



ته‌ای حمل و نقل ریلی

دوماهنامه خبری، آموزشی و اطلاع‌رسانی

انتشار: اردیبهشت ماه ۱۳۹۲ شماره ۴

صاحب امتیاز:

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

مدیر مسئول:

حمید صدیق‌پور

زیر نظر شورای سردبیری

همکاران تحریریه:

مینا خلیلی، شکوفه احمدی، عباس زندباف، مجتبی

لطفی، پویا حمزه مرند، لیلا موسوی، سعید خدمتلو،

ناصر فرجی

گرافیک و صفحه آرایی:

وحید وقفی‌مجبی

طرح روی جلد:

علیرضا کریمی مقدم

آتلیه گرافیک:

آزاده ذرقانی

نشانی: تهران - خیابان توحید - خیابان غلامرضا طوسی -

پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کدپستی: ۱۴۱۹۷۸۳۱۱

صندوق پستی: ۱۴۱۹۵-۱۸۸

تلفن: ۶۶۵۶۵۶۱۵ و ۶۶۹۱۲۶۵۲-۰۲۱

نمابر: ۶۶۵۹۴۷۴۷-۰۲۱

وبسایت: www.rtcguild.com

پست الکترونیک: info@rtcguild.com

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



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

۲	سرمقله
۴	سقوط یا صعود!
۹	ریل مزیت دارد، اما جاده سود می‌برد
۱۰	ارتقاء بهره‌وری، حلقه مفقوده توسعه حمل و نقل ریلی بار در کشور
۱۳	۱-۴ به نفع راه آهن
۱۴	نظام تعرفه گذاری حمل و نقل ریلی مسافری در ایران
۱۷	تولید ریل ملی در کشور آغاز شد
۱۸	چشم امید به بودجه سال ۹۲
۲۰	ضرورت نگاه ملی به صنعت ریلی
۲۲	فشار خود تحریمی‌ها بیشتر است
۲۴	کانتینرها به سوی ریل می‌روند
۲۶	سودآوری صادرات صنایع ریلی در سایه افزایش نرخ ارز
۲۸	احداث پایانه‌های ترکیبی بار ضرورت توسعه بخش ریلی
۳۲	راه آهن جدید در دل بیابان
۳۴	پیش‌تازان قطار پرسرعت در جهان
۳۶	حرکت به سمت بومی‌سازی
۳۸	تازه‌های حمل و نقل ریلی
۴۰	نخستین راه آهن در شهرهای ساحلی شمال ایران
۴۲	تجهیز پایانه ۱۵ هکتاری ترانزیت پنبه به آسیای میانه
۴۳	شیوه‌های جدید فروش بلیت قطار
۴۴	کیفیت را فدای کمیت نکنیم



طرح روی جلد: علیرضا کریمی مقدم

جایگاه حمل و نقل در شوراهای

محمد سعید نژاد

رئیس هیات مدیره انجمن مفتی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

شوراهای شهر و روستا نهاد مردمی گسترده‌ای است که در اسفند سال ۷۷ فعالیت خود را آغاز کرد و با گذشت ۱۵ سال فعالیت دوران بلوغ خود را پشت سر گذاشته و دوران جوانی خود را آغاز کرده است. شوراهای نزدیک‌ترین نهاد تصمیم‌گیری به گروه‌های اجتماعی هستند که با گستردگی در سطح روستاها، شهرهای کوچک، متوسط و بزرگ به ساماندهی امور روستا، شهرها و مردم می‌پردازند. این شوراهای به دلیل ارتباط نزدیک با مشکلات روزمره و جاری مردم تأثیر زیادی در شکل‌دهی و ایجاد این باور عمومی دارند که کارهای مردم باید به دست خودشان سپرده شود.

شوراهای در چهارچوب قانون اساسی و قوانین مربوطه وظایف مهمی در شهرها و روستاهای مختلف در برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری و نظارت به منظور حل مشکلات مردم دارند. این وظایف در تمامی شهرها و روستاها عمدتاً یکسان هستند. اموری از قبیل تأمین امکانات رفاهی، حمل و نقل، تدوین و تنظیم مقررات مربوط به ساخت و ساز و بافت شهری، محیط‌زیست، رسیدگی به امور فرهنگی، آموزشی و ورزشی و نظایر آن لیکن برخی از وظایف در تعدادی از شهرها به ویژه کلان شهرها از اهمیت و ویژگی‌های خاصی برخوردارند که باید با توجه بیشتری به آن‌ها پرداخت.

به نظر می‌رسد در شهرهای بزرگ کشور امروز مهم‌ترین مشکل مردم شهر نشین مسئله حمل و نقل است که به خودی خود ضمن تأثیر در اقتصاد شهری در امور مختلف شهری از قبیل محیط‌زیست، رفاه و آرامش اجتماعی نقش تاثیرگذاری جدی دارد.

حمل و نقل امروزه در شهرها وقت عمده شهروندان را به خود اختصاص می‌دهد. ضمن این که برای رفع مشکلات آن مانند تردد سنگین در بخش عمده‌ای از مناطق شهری به ویژه در ساعات اوج تردد بخش قابل توجهی از منابع مالی شهرداری‌ها را که مستقیماً توسط شهروندان تأمین می‌شود به خود اختصاص می‌دهد.

با ایجاد زیرساخت‌های مناسب حمل و نقل در شهرها در قالب طرح جامع و بر اساس شبکه‌ای علمی ضمن ایجاد شهری مناسب سکونت، فرصت شغلی زیادی در سطح کشور

ایجاد خواهیم کرد که خود نقش مهمی در زندگی شهروندان دارد. در حالی که استقبال انتخابات دور جدید شوراهای شهر می‌رویم که رقابت‌های انتخاباتی شدیدی در روزهای آینده از طرف گروه‌های مختلف سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و اجرایی را مشاهده خواهیم کرد.

هرچند هر انتخابی ذاتاً فعالیتی سیاسی محسوب می‌شود و احزاب و گروه‌های سیاسی تمام تلاش و همت خود را برای کسب کرسی بیش‌تری از این نهاد تصمیم‌گیری شهری و روستایی صرف خواهند کرد اما واقعیت این است که شوراهای شهر و روستا دارای ماهیت غالب اجرایی، تخصصی و فنی دارد. لذا حضور متخصصین مرتبط باوظایف شوراهای ضرورت اجتناب‌ناپذیری است. هر چند نمی‌توان انتظار داشت مردم در انتخابات خود به تمایلات فکری و سیاسی توجه نداشته باشند لیکن این دغدغه وجود دارد که در انتخاب‌ها تمایل و گرایش‌های سیاسی بیش از جنبه‌های فنی و تخصصی مورد توجه قرار گیرد. در انتخابات شوراهای باید به توانایی‌ها و تخصص کاندیداها توجه جدی داشت تا شورایی به‌وجود آید که توانایی برنامه‌ریزی و حل مشکلات شهرها را داشته باشد.

همان‌طور که گفته شد حمل‌ونقل به‌عنوان گلوگاه و گره اصلی مشکلات شهرهای بزرگ است و باید تلاش کرد تا در ترکیب این شورا در شهرهای بزرگ از وجود متخصصین حمل‌ونقل بیش‌ترین بهره را برد.

بحث در مورد ویژگی‌های حمل و نقل و راهکارهای آن در حوصله این یادداشت نیست. اما به‌طور کلی باید تاکید کرد مهم‌ترین و ساده‌ترین راهکار حمل‌ونقل در شهرهای بزرگ که تجربه جهانی نیز آن را تایید می‌کند توسعه زیرساخت‌ها، امکانات، تجهیزات و ناوگان حمل‌ونقل عمومی در این شهرها است. این حمل و نقل عمومی شامل مترو، اتوبوسرانی، تاکسی‌رانی می‌شود این مجموعه از بخش‌های مختلف تشکیل می‌شود که باید مکمل یکدیگر شوند. محور اصلی این حمل‌ونقل عمومی بر پایه توسعه حمل‌ونقل ریلی (مترو) است که با استفاده از زیر سطح شهر حجم اصلی و سنگین حمل‌ونقل را بر عهده دارند.

بر همه دست‌اندرکاران و فعالان و تشکلهای حمل‌ونقل کشور است که با توجه به شناخت و درک کامل‌تری که نسبت به اهمیت و راهکارهای حمل‌ونقل ریلی دارند تلاش کنند تا جایگاه خود را در نهادهای تصمیم‌گیری کشور به ویژه در نهادهای مردمی شوراهای شهر به‌دست آورند.

این امر مستلزم همراهی سازماندهی و برنامه‌ریزی و انجام اقدامات هماهنگ است که موجب شناخت عمومی نسبت به ضرورت مطالعه و برنامه‌ریزی علمی و فنی در زمینه حمل‌ونقل عمومی شود و این موضوع محقق نخواهد شد مگر با وجود متخصصین این بخش مهم اقتصادی کشور در شوراهای.

بررسی تأثیر اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها
در صنعت حمل و نقل ریلی

سقوط یا صعود!

ریلی جلسه هم‌اندیشی تشکیل داد. این جلسه با حضور طالب زارع قائم مقام راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، محمد سعیدنژاد رئیس هیئت مدیره انجمن، مسعود دانشمند رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی ایران، امیر جعفرپور معاون ستاد حمل و نقل سوخت، حسن موسوی نژاد مدیرعامل شرکت مهتاب سیرجم، حسین عاشوری مدیرعامل شرکت راه‌آهن حمل و نقل، مهدی ابراهیمی مدیرعامل شرکت قطارهای مسافری و باری جوبار، هرمز قطبی عضو هیئت مدیره شرکت برادران مجدپور، حمید صدیق پور مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل، مجتبی لطفی مدیرعامل شرکت البرزنیرو، مجید بابائی دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، غلامحسین عبدالهی مدیرعامل شرکت آسیا سیر ارس، شفیق نادری کارشناس حمل و نقل ریلی و... برگزار شد.

با گذشت سه سال از اجرای قانون هدف‌مندی یارانه‌ها، صنعت حمل و نقل ریلی ناکام از دستیابی به اهداف برنامه‌های توسعه و در شرایط اقتصادی حاکم توان رقابت با حمل و نقل جاده‌ای به رویایی دست نیافتنی تبدیل شده است. مرور و تکرار مزایای حمل و نقل ریلی و تأثیر توسعه آن در اقتصاد کلان کشور نتوانست بازی را به نفع حمل و نقل ریلی تمام کند و با افزایش نرخ سوخت، هزینه‌های حمل و نقل به شدت افزایش یافت و از سویی دیگر تورم و همچنین افزایش نرخ ارز شرایط اقتصادی خاصی را برای این صنعت رقم زد. انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته به منظور بررسی تأثیرات اجرای قانون هدف‌مندی یارانه‌ها بر فعالیت‌های بخش خصوصی ریلی و اتخاذ راهکارهای مناسب به منظور رفع مشکلات و موانع توسعه حمل و نقل



تعمیر و حق پارکینگ سروکار نداشته باشند.

بازاریابی در راه‌آهن تعریف نشده است، ارائه پاداش و یا تشویق به ازای افزایش بار و مسافر و یا حمل و نقل گذری (ترانزیت) وجود ندارد. ماهیت فعالیت‌های بخش دولتی اقتصادی نیست و بخش دولتی نگاه و رویکرد تجاری ندارد. به همین جهت شاید در بسیاری از موارد نمی‌تواند دغدغه‌های بخش خصوصی را درک کند. عارضه‌ای که در بخش خصوصی حاکم است اعمال نفوذهای بخش خصوصی و دولتی است که سبب دور افتادن از ذات و ماهیت و اهداف اصلی بخش خصوصی می‌شود. دیده شده که بعضاً نگاه دولتی در مدیریت بخش

خرید واگن و لکوموتیو است، در حالی که برای تعمیر و نگهداری، بهره‌برداری، هوش‌مندسازی و... سرمایه‌گذاری نمی‌شود. هم‌اکنون ۷ شرکت تولیدکننده واگن در کشور وجود دارد که اغلب در بخش تولید شاسی و بدنه هستند و سرمایه‌گذاری در تولید چرخ صورت نمی‌گیرد. سرمایه‌گذاران پس از خرید ناوگان و دریافت وام ترجیح می‌دهند تا از خواب سرمایه خود سود ببرند و با وجود پیچیدگی‌ها و سختی‌هایی که به ازای فعال کردن ناوگان وجود دارد ناوگان خریداری شده را کنار بگذارند تا با گذشت زمان قیمت سرمایه‌شان افزایش یابد. همچنین با موانع و مشکلاتی مثل حق دسترسی، استهلاک،

حمل و نقل جاده‌ای از جابجایی مسافر حدود ۹۴ درصد و سهم از جابجایی بار حدود ۹۲ درصد بود، در مقابل، سهم حمل و نقل ریلی از میزان جابجایی بار و مسافر نسبت به سال پیش از آن تقریباً ثابت مانده است. بخش حمل و نقل یکی از بخش‌های مهم در قانون هدف‌مندی یارانه‌ها است. در قانون هدف‌مندی یارانه‌ها دولت مکلف شده است تا قیمت حامل‌های انرژی را اصلاح کند. هدف‌مندسازی یارانه‌ها با هدف حضور جدی بخش خصوصی اجرایی شد، اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی و تصدی‌گری بخش خصوصی این قانون به مرحله اجرا درآمد. اغلب حمایت‌های دولتی متمرکز بر

در ابتدای جلسه رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی ضمن خوش آمدگویی به اعضای انجمن، مدیران و کارشناسان بخش خصوصی و دولتی، برگزاری جلسات هم‌اندیشی را در جهت رسیدن به نظرات مشترک و ارائه راهکار و راه حل برای از میان برداشتن مشکلات و موانع، مهم و قابل اهمیت خواند و از شرکت کنندگان در جلسه خواست تا گفته‌ها و ناگفته‌های خود را در خصوص تأثیر اجرای قانون هدف‌مندی یارانه‌ها در بخش باری و مسافری صنعت حمل و نقل ریلی بیان کنند.

