی شدن آن، در آینده نزدیک عملیات حمل کالاهای کشاورزی به‌طور کامل در اختیار بخش خصوصی قرار خواهد گرفت اما از واگذاری شرکت‌های دولتی به بخش دولتی تا خصوصی شدن واقعی راه زیادی است که باید با انتخاب مدیران کارآمد و رویکرد علمی شرکت‌های حمل و نقلی کشور

استراتژیک این کالاها را بر عهده دارد. برای آشنایی با شیوه های حمل و نقل محصولات کشاورزی گفت‌وگویی با آقای علی قنبری مدیرعامل شرکت بازرگانی دولتی ایران انجام دادیم که در ادامه می‌خوانید.

شرکت مادر تخصصی بازرگانی دولتی ایران در زمینه بازرگانی دولتی و سیاستگذاری فعالیت می‌کند. این شرکت وظایفی چون خرید تضمینی کالاهای اساسی تولید داخلی و نیز واردات و توزیع کالاهای اساسی و حفظ ذخیره

می‌برد.

-عدم توسعه کافی در خطوط و زیرساخت‌های ریلی و در نتیجه کاهش میزان اتکا به خط آهن به عنوان وسیله مناسب جهت حمل مویرگی -عدم توسعه بنادر خشک به عنوان نقاط انتقال در حمل و نقل ترکیبی.

در بخش دریایی:

-تا پیش از تحریم بخش اعظم کالاهای وارداتی به‌وسیله کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به کشور وارد می‌شد اما از آن‌جا که تحریم‌های شدیدی بر روی کشتیرانی وضع شد، امکان استفاده از ناوگان ملی بسیار محدود شد و امید می‌رود با رفع تحریم‌ها، شرایط به حالت قبل برگردد. -تعداد شرکت‌های کشتیرانی ایرانی که خود مالک شناور تجاری باشند، بسیار محدود است.

بهره‌مند شد.

در بخش داخلی به دلیل لزوم حمل گندم و دیگر کالاهای اساسی بر اساس مدل توزیع مویرگی و نقطه به نقطه در سراسر کشور، حدود ۹۷ درصد حمل با استفاده از ناوگان جاده‌ای و مابقی با استفاده از راه آهن انجام می‌پذیرد. با توجه به سیاست‌های کلی دولت در خصوص استفاده حداکثری از شبکه ریلی، این شرکت در سال‌های اخیر تلاش دارد تا سهم بیشتری از جابجایی کالاهای اساسی را به ریل اختصاص دهد.

کاستی‌های موجود: ریلی:

-بالابودن نسبی هزینه های حمل و نقل ریلی به دلیل یارانه پرداختی بر روی نرخ سوخت که مزیت حمل ریلی نسبت به حمل جاده‌ای را از میان

شیوه‌های حمل و نقل محصولات کشاورزی را تشریح کنید؟ مقایسه سهم حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و همچنین کاستی‌های موجود در زیرساخت را تشریح کنید؟

حمل و نقل محصولات کشاورزی تحت عمل این شرکت به دو بخش تقسیم می‌شود: بخش خارجی و بخش داخلی.

در بخش وارداتی با توجه به مقرون به صرفه بودن حمل دریایی در تجارت بین المللی، قریب ۹۸ درصد واردات کالاهای اساسی این شرکت از طریق کشتی و ۲ درصد مابقی از طریق ریل صورت پذیرفته است که با توجه به مبادی شمالی کشور می‌توان با توسعه مسیرهای ریلی ظرفیت‌های حمل و نقلی را گسترده‌تر کرد و از پتانسیل ایران برای تبدیل شدن به قطب منطقه

توافق همکاری مشترک راه آهن ایران و زیمنس

لکوموتیو برقی، واگن مسافری و سرویس و نگهداری کامل.

خط پرسرعت تهران-اصفهان گستره: زیمنس در صدد است تا بر روی یک پیشنهاد فنی و مالی کار کرده به نحوی که قادر به ارائه پیشنهاد سیگنالینگ و قطار مسافری سریع‌السير جهت این پروژه باشد. طرفین توافق می‌نمایند تا هر چه سریع‌تر وارد مباحث فنی در خصوص تامین و نگهداری کردند.

۵۰۰ دستگاه واگن مسافری

گستره: ۵۰۰ دستگاه سالن مسافری به انضمام بررسی امکان تامین فاینانس. طرفین توافق می‌نمایند تا هر چه سریع‌تر وارد مباحث فنی و مالی در خصوص تامین و نگهداری گردند. زیمنس امکان ارائه فاینانس را بررسی می‌کنند (به طور مثال، توسط موسسات مالی پیشتیبانی شده توسط سازمان‌های اعتبار صادر).

توسعه و بروزرسانی سیستم‌های راه آهن ایران

گستره: توسعه سیستم‌های راه آهن ایران (سیگنالینگ، برقی نمودن، ناوگان، مخابرات و غیره) شمال انتقال تکنولوژی و نگهداری.

آموزش

گستره: مشاوره و ارائه آموزش‌های تحصیلی به راه آهن و مرکز آموزش و تامین سیمیلاتورهای مرتبط با لکوموتیوها و قطارهای مورد استفاده در ایران.

انتقال تکنولوژی

زیمنس در نظر دارد از طریق انتقال شرکاء داخلی (با تایید راه آهن جمهوری اسلامی ایران) نسبت به انتقال دانش فنی و ساخت داخل نمودن تجهیزات مختلف از جمله ناوگان و تجهیزات آن، سیگنالینگ، مخابرات و تجهیزات برقی نمودن راه آهن اقدام نماید. زیمنس در صدد ایجاد توانایی‌ها و ظرفیت‌های محلی برای تعمیر و نگهداری از طریق نمایندگی زیمنس، زیمنس شرکت سهامی خاص است.

شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت زیمنس آلمان در حوزه‌های برقی کردن خط ریلی تهران - مشهد، خط پر سرعت تهران - اصفهان، تامین و نگهداری ۵۰۰ دستگاه واگن مسافری، توسعه و به روز سازی سیستم‌های راه آهن، آموزش و انتقال تکنولوژی تفاهم‌نامه همکاری مشترک امضا کردند.

به گزارش روابط عمومی شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ "اکل" مدیرعامل بخش حمل و نقل زیمنس به همراه هیات همراه، ۱۶ دی ماه در جهت همکاری مشترک با راه آهن ایران، با پور سید آقایی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت راه آهن دیدار و گفتگو کرد و همزمان با آن طرفین تفاهم نامه همکاری امضا کردند.

وزارت راه و شهرسازی متن تفاهم‌نامه شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران با شرکت زیمنس آلمان را منتشر کرد:

از آنجایی که راه آهن جمهوری اسلامی ایران بر اساس سند چشم انداز بیست ساله توسعه ایران در نظر دارد تا نسبت به توسعه حمل و نقل ریلی در بخش‌های مختلف اقدام نماید، و از آنجایی که شرکت زیمنس دارای تجربه مفیدی در این حوزه بوده و همکاری طولانی در تامین تجهیزات ریلی در ایران داشته و علاقه‌مند به توسعه همکاری با راه آهن جمهوری اسلامی ایران است و از آنجایی که زیمنس روابط تجاری بلند مدت با مشتریان و شرکا متعدد ایرانی داشته که قابلیت افزایش معنایی را دارا است.

طرفین توافق می‌کنند تا:

موضوع مذاکره و برنامه زمانی

طرفین در نظر دارند وارد مذاکرات در خصوص همکاری‌های جدید در حوزه ریلی آغاز نموده و علاقه‌مند به سرعت بخشیدن به مذاکرات (که از این پس به اختصار مذاکرات خوانده می‌شود) به منظور انعقاد قراردادهایی (از این پس قرارداد) در زمینه‌های ذیل با استفاده از تهسیلات فاینانس (هماهنگی به کمک زیمنس خواهد):

برقی کردن خط ریلی تهران-مشهد

گستره: شامل سیگنالینگ، تجهیزات برقی،



قنبری:

در بخش داخلی به دلیل لزوم حمل‌کنند و دیگر کالاهای اساسی بر اساس مدل توزیع مویرگی و نقطه به نقطه در سراسر کشور، حدود ۹۷ درصد حمل با استفاده از ناوگان جاده‌ای و مابقی با استفاده از راه آهن انجام می‌پذیرد

را از لحاظ ساختارهای نهادی بهبود داد.