مدیریت شبه دولتی

جعفرپور: سال ۹۱ سهم

خصوصی حاکم است و مدیران برخی از شرکت‌های خصوصی با سبکه دولتی که داشته‌اند، مدیریتی شبه دولتی را در بخش خصوصی نیز اعمال می‌کنند.

مصوبات بلندپروازانه

عاشوری: البته ۲ برابر شدن خطوط ریلی و ۵ برابر شدن ناوگان ریلی در یک دوره پنج ساله تا حدودی مصوباتی بلندپروازانه است. پس از اعلام این مصوبات مهم‌ترین دغدغه راه‌آهن تأمین منابع مالی لازم جهت اجرا بود و دولت در عمل برای تأمین منابع مالی با مشکل مواجه شد.

در نقد عملکرد راه‌آهن اشاره به ماهیت خصوصی - دولتی شد که تنها خاص راه‌آهن نیست، بلکه در هر بخش و صنعتی بدنه دولت می‌تواند، تسری پیدا کند. البته باید پذیرفت که بخش دولتی در زمینه بازاریابی ضعیف است و دغدغه‌ای برای افزایش بهره‌وری ندارد و بخش خصوصی به دنبال اهداف اقتصادی است، در این زمینه گله و گلایه‌ها به مراتب در حوزه صنعت بیش‌تر است، زیرا در بسیاری از مواردی که دولت تعهد

هم داده بود، نتوانست به تعهدات خود عمل کند. به عنوان مثال در بحث ارائه تسهیلات برای بهبود وضعیت کارخانه‌ها در سامانه‌های سرمایه‌گذاری و گرمایش با هدف کاهش مصرف انرژی در داخل کارخانه‌ها هیچ اقدامی صورت نگرفت و عملیاتی نشد و اما در مقابل با اجرای طرح هدف‌مندی یارانه‌ها قیمت حامل‌های سوخت افزایش یافت و هزینه‌ها را به شدت بالا کشید.

تصویری از آینده راه‌آهن

دانشمندی: صنعت حمل‌ونقل ریلی در ایران مظلوم واقع شده است و مزیت‌های برتر این صنعت جدی گرفته نمی‌شود. با شکل گیری شرایط تورمی در کشور و همچنین افزایش نرخ ارز شاهد افزایش قیمت چشم‌گیری در ناوگان جاده‌ای هستیم، به عنوان مثال قیمت کامیون به حدود ۵۰۰ میلیون تومان رسیده است، به این ترتیب نرخ بازدهی سرمایه برای جاده بسیار پایین است و حمل‌ونقل جاده‌ای به سمتی می‌رود که سرمایه‌گذاری جدید در آن کاهش خواهد یافت و در نتیجه به مرور

زمان مجموعه ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای از صحنه خارج و فرسوده خواهند شد و از سویی دیگر افزایش قیمت سوخت نیز آثار مستقیمی در افزایش قیمت تمام شده کالا دارد و سبب می‌شود که دولت‌ها سعی کنند تا قیمت‌ها را ثابت نگه دارند و جلوی تورم و افزایش قیمت را بگیرند و تنها گزینه‌ای که باقی می‌ماند، حمل‌ونقل ریلی است.

در بحث سرمایه‌گذاری زیرساختی این دولت‌ها هستند که باید کار را در دست بگیرند، زیرا با توسعه راه‌آهن، تجارت توسعه پیدا خواهد کرد و دولت‌ها منتفع می‌شوند. با رونق و توسعه شبکه ریلی میزان جابجایی بار افزایش خواهد یافت به تبع آن اشتغال ایجاد می‌شود و نرخ رشد اقتصادی بالا می‌رود و در نتیجه توسعه اقتصادی به بار می‌آید. براساس برنامه‌های توسعه کشور باید سالانه ۵۰ تا ۷۰ میلیون تن حمل‌ونقل گزری (ترانزیت) داشته باشیم که اکنون این میزان حدود ۱۰ میلیون تن در سال است و سهم راه‌آهن بسیار ناچیز است. برای نیل به اهداف برنامه‌های توسعه باید بررسی شود که در جاده چه میزان ظرفیت وجود دارد، آیا

می‌تواند این میزان حمل‌گذاری را پوشش دهد و آیا جاده‌های کشور این ظرفیت را از نظر علم مهندسی تردد دارند؟! باید تصویری از آینده حمل‌ونقل کشور ارائه دهیم. کشور ما تاحدی در بخش حمل‌گذاری ضعیف عمل کرده است به طوری که حمل‌گذاری از کشور امارات به سمت گرجستان از طریق کشتی انجام می‌شود که بسیار گران‌تر است، اما زمان در این مسیر گذاری قابل محاسبه است، برعکس ایران که زمان آن قابل محاسبه نیست. حمل‌ونقل ریلی باید محور اصلی حمل‌ونقل بار در کشور باشد و حمل‌ونقل جاده‌ای باید مکمل آن عمل کند، در آینده با افزایش قیمت‌ها و افزایش تورم دیگر حمل‌بار توسط کامیون اقتصادی نخواهد بود. از سویی دیگر رونق حمل‌ونقل پرسرعت بین شهرهای بزرگ مثل اصفهان و تهران آثار مثبت اقتصادی بسیاری برای کشور خواهد داشت.

عدم توان رقابت

قطبی: دو عامل قیمت سوخت و هزینه تعمیر و نگهداری جاده را از علل عدم توان رقابت صنعت



عنوان مثال در ماده ۱۰۱ قانون برنامه پنجم توسعه به صراحت اشاره شده است که مابه التفاوت قیمت تکلیفی با قیمت منطقی بازار در خدمات انحصاری را دولت باید به بخش خصوصی بپردازد، اما این ماده قانونی نیز تاکنون عملی نشده است.

فقر آماری

جعفر پور: در محاسبه سهم حمل و نقل ریلی در جابجایی مسافر باید دانست که مسافر حومه‌ای جزو مسافر برون شهری است، جابجایی مسافر از تهران به کرج، جمکران، ورامین و پرند حمل و نقل برون شهری محسوب می‌شود و حمل و نقل حومه‌ای باید در آمار راه‌آهن بیاید، متأسفانه کشور ما دچار فقر آماری است. در زمینه حمل بار باید براساس تن کیلومتر به آمار مورد نظر رسید، بنابراین اهداف کمی برنامه‌های توسعه آن چنان دور از دسترس نیست.

مصوباتی مطرح شد با این موضوع که بارهایی که به دولت مربوط است، مثل بارهای پتروشیمی، پالایشگاهی، مواد

هزینه‌های نگهداری شبکه ریلی از سوی دولت پرداخت نمی‌شود و بدین ترتیب بخشی از درآمد حاصل از حمل و نقل ریلی از سوی راه‌آهن صرف پوشش این هزینه‌ها خواهد شد و در نتیجه سهم درآمدی بخش خصوصی نیز کاهش جدی خواهد داشت که در عمل موجب کاهش نرخ بازگشت سرمایه می‌شود. از سوی دیگر به دلیل شرایط تورمی و همچنین اجرای قانون هدف‌مندی یارانه‌ها به ویژه طی دو سال اخیر هزینه‌های بخش خصوصی برای حمل و نقل بار و مسافر به شدت در حال افزایش است که عملاً تراز درآمد و هزینه‌های بخش خصوصی را منفی کرده است و جذابیت بخش را برای سرمایه‌گذاری‌های جدید به ویژه در حوزه تأمین ناوگان ریلی به شدت کاهش داده است. خوش‌بختانه ظرفیت‌های قانونی خوبی در بخش ریلی کشور وجود دارد، اما متأسفانه اجرایی و عملی نمی‌شوند و متولی مشخصی هم برای پی‌گیری آن در بدنه دولت و نهادهای قانون‌گذاری وجود نداشته و صدای اعتراض بخش خصوصی نیز شنیده نمی‌شود. به

و در بخش مسافر این میزان به ۱۸ درصد برسد و علی‌رغم تمام تلاشی که انجام شده است، سهم حمل و نقل ریلی همچنان ثابت مانده است. اگر مصرف انرژی برای مان اهمیت دارد، باید سهم حمل و نقل ریلی را افزایش دهیم و در این راه جز چنگ زدن به ریسمان قوانین و مقررات چاره‌ای نداریم، قوانین محکم و پشتوانه دار علاوه بر فراهم آوردن بستر توسعه زیرساخت‌ها، می‌تواند سهم حمل ریلی را در کشور افزایش دهد. مدتی صحبت از این بود که در مسیرهایی که شبکه ریلی وجود دارد، کالاها برای سیرمسیر بالای ۵۰۰ کیلومتر الزاماً از شبکه راه‌آهن جابجا شوند، اما این طرح با مخالفت‌های بسیاری روبرو شد.

قانون اجرا نمی‌شود

بابایی: هدف اصلی بخش خصوصی سودآوری منطقی از فعالیت‌های خودش است. برای توسعه بخش نیازمند سرمایه‌گذاری جدید از سوی بخش خصوصی هستیم اما در عمل این موضوع با مشکلات جدی مواجه است.

حمل و نقل ریلی با صنعت حمل و نقل جاده‌ای خوانده‌اند. دولت در بخش جاده‌ای هزینه تعمیر و نگهداری جاده‌ها را می‌پردازد، در صورتی که هزینه تعمیر و نگهداری خطوط ریلی توسط راه‌آهن پرداخت می‌شود. اما دیدیم که افزایش قیمت سوخت تأثیر آن چنانی در افزایش سهم حمل و نقل ریلی در میزان جابجایی بار و مسافر ایجاد نکرد، در حال حاضر بخشی از هزینه‌های تعمیر و نگهداری خطوط ریلی به طور غیرمستقیم پرداخت می‌شود با این وجود صنعت حمل و نقل ریلی توان رقابت با جاده را ندارد. سوال این‌جا است که اگر هزینه تعمیر و نگهداری جاده توسط دولت پرداخت نشود، آیا صنعت حمل و نقل ریلی می‌تواند مزیت‌هایش را نشان دهد و سهم خود را از جابجایی بار و مسافر در کشور بالا بکشد؟!

قانون‌گذاری روی خط ریل

صدیق پور: در برنامه توسعه پیش‌بینی شده است که سهم صنعت حمل و نقل ریلی از میزان جابجایی بار در کشور به ۳۰ درصد



غله‌ای، مواد معدنی و... توسط حمل‌ونقل ریلی جابجا شود، اما شاهد عدم رضایت صاحبان بار بودیم، مبنی بر این که راه‌آهن باری را که توسط کامیون‌ها یک یا دو روزه حمل می‌شود، یک هفته‌ای یا ۱۰ روزه حمل می‌کند و بدین ترتیب مصوبه مذکور در مراحل اولیه رد شد. در حال حاضر نیاز اصلی به بازسازی ناوگان ریلی وجود دارد، در بخش جاده‌ای فناوری جدید راه یافته است، اما در بخش ریلی وجود ناوگان فرسوده سبب مصرف سوخت بیش‌تر شده است.

حاکمیت رکود اقتصادی

لطفی: زمانی که قیمت سوخت افزایش یافت، همه انتظار افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی را در میزان جابجایی در کشور داشتند و تصور بر این بود که افزایش قیمت سوخت به نفع راه‌آهن خواهد بود و از این بابت حمل‌ونقل ریلی می‌تواند مزیت‌های خود را به رخ بکشد، اما در عمل این گونه نشد و باتوجه به تورمی که در سال ۹۱ به وجود آمد، بسیاری از حساب کتاب‌ها به هم خورد. لکوموتیو اصلی‌ترین مصرف کننده انرژی و سوخت در سامانه‌ی راه‌آهن است که توجه کافی به سهم آن نشده است و این موضوع به ضرر شرکت‌های خصوصی فعال در بخش لکوموتیو تمام شده است. ۳۰ درصد لکوموتیو کشور در دست بخش خصوصی است و در بخش دولتی صاحب لکوموتیو نیز این زبان وجود داشته است.

افزایش نرخ ارز و تورم در کشور سبب افزایش قیمت سرمایه‌ها شده است، چه قیمت اتوبوس و کامیون چه قیمت واگن و لکوموتیو نیز افزایش چشم‌گیر داشته است و حالتی که ارزش سرمایه‌ها بالا برود و درآمدها تکان نخورد، نشان از رکود است و در این اوضاع بدهی است که شرایط خوبی برای توسعه راه‌آهن فراهم نیست و در این شرایط سرمایه‌گذاری

سخت صورت می‌گیرد.

توسعه زیرساخت‌ها

عبداللهی: وضعیت صنعت حمل‌ونقل ریلی بسیار وخیم است، اگر نرخ سوخت همچنان افزایش پیدا کند، هیچ تأثیری در وضعیت صنعت حمل‌ونقل ریلی نخواهد داشت. زیرا که برای صاحبان کالا نرخ و قیمت دارای اهمیت است و در شرایطی که تورم به سرعت بالا می‌رود، سهم حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای هیچ تغییری نخواهد کرد و تفاوتی نخواهد داشت. در کشور همه اعضای یک خانواده هستیم، اگر می‌خواهیم در تاریخ علیه ما ننویسند، زیرساخت معادل به راه‌آهن اختصاص دهیم، نباید توسعه زیرساخت‌ها را از دست داد این فاجعه‌ای است که در سال‌های آتی جبران ناشدنی است.

نهضت ارزان سازی

شفیعی: اولین مشکل در بخش ریلی عدم بهره‌وری است، اولویت اصلی باید توسعه و افزایش بهره‌وری باشد. در حمل‌ونقل بار آن چه حرف اصلی را می‌زند، قیمت تمام



زارع: در چند سال اخیر راه‌آهن هیچ‌گونه بدهی جدید ایجاد نکرده است، هرچند هزینه‌ها بیش از ۱۴۰ درصد افزایش یافته است، به هر حال در حفظ وضع موجود هنر به خرج داده‌ایم

شده حمل بار برای صاحبان کالا است، همین و بس. در حال حاضر قیمت حمل بار جاذبه واقعی را برای صاحبان کالا نخواهد داشت، در بخش بار باید به دنبال نهضت ارزان‌سازی در مقایسه با حمل‌ونقل جاده‌ای باشیم. حمل‌ونقل ریلی باید به اندازه‌ای ارزان شود که کامیون‌ها از طریق قطار جابجا شود و در بخش مسافری، سال ۸۸ رشد خوبی را شاهد بودیم که حدود ۹ درصد بود و در سال ۸۹ به ۴/۵ درصد و در سال ۹۰ به ۱/۵ درصد رسید. کسب و کار در بخش مسافری باید سودده باشد تا سرمایه‌گذاری در این بخش توجیه اقتصادی داشته باشد. مدیریت تردد شبکه ریلی باید به بخش خصوصی واگذار شود زیرا بخش خصوصی است که می‌داند توقف و تأخیر در ایستگاه‌ها چه زبانی دربر خواهد داشت.

هنر حفظ وضع موجود

زارع: هم‌اکنون در زمینه بهره‌وری از ظرفیت‌های موجود دچار مشکل هستیم و در چنین وضعیتی حمل‌ونقل ترکیبی چگونه می‌تواند اتفاق بیافتد. همه مشکلات به بخش دولتی مربوط نمی‌شود، از ظرفیت شبکه ریلی که حدود ۱۱ هزار کیلومتر خط اصلی است به طور مطلوب استفاده نمی‌شود و باید گفت که حدود ۹۰ درصد هزینه‌های نگهداری بر عهده راه‌آهن است و توسعه‌ای که در حال وقوع است توسعه‌ای یکپارچه نیست و با توجه به سند چشم‌انداز می‌بینیم که توسعه شبکه ریلی با رویکرد حداکثری جابجایی بار و مسافر مطرح شده است و این رویکرد در گزینش پروژه‌های توسعه و ساخت اتفاق نمی‌افتد و نگهداری این خطوط برای راه‌آهن هزینه دارد.

مشکل صنعت حمل‌ونقل ریلی بازاریابی نیست. فرض کنیم که قانونی ایجاد شود که هیچ بار انبوهی در فاصله طولانی توسط

جاده جابجا نشود، آیا راه‌آهن قادر به جابجایی بارها خواهد بود، ظرفیت ناوگان و شبکه ریلی و گلوگاه‌های موجود اجازه این جابجایی را نمی‌دهد. در بخش مسافر هم به همین ترتیب است به اندازه کافی حجم تقاضا برای شبکه ریلی بالا است که ناوگان و شبکه ریلی پاسخ‌گو نیست.

فرایند خصوصی‌سازی هنوز کامل نشده است اما مالک واگن باری و مسافری بخش خصوصی است و این برون سپاری و خصوصی‌سازی به زمان نیاز دارد و خصوصی‌سازی در برخی از کشورها حدود ۲۰ سال زمان برده است.

بحث درآمد هزینه در برنامه پنجم توسعه به هیچ عنوان کارایی ندارد و با توجه به نوسانات ارزی و وابستگی شدید صنعت ریلی به منابع ارزی در بخش ناوگان مسافری، باری، ریل و لکوموتیو، در چند سال اخیر راه‌آهن هیچ‌گونه بدهی جدید ایجاد نکرده است، هرچند هزینه‌ها بیش از ۱۴۰ درصد افزایش یافته است، به هر حال در حفظ وضع موجود هنر به خرج داده‌ایم. باید گفت که وضعیت کنونی راه‌آهن از نظام اقتصادی کشور تأثیر گرفته است ولی هنوز به رکود منجر نشده است. قانون هدفمندی یارانه‌ها تنها به معنای اصلاح نرخ حامل‌های انرژی نیست، تصور این است که با اجرای این قانون منابعی ایجاد می‌شود که به سمت توسعه زیربنای کشور سرازیر خواهد شد، اما در عمل این اتفاق نیفتاد و بخش صنعت حمل‌ونقل ریلی دچار آسیب شد. تورم ناشی از نوسانات ارزی به مراتب شدیدتر از اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها بود. باید در نظر داشت که در بخش ریلی هزینه سوخت توسط بخش دولتی پرداخت می‌شود اما در بخش جاده‌ای توسط صاحبان ناوگان پرداخت می‌شود.



از سال ۸۷ تاکنون علی‌رغم سرمایه‌گذاری‌های انجام شده حمل بار از طریق شبکه ریلی ثابت مانده است. هرچند به نظر می‌رسد در سال ۹۱ حمل بار از طریق شبکه ریلی اندکی رشد داشته باشد اما چون منبع اصلی درآمد شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران از بخش بار است و در بخش مسافر بیش‌تر هزینه می‌کند در نتیجه اگر هزینه‌ها بالا رود و میزان حمل بار ثابت بماند بالا بردن کرایه‌ها و تعرفه‌های حمل بار تنها چاره جبران هزینه‌ها است. منتهی این موضوع می‌تواند عاملی بازدارنده باشد که موجب کاهش بار از طریق شبکه ریلی خواهد شد و اگر آمارها را بررسی کنیم میزان جذب بارهای عمومی کاهش پیدا کرده است.



محمدسعیدنژاد، رئیس هیات مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته با اعلام این مطلب به خبرنگار «ندای حمل‌ونقل ریلی» به موضوع حمل‌ونقل گذری (ترانزیت) در شبکه ریلی اشاره کرد و افزود: در بحث ترانزیت مسائل سیاسی و تحریم‌ها مؤثر بوده‌اند و کاهش عملیات داشته‌ایم، طبق آمارهای کلی میزان عملکردمان در سال ۹۰ دقیقاً معادل سال ۷۶ بوده که مصادف با سال‌های شروع ترانزیت است، ترانزیت از سال‌های ۷۱ و ۷۲ شروع شد و از سال ۷۶ تا ۸۶ رشد پیدا کرد اما متأسفانه در سال‌های بعد نزول پیدا کرد. سعیدنژاد همچنین درباره خصوصی‌سازی در شبکه ریلی خاطرنشان کرد شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران هم‌زمان به‌عنوان سیاست‌گذار در بخش حمل‌ونقل ریلی وظایف حاکمیتی دارد و در زمینه عملیات حمل‌ونقل به‌عنوان متصدی کار تجاری انجام می‌دهد که این وظایف قابل جمع نیستند.

در هر صورت این چنین مسائلی باعث شدند تا راه‌آهن برای حل مشکلات خود با استفاده از موضع حاکمیتی سیاست‌هایی را اعمال و تصمیماتی را اتخاذ کند تا این مشکلات

سعیدنژاد: بخشی از هزینه‌های حمل‌ونقل ریلی می‌تواند از حمل‌ونقل جاده‌ای تامین شود

ریل مزیت دارد، اما جاده سود می‌برد!



سعیدنژاد: راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران هم‌زمان به‌عنوان سیاست‌گذار در بخش حمل‌ونقل ریلی وظایف حاکمیتی دارد و در زمینه عملیات حمل‌ونقل به‌عنوان متصدی کار تجاری انجام می‌دهد که این وظایف قابل جمع نیستند

بود تا این سهم را به میزان ۲۰ درصد در سال ۸۹ و ۲۳ درصد در سال ۹۰ کاهش دهد و اما با احتساب روش محاسبه راه‌آهن در واقع به ترتیب ۱۵ و ۱۸ درصد بود اما راه‌آهن به‌دلیل موضع دو گانه حاکمیتی و تصدی و بدون توجه به نظرات و اعتراضات و حتی مصوبات قانونی نظر خود را بدون هرگونه توضیح کارشناسی و فنی

به طرف مقابل یا مراجع ذیربط اعمال می‌کرد در نهایت مالکین مجبور به تمکین شدند و سهم ۲۳ درصدی را با اضطرار پذیرفتند.

سعیدنژاد سپس به سودآوری پایین واگن‌داران اشاره کرد و افزود: طبق آمارهای راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران حدود ۲۰ هزار واگن در کشور وجود دارد و متوسط کل بار آنان ۲۰ میلیارد تن است، اگر هر واگن ۱ میلیون تن بار در سال جابه‌جا کند سهمی که به هر واگن داده می‌شود بین ۸ تا ۱۰ تن کیلومتر است، پس در سال ۱۰ میلیون تومان درآمد هر واگن است که درآمدی بسیار ناچیز برای آن حجم سرمایه‌گذاری محسوب می‌شود! این در حالی است که قیمت و میزان حجم گازوئیل مصرفی قطارها به مراتب پایین‌تر و به صرف‌تر است. بخشی از این وضعیت به تفاوت‌های ساختاری بین حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی مرتبط می‌شود و حمل با کامیون با اقبال بیش‌تری روبرو شده است.

وی در پاسخ به این پرسش که چرا رشد در حمل‌ونقل ریلی هدف‌گذاری شده اما بخش جاده‌ای از آن سود می‌برد گفت: در سال ۸۰ که وارد راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران شدم قانونی وجود داشت که از بار راه‌آهن مبلغی اخذ شود و به بخش مسافر داده شود به طور مثال به ازای هر تن کیلومتر ۵ ریال هزینه از بار گرفته می‌شد و به مسافر داده می‌شد، بنده به این امر اعتراض داشتم، به این دلیل که: برای حل مشکلات مسافری ریلی از بار هزینه می‌گیریم که به نظرم درست نیست اگر بنا بر این است که این هزینه اخذ شود از بخش جاده اخذ شود.

خوشبختانه در سال ۸۲ با چالش‌های متعددی این قانون را اصلاح کردیم. برای یک سال این قانون اعمال شد که هم از جاده و هم از راه‌آهن این مبلغ کسر شود اما بعد از یک سال این قانون لغو شد.