مهمترین مشکلات درباره حمل و نقل محمولات کشاورزی چیست و چه راهکارهایی پیشنهاد می‌کنید؟

در بخش جاده‌ای هنوز جای خالی شرکت‌های قدرتمند حمل و نقل احساس می‌شود. شرکت‌های تعاونی قادر خواهند بود با مدیریت کردن مالکان خرد علاوه بر حضور قویتر در بازار، فرصت‌های کاری بیشتری برای کامیون‌ها فراهم سازند که این امر هم تامین کننده منافع صاحبان بار و هم تامین کننده منافع کامیونداران خواهد بود.

در بخش ریلی نیز با وجود آن که در سال‌های اخیر شاهد تاسیس شرکت‌های ریلی بخش خصوصی جهت حمل بار بوده‌ایم، اما سرمایه گذاری کافی در بخش حمل کالاهای کشاورزی صورت نگرفته و بسیاری از این شرکت‌ها فاقد زیرساخت‌های لازم نظیر واگن‌های مخصوص حمل غلات هستند.

در صورتی که ایران مسیر ترانزیتی خود را توسعه دهد و قراردادهای SWAP منعقد کند به راحتی با تامین مالی ظرفیت حمل و نقلی کشور می‌تواند با توجه به موقعیت لجستیک منطقه بسط یافته و ایران از یک موقعیت استراتژیک در منطقه برخوردار شود.



ایده‌های خوب ارزش چندانی ندارند، مگر این که توسط استدلال‌های خوب حمایت شود

شرکت‌های خارجی روی ریل‌های راه‌آهن ایران

پویا مهرابی

سوخت نسبت به قوی تر شدن راه‌آهن اقدام کنند در حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان به واسطه عواید ناشی از صرفه جویی سوخت به اقتصاد کشور سود خواهد رسید.

در ادامه وزیر راه و شهرسازی صحبت‌های سال پیش خود، مبنی بر تغییر در انگاره‌ها را تکرار کرد.

حمل و نقل ریلی باید از مفهوم پروژه‌های به حرکت تبدیل شود

به گزارش خبرنگار دوماهنامه، وزیر راه و شهرسازی در هفدهمین همایش بین‌المللی حمل و نقل ریلی گفت که راه‌آهن و ریل مسئله مهمی است که به آینده مردم و توسعه کشور وابسته است

در ایران، باید با ایجاد فرصت‌های سرمایه‌گذاری و ارائه تسهیلات لازم از سوی دولت، بخش خصوصی را پیشران تمامی فعالیت‌های خود قرار دهیم. همچنین مدیرعامل راه‌آهن با بیان این که صنعت ریلی می‌تواند چرخ اقتصاد را به حرکت درآورد گفت: در صورتی که متولیان از محل صرفه جویی



دانشکده راه‌آهن دانشگاه علم و صنعت ایران، رییس انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی و جمع‌کنی از کارشناسان و فعالان صنعت ریلی برگزار شد. در افتتاحیه آن همایش رییس انجمن مهندسی حمل و نقل ایران گفت که بعد از رفع تحریم و با وجود ابراز تمایل شرکت‌های خارجی برای سرمایه‌گذاری



هفدهمین همایش بین‌المللی حمل و نقل ریلی به مدت دو روز طی روزهای شنبه و یکشنبه بیست و سوم و بیست و چهارم آبان‌ماه در تهران برگزار شد. با توجه به این که از تاریخ برگزاری این همایش چندماه می‌گذرد و در شماره گذشته ندای حمل و نقل ریلی کمبود صفحات موجب شد که این همایش پوشش خبری داده نشود اما در این شماره به علت صحبت‌های مهمی که مطرح شده و ثبت در نشریه چاپ شد.

هفدهمین همایش حمل و نقل ریلی و دهمین نمایشگاه دستاوردهای صنعت حمل و نقل ریلی با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، رییس



بازه زمانی پنج ساله مدنظر قرار گیرد نشان می‌دهد که هدر روی سوخت در جاده‌های کشور رقمی در حدود ۱۰۰ میلیارد دلار است.

پورسیدآقایی با بیان این که میزان مصرف سوخت در حوزه ریلی یک هفتم میزان مصرف سوخت در جاده است گفت که این ارقام نشان می‌دهد که جابه‌جایی بار با ریل به صرف اقتصاد کشور است. مدیرعامل راه‌آهن با اشاره به رقم ۳۵ هزار میلیارد تومانی بودجه عمرانی کشور در سال ۱۳۹۴ بیان کرد که با توجه به شرایط سخت موجود امسال بودجه ۱۳۹۵ بیشتر از ۲۰ هزار میلیارد تومان نخواهد بود.

وی افزود: در صورتی که کشور از محل صرفه جویی سوخت نسبت به قوی‌تر شدن راه‌آهن اقدام کند می‌تواند در حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان به واسطه عواید ناشی از صرفه جویی سوخت به اقتصاد کشور سود برساند.

قطارهای حومه‌ای، ظرفیت ترانزیت افزایش پیدا کند.

سود ۵۰ هزار میلیارد تومانی اقتصاد کشور از محل صرفه جویی سوخت

محسن پورسیدآقایی مدیرعامل راه‌آهن در ادامه همایش بین‌المللی حمل و نقل ریلی با بیان این که راه‌آهن موتور محرک مهمی است گفت: صنعت ریلی در صورت توسعه یافته و اجرای تمام پروژه‌های مربوط به قطارهای پرسرعت، دوخطه کردن خطوط و ورود لکوموتیوهای جدید و همچنین افزایش سهم حوزه ریلی در جابه‌جایی حداقل ۵۰ درصد بار کشور اجرا شود به واسطه منافی که به همراه دارد می‌تواند چرخ اقتصاد را به حرکت در آورد.

وی معتقد است که در حال حاضر حدود ۲۰ میلیارد دلار یارانه سوخت در کشور به هدر می‌رود که اگر این رقم در

انگاره جدیدی در مدیریت، اقتصاد و زندگی مردم و... است. ما در دولت یازدهم سعی کردیم پروژه محوری را تغییر دهیم و یک پارادایم ایجاد کنیم.

نیاز به یکپارچگی در حمل و نقل

در ادامه افتتاح همایش بین‌المللی ریلی سید ابوالفضل بهره بردار رییس انجمن مهندسی حمل و نقل ایران با اشاره به ضرورت ایجاد یکپارچگی در طرح حمل و نقل به منظور بهبود وضعیت ریلی کشور گفت که باید در اولین گام طرح جامع حمل و نقل به تصویب برسد تا بتوان رویکردهای اصلی برای اعتباردهی و جهت‌گیری حوزه حمل و نقل را مشخص کرد.

بعد از رفع تحریم و با وجود ابراز تمایل شرکت‌های خارجی برای سرمایه‌گذاری در ایران، باید با ایجاد فرصت‌های سرمایه‌گذاری و ارایه تسهیلات لازم از سوی دولت، بخش خصوصی را پیشران تمامی فعالیت‌های خود قرار دهیم.

قرار بود از سوی دولت ده هزار میلیارد تومان به حوزه حمل و نقل ریلی داده شود که تنها ۲۰ درصد آن پرداخت شده است. در قدم اول با توجه به مزایای ذاتی شبکه حمل و نقل ریلی، باید قدم‌های اساسی برای انتقال بخشی از ظرفیت حمل و نقل جاده‌ای به ریلی برداشته شود و در گام دوم با توسعه

و فناوری اطلاعات در دو سال گذشته در نحوه کار صنایع ریلی تاثیر بالایی داشته است.

عباس آخوندی گفت: توسعه صنعت ریلی در دهه‌های اخیر مورد توجه است و دو مسئله باید مورد توجه قرار گیرد. اول موبیلیتی، حرکت سهیل و آسان و دوم ارتباط دادن انسان‌ها به یکدیگر. ارتباط انسان‌ها به یکدیگر مسئله مهمی است که باید مورد توجه قرار گیرد و در مقوله حرکت تاریخ زمان و جغرافیا وجود دارد.