امروزه نقش حمل و نقل در توسعه اقتصادی کشورها و سهم آن از مجموع تولید ناخالص داخلی به امری بی بدیل تبدیل شده است. در سال های اخیر تغییرات معنادار در هزینه های بخش حمل و نقل تأثیرات مستقیمی را بر قیمت تمام شده کالاها و خدمات داشته است. در پی آزادسازی قیمت حامل های انرژی و شفاف تر شدن میزان تأثیر مصرف انرژی بر قیمت تمام شده حمل و نقل، حرکت بازار طبیعتاً به سمت آن دسته از گزینه های حمل و نقلی که صرفه جویی انرژی بالاتری دارند خواهد بود. در این بین حمل و نقل ریلی به دلیل برخورداری از ظرفیت های بالایی که در مصرف پایین تر انرژی دارد و هزینه های خارجی (External Cost) به مراتب کمتری که به اقتصاد ملی تحمیل می کند از جایگاه قابل احترامی در بین تمامی روش های حمل و نقلی برخوردار است. با توسعه و گسترش زیربنای حمل و نقل ریلی موضوع کمبود ظرفیت شبکه ریلی کشور در یک دهه آینده به نسبت مرتفع خواهد شد ولی موضوع بالا بودن قیمت تمام شده حمل و نقل ریلی که بنا به دلایل ساختاری همچنان یکی از عوامل های مهم عدم تمایل صاحبان کالا به استفاده مطلوب از حمل و نقل ریلی است از اشکالات عمده این بخش از حمل و نقل کشور است.



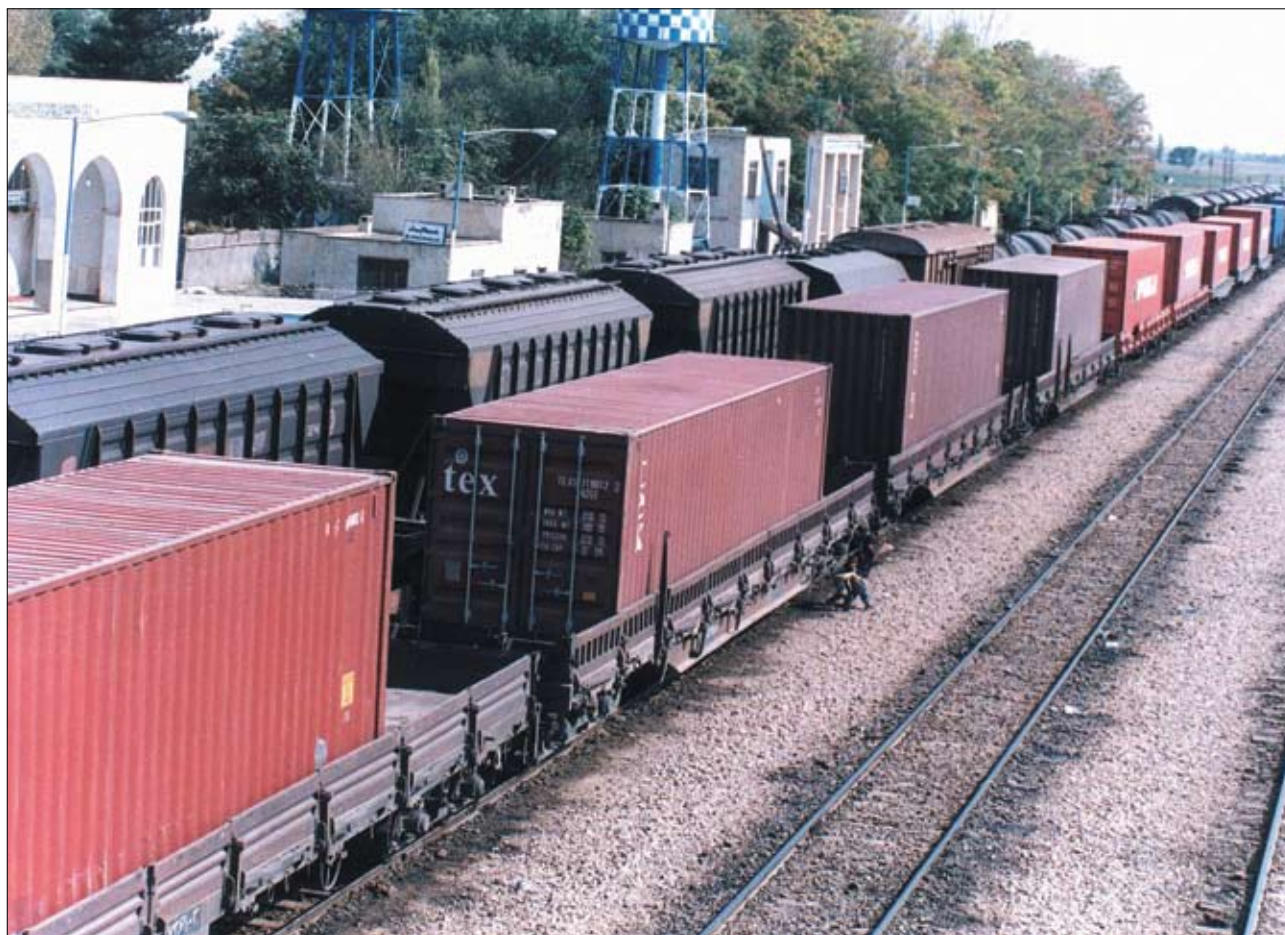
حمل و نقل ریلی کشور علیرغم اقدامات ارزنده ای که به ویژه در دهه اخیر در راستای خصوصی سازی صورت گرفته و سرمایه گذاری قابل توجهی که از سوی بخش خصوصی در این حوزه به جریان افتاده است اولاً به دلیل ساختار هزینه کرد و ثانیاً به دلیل ساختار غالب دولتی آن که وظیفه سیاست گذاری های خرد و کلان را برعهده دارد

مطالعه موردی حمل و نقل ریلی آمریکا

ارتقاء بهره وری، حلقه مفقوده توسعه حمل و نقل ریلی بار در کشور

مجید بابایی

دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی



همان طور که ملاحظه می شود افزایش مطلق نرخ تعرفه دسترسی نه تنها راهکار درستی در مدیریت اقتصادی بخش حمل و نقل ریلی نیست بلکه عاملی است بازدارنده در ارتقای سهم و توسعه حمل و نقل ریلی. پس چه باید کرد؟ به نظر می رسد در فرایند عملیات حمل و نقل ریلی بار، گلوگاه هایی وجود دارد که در صورت توجه و ارائه راهکارهای عملی برای حل آن ها بی تردید می توان با ارتقای بهره وری سهم و درآمد بیشتری را برای بخش ریلی به وجود آورد. به برخی از این دسته از راهکارها اشاره می کنیم:

الف) شناورسازی نرخ تعرفه دسترسی

در حال حاضر تعرفه دسترسی عمدتاً بر مبنای مشخصات نوع واگن و بار تعیین می شود. به عنوان نمونه تعرفه واگن های لبه بلند، مخزن دار، لبه کوتاه و... در صورت شناورسازی نرخ تعرفه بر مبنای متغیرهایی نظیر زمان سیر محمولات، مسیر و محور حمل، چگالی و تردد منطقه ای، حمل و نقل ترکیبی، طول مسیر حمل و اعمال سیاست های تشویقی در نرخ های تعیین شده می توان اولاً گزینه های بیشتری را به صاحبان کالا ارائه کرد و ثانياً نسبت به جذب آن دسته از بارهای تجاری و کانتینری که به دلیل شرایط ویژه محمولات شان نیاز به توجه بیشتری دارند اقدام کرد.

ب) راه اندازی قطار کامل

یکی از شیوه های بسیار مهم ارتقای بهره وری در بخش باری دادن مسولیت کامل ناوگان ریلی از جمله لکوموتیو به بخش خصوصی است. بی تردید با یکپارچگی مدیریت ناوگان در تملک بخش خصوصی آن دسته از هزینه های پنهان مرتبط به ویژه سوخت مصرفی قابل مهار و



بابایی: افزایش مطلق نرخ تعرفه دسترسی نه تنها راهکار درستی در مدیریت اقتصادی بخش حمل و نقل ریلی نیست بلکه عاملی است بازدارنده در ارتقای سهم و توسعه حمل و نقل ریلی

بار که طبق نمودار ۱۳ میزان رشد بهره وری در بخش ریلی در سال های ۱۹۸۷ تا ۱۹۹۹ قریب به ۴۸ درصد بوده است. در حالی که این شاخص برای بخش جاده ای و هوایی به ترتیب ۱۵ و ۱۶ درصد بوده است.

همان طور که ملاحظه می شود مهم ترین اتفاق پس از اجرای رفرم اقتصادی و تجدید ساختار در بخش ریلی آمریکا ارتقاء ۴۵ درصدی در سهم حمل و نقل ریلی بار از مجموع حمل و نقل است. این تغییر شگرف ایجاد نشده جز با تغییر نگرش ها به امر خصوصی سازی که به دنبال خود افزایش سرمایه گذاری و ارتقاء بهره وری را در پی داشته است. بی تردید این بازی برد-برد برای شرکت های حمل و نقل ریلی و صاحبان کالا بوده است به نحوی که با وجود افزایش ۱۱۰ درصدی هزینه ها با افزایش بهره وری در حوزه های مختلف خط، ناوگان و بهره برداری ضمن کاهش ۳۵ درصدی تعرفه، رشد ۱۰۰ درصدی حمل و نقل و رشد ۵۰۰ درصدی شاخص نسبت درآمد به هزینه ها را در پی داشته است.

و مهم ترین مزیت حمل و نقل ریلی را که ارزان تر بودن آن در مقایسه با سایر روش های حمل و نقلی است به چالش کشیده و با این روش صاحبان کالا را به سمت استفاده از سایر گزینه ها سوق می دهد که در نتیجه کاهش سهم ریلی را در پی دارد. البته دریافت هزینه حق دسترسی (Access charge) به شبکه ریلی موضوعی است که در اغلب کشورهای دنیا که این نوع از مدل تجدید ساختار را اجرا کرده اند امری ست متداول اما با مطالعه چارچوب های خصوصی سازی در آن کشورها به برخی اقدامات دیگر نیز که همزمان رخ داده است برمی خوریم که در مجموع رشد بخش ریلی را در این کشورها در پی داشته است.

امروزه کاهش معنادار نرخ تعرفه حمل بار در حمل و نقل ریلی اغلب کشورهای توسعه یافته که ناشی از اعمال صحیح فرایند خصوصی سازی، ارتقای بهره وری و استفاده حداکثری از مزیت های ذاتی بخش ریلی است موجب شده تا سهم حمل و نقل ریلی از مجموع حمل و نقل در این دسته از کشورها در حال افزایش باشد.

به عنوان نمونه با ابلاغ قانون اصلاحات بخش حمل و نقل کشور آمریکا در سال ۱۹۸۰، متوسط نرخ تعرفه حمل و نقل ریلی بار در کشور مذکور از سال ۱۹۸۷ تا ۲۰۰۷ حدود ۳۵ درصد کاهش را نشان می دهد و این در حالی است که به ویژه در طول یک دهه اخیر شاخص تورم هزینه ها که عمدتاً ناشی از افزایش نرخ سوخت، دستمزد نیروی انسانی و مواد و قطعات است صعودی بوده است. حال سوال این جاست که چگونه با وجود افزایش هزینه ها کاهش ۳۵ درصدی در نرخ تعرفه ممکن می شود؟ بی تردید این مهم محقق نشده مگر با ارتقاء بهره وری در بخش ریلی حمل و نقل

نتوانسته است در مقایسه با سایر گزینه های حمل و نقل نقش محوری برعهده بگیرد. در طول برنامه های پنج ساله سوم و چهارم و همچنین برنامه در دست اجرای پنجم توسعه، دولت با جدیت در پی کاهش تصدی گری و البته کاهش پرداخت یارانه های مستقیم و غیرمستقیم به بخش ریلی کشور بوده است و در این راستا با اعمال قوانین و سیاست های حمایتی از بخش خصوصی سعی در کاهش وابستگی این بخش به بودجه های دولتی داشته است ولی به دلیل ماهیت سرمایه بر بودن بخش ریلی همچنان ادامه حیات این بخش وابسته به دریافت یارانه ها و بودجه های دولتی است. از سوی دیگر روند عملکرد حمل و نقل ریلی به ویژه در بخش بار در سالیان اخیر نیز حاکی از عدم رشد و کاهش سهم در بازار حمل و نقل کشور است.