حرکت یک مفهوم پیچیده است که زندگی ما را تحت تاثیر قرار داده اما نکته مهم در این مقوله این است که هیچ‌گاه متوقف نمی‌شود. امروز مشکل ما این است که این مفهوم در اصل دیده می‌شود اما در عمل اجرایی برای آن نیست. ما ده‌ها توقف در حمل و نقل مان داریم. در حمل و نقل درون شهری و حمل و نقل عمومی تاخیرها و توقف‌ها متعددی دیده می‌شود که این با مفهوم حرکت، متناقض است.

صنعت حمل و نقل ریلی تحول بزرگی در زندگی بشر بوده اما چون این فناوری برای ما وارداتی بوده است امروزه در کشور به مفاهیم پروژه‌های تبدیل شده است، در حالی که نگاه ما باید نگاه اقتصادی و مهندسی باشد. وقتی بحث بهره‌وری وجود دارد که ابتدا مفهوم حرکت را بدانیم و بعد به سمت ایجاد پروژه‌های مختلف برویم.

بازهم تغییر در انگاره‌ها

وزیر راه و شهرسازی معتقد است که باید بحث صنعت ریل را از موضوع حرکت ببینیم و چون امروزه صنعت ریل در حال پوست اندازی است. قطار پرسرعت در این صنعت به رقابت با حمل و نقل جاده‌ای و هوایی آمده است. وقتی قطار پرسرعت با قطار حومه‌ای ترکیب شود، حمل و نقل درون شهری تاثیر شگرفی بر زندگی مردم می‌گذارد؛ قطار حومه‌ای و قطار پرسرعت کل نظام شهری را دگرگون خواهد کرد. در صنعت حمل و نقل ریلی بحث دیگر تنها جابه‌جایی نیست بحث ما ایجاد

جدیدترین قطار پرسرعت چین وارد خدمت می شود

محمدباقر کاظمی
ریل پرداز سبیر

برای طراحی داخلی با هدف آسایش مسافر و راحتی سفر با کیفیت بالا برده است.

در این ماه BST مدل نمونه طراحی جدید قطار با واگن خواب شانزده واگنه با سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت تحویل خواهد داد. این قطار همچنین دارای بدنه آلومینیومی در مقایسه با بدنه فولادی ضد زنگ قطار خود - کشش برقی با واگن خواب مدل CRH۱E است.

BST۱۵ قطار ۱۶ واگنه طراحی قدیمی را در سال ۲۰۰۹-۱۰ تحویل داده است. قطار نمونه اولیه دارای ۵۳۲ تخت نرم و ۱۱۰ صندلی درجه ۲ می باشد. از نظر راه آهن چین این قطار شب رو جدید کاربرد بهتری از شبکه پرسرعت داشته و جایگزین مناسبی برای مسافران راه دوری که مسافت های طولانی را در روز طی می کنند، می باشد. راه آهن چین از این مدل نمونه برای سنجش واکنش مسافران قبل از تصمیم گیری برای سفارش انبوه این قطار استفاده می کند.

آیا هند برای راه آهن پرسرعت آماده است؟

با گزارش کلیدی سازمان همکاری بین المللی ژاپن در مورد پروژه راه آهن پرسرعت «مومبائی - احمدآباد»، راگها» نگاهی به چشم اندازهایی برای این پروژه جاه طلبانه پرسرعت هند انداخته می شود.

قضاوت با جو سیاسی فعلی و اطلاعاتی‌های سیاستمداران، به نظر می رسد طرح هند برای اتصال مومبائی به احمدآباد با ۵۰۵ کیلومتر راه آهن پرسرعت در جهت درستی به پیش می رود. هنوز این امر با واقعیت وضعیتی که در پروژه به کندی پیش می رود تضاد دارد.

سازمان همکاری بین المللی ژاپن (JICA) که در حال حاضر گزارش امکان سنجی نهایی پروژه های خود را جمع بندی می کند، هزینه پروژه را ۱۵/۶۲ میلیارد دلار با در نظر گرفتن افزایش قیمت و بهره در طول احداث و

قطار CRH۳۸۰D از فن آوری EC۰۴ بمباردیر برای به حداقل رساندن تاثیر قطار بر محیط زیست استفاده می کند. این فن آوری شامل سامانه کنترل مدیریت انرژی بوده که مصرف برق سامانه کمکی را تا ده درصد کاهش می دهد. سامانه کمک به راننده EBI DRIVE ۵۰ باید کار آنی کشش را تا ۱۴ درصد بالا برده در حالی که موتورهای مغناطیسی دایمی با استفاده از سامانه کشش یکپارچه مدولار میتراک شرکت بمباردیر نیروی کشش را تا دو درصد افزایش می دهد.

سامانه آئروپنایمیک در دو طرف قطار باید کارایی کشش را تا دوازده درصد بهبود بخشد. اصلاحات انجام شده در سامانه کنترل هوای داخل قطار برای افزایش کارایی تجهیزات تهویه مطبوع (HVAC) تا ۳۶ درصد طراحی شده اند. قطار CRH۱A-۲۵۰ (۲۵۰ کیلومتر بر ساعت) با بدنه آلومینیوم جایگزین نمونه فولاد ضد زنگ قبلی است. راه آهن چین ناوگان متشکل از ۶۰ قطار هشت واگنه در اوت ۲۰۱۲ سفارش داد. آزمایش اولین قطار انجام شده و آزمایش سبیر آن در ژوئن انجام و هدف رسیدن به ۳۰۰۰۰۰ کیلومتر است. با حداکثر طول ۲۰۷/۸۹ متر و بدنه آلومینیومی کمی کوتاه تر از نوع فولادی قبلی است و دارای ظرفیت ۶۱۳ نفر مسافر در مقایسه با ۶۳۵ نفر ظرفیت مسافر نمونه قدیمی تر می باشد.

این قطار جدید بار محوری ۱۶/۵ تن داشته که ۵۰۰ کیلوگرم از نمونه فولادی سبکتر می باشد. حداکثر برق خروجی هر دو نوع MW۵،۵ است. BST توجه خاصی به طراحی داخلی قطار جدید معطوف داشته و حداکثر استفاده را از پیشرفته ترین ارگونومی

جدید (تصویر صفحات ۳۰ و ۳۱ مجله) با حداکثر سرعت عملیاتی ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت دریافت کرد. این بزرگترین سفارش دریافتی BST برابر با هفتاد دستگاه تا به حال است.

این ناوگان در ابتدا برای ۲۰ قطار هفت واگنه و ۶۰ قطار شانزده واگنه در نظر گرفته شده بود اما بعدها به صورت قطار استاندارد هشت واگنه CRH۳۸۰D تغییر یافت و تولید آن ها در کارخانه کینگ دانو در دست تولید بوده و اولین قطار آن سال گذشته وارد خدمت شد. بهر حال تحویل قطارها از ماه مارس آغاز و تا پایان ماه ۱۲ قطار دیگر واگذار شدند قرار است کل ناوگان تا آخر سال تحویل شوند.

قطار CRH۳۸۰D دارای چهار واگن مولد و چهار واگن یدک با حداکثر قدرت برقی خروجی MW۱۰ و حداکثر سرعت ۳۸۰ کیلومتر بر ساعت می باشد. این قطار در مرحله آزمایش به سرعت ۴۲۰ کیلومتر بر ساعت رسید. بدنه واگن به جای فولاد از جنس آلومینیوم ساخته شده است. فولاد ضد زنگ برای تولید قطارهای ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت با بار محوری ۱۷ تن به کار رفت.

این قطار حداکثر طول ۲۱۵/۳ متر و عرض ۳۳۵۸ میلی متر را دارا بوده و صندلی های آن با چیدمان ۳+۲ در واگن درجه ۲ و ۲+۲ در واگن درجه یک طراحی شده اند. در واگن های درجه دو ۳۵۰ صندلی عادی و ۱۰ صندلی VIP وجود دارند. همچنین یک واگن رستوران در این قطار طراحی شده است.

شرکت حمل و نقل بمباردیر سیفانگ سه قطار جدید پرسرعت برای بازار چین آماده می کند. در این مقاله قطارهای با سرعت ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت در حال تحویل و قطارهای خود-کشش برقی (EMU) در دست آزمایش و مدل نمونه قطار با واگن خواب ارایه می شوند.

شرکت با سرمایه گذاری مشترک حمل و نقل بمباردیر سیفانگ (BST) قطارهای از سرعت ۲۰۰ تا ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت را برای سبیر در چین در حدود ده سال در دست تولید داشته است و اولین قطار خود-کشش برقی (EMU) ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت را در سال ۲۰۰۶ و ۱۶۸ قطار دیگر را از آن تاریخ تحویل داده است.

در سپتامبر ۲۰۰۹، BST اولین سفارش را برای قطار CRH۳۸۰D





سراسر جهان وجود دارد چشم پوشی کند. او می افزاید زمان زیادی است که کشور در مسیر راه آهن پرسرعت افتاده است.

به نظر می رسد وزیر راه آه‌ن هند آقای «سورش پرابهو» بین دیدگاه‌های مختلف و متضاد درباره این موضوع مردد است. او می گوید: برخورد کردن با مسائل شبکه خط اصلی مهم است. بهر حال پرداختن به مسیر پرسرعت برای تامین نیازهای آینده برای راه آهن هند از اهمیت برابری برخوردار است. پروژه مومبایی - احمدآباد پس از ارسال گزارش نهایی JICA به جریان خواهد افتاد.

چهار جانبه طلایی

در حالی که هند از نظر سیاسی درباره این مشکل یاد شده مردد و نامطمئن است، JICA مشتاقانه آماده اجرای پروژه است و چند شرکت بین المللی که به سه پروژه پیشنهادی پرسرعت دیگر هند که نهایتاً چهار جانبه طلایی را تشکیل خواهند داد توجه دارند: این سه پروژه عبارتند از خطوط دهلی - احمدآباد، مومبایی - چنای و دهلی - کلکته.

چهار شرکت چینی و دو شرکت اسپانیایی همراه با DB international و SYSTRA علاقه مندی خود را برای شرکت در این پروژه ها ابراز داشته و در عین حال پیشنهادهای برای برنامه ریزی خطوط ریلی دهلی - احمدآباد، مومبایی - چنای و دهلی - کلکته دریافت کرده اند.

شرکت ایتالیایی «ایتالفر»، TUC بلژیک و «سیگنون سوئیز» کشور سوئیس در بین سایر شرکت های جهانی هستند که در فرایند مناقصه همراه با سه شرکت چینی به نامهای China Railway Eryuan Engineering Group و Third Railway Survey and Design Institute و China Railway Siyuan Survey and Design Group، شرکت کردند

شد. اگر کار امسال شروع شود پیش بینی می شود که آزمایش و بهره برداری تجاری بتواند تا سال ۲۰۲۴ آغاز شود. هزینه سرمایه پروژه ۷۰۰/۱۳ میلیارد روپیه با افزایش قیمت ۱۷۲/۲۱ میلیارد روپیه در طول زمان احداث برآورد می شود. در عین حال بهره معادل با ۱۱۵/۷۱ میلیارد روپیه ارزیابی می شود. توسعه خطوط ریلی پرسرعت برای دستور کار نخست وزیر هند آقای نارندرا مودی از زمان انتخاب او در ماه مه ۲۰۱۴ اولویت بالایی داشته است اما پروژه هنوز به خاطر حساسیت های سیاسی در اطراف آن و شرایط فعلی شبکه ریلی هند پیشرفتی نداشته است. راه آهن هند در حال حاضر ۱۲۶۱۷ قطار مسافری و ۷۴۲۱ قطار باری در روز را در شبکه ۶۵۴۳۶ کیلومتری خود راهبری می کند. میانگین سرعت قطارهای پست و اکسپرس فقط ۵۴ کیلومتر در ساعت بوده در حالی که قطارهای باری فقط میانگین سرعت ۲۵/۹ کیلومتر بر ساعت را دارا هستند.

پس از ۶۷ سال از زمان استقلال، هند حدود ده هزار کیلومتر خط بیشتری به شبکه خود اضافه کرده است در حالی که حدود ۵۰ درصد ترافیک مسافری آن در امتداد ۱۶ درصد شبکه در «دهلی»، «کلکته»، «مومبایی» و «چنای» متمرکز است. پیش بینی می شود ترافیک مسافری از ۸/۹ میلیارد در سال های ۲۰۱۳ - ۲۰۱۲ به ۱۱/۷ میلیارد در سال های ۲۰۱۷ - ۲۰۱۶ برسد و راه آهن هند فهرست بلندی از پروژه های در دست اجرا شامل ۱۵۴ پروژه خط جدید، ۴۲ تبدیل عرض خط و ۱۶۶ طرح دو خطه کردن در دست دارد. بهر حال راه آهن دچار کمبود بودجه های لازم برای تحقق این پروژه ها و منافی که برای مشتریان خود دارد.

با توجه به این چالش ها، بعضی ها اعتقاد دارند که برای هند تمرکز بر افزایش سرعت قطارهای فعلی به جای ایده شبکه پرسرعت عاقلانه تر است. یکی از مقامات راه آهن هند می گوید: بهر حال هم زمان مطرح می شود که هند نمی تواند از پیشرفت های فن آوری که در

مرحله ساخت ۷ ساله از ۲۰۱۷ تا ۲۰۲۳ برای آنچه که اولین خط پرسرعت هند می باشد، برآورد کرده است. وام مرتبط ژاپن با پیش شرط خرید ۳۰ درصد تجهیزات از شرکت های ژاپنی با حداقل بهره یک درصد در اختیار پروژه قرار می گیرد. اما دولت هند برای پیش برد پروژه محتاط بوده و تصمیمی نگرفته است.

این انعطاف ناپذیری احتمالی از مشکلات مداوم و پیوسته تشکیلات هند در رابطه با جنبه های فنی و شرح خدمات پروژه ناشی می شود. مبارزه و اختلاف بزرگ در رابطه با انتخاب عرض ریل است. یکی از نقطه نظرات طرح روسیه برای احداث اولین خط پرسرعت با عرض خط عریض بوده و بحث و گفت و گو درباره این که آیا هند از عرض خط ۱۶۰۰ میلی متر برای اطمینان از قابلیت بهره برداری متقابل با بقیه شبکه پیروی کند، ادامه دارد. در مخالفت با این طرح، بحث و گفت و گو برای پیروی از نمونه اسپانیایی که خطوط ۳۰۰ کیلومتر در ساعت با عرض ریل ۱۴۳۵ میلی متر نیز مطرح است. در این طرح ضرورت استفاده از تجهیزات تغییر عرض خط برای دسترسی به شبکه با عرض ریل عریض وجود دارد. JICA احداث خط با عرض ریل استاندارد را توصیه کرده است.

JICA پیش بینی می کند که خط پروژه نیاز به احداث ۳۱۸ کیلومتر خاکریز، ۱۶۲ کیلومتر پل های دره ای (viaduct) و ۱۱ تونل به طول ۲۷/۰۱ کیلومتر شامل ۲/۱۶ کیلومتر در زیر «تین کریک» برای اتصال مومبایی به ناوی مومبایی، نیاز است. اگر توصیه های JICA پذیرفته شود، این خط، زمان سفر بین دو شهر را از هفت و نیم ساعت فعلی فقط به دو ساعت کاهش داده که دارای ۱۲ ایستگاه با حداکثر زمان توقف دو دقیقه ای در «مومبایی»، «سورات» و «وادودارا» است.

فرایند طراحی و مناقصه بر طبق بررسی JICA تا سال ۲۰۱۷ به اتمام رسیده و در عین حال خرید تجهیزات بین سال ۲۰۱۸ و ۲۰۲۳ نهایی خواهد

. سایر گروه های شرکت کننده شامل Aecom از استرالیا، Ineco از اسپانیا و Geodata Engineering از ایتالیا بودند.

راه آهن هند می گوید که پیشنهادها باز شده و در حال حاضر با انتخاب بر اساس کیفیت و قیمت در دست ارزیابی هستند. ضمناً بررسی های اولیه در دو خط به طور رایگان انجام خواهد شد.