با اجرایی شدن قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، دولت مصمم شد تا با دریافت بخش عمده درآمد حاصل از حمل و نقل بار (حدود ۸۰ درصد) از شرکت های خصوصی حمل و نقل ریلی هزینه های شرکت دولتی راه آهن ج.ا.ا را که عمدتاً مربوط به نگهداری شبکه ریلی است پوشش دهد. این مهم در حالی اتفاق می افتد که تنها ۵ درصد از درآمد بخش جاده ای به عنوان عوارض دریافت می شود و این خود اتخاذ رویکردی دوگانه است که منجر به کاهش توان رقابت پذیری بخش ریلی شده است. البته موضوع به همین جا ختم نمی شود چرا که با افزایش هزینه های بخش ریلی که ناشی از وضعیت اقتصادی و تغییر مولفه های تاثیرگذار بر حوزه های اقتصادی نظیر تغییر نرخ برابری ارز است، شرکت راه آهن ج.ا.ا نیز به منظور جبران افزایش هزینه ها لاجرم افزایش تعرفه دسترسی را به عنوان بهترین راهکار انتخاب کرده



January 16, 2009

- The Cost Effectiveness of America's Freight Railroads, Association of American Railroads, June 2012
Association of American Railroads January Association of American Railroads

ماخذ:

- Productivity of the U.S. Freight Rail Industry, Youssef Kriem, Massachusetts Institute of Technology, June 2011
- Study of Railroad Rates: 1985-2007, Surface Transportation Board,

اهم تغییرات شاخص‌های مورد مطالعه در بخش حمل‌ونقل ریلی بار آمریکا (پس از اعمال قانون اصلاحات بخش حمل‌ونقل در سال ۱۹۸۰)

شاخص	۱۹۸۰	۲۰۰۹	درصد تغییرات (سال پایانی به سال پایه)
۱ سهم ریلی از مجموع حمل‌ونقل (تن-مایل)	۲۷٪	۳۹٪ (۲۰۰۷)	۴۵٪ +
۲ تن-مایل جابجا شده (میلیارد)	۹۰۰	۱۸۰۰ (۲۰۰۷)	۱۰۰٪ +
۳ شاخص نسبت درآمد به هزینه‌های عملیاتی	۶۰	۳۶۰ (۲۰۰۸)	۵۰۰٪ +
۴ شاخص پوشش هزینه‌ها	۱۰۰	۳۰۰	۲۰۰٪ +
۵ تعداد کانتینر جابجا شده	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	۸۰,۵۰۰,۰۰۰	۳۲۵٪ +
۶ شاخص رشد هزینه‌ها	۹۰ (۱۹۹۰)	۱۹۰ (۲۰۰۸)	۱۱۰٪ +
۷ شاخص رشد قیمت	۱۰۰ (۱۹۸۵)	۶۵/۵ (۲۰۰۷)	۳۵٪ -
۸ شاخص نسبت قیمت به هزینه	۱۴۰ (۱۹۹۰)	۵۵ (۲۰۰۸)	۶۱٪ -
۹ نرخ بازگشت سرمایه (ROI)	۲/۹۳٪	۸٪	۱۷۳٪ +
۱۰ تعداد نیروی انسانی	۴۵۰,۰۰۰	۱۵۰,۰۰۰ (۲۰۰۸)	۶۷٪ -
۱۱ شاخص هزینه نیروی انسانی	۱۰۰	۲۵۰ (۲۰۰۸)	۱۵۰٪ +
۱۲ بهره وری نیروی انسانی (بازای هر ساعت (دلار))	۷۹۲	۴۱۷۷	۴۲۷٪ +
۱۳ شاخص هزینه سوخت مصرفی	۱۰۰	۱۳۰ (۲۰۰۸)	۳۰٪ +
۱۴ بهره وری سوخت مصرفی (بازای هر گالن (دلار))	۲۲۸	۴۸۰	۱۱۰٪ +
۱۵ بهره وری خطوط ریلی (بازای هر مایل خط (دلار))	۳۲۹۷	۹۵۳۰	۱۸۹٪ +
۱۶ تعداد ساخه بازای هر یک میلیون قطار-مایل	۱۱/۴	۲/۶	۷۷٪ -

عملایا ارتقای کمی و کیفی بخش را محقق کنند. در این چارچوب نقش حاکمیت به مراتب نزدیک‌تر است به آن چه که قانون مشخص کرده که همانا سیاست‌گذاری‌های کلان و تنظیم مقررات در کنار تامین شبکه ریلی ایمن برای بهره‌برداری بخش خصوصی است. بدین ترتیب بخش خصوصی مسئولیت کامل عملیات حمل‌ونقل را بر عهده گرفته و حقوق تعهد شده خود را نیز در قبال حاکمیت ایفا می‌کند.

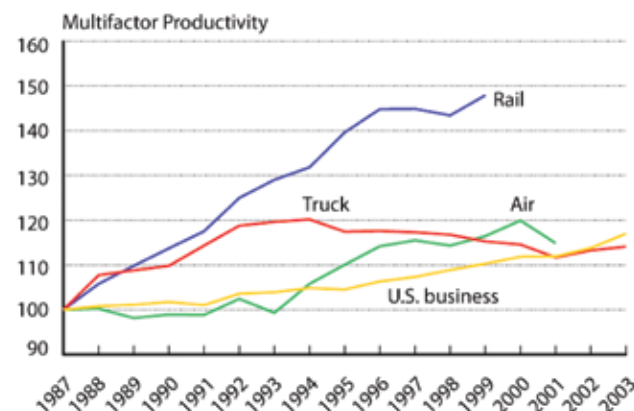
د) تشکیل نهاد تنظیم مقررات

بدون شک یکی از مهم‌ترین و تاثیرگذارترین اقداماتی خواهد بود که تعامل مناسب بخش خصوصی و دولتی را در آینده تضمین می‌کند. بدون حضور چنین نهادی نمی‌توان انتظار داشت که قوانین و مقررات مصوب به نحو مطلوب اجرا شود و یا این که از بروز انحصار در بخش دولتی و یا خصوصی جلوگیری کرد. این تجربه‌ایست که دیگران داشته‌اند و نتایج مثبت آن را نیز دیده‌اند.

امید به بهینه شدن مصرف است. ضمن این که در این بخش نباید از تاثیر و نقش لکوموتورانان درسیر بهینه و سالم قطارها چشم پوشی کرد و با تملک بخش خصوصی و اعمال سیاست‌های تشویقی مناسب می‌توان از مزیت‌های فراوان آن در جهت بهبود عملیات سیر و حرکت استفاده کرد.

ج) واگذاری دالان به بخش خصوصی

با اعمال این سیاست که البته با اتخاذ روش‌هایی بایستی مالکیت دولت بر شبکه را همچنان حفظ کرد عملاً وارد مرحله‌ای از خصوصی سازی خواهیم شد که انتظار مدیریت یکپارچه و تمام و کمال را بر کلیه امور بازرگانی، ایمنی و سیر و حرکت و ناوگان را از بخش خصوصی داشته باشیم. در این شرایط شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با در اختیار داشتن تمامی عوامل مرتبط در فرایند حمل‌ونقل در دالان مورد بهره‌برداری می‌بایستی به نحوی عمل کنند تا با تحقق انتظارات مشتریان خود و مدیریت صحیح منابع در اختیار



نمودار ۱- MFP in Transportation Industries and U.S. Private Business Sector (1987=100)

۴- به نفع راه آهن

مجتبی لطفی / پویا حمزه مرند



است. در ایران نیز آمارهای پراکنده‌ای در این خصوص منتشر شده است. اگرچه تا کنون اندازه‌گیری‌های دقیق و مستقیمی که حاصل یک تحقیق جامع میدانی باشد منتشر نشده است.

برای مثال مقایسه ساده آمار سالیانه حمل و نقل جاده‌ای و ریلی در سال ۸۵، شرایط به مراتب بهتری را به لحاظ مصرف انرژی در راه آهن نسبت به حمل و نقل جاده‌ای نشان می‌دهد.

بر اساس اطلاعات ثبت شده در جدول یارانه‌های پرداختی به حمل و نقل جاده‌ای و ریلی طی سال‌های ۸۵-۷۶ سوخت مصرفی جاده به ازای واحد حمل ۸۹ و ریلی ۸/۶ سی سی است که نسبت این دو ۱۰ به ۱ به نفع حمل و نقل ریلی است.

حمل و نقل از مصرف‌کنندگان اصلی سوخت‌های سنگواره‌ای و انرژی است و کاهش مصرف انرژی و سوخت در این بخش سیاست پایدار کشورهای مختلف جهان است. در همین راستا، گسترش حمل و نقل ریلی روشی مناسب پیش رو تمامی کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه است.

جای تعجب و تأمل است که در کشورمان علی‌رغم مزایای بدیهی راه آهن و حمل و نقل ریلی، چرا سهم راه آهن در حمل و نقل کشور افزایش نمی‌یابد؟

مراجع و منابع:

- گزارش بانک جهانی در سال ۱۳۸۴ تحت عنوان راه آهن و انرژی.
- آمار عملکرد راه آهن، انتشارات راه آهن جمهوری اسلامی ایران، اداره آمار و فن آوری اطلاعات، ۱۳۸۵
- ارزیابی تأثیر سیستم حمل و نقل ریلی بر میزان مصرف سوخت سازمان بهینه سازی مصرف سوخت کشور، ۱۳۸۵
- سالنامه آماری حمل و نقل جاده‌ای، انتشارات دفتر فن آوری اطلاعات، ۱۳۸۵

مشخصات فنی ناوگان ریلی یا جاده‌ای، مشخصات هندسی مسیر، شرایط بهره برداری، مدیریت تردد و... اشاره کرد.

عموماً با مقایسه آمار سالیانه حمل و نقل و مصرف سوخت و انرژی، این دو شیوه حمل و نقل را با هم مقایسه می‌کنند. آمارهای سالیانه انتشار یافته از سوی راه آهن‌ها و سازمان‌های بین‌المللی نیز نشان می‌دهد مصرف انرژی سالیانه حمل و نقل ریلی به ازای هر مقدار معین حمل و نقل، چندین برابر کمتر از حمل و نقل جاده‌ای

زنجیره‌ای حرکت می‌کنند. حال آن که وسیله نقلیه جاده‌ای به تنهایی سیر می‌کند.

مطالعات انجام گرفته نشان می‌دهد زمانی که با سرعت مشابه روی زمین حرکت می‌کنیم ضریب مصرف انرژی حداقل ۴ به ۱ به نفع راه آهن است.

البته در عمل، عوامل مختلف و متعددی وجود دارند که در میزان مصرف نهایی انرژی در سامانه حمل و نقل ریلی یا جاده‌ای تأثیر می‌گذارند. از جمله این عوامل می‌توان به کیفیت و کمیت کالا،

اصولاً حرکت یک وسیله نقلیه ریلی نسبت به وسیله نقلیه جاده‌ای با همان وزن و سرعت، به مقدار انرژی کمتری نیاز دارد. دلیل اصلی این موضوع را می‌توان از مقایسه نیروهای مقاوم در برابر حرکت در جاده و ریل جستجو کرد.



در راه آهن، مقاومت چرخشی بین چرخ‌های فلزی و ریل فلزی کمتر از چرخ‌های لاستیکی و جاده است. همچنین مقاومت آئرونامیکی در وسائل نقلیه ریلی کمتر است چون به صورت



برای افزایش کارآمدی سامانه قیمت گذاری و ادامه حیات بخش مسافری ریلی در مرحله نخست می‌بایست بازار به سوی رقابتی شدن قیمت‌ها پیش برود تا تکلیفی بودن قیمت‌ها

نظام تعرفه گذاری حمل و نقل ریلی مسافری در ایران و روش های نوین قیمت گذاری

لیلا موسوی، کارشناس ارشد حمل و نقل ریلی
سعید خدمتلو، کارشناس ارشد حمل و نقل ریلی

این واقعیت است که نرخ تعرفه جابجایی ریلی مسافر (نرخ مصوب شورای اقتصاد) در مقایسه با شاخص قیمت‌های کالا و خدمات و نیز شاخص قیمت‌های حمل و نقل از رشد بسیار کم‌تری برخوردار بوده است. نرخ تعرفه نفر-کیلومتر مصوب شورای اقتصاد از سال ۸۳ تاکنون افزایشی نداشته است. علی‌رغم این که در طی همین سال‌ها به دلیل افزایش تورم شاهد رشد چشم‌گیر هزینه‌ها بوده‌ایم. در مرحله دوم فرآیند تعرفه‌گذاری در صنعت ریلی ایران که دوره پس از ورود بخش خصوصی محسوب می‌شود، در این دوره قیمت‌ها در برخی مسیرها بر اساس قیمت‌گذاری کارشناسی و تصویب مراجع دولتی با استناد قانون دسترسی آزاد تعیین می‌شد. لذا در سال‌های ۸۴ و ۸۵ با ورود قطارهایی که قیمت آنها بر اساس رقابت با سایر قطارها در یک مسیر خاص تعیین می‌شدند،

سازمان قطار، کیلومتر از مسیر، بیمه، عوارض و... تعیین می‌شد و بخشی از زیان تحمیل شده به بخش مسافری به دلیل تعرفه پایین، از طریق یارانه جبران می‌شد. تعیین نرخ در این مرحله به دلیل رقابتی نبودن بازار، بدون توجه به خصوصیات رقابتی و بازاریابی تعیین می‌شده، به صورتی که تعرفه نفر-کیلومتر اولاً مقدار پایینی بود و ثانیاً در طی سال‌های ۸۳ تا ۹۰ نیز افزایش نداشته‌اند و یا به مقدار کم افزایش یافته‌اند، قطارهایی که به این گونه تعرفه‌گذاری می‌شدند تحت عنوان قطارهای دولتی شناخته می‌شدند. در نمودار (۱) ضمن نمایش روند تغییر نرخ نفر-کیلومتر ریلی مصوب شورای اقتصاد در سال‌های اخیر، نرخ تعرفه جابجایی مسافر با توجه به تورم شاخص بهای کالا و خدمات مصرفی و همچنین شاخص حمل و نقل و ارتباطات طی سال‌های ۷۷ الی ۹۰ نیز آورده شده است. این نمودار بیان‌گر

خصوصی است که قیمت گذاری بلیت بر اساس نرخ تعرفه نفر-کیلومتر مصوب شورای اقتصاد و با نظارت سازمان‌های ذی‌صلاح صورت می‌پذیرفت.

دوره دوم، پس از ورود بخش خصوصی است که تعیین بهای بلیت قطار بر اساس قیمت گذاری کارشناسی و تصویب در هیات مدیره رجا انجام می‌شد.

دوره سوم، پس از واگذاری شرکت رجا به بخش خصوصی بود که بهای بلیت بر اساس ارسال قیمت کارشناسی به راه‌آهن و تصویب در هیات مدیره راه‌آهن صورت می‌پذیرفت.

در بخش اول یعنی پیش از ورود بخش خصوصی به بازار ریلی، تعرفه نفر-کیلومتر بر اساس نوع واگن توسط شورای اقتصاد تصویب و ابلاغ می‌شد و نرخ بلیت هر قطار بر مبنای نرخ تعرفه مصوب و با استفاده از فرمول نرخ‌سازی موجود و با در نظر گرفتن عواملی نظیر

تعیین تعرفه و قیمت گذاری در هر فعالیت اقتصادی از جمله حمل و نقل ریلی از مهم‌ترین مباحثی است که باید به نحو مناسبی تدوین شود تا این که متولیان و مالکان سامانه‌های ریلی توانایی رقابت را داشته باشند و بتوانند به رشد، توسعه و به‌کرد خدمات خود نیز بپردازند. از این رو در این مقاله سعی شده است، ضمن بررسی روند تعرفه و قیمت‌گذاری در حمل و نقل ریلی به بررسی چالش‌ها و وضعیت آن نیز پرداخته شود در ادامه نیز به روش‌های مناسب قیمت گذاری در حمل و نقل ریلی اشاره می‌شود.

بررسی روند قیمت گذاری در حمل و نقل ریلی مسافری کشور

نگاهی به روند تعرفه‌گذاری در ایران نشان می‌دهد که فرآیند تعرفه‌گذاری در کشورمان را می‌توان به سه دوره تقسیم‌بندی کرد: **دوره اول،** پیش از ورود بخش

تجارب سایر کشورها

در راه‌آهن مسافری هند قیمت‌گذاری بر مبنای فاصله است یعنی تابعی از فاصله که برای انواع واگن‌ها متفاوت است که کسر فاصله ۲۰۰ کیلومتر، ۲۰۰ کیلومتر محاسبه می‌شود و برای قطارهای مختلف قیمت پایه‌های مختلف وجود دارد که هزینه‌های اضافی مانند حق رزرو، پذیرایی، سهم توسعه حمل و نقل و به قیمت پایه افزوده می‌شود. راه‌آهن هند برای قطارهای خود قیمت‌های پایه متفاوتی را در فصل اوج و خلوتی سفر ارائه می‌دهد. (۹ ماه اوج و ۳ ماه خلوت است). در این کشور حتی برای اصناف، طبقات و شغل‌های مختلف نیز قیمت‌های متفاوت و تخفیفات با روش‌های گوناگون ارائه می‌شود.

در اروپا تا سال ۱۹۷۰ قیمت‌گذاری بر عهده دولت‌ها بود و از آن به بعد قیمت‌گذاری قطارها به عهده بخش خصوصی قرار گرفت که اساس آن محاسبه قیمت تمام شده به همراه در نظر گرفتن سودی به عنوان سود بالاسری بود. این قیمت توسط بخش خصوصی پیشنهاد می‌شد. قطارهای حومه‌ای از این قاعده مستثنی بودند و قیمت آن‌ها توسط حاکمیت تعیین و مابه‌التفاوت (زیان) به عنوان یارانه در اختیار بهره‌بردار قرار می‌گرفت. در نتیجه اعمال این سیاست قطارهای مسافت بلند با کم شدن مسافر قیمت‌های‌شان بالا می‌رفت و متعاقب آن مسافر کاهش می‌یافت و در اثر کاهش تعداد مسافر به منظور جبران زیان، قیمت‌ها افزایش می‌یافت. از سال ۲۰۰۴ به بعد سیاست حداکثرسازی سود با توجه به بازار و بدون توجه به قیمت تمام شده مورد نظر قرار گرفت که این سیاست بر سه پایه استوار بود:

قیمت پایه: این قیمت بر پایه هزینه‌های مستقیم محاسبه می‌شد



نمی‌شد.

لذا به نظر می‌رسد چرخه تغییر قیمت و افزایش هزینه در بخش مسافری ریلی چرخه‌ای ناکارآمد بوده که از يك سو افزایش شدید هزینه‌ها و از سوی دیگر کاهش مسافر به دلیل افزایش قیمت، منجر به تاثیر کم افزایش درآمد ناشی از افزایش قیمت بلیت شده است. لذا برای افزایش کارآمدی سامانه قیمت‌گذاری و ادامه حیات بخش مسافری ریلی اولاً می‌بایست بازار به سوی رقابتی شدن قیمت‌ها پیش برود تا تکلیفی بودن قیمت‌ها و ثانیاً بخش مسافری ریلی نیز با ایجاد سیاست‌های انگیزشی مناسب برای مسافران در طی سال، به سمت افزایش درآمد حرکت کند. به منظور دست یابی به تجارب سایر کشورها در این مقوله، در ادامه به بررسی روش‌های تعرفه‌گذاری در سایر کشورها پرداخته می‌شود.

ذیصلاح ۱۵٪ بوده است. در مابقی سال‌ها که سال‌های ورود قطارهای خصوصی به صنعت ریلی مسافری است، همچنان شاهد رشد کم تعرفه نفر کیلومتر در طی این سال‌ها بوده‌ایم به صورتی که در سال‌های ۸۶ و ۸۷ میانگین رشد تعرفه ریلی مسافری بین ۲ تا ۳ درصد بوده است. به طور کلی می‌توان گفت در این ۸ سال (از ۸۳ تا ۹۱) میانگین نرخ رشد تعرفه بخش مسافری ریلی از تورم اعلام شده از سوی بانک مرکزی انحرافی نزدیک به ۸۰٪ داشته است.

در ادامه فرآیند ایجاد تغییرات در صنعت ریلی مسافری، تغییر عمده دیگری علاوه بر افزایش قیمت حامل‌های انرژی در راستای سیاست هدفمندسازی یارانه‌ها در این صحنه محقق شد، که تمامی بخش مسافری ریلی به بخش خصوصی واگذار شد که بالطبع بخش خصوصی زبان تحمیلی از سوی حمل مسافر را عهده دار

میانگین تعرفه کل قطارهای مسافری افزایش یافت. در این سال‌ها هرچند میانگین تعرفه کل نزدیک ۲۵٪ افزایش پیدا کرد، اما با توجه به این که عمده دلیل این جهش مربوط به ورود ناوگان جدید بخش خصوصی (اعم از بازسازی شده یا واگن جدید) بود، همچنان قطارهای با تعرفه دولتی با قیمت‌های پایین، از بودجه بیت‌المال ارتزاق می‌کردند.

با بررسی قیمت بلیت قطارهایی که در همه دوره‌ها وجود داشته مشاهده می‌شود، میانگین نرخ رشد تعرفه نفر کیلومتر این قطارها، از تورم هر سال پایین تر بوده است به غیر از سال ۸۸ و همچنین سال ۹۱ که رشد میانگین تعرفه از تورم بالاتر بوده است. در همان سال ۹۱ افزایش میانگین تعرفه تنها ۸٪ از تورم عمومی بالاتر بوده است اما تاثیر افزایش قیمت سوخت بر هزینه‌های مستقیم صنعت مسافری ریلی، به تائید مراجع

که قیمت فروش بلیت از این مقدار کم‌تر نمی‌شد

زمان خرید: تعداد روزهای مانده تا حرکت قطار

تعداد بلیت فروخته شده: این سیاست، پایه قیمت‌گذاری بلیت بر اساس دانش مدیریت درآمد است. در ادامه به معرفی مختصر مدیریت درآمد و کاربرد آن در صنعت مسافری ریلی پرداخته می‌شود.

مدیریت درآمد

مدیریت درآمد، فرایند تصمیم‌گیری در مورد پذیرش یا رد فروش کالای فاسد شدنی (کالایی که با گذشت زمان ارزش خود را از دست می‌دهد)، مانند بلیت هواپیما و قطار، به قیمت‌های مختلف است که با به کارگیری فن مختلف قیمت‌گذاری و فروش ظرفیت، به کسب درآمد بیش‌تر می‌انجامد. تاکنون این فرایند در صنایع خدماتی به ویژه حمل و نقل مسافر پیشرفت چشم‌گیری داشته است. مدیریت درآمد راهبردهای گوناگون قیمت‌گذاری و برنامه ریزی ظرفیت را طوری ترکیب می‌کند که تقاضا را مدیریت کرده و نحوه کسب درآمد بیش‌تر را با تغییر درخواست‌ها تشخیص دهد.

شروع کار مدیریت درآمد در سامانه حمل و نقلی را در ابتدا می‌توان با تخفیف روی قیمت‌ها و تعرفه‌های موجود آغاز کرد و در ادامه با تاکید بر عوامل مختلف تاثیرگذار بر تقاضا و تمایل مسافر و با در آمیختن خدمات و گزینه‌های زمانی، آن را گسترش داد. در واقع استفاده از مدیریت درآمد برای بهینه کردن عوامل مختلف در راستای بهترین روش کسب درآمد بیش‌تر از فروش بلیت است.

مدیریت درآمد برای اولین بار در سال ۱۹۹۰ در صنعت حمل و نقل ریلی و بخش مسافری به کار گرفته شد و از صنعت حمل و نقل هوایی به سمت حمل و نقل



مسافری ایران و برخی از کشورها بررسی شد. آن چه از تجارب سایر کشورها برمی‌آید این است که شرکت‌های ریلی مسافری در ایران برای ادامه حیات ناگزیر به حرکت به سوی کاهش فاصله میان درآمدها و هزینه‌ها و متعاقب آن سودده کردن فعالیت بنگاه اقتصادی خود هستند، که لازمه این موضوع به کارگیری هم زمان مدل‌های نوین قیمت‌گذاری و فروش از يك سو و کاهش تکلیفی بودن و عدم انعطاف قیمت‌ها از سوی حاکمیت است. لذا پیشنهادهای ذیل به منظور حرکت این بازار به سمت تعادل ارایه می‌شود.

جهت دستیابی به درآمد بیش‌تر و استفاده حداکثر از ظرفیت، قیمت‌گذاری بر اساس مدل‌های مبتنی بر بررسی بازار پیشنهاد می‌شود.