China Railway Siyuan Survey Design Group

مسیر دهلی - چنای را در دست بررسی و مطالعه دارد و در عین حال مدیر زیر ساخت اسپانیا به نام «آدیف» بررسی کریدور بمبئی - کلکته را در دست اقدام دارد. هر دو بررسی ها نتایج موافقت نامه های امضاء شده به وسیله کشورهای مربوطه با هند بوده و احتمالاً در ماه اوت آغاز می شوند. طرح ها برای خطوط ریلی پرسرعت در دستور کار ملی آقای مودی قرار داشته و فقط یک راه رو به جلو برای حکومت NDA برای حرکت در ماههای آینده وجود دارد. اما آیا دولت با سرعتی که انتظار می رود حرکت خواهد کرد؟ پاسخ به این پرسش تا آخر امسال روشن می شود.

افزایش ۸ درصدی قیمت بلیت کفاف هزینه‌ها را نمی‌دهد

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی می‌گوید: افزایش متوسط ۸ درصدی نرخ بلیت قطارهای مسافری کفاف هزینه‌های بالای شرکت‌های مسافری را نمی‌دهد. غلامحسین عبداللهی سر وی با اشاره به تصویب افزایش متوسط ۸ درصدی نرخ بلیت قطارهای مسافری از سوی راه‌آهن، اظهار کرد: پیشنهاد شرکت‌های مسافری افزایش نرخ بین ۱۵ تا ۲۰ درصد بوده است.

وی با بیان این که در ۱۵ ماه گذشته به‌رغم تورم موجود در کشور، افزایش هزینه‌های شرکت‌های مسافری ریلی، افزایش حقوق دستمزد بین ۱۷ تا ۲۴ درصد و همچنین افزایش قیمت قطعات یدکی و خدمات موجودی که شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی می‌گیرند، نرخ‌ها در شرکت‌های مسافری حمل‌ونقل ریلی افزایش نیافته بود، افزود: اما در زمان حاضر شرکت‌های مسافری برای حفظ خدمات و کیفیت موجود مجبور به افزایش نرخ‌ها هستند. عبداللهی با تأکید بر اینکه هزینه‌های شرکت‌های مسافری در ۱۵ ماه گذشته حدود ۴۰ درصد افزایش داشته است، اظهار کرد: دولت باید برای رقابتی شدن فعالیت ریلی اجازه دهد تا عرضه و تقاضا قیمت را تعیین کند. وی افزود: اگر دولت اجازه رقابتی شدن نرخ بلیت را ندهد متأسفانه روز به روز از کیفیت خدمات کاسته می‌شود.

عبداللهی با تأکید بر این که شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بخش خصوصی محسوب می‌شوند و دولت باید همچون صنوف دیگر با این بخش برخورد کند و اجازه رقابتی شدن فعالیت را بدهد، تصریح کرد: یا اینکه هزینه‌های ناشی از تورم را در این بخش از طریق پرداخت

یارانه جبران کند. دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی گفت: اگر با وضعیت موجود پیش برویم در چند سال آینده با ناوگانی فرسوده و بازسازی نشده در بخش مسافری مواجه هستیم؛ چرا که بخش خصوصی با شرایط فعلی توان نوسازی و بازسازی ناوگان را به دلیل فشار زیاد هزینه‌ها ندارد. وی افزود: متأسفانه کیفیت خدمات مسافری در قطارها نسبت به ۱۰ سال گذشته به دلیل وجود همین مشکلات تغییر خاصی نداشته است این در حالی است که وضعیت حمل‌ونقل جاده‌ای و ناوگان اتوبوس کشور با ۱۰ سال گذشته از نظر پیشرفت قابل مقایسه نیست.

مصوبه قانونی راه آهن درباره افزایش قیمت بلیت قطار

روابط عمومی راه‌آهن نیز در اطلاعیه‌ای افزایش قیمت ۸ درصدی بلیت قطارها به‌طور متوسط از ۲۵ آذرماه سال جاری توسط بخش خصوصی را کاملاً قانونی اعلام کرد. در همین راستا قیمت‌های جدید از روز ۱۴ آذر ماه سال جاری اجرایی شده و پیش فروش آن انجام شده است. هفته گذشته اعلام شده بود که سازمان حمایت و کارگروه کنترل بازار افزایش قیمت بلیت قطار را متوقف کرده و شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی را به فروش بلیت با قیمت‌های قبلی ملزم کرده‌اند.

نهایی شدن فاینانس پروژه قطار پرسرعت تهران-قم-اصفهان تا یک ماه آینده

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور با بیان این که پیش‌نویس فاینانس این پروژه اصلاح و نهایی و تحویل چینی‌ها شد گفت: به طرف چینی یک ماه فرصت دادیم تا کارهای فاینانس پروژه قطار پرسرعت

تهران-قم-اصفهان را انجام دهد. علی نوزاد درباره آخرین وضعیت اجرای پروژه قطار پرسرعت تهران-قم-اصفهان گفت: پیش‌نویس فاینانس این پروژه اصلاح، نهایی و تحویل چینی‌ها شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: پیش‌نویس فاینانس پروژه هم‌اکنون در کشور چین است و به طرف چینی یک ماه فرصت دادیم تا بررسی‌های مربوط به خواسته‌های قراردادی و مشخصات فنی برقراری فاینانس پروژه قطار پرسرعت تهران-قم-اصفهان را انجام دهد، سپس طرف چینی ۸ ماه برای طراحی روسازی پروژه فرصت دارد.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور افزود: قرار شد زیرسازی مسیر تکمیل شود و انشالله پس از تأمین فاینانس عملیات روسازی آغاز می‌شود.

بر همین اساس مسعود نصرآزادانی با بیان این که قرارداد پروژه قطار پرسرعت تهران-قم-اصفهان با طرف چینی از نوع EPCF است، گفت: بر همین اساس طرف چینی طراحی زیرسازی و روسازی قطعه تهران-قم، روسازی قطعه قم-اصفهان، ایستگاه‌ها، علایم و شبکه‌های بالاسری را برعهده دارد. هر چند کار زیرسازی ۲۱۰ کیلومتر از ۲۴۰ کیلومتر قطعه قم-اصفهان هم انجام شده اما لازم است چینی‌ها همین بخش را هم چک کنند چون باید مسئولیتش را بپذیرند.

معاون ساخت و توسعه راه آهن شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور اضافه کرد: ۶۰ درصد کار پروژه با بهره‌مندی از تخصص و ظرفیت‌های شرکت‌های ایرانی اجرا و ۴۰ درصد دیگر شامل تأمین تجهیزات همچون ریل، سوزن و سیستم‌های ارتباطی از چین وارد می‌شود.

ابتدا قطعه تهران-قم مجوزی برای اجرای فاینانس نداشت و قرار بر ارتقای خط موجود بود اما بعد تصمیم‌گیری شد که ارتقای مسیر به شکل قطار پرسرعت انجام شود بر همین اساس مجوز فاینانس برای قطعه تهران-قم نیز از دولت اخذ شد. به عبارت بهتر به جای این که فقط فاینانس قطار پرسرعت مربوط به قطعه قم-اصفهان باشد تعریف فاینانس پروژه تهران-قم-اصفهان شد.

زمان‌بندی اجرای پروژه قطار پرسرعت تهران-قم-اصفهان ۴ ساله است و به گفته مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور عملیات زیرسازی قطعه قم-اصفهان بیش از ۸۵ درصد پیشرفت فیزیکی دارد.



احکام پیشنهادی برای درج در برنامه ششم حذف شد

کارشناسان بخش حمل و نقل ریلی از حذف احکام پیشنهادی برای درج در برنامه ششم گلایه مند هستند احکامی که به تأیید کمیته ریلی و شورای برنامه ریزی حمل و نقل به ریاست وزیر راه و شهرسازی و دفتر راه سازمان مدیریت رسیده بود و هفت حکم را به شرح زیر شامل می‌شد.

۱- سهم دولت در تأمین مالی خارجی (فاینانس) طرح‌های برنامه حمل‌ونقل ریلی پانزده درصد مبلغ قراردادهای تأمین مالی از محل سهم صندوق توسعه ملی تا سقف یک میلیارد دلار پرداخت خواهد شد.