کاهش دخالت دولت و نزدیک شدن به تعادل عرضه و تقاضا می‌تواند نقش مهمی در استفاده بهینه از ظرفیت و دستیابی به حداکثر سود از دیگر راهکارهاست.

بخش خصوصی می‌تواند از طریق پیش‌بینی‌های حساسیت تقاضا در ازای تغییر قیمت و بررسی رفتار مشتریان، به ارایه مدل‌های مدیریت درآمد به منظور افزایش درآمد بپردازد.

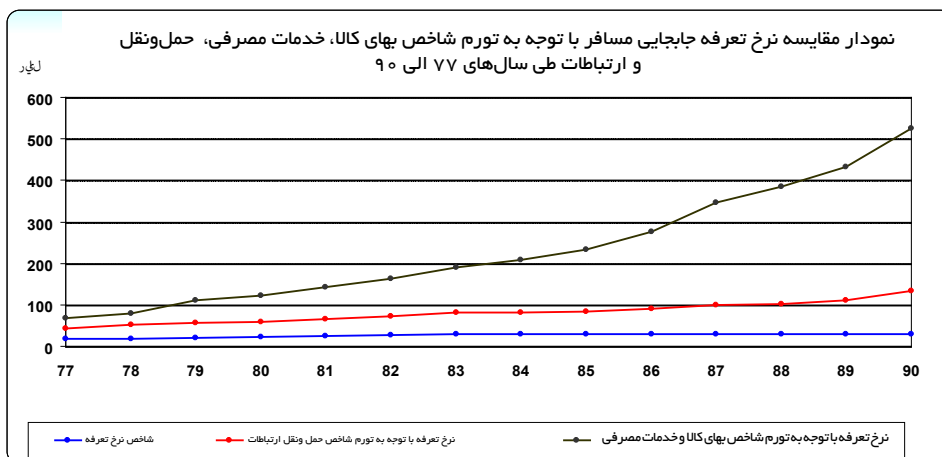
برنامه‌های سفر خود را به ویژه سفرهای تفریحی را، بر اساس برنامه‌های تخفیفی حرکت قطارها تنظیم می‌کنند که متعاقب آن کمتر تقاضایی بدون پاسخ می‌ماند. در این میان شرکت‌های حمل و نقلی با ارایه مدل‌های مدیریت درآمد، بدون هزینه درآمد خود را بالا می‌برند. شرکت‌های SNCF و Eurostar بیش از ده سال است که برای فروش بلیت قطارهای خود از این مدل‌ها استفاده می‌کنند.

جمع‌بندی و ارایه پیشنهاد

در این مقاله وضعیت تعرفه‌گذاری در صنعت ریلی

ریلی سوق یافت. تا آن زمان در راه‌آهن‌های دنیامبنای محاسبه قیمت فروش، بر اساس شیوه سنتی و به ازای مسافت طی شده بود. در این میان شرکت‌های حمل و نقل ریلی برای جذب مسافر با الهام از مدیریت درآمد، سامانه‌های فروش تخفیف دار را راه‌اندازی کردند. در آن دوره این سامانه به سرعت پیشرفت کرد و به ویژه کاربرد آن در قطارهای پرسرعت به یک رقیب برای حمل و نقل هوایی تبدیل شد. این سیاست به سرعت در اروپا رشد پیدا کرد و با استقبال مسافران و همچنین مالکان مواجه شد.

امروزه در اکثر کشورهای اروپایی مسافران حمل و نقل ریلی،



در یک تفاهم نامه سه جانبه تاکید شد:

تولید ریل ملی در کشور آغاز شد



براساس تفاهم نامه سه جانبه شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، شرکت سهامی ذوب آهن اصفهان و دانشگاه علم و صنعت، تولید ریل ملی در کشور آغاز می شود. این تفاهم نامه تاکید دارد که شرکت سهامی ذوب آهن اصفهان برای تولید ریل مورد نیاز خطوط ریلی سرمایه گذاری می کند و متخصصان این شرکت ریل ها را تولید و شرکت ملی راه آهن این ریل ها را خریداری می کند و نصب آن ها را به عهده دارد. دانشگاه علم و صنعت ایران به عنوان ناظر ارشد در این حوزه فعالیت های تحقیقاتی است.



به این ترتیب تولید ۳۰۰ هزار تن ریل در برنامه های تولیدی ذوب آهن اصفهان قرار گرفته است. این شرکت در زمینه تولید ریل های U۳۳ تجربه موفقیت آمیزی داشته، بر اساس این تفاهم نامه تولید ریل UIC۶۰ در برنامه های تولیدی این شرکت قرار گرفته است.

شرکت ذوب آهن اصفهان امکانات تولید شمش فولاد را نیز در اختیار دارد. برای تولید ریل، احداث کارگاه نورد (ریخته گری) مورد نیاز است که مکان آن در شرکت جانیایی و طراحی شده است و برای سرمایه گذاری در این کارگاه قرار است چند کشور وارد مناقصه شوند. شرکت ذوب آهن اصفهان قابلیت افزایش ظرفیت تولید ریل تا ۵۰۰ هزار تن را نیز دارد که در کاهش واردات آن بسیار تاثیرگذار خواهد بود.

ایران سالانه دست کم ۲۵۰ هزار تن ریل نیاز دارد که با راه اندازی خط نورد جدید در ذوب آهن اصفهان تا حدودی نیاز کشور

هستیم و برای این منظور باید به دنبال آمایش تجاری باشیم که یکی از ارکان مهم آمایش تجاری، توسعه حمل و نقل ریلی است. غضنفری از آمادگی این وزارتخانه به تخصیص ارز به سرمایه گذاران بخش خصوصی در حوزه ریلی خبر داد و افزود برای سرمایه در گردش نیز تسهیلات ریلی از محل منابع ۱۰ درصد صندوق توسعه ملی اختصاص می دهد تا تجهیزات ریلی تقویت شده و به یکی از حوزه های صادرات کشور تبدیل شود.

وی با اشاره به زیرساخت های حمل و نقل در کشور گفت: اگر این مجموعه بتواند به لحاظ توسعه زیرساخت ها، قوانین و مقررات و ایجاد شبکه حمل و نقل ترکیبی کار را به مقصد برساند، حوزه تولید به آرامی رونق می گیرد.

غضنفری همچنین افزود: ایران در شاخص عملکرد لجستیک در حالی که در سال ۲۰۰۷ رتبه کشورمان در بین ۱۵۰ کشور جهان، ۷۸ بود، اما متأسفانه در سال ۲۰۱۲ به ۱۱۲ کاهش یافت.

وزیر صنعت، معدن و تجارت سپس با تاکید بر ضرورت افزایش سهم بخش ریلی در حمل و نقل، گفت: برخی زیرشاخص ها به ما انگیزه می دهد که برخی تغییرات در حمل و نقل کالا صورت گیرد،

به عنوان مثال ترکیب کالا در سال ۸۷، ۷۸ درصد حمل و نقل جاده ای، پنج درصد ریلی و ۱۷ درصد دریایی و اندکی هوایی بوده که این نسبت ها قابل قبول نیست، در حالی که در دنیا این درصدها بهتر است. شرکت های اول دنیا در این بخش تا ۳۰ میلیارد دلار در سال گذشته فروش داشته اند، ایران هم یکی از وارد کنندگان و صادر کنندگان تجهیزات ریلی است. در چشم انداز توسعه ۱۳۹۴، سهم ریلی از کل حمل و نقل ۳۰ درصد برنامه ریزی شده و در حال حاضر این سهم کمتر از ۱۰ درصد است.

چهارم حال و بختیاری یک میلیون تن است که در این صورت شرایط برای ارتقای سهم تولید فولاد کشور فراهم می شود. مدیرعامل شرکت ذوب آهن اصفهان تاکید دارد که با توجه به ظرفیت های موجود تولید فولاد در کشور، نیاز تولید ذغال سنگ تا چهار برابر افزایش می یابد.

وزیر صنعت، معدن و تجارت نیز تاکید دارد که این وزارتخانه آماده حمایت از بخش خصوصی برای تولید تجهیزات ریلی است، مهدی غضنفری یادآور شد که برای تولیدی پویا نیازمند سامانه لجستیکی قوی

مرتفع می شود. به گفته اردشیر سعدمحمدی مدیرعامل شرکت ذوب آهن اصفهان این شرکت از سال ۹۲ آماده تولید ریل در کشور است و این تفاهم نامه مانع خروج مقادیر زیادی ارز از کشور می شود. سعدمحمدی، کیفیت محصولات فولادی شرکت ذوب آهن اصفهان را مطابق استانداردهای مشخص جهانی عنوان کرد و گفت که این شرکت قصد دارد برای حضور پیدا کردن در عرصه تولید آهن اسفنجی، شرکت فولاد چهارم حال و بختیاری را در اختیار بگیرد. ظرفیت تولید شرکت فولاد

سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و اهداف محقق نشده آن به افق دور از دسترس و ناپایداری تبدیل شده است. بخش ریلی با مزایای بی‌مثال و ناقامش، تنها ۴ درصد سهم جابه‌جایی مسافر و ۸ درصد سهم جابه‌جایی بار در کشور را به دوش می‌کشد. هرچند انتظار می‌رفت که حضور بخش خصوصی در صنعت حمل‌ونقل ریلی بتواند زمینه ساز توسعه و رونق در این صنعت شود، اما خصوصی‌سازی راه‌آهن سبک و سیاق خاص خودش را دارد و با واگذاری مالکیت واگن‌ها، مدیریت دولتی همچنان حکم‌فرما و غالب است و پس از گذشت ۱۵ سال از تولد خصوصی‌سازی در صنعت حمل‌ونقل ریلی، بخش خصوصی در صورت عدم حمایت و هماهنگی بخش دولتی به ورشکستگی خواهد رسید. چند تن از نمایندگان مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با خبرنگار ما، ضمن بیان موانع و مشکلات بخش خصوصی فعال در صنعت حمل‌ونقل ریلی، توجه به حمل‌ونقل ریلی در بودجه سال ۱۳۹۲ را ضروری اعلام کردند.

تسهیلات دست نیافتنی

مهرداد لاهوتی، سخنگوی کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با اعلام این مطلب که صنعت حمل‌ونقل ریلی از اهداف تعیین شده قانونی بسیار جا مانده است، گفت: براساس اهداف سند چشم‌انداز باید سالانه ۱۰۰۰ کیلومتر ریل ساخته شود که با این منابع محدود امکان تحقق این هدف وجود ندارد.

لاهوتی عدم ارائه وام‌های ارزان بانکی را مشکل عمده شرکت‌های خصوصی فعال در بخش ریلی بیان کرد و گفت: زمانی می‌توانیم به اهداف سند چشم‌انداز نزدیک شویم که به بخش خصوصی میدان فعالیت بدهیم و به آن‌ها اعتماد کنیم. توسعه همه جانبه صنعت

حمل‌ونقل ریلی بدون وجود بخش خصوصی امکان‌پذیر نیست، باید شرایط مناسب استفاده از صندوق توسعه ملی برای بخش خصوصی فراهم شود و با توجه به این که اکنون مشکلات دریافت تسهیلات بانکی بزرگ‌ترین مانع بخش خصوصی است، باید تمهیداتی اندیشید که بخش خصوصی به گیرودار نظامی بانکی گرفتار

گفت‌وگو با نمایندگان مجلس شورای اسلامی

چشم امید به بودجه سال ۹۲

مینا خلیلی



نشود. سخنگوی کمیسیون عمران مجلس خطاب به بخش خصوصی فعال در صنعت حمل‌ونقل ریلی گفت: کمیسیون عمران آمادگی خود را برای بررسی موانع نظام بانکی جهت دریافت وام و تسهیلات اعلام می‌کند. همه تلاش ما این است که صنعت حمل‌ونقل ریلی در منطقه حرفی برای گفتن داشته باشد و با توجه به موقعیت راهبردی کشور حمل‌ونقل گذری رشد پیدا کند و با تدبیر و درایت بخش خصوصی کیفیت و کمیت ناوگان ریلی افزایش یابد، اگرچه در این مسیر بخش خصوصی با موانع و مشکلاتی روبرو است، اما نمایندگان مجلس در ارائه امکانات و تسهیلات به بخش ریلی متفق‌القول و هم‌سخن هستند و در بحث تصویب بودجه سال ۹۲، مشکلات بخش حمل‌ونقل ریلی را در نظر خواهند داشت.