۲- به منظور ارتقا ایمنی تردد، حفظ و نگهداری راه‌های بین شهری و نگهداری بهینه شبکه حمل و نقل ریلی و توسعه حمل و نقل عمومی درون شهری و خدمات هوشناسی، عوارض موضوع ماده (۷۰) قانون الحاق (۲) شامل بنزین نیز شده و

به صورت ماهانه پرداخت می‌شود. وزارت راه و شهرسازی و دستگاه‌های تابعه ذیربط مکلفند وجوه دریافتی را جهت توسعه و حمل و نقل ریلی، توسعه و نگهداری راهها و توسعه بنادر و راههای روستایی کشور هزینه نمایند.

۷- به منظور تامین هزینه‌های اتصال معادن بزرگ و کارخانجات فولاد و سایر مراکز عمده تولید یا مصرف بار و کمک‌های فنی و اعتباری به صنایع مزبور جهت احداث و توسعه سیستم‌های نوین تخلیه و بارگیری ریلی و همچنین رفع گلوگاه‌های شبکه ریلی در حمل مواد معدنی و فولادی، گمرک جمهوری اسلامی ایران مکلف است به ازای هر کیلو فولاد وارداتی مبلغ هزار (۱۰۰۰) ریال و سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران نیز مکلف است به ازای هر کیلو فولاد تولید داخل مبلغ چهارصد و بیست (۴۲۰) ریال عوارض اخذ و به حساب مشخصی که توسط خزانه داری کل کشور تعیین خواهد شد واریز نمایند. شرکت راه‌آهن ج.ا.ا مکلف است از محل اعتبار مزبور با هماهنگی با وزارت صنعت، معدن و تجارت اقدامات لازم را در خصوص موارد فوق به عمل آورد.

محسن پورسید آقایی مدیرعامل راه‌آهن در این زمینه می‌گوید: در لایحه تنظیم شده برای برنامه ششم علیرغم بندهای ۲۴ و ۲۵ سیاستهای ابلاغی برنامه ششم از سوی مقام معظم رهبری مبنی بر ایجاد مزیت اقتصادی برای حمل و نقل ریلی و اتصال کلیه خطوط ترانزیت و همچنین مصوبه شورای اقتصاد در خصوص تعیین "ترانزیت و حمل و نقل ریلی" به عنوان یکی از شش موضوع خاص برنامه ششم و تاکیدات رییس جمهور محترم در مورد توسعه حمل و نقل ریلی و متأسفانه هیچ بندی برای حمل و نقل ریلی آورده نشده است و تمام پیشنهادات تصویب شده در شورای

ایجاد شده آن دسته از شرکت‌ها که به تشخیص هیات وزیران در حال حاضر قابلیت واگذاری به بخش خصوصی را ندارند به صورت شرکت عملیاتی زیرمجموعه شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران باقی مانده و مابقی را با رعایت قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل (۴۴) قانون اساسی و از طریق سازوکارهای بازار سرمایه به بخش خصوصی واگذار نماید.

۶- معادل ربالی حداقل یک میلیارد دلار از محل فروش میعانات گازی به شرکت‌های پتروشیمی و پالایشگاه‌های داخلی در قالب بودجه عمومی به نرخ روز محاسبه و برای توسعه حمل و نقل کشور به وزارت راه و شهرسازی اختصاص می‌یابد. این اعتبار در قالب ردیف‌های مستقل و مشخص ذیل دستگاه‌های ذیربط وزارت راه و شهرسازی در این قانون درج و

می‌باشد. ساختار و اساسنامه شرکت حمل‌ونقل ریلی مسافری حومه‌ای شش ماه پس از تصویب این قانون به پیشنهاد مشترک وزارت راه و شهرسازی، وزارت کشور و مدیریت و برنامه ریزی کشور به تصویب هیات وزیران خواهد رسید. ۵- شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران مکلف است با رعایت تبصره (۲) بند (ب) ماده (۳) و بند (ب) ماده (۱۳) قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی، آن دسته از تصدی‌ها و دارایی‌ها و وظایفی که قابل اداره به صورت خصوصی هستند را به منظور تسهیل فرایند واگذاری و یا تشکیل شرکت‌های عملیاتی، به شخص حقوقی مناسب تبدیل و صرفاً در چارچوب قانون تشکیل شرکت سهامی راه‌آهن و اساسنامه آن فعالیت نموده و از میان شرکت‌های

از مجموع منابع حاصله، دو درصد منابع سازمان هواشناسی، ۳۰ درصد بابت سهم حمل و نقل درون شهری و باقیمانده به طور مساوی بعنوان درآمد اختصاصی به سازمان راهداری و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران اختصاص می‌یابد.

۳- سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل ریلی مشمول قوانین و مقررات مترتب بر سرمایه‌گذاری در مناطق محروم تلقی می‌شود.

۴- وزارت راه و شهرسازی موظف است شرکت حمل‌ونقل ریلی مسافری حومه‌ای را با هدف ساماندهی و توسعه امور حمل و نقل ریلی حومه‌ای و ساخت خطوط مستقل حومه‌ای در زیرمجموعه شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تشکیل دهد. این شرکت با همکاری شهرداری‌های مربوطه متولی کلیه امور حمل‌ونقل ریلی مسافری حومه‌ای در کشور

ساخت خطوط فرعی راه‌آهن برای بخش‌های صنعتی منطقه آزاد ارس

مدیرعامل راه‌آهن با اشاره به ساخت خطوط فرعی راه‌آهن برای بخش‌های صنعتی منطقه آزاد ارس، گفت: بخشی از زمین‌های راه‌آهن برای تسهیل سرمایه‌گذاری خارجی در اختیار منطقه آزاد ارس قرار می‌گیرد.

محسن پورسید آقایی با بیان این که راه‌آهن ارس به‌عنوان قدیمی‌ترین ارکان این شهر در دل منطقه آزاد قرار دارد، افزود: با ساخت خطوط فرعی برای بخش‌های صنعتی منطقه آزاد ارس، بخشی از زمین‌های راه‌آهن در اختیار منطقه آزاد ارس قرار می‌گیرد تا برای تسهیل سرمایه‌گذاری خارجی مورد استفاده باشد و ما شاهد توسعه صنایع در این منطقه بیش از پیش باشیم.

برای کاهش زمان سیر قطار محلی مسیر تبریز- جلفا، قطار تیلتینگ مسیر آزمایش و مراحل مطالعاتی خود را طی می‌کند و اگر این قطار بتواند مدت سیر تبریز- جلفا را از دو ساعت به یک و نیم ساعت برساند، این قطار به صورت روزانه بزودی در این مسیر راه‌اندازی خواهد شد.

با توجه به ارتباطاتی که بین خط‌آهن ایران و

نخجوان وجود دارد و خطوط احداثی که به ترکیه و گرجستان منتهی می‌شود، طی دو یا سه سال آینده با تمهیدات اتخاذ شده، شاهد یک مسیر پر ترافیک ترانزیتی و همچنین صادراتی در این منطقه و جابجایی یک میلیون تن بار ترانزیتی و صادراتی در راه‌آهن آذربایجان خواهیم داشت. وی از امکانات، توانمندی بالقوه راه‌آهن آذربایجان در مسیر تبریز- جلفا بازدید و بر لزوم استفاده از این سرمایه‌های هنگفت در این منطقه با تعامل هر چه بیشتر با صاحبان بار و صنایع همجوار به خصوص منطقه آزاد ارس تاکید کرد.



برنامه ریزی حمل و نقل در ستاد برنامه سازمان مدیریت توسط عده ای خاص حذف گردیده است. اگر حمل و نقل ریلی این فرصت را از دست بدهد هیچگاه قابل جبران نخواهد بود.

پیشرفت یک در صدی راه آهن تهران-همدان در ۱۰۰ روز

بررسی آمار معاون وزیر راه و شهرسازی و معاون وی در شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور نشان می دهد راه آهن تهران-همدان در ۱۰۰ روز اخیر یک درصد پیشرفت فیزیکی داشته است، یعنی ماهانه حدود ۳۳ صدم درصد.

مسعود نصرآزادانی معاون ساخت و توسعه راه آهن، بنادر و فرودگاه ها شرکت ساخت از پیشرفت ۹۵ درصدی زیرسازی راه آهن تهران-همدان خبر داده و گفته است:

۱۳۰ کیلومتر از روسازی این مسیر ۲۷۰ کیلومتری نیز انجام شده و زمان بهره برداری از این پروژه بسته به میزان و زمان تخصیص اعتبارات برای این طرح دارد.

وی با بیان این که بیان این که امسال برای این پروژه ۲۴ میلیارد تومان تخصیص اعتبار صورت گرفته است، افزود: بخش عمده ای از این رقم صرف پرداخت مطالبات پیمانکاران شده که با این وجود پیمانکاران هنوز ۴۵ میلیارد تومان طلب دارند.

اواخر مردادماه امسال علی نورزاد مدیر عامل شرکت ساخت پیشرفت فیزیکی خط آهن های تهران-همدان را ۹۴ درصد اعلام کرده و گفته بود: در بخش زیرسازی راه آهن تهران-همدان-سنندج عملیات زیرسازی در قالب ۸ قطعه اجرایی از ایستگاه رودشور (اطراف شهر پرند) آغاز و پس از عبور از ایستگاه همدان (ایستگاه ۱۲) به ایستگاه سنندج ختم می شود.

وی با یادآوری این که در بخش تهران-همدان این خط ریلی حدود ۱۸۰ کیلومتر ساب گرید شده است، افزود: همچنین در بخش زیرسازی، بنایی راه دسترسی فامنین، بنایی پل های کوچک کیلومتر ۲۱۹-۲۱۵، بتن ریزی کوله ها و دستکخت و پخش و کوبیدن لایه دوم ۹۸ درصد در کیلومتر ۲۱۸-۲۱۷ انجام شده است.

وی با اشاره به عملیات روسازی در راه آهن تهران-همدان-سنندج نیز گفت: راه آهن تهران-همدان از ابتدا با اتصال انشعاب از راه آهن قدیم تهران-قم واقع در کیلومتر ۳۲ محور تهران-همدان شروع و تا کیلومتر ۹۵ (ایستگاه ساوه) ریل گذاری شده است.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور تصریح کرد: طول خط اصلی ۶۳ کیلومتر و شامل سه ایستگاه شماره ۲، ۳ و ساوه است. نورزاد با یادآوری این که عملیات

زیرسازی راه آهن تهران-همدان، مهرماه سال ۸۵ آغاز شده است، پیشرفت فیزیکی این پروژه را ۹۴ درصد اعلام کرد و افزود: مبلغ قرارداد زیرسازی این خط آهن ۱۶۳۰ میلیارد ریال است.

آمار اعلام شده از سوی معاون معاون وزیر راه و شهرسازی حکایت از آن دارد در ۱۰۰ روز اخیر راه آهن تهران-همدان پیشرفت فیزیکی یک درصدی داشته است؛ به عبارت دیگر در پروژه مذکور ماهانه (از اواخر مردادماه امسال تا امروز) ۳۳ صدم درصد پیشرفت فیزیکی داشته است.

این پروژه ریلی چند وقت پیش دچار کمبود ریل شد، مسئله ای که با واکنش برخی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی مواجه شد.

اتصال ریلی ایران به آذربایجان

سرپرست اداره کل ساخت و توسعه راه آهن منطقه ۲ کشور با بیان این که مقدمات اتصال ریلی ایران به آذربایجان فراهم شده ابراز امیدواری کرد: در طول شش ماه آینده ریل مورد نیاز از طرف ایران

تهایی شود.

علی اکبر مردی آغمیونی درباره ی آخرین تحولات به وجود آمده در مذاکرات ریلی ایران و آذربایجان اعلام کرد: با توجه به اهمیتی که دو طرف برای افزایش همکاری های ترانزیتی قائل هستند مذاکرات مناسبی در طول هفته های گذشته شکل گرفت که نتیجه آن سرعت گرفتن روند اتصال ریلی دو کشور به یکدیگر در پایان سال ۲۰۱۶ میلادی بود.

در حال حاضر از سمت آذربایجان حدود هشت کیلومتر ریل کشی جدید نیاز است تا خط آهن این کشور به ایران متصل شود.

سرپرست اداره کل ساخت و توسعه راه آهن منطقه ۲ ادامه داد: از سمت ایران نیز قرار شده با

بهمکاری دانشگاه علم و صنعت ایران و شرکت راه آهن برگزار شد؛

ارزیابی ظرفیت باربری پل های ریلی در ایران

پل های راه آهن ایران بیش از هر چیزی نیازمند یک برنامه جامع بازرسی است که این بازرسی ها در سطوح مختلف می بایست بطور ادواری صورت پذیرد.

به گزارش روابط عمومی شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران؛ سمینار ارزیابی سریع ظرفیت باربری پل های تیپ راه آهن در مسیرهای تهران - مشهد، تهران - جلفا و صوفیان - رازی در شرکت راه آهن برگزار شد. شروان عطایی مجری پروژه پژوهشی ارزیابی سریع ظرفیت باری پل های تیپ راه آهن عنوان کرد: پیش نیاز مرحله تقویت و افزایش ظرفیت پل های راه آهن با اجرای این پروژه در مرحله ارزیابی است.

وی با اشاره به اینکه در حال حاضر هیچ آیین نامه و نگرش مشخص و ویژه ای در خصوص ارزیابی پل های راه آهن کشور وجود ندارد، بیان داشت: آیین نامه های ارزیابی از درجه محافظه کاری کاسته و ضوابط بارگذاری، مدلسازی، تحلیل و کنترل را افزایش می دهند.

عطایی اظهار داشت: در این سمینار دو محور، ارزیابی





کشیدن دو کیلومتر راه آهن جدید امکان ورود قطارها به بارانداز شهر آستارا فراهم شود تا از آنجا روند تخلیه و بارگیری مواد ترانزیتی پیگیری شود.

در حال حاضر استفاده از کامیون اصلی‌ترین وسیله موجود در راستای این حمل‌ونقل ترکیبی است، در صورتی که اتصال ریلی به آذربایجان برقرار شود ما می‌توانیم از طریق بارانداز آستارا محموله‌های ترانزیتی را به داخل کشور انتقال داده و یا در مسیر برعکس با سوار کردن آنها روی قطار امکان ترانزیت ریلی بین ایران و چند کشور اروپایی مهم را برقرار کنیم.

ساخت یک پل مشترک با آذربایجان اصلی‌ترین موضوع فنی موجود در این راه است، این پل که طراحی و نقشه‌کشی ابتدایی آن به پایان رسیده و از سوی ایران به طرف مقابل ارائه شده است، بناست از سوی آذربایجان ساخته شود و البته منابع آن به طور ۵۰ - ۵۰ بین دو طرف تقسیم شود و ایران تعهد کرده مبلغ مورد نظر برای ساخت آن را از محل همکاری‌های مشترک یا محموله‌های ترانزیتی آینده تامین کند.

سرپرست اداره کل ساخت و توسعه راه آهن منطقه ۲ اضافه کرد: البته این موضوع به شکلی موقتی اجرایی خواهد شد، زیرا در صورت نهایی شدن طرح اتصال ریلی قزوین - رشت - آستارا شبکه مرکزی ریلی ایران به این خط آهن متصل خواهد شد و از طریق آن می‌توان به اتصال ریلی آذربایجان به خلیج فارس و مسیرهای غربی و شرقی فکر کرد. وی با بیان این که بالا بردن توان ترانزیتی کشور در همکاری با آذربایجان اهداف اقتصادی بالایی دارد، خاطر نشان کرد: در صورتی که اتصال ریلی برقرار شود می‌توانیم امید داشته باشیم سطح همکاری‌ها در مدتی کوتاه افزایش یافته و همچنین برنامه‌های ترانزیتی با

حضور دیگر کشورهای منطقه اجرایی شود.

آخرین وضعیت چهار مسیر ریلی منتهی به میانه

عضو کمیسیون عمران مجلس، چهار مسیر ریلی منتهی به میانه را شامل مسیرهای تهران-میانه، تبریز-میانه، مراغه-میانه و اردبیل-میانه برشمرد و گفت: میانه به مرکزی مناسب برای عبور قطارهای شمال غرب کشور تبدیل می‌شود.

سیدبهبول حسینی با بیان این که خطوط ریلی میانه از شاهراه‌های کریدوری برای کشور به شمار می‌آید که ساخت آن به بیش از ۷۰ سال قبل برمی‌گردد، تأکید کرد: در این مدت باید این خطوط توسعه پیدا می‌کرد و به کریدور حمل و نقلی مبدل می‌شد. با توسعه شبکه ریلی، میانه به مرکزی مناسب برای عبور قطارهای شمال غرب کشور تبدیل می‌شود که رونق حمل و نقل ریلی را در منطقه در پی دارد.

عضو کمیسیون عمران مجلس چهار مسیر ریلی منتهی به میانه را شامل مسیرهای تهران-میانه، تبریز-میانه، مراغه-میانه و اردبیل-میانه برشمرد و افزود: البته در حال حاضر مسیر میانه-تبریز از مراغه نیز عبور می‌کند ولی مقرر است خطی جداگانه برای این مسیر در نظر گرفته شود.

حسینی با اعلام اینکه ساخت و ارتقای خطوط ریلی منتهی به میانه از سوی شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور و شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در حال انجام است، اظهار کرد: بیشترین پیشرفت در این پروژه‌ها متعلق به خط ریلی میانه-تبریز بوده که میزان پیشرفت فیزیکی آن بالای ۷۰ درصد است و پروژه ریلی میانه-اردبیل و دو خطه شدن تهران-میانه نیز در حال انجام

است.

دو خطه شدن پروژه راه آهن تهران-میانه در راستای دو خطه کردن راه آهن تهران-انکارا بوده که در حال حاضر مسیر ریلی از تهران تا کرج دو خطه است و در آینده نیز تا زنجان دو خطه می‌شود.

اولین قطار اتوبوسی غیر کوپه‌ای که نسبت به سایر قطارها با سرعت بالاتری سیر می‌کند مسیر تهران-میانه را در کمتر از ۵ ساعت پیمود ولی از آن زمان تا کنون به دلیل عدم سرمایه‌گذاری‌های مناسب بهبودی نداشته است.

نماینده مردم میانه در مجلس شورای اسلامی با تأکید بر استفاده از توان بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در حوزه ریلی و ورود ناوگان جدید و سریع‌السير، اقدامات شرکت راه آهن در این زمینه را ستودنی خواند.

وی با اشاره به ایمنی بالای خدمات ریلی تأکید کرد: قطعا اولویت مردم به دلیل آسایش و آرامش بالای راه آهن است و اگر از قطارهای با سرعت بالا استفاده شود قطعا استقبال مردم از این مد حمل و نقلی افزایش می‌یابد.

ورود بانک مسکن به بخش راه آهن

مدیرعامل بانک مسکن گفت: اگر بخواهیم به بخش توسعه‌ای وارد شویم، حوزه راه آهن، حمل و نقل و زیرساخت (مانند آزادراه تهران - پردیس) نیز اضافه خواهد شد.

محمدهاشم بت‌شکن افزود: با تلاش‌هایی که هیئت مدیره انجام داده است تا دو ماه آینده سرمایه بانک افزایش پیدا کرده که این امکان منحصر برای بانک مسکن ایجاد شده است.

وقتی می‌گوییم بانک مسکن بانکی تخصصی و توسعه‌ای است، یعنی برای ارزیابی عملکردش یک خط‌کش دارد.

مدیرعامل بانک مسکن ادامه داد: باید دید چگونه می‌توان با رعایت صرفه و صلاح بانک و با نگاه اقتصادی به عملیات بانکی و حفظ سودآوری و کنترل قیمت تمام‌شده، به دولت برای خانه‌دار کردن مردم کمک کرد.

بت‌شکن با تأکید بر اینکه نیروهای بانک مسکن باید خود را برای فعالیت و ارائه خدمات در سایر فضاهای مرتبط با مسکن و ساختمان آماده کنند، به تلاش‌های هیئت مدیره بانک به منظور افزایش سقف تسهیلات صندوق مسکن ممتاز گفت: صندوق مسکن ممتاز با مزیت‌های رقابتی که دارد و با کاهش سپرده قانونی که اتفاق افتاد و منابعی که در اختیار بانک قرار گرفته، فرصت استثنایی ایجاد کرده است.

عضو هیات علمی دانشگاه علامه طباطبایی افزود: کاهش سپرده قانونی ویژگی‌های زیادی دارد که دو نمونه آن، کاهش هزینه پول و افزایش منابع و قدرت تسهیلات‌دهی است. بانک مسکن می‌تواند با استفاده از حساب ممتاز و صندوق پس‌انداز مسکن یکم در به حرکت درآوردن اقتصاد بازار مسکن موثر باشد. از طرفی امکان افزایش سرمایه این بانک نیز فراهم شده است که محدودیت‌های خرید شعبه را کاهش می‌دهد و امیدوارم با تلاش‌هایی که هیئت مدیره انجام داده است سرمایه بانک مسکن افزایش پیدا کند که این امکان منحصر برای بانک مسکن ایجاد شده است.

رییس هیات مدیره بانک مسکن همچنین به تامین مالی نوسازی بافت فرسوده در روزهای آینده گفت: با توجه به اهمیت اجرای این طرح، امید و رونق به بازار مسکن باز خواهد گشت و این امر فوق‌العاده حائز اهمیت است که بانک مسکن نقش پیشگامی خود را برای خروج بازار مسکن از رکود ایفا کند.



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی ج.ا.ا.
مدیرعامل:
ابوالقاسم پور تیموری
تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰
نمابر: ۸۸۳۰۳۹۵۳



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



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



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



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



ریل ترابر فجر
مدیرعامل:
سید احمد مجتبیایی
تلفن: ۸۸۷۹۷۸۵۶
نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹



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




کاروان ریل گلستان
مدیرعامل:
رحمت‌الله عسکری
تلفن: ۰۳۱۳-۶۲۰۴۰۶۶
نمابر: ۰۳۱۳-۶۲۰۴۰۶۶



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



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



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



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



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




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



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



حمل و نقل ریلی
رجاء
مدیرعامل:
سیدحسین موسوی نژاد
تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰
نمبر: ۸۸۸۳۴۳۴۰



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



شهاب سیر غزال
مدیرعامل:
علیرضا نوری
تلفکس: ۵۵۱۲۵۶۰۶



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



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



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



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



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



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



ماریبین (قطار سبز)
مدیرعامل: محمود امامی
تلفن: ۸۸۸۴۰۵۲۰
نماینر: ۸۸۸۴۰۳۷۲

جهت سفارشی تبلیغات در ماهنامه

نهاد حمل و نقل ریلی

با ما تماس بگیرید
۲۲۶۶۸۶۵۵



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



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

گهر ترا بر سیرجان
مدیرعامل:
علی سلیم نیا
تلفکس: ۸۸۹۸۴۱۸۲-۳

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



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

- ۱ - چاپ یک صفحه **A۴** تبلیغات بصورت چهاررنگ در پشت جلد نشریه (جلد پایانی) با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی. هر شماره به مبلغ ۱۶/۸۰۰/۰۰۰ ریال
- ۲ - چاپ یک صفحه **A۴** تبلیغات بصورت چهاررنگ در دوم جلد با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی. هر شماره به مبلغ ۱۴/۴۰۰/۰۰۰ ریال
- ۳ - چاپ یک صفحه **A۴** تبلیغات بصورت چهاررنگ در سوم جلد با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی. هر شماره به مبلغ ۱۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال
- ۴ - چاپ یک صفحه **A۴** تبلیغات بصورت یک رو و چهاررنگ در صفحات داخلی نشریه با کاغذ گلاسه و طرح ارائه شده از سوی متقاضی. ۹/۶۰۰/۰۰۰ ریال
- ۵ - حضور در صفحات ویژه معرفی شرکت ها در کادر **۳x۵ cm** برای هر نوبت ۲/۵۰۰/۰۰۰ ریال که بصورت اشتراک سالیانه و برای ۶ شماره بطور یکجا دریافت می گردد.
- ۶ - چاپ آگهی یک دوم صفحه ۴/۸۰۰/۰۰۰ ریال و چاپ آگهی یک چهارم صفحه ۲/۴۰۰/۰۰۰ ریال هزینه طراحی یک صفحه ۳/۰۰۰/۰۰۰ ریال و هزینه طراحی یک دوم صفحه ۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال می باشد.