وی عملکرد دولت در صنعت حمل‌ونقل ریلی را نسبت به سال‌های گذشته مثبت ارزیابی کرد و گفت: در حال حاضر دولت بیش از ۴ هزار کیلومتر خطوط ریلی در دست ساخت دارد و هرچند اکثر خطوط ریلی کشور تک‌خطه هستند و از این رو مشکلاتی برای عبور و مرور قطارها ایجاد می‌شود، اما باید توجه داشت که استان‌هایی که هنوز به شبکه ریلی وصل نشده‌اند، در اولویت هستند. مهرداد لاهوتی خواستار نظارت بیشتر در بحث فروش بلیت‌های قطار شد و گفت: در دوران اوج سفر و زمانی که تعادل بازار عرضه و تقاضا به هم می‌خورد، باید با نظارت جریان امور را به سمت بهره‌برداری از ظرفیت‌های موجود هدایت کرد. سهم حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی مسافر در کشور بسیار پایین است، باید با افزایش و نوسازی ناوگان و همچنین ارائه خدمات مناسب به مسافران انگیزه سفر ریلی را افزایش داد.

بازار سیاه بلیت قطار

نادر فریدونی، نماینده فیروزآباد فارس و عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی، ضمن اعلام عدم رضایت مردمی از سامانه اینترنتی پیش‌فروش بلیت‌های قطار گفت: مسوولان حمل‌ونقل و وزارت راه و شهرسازی باید تمهیدات لازم

و توزیع بودجه، نمایندگان ۱۰ روز مهلت داشتند تا پیشنهادهای خود را ارائه دهند و لایحه بودجه حدود دو هفته در کمیسیون‌های تخصصی نیز بررسی شد.

روند خصوصی سازی در راه آهن کند است

عوض حیدرپور نماینده شهرضا و عضو غیردائم کمیسیون اصل نود قانون اساسی، منتقد روند کند خصوصی سازی در راه آهن جمهوری اسلامی ایران است، وی ارائه بودجه مناسب به صنعت حمل و نقل ریلی را لازمه توسعه و گسترش خطوط و همچنین نوسازی ناوگان ریلی خواند و گفت: حرکت لاک پشتی

خصوصی سازی در راه آهن، سبب برخی سوء تعبیرها شده است، مبنی بر این که که خصوصی سازی در راه آهن جدی نیست و تنها در فروش ناوگان خلاصه می شود، اما حقیقت امر این است بر مبنای اصل ۴۴ قانون اساسی بخش غیردولتی می تواند در بخش زیربنا و خطوط سرمایه گذاری داشته باشد و در قانون بودجه سال گذشته پیش بینی ها و مصوباتی داشته ایم که راه را برای پیشبرد خصوصی سازی در راه آهن هموار می کرد، اما این که قوانین موجود تا چه حد و تا کجا اجرا می شوند، مرتبط به بخش اجراییات دولتی است و جای تحقیق و تفحص دارد. وزارت راه و شهرسازی و مجموعه بانک ها موظف هستند که همراهی و همکاری لازم را با بخش خصوصی داشته باشند.

حیدرپور توسعه حمل و نقل ریلی را در گروی تصویب بودجه مناسب خواند و گفت: نمایندگان مجلس نگاه ویژه به صنعت حمل و نقل ریلی دارند و باید شرایط ارائه منابع مالی لازم برای توسعه پایدار در این صنعت فراهم شود.



دهقان: در تصادفات جاده ای خانواده ها از هم می پاشند. سرمایه گذاری در صنعت حمل و نقل ریلی سرمایه گذاری برای سلامت مردم است

برنامه های توسعه و سند چشم انداز را مد نظر داشته باشند. تکمیل روند خصوصی سازی تا پایان برنامه پنجم توسعه در دستور کار است. باید ۲۵ هزار کیلومتر خطوط ریلی در کشور ساخته شود. ارائه بودجه به صنعت حمل و نقل ریلی توجه به سلامت و ایمنی مردم است و باید برای دولت بسیار اهمیت داشته باشد.

محمد دهقان گفت: در متن قانون بودجه سال ۹۱ و در راستای اجرای سیاست های اصل ۴۴ قانون اساسی آمده است که از محل واگذاری یا فروش سهام، سهم الشرکه و سایر اموال و دارایی ها و حقوق مالی شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران بابت بازسازی ساختاری و بازپرداخت بخشی از بدهی های معوقه ناشی از واگذاری انجام شده و اجرای طرح های بازسازی و بهسازی خط و ناوگان اقدام شود.

عضو هیئت رئیسه مجلس درباره بودجه سه دوازدهم، گفت: لایحه بودجه سال ۱۳۹۲ نهم اسفند ماه در نبود رئیس جمهور و رئیس مجلس شورای اسلامی به مجلس تقدیم شد. از زمان تکثیر



فریدونی: فعالان بخش خصوصی ریلی از دل سوزان این صنعت هستند و آن ها می توانند مشکلات خود را به صورت مکتوب به کمیسیون عمران ارائه دهد تا از مراجع قانونی برای رفع معضلات اقدام شود

راه آهن جمهوری اسلامی ایران باید در جلسات برنامه ریزی و تصمیم گیری از نظرات نمایندگان بخش خصوصی استفاده کند، تا با هماهنگی و هم فکری بخش دولتی و خصوصی انگیزه سرمایه گذاری در صنعت حمل و نقل ریلی افزایش یابد.

محمد دهقان، عضو هیئت رئیسه مجلس شورای اسلامی، با بیان مزیت های حمل و نقل ریلی نسبت به دیگر شقوق حمل و نقل گفت: حمل و نقل ریلی طی سال ها از نگاه ها دور افتاده است، حمل و نقل ریلی مزایایی دارد که نمی توان به آسانی از آن چشم پوشی کرد. تلفات جاده ای کشور سالانه ۲۰ هزار نفر است، اگر در خانواده ای یک نفر در تصادفات جاده ای کشته شود، از هم می پاشد و آسیب های جدی به جامعه وارد می شود. سرمایه گذاری در صنعت حمل و نقل ریلی سرمایه گذاری برای سلامت مردم است.

دهقان ضمن اشاره به برنامه چهارم و پنجم توسعه کشور گفت: نمایندگان باید در بودجه سال ۹۲ علل عقب ماندگی صنعت حمل و نقل ریلی از اهداف



لاهوئی: همه تلاش ما این است که صنعت حمل و نقل ریلی در منطقه حرفی برای گفتن داشته باشد و با توجه به موقعیت راهبردی کشور حمل و نقل گذری رشد پیدا کند

را بیان داشتند تا سفرهای سیاحتی و زیارتی و تفریحی در روزهای اوج روان باشد. در این زمانی که مردم دچار فشار اقتصادی هستند، دیگر نباید درگیر مسائلی چون کمبود و نبود بلیت قطار باشند. با توجه به این که در ماه های اخیر قیمت بلیت هواپیما افزایش داشته است، استقبال مسافران از سفرهای ریلی افزایش یافته که باید با برنامه ریزی و نظارت بساط بازار سیاه فروش بلیت را برچید.

فریدونی بخش خصوصی ریلی را دل سوزان این صنعت خواند و گفت: بخش خصوصی فعال در صنعت حمل و نقل ریلی می تواند مشکلات خود را به صورت مکتوب به کمیسیون عمران ارائه دهد تا از طریق مراجع قانونی برای رفع این موانع و مشکلات اقدام شود و قانون اجرایی ایجاد شود. وی در ادامه گفت: پارسال «سال تولید ملی و حمایت از کار و سرمایه ایرانی» بود، اما چقدر مسئولان دولتی از بخش خصوصی صنعت حمل و نقل ریلی حمایت کرده اند؟! اکنون سرمایه گذاری که وارد این صنعت می شود حق اظهار نظر درباره سرمایه خویش را نیز ندارد.



شرکت سمندریل با حمل ۲۵ هزار دستگاه خودرو حدنصاب تازه‌ای را در حمل و نقل ریلی برجای گذاشت

ضرورت نگاه ملی به صنعت ریل

شرکت سمندریل با در اختیار داشتن تعداد ۷۱۴ دستگاه انواع واگن‌های باری ملکی از شرکت‌هایی در حوزه حمل و نقل ریلی کشور است که علاوه بر حمل محصولات گروه صنعتی ایران خودرو، محمولات بیش از ۸۰ شرکت از جمله مپنا، آمیکو، ماموت و سدید را برعهده دارد. سمندریل طی سال گذشته موفق شد حدود ۵ هزار شاخه لوله تولیدی شرکت سدید را از طریق ریل کشور ترکمنستان منتقل کند و با حمل تعداد ۲۵ هزار دستگاه خودرو از تولیدات ایران خودرو حدنصاب تازه‌ای را در حمل و نقل ریلی از خود برجای بگذارد. حسین محمدی مدیرعامل شرکت سمندریل، در گفت‌وگو با خبرنگار ماضمن بیان فعالیت‌های این شرکت، مشکلات و چالش‌های موجود در صنعت ریلی کشور را تشریح کرده است.



ظرفیت ناوگان سمندریل را بیان کنید؟

شرکت سمندریل دارای سه نوع واگن ملکی است، تعداد ۳۰۰ دستگاه واگن‌های لبه کوتاه، تعداد ۲۷۰ دستگاه واگن مسطح که یکصد دستگاه از آن‌ها واگن‌های ۲۶ متری چهار محوره است که جزو واگن‌های راهبردی حمل و نقل ریلی محسوب می‌شود و ۱۸۰ دستگاه نیز واگن‌های دو محوره مسطح داریم که یکصد دستگاه از واگن‌های مذکور را جدیداً از شرکت واگن پارس خریداری کرده‌ایم. علاوه بر این واگن‌ها، تعداد ۱۵۰ دستگاه هم واگن مسقف در اختیار داریم که حمل خودرو را با این واگن‌ها انجام می‌دهیم. در مجموع ۷۲۴ دستگاه واگن ملکی تحت اختیار داریم و حدود ۲۰۰ دستگاه واگن ۱۸ متری لبه کوتاه هم

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران باید به ما تحویل بدهد. البته این واگن‌ها را طی مزایده‌ای در سال ۸۶ برنده شده‌ایم که در حال حاضر پی‌گیر تحویل واگن‌های مذکور هستیم.

چرا راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران واگن‌هایی را که طی مزایده برنده شده‌اید به شما تحویل نمی‌دهد؟

در سال ۸۶ طی مزایده‌ای که راه‌آهن برگزار کرد شرکت سمندریل برنده مزایده واگن‌های به اصطلاح ۲۴۶ هزار لبه کوتاه ۱۸ متری شد. با راه‌آهن توافق کرده بودیم که ۲۵ درصد از پیش پرداخت را پرداخت کنیم و در ازای آن راه‌آهن موظف بود واگن‌ها را تحویل دهد. در نهایت الباقی مبلغ طی تسهیلات ارزان قیمت می‌بایست طبق قرارداد از

طریق بانک‌های عامل که راه‌آهن معرفی می‌کند پرداخت شود با توجه به عدم تحقق اخذ تسهیلات مذکور در حال حاضر پی‌گیر حل موضوع و تحویل الباقی واگن‌های موضوع مزایده هستیم.

مشتریان سمندریل را بیش‌تر چه کسانی تشکیل می‌دهند؟

نزدیک به ۷۰ درصد فعالیت سمندریل به ایران خودرو و شرکت‌های اقماری آن اختصاص دارد مانند ایران خودرو دیزل، ساپکو، ایساکو، ایران خودروی خراسان و تبریز و سایر جایگاه‌های شرکت که برای همه آن‌ها در زمینه‌های مختلف مثل حمل محصول، قطعه، بدنه و ... خدمات ریلی ارائه می‌دهیم. همچنین در کنار ایران خودرو شرکت‌های آمیکو، مپنا، ماموت و

شرکت بیکران قشم هم جزو مشتریان اصلی ما هستند. به تازگی با شرکت سدید هم برای پروژه ملی حمل لوله گاز از بندر ماهشهر به ترکمنستان قرارداد منعقد کرده‌ایم که حدود ۵ هزار قطعه لوله را در مرحله‌ی اول آن حمل خواهیم کرد. کل این قرارداد حدود ۱۵ هزار شاخه لوله است که امیدواریم طی یک سال آن را منتقل کنیم. این لوله‌ها را تا داخل خاک ترکمنستان حمل خواهیم کرد و از مرز سرخس تا عشق آباد به صورت زمینی ارسال خواهد شد. در مجموع حدود ۸۰ شرکت هستند که حمل بار آن‌ها توسط سمندریل صورت می‌گیرد.

در سال‌های اخیر به حوزه حمل مواد معدنی هم وارد شدیم که شاید جزو اولین شرکت‌های حمل و نقل ریلی باشیم که از خواب به بندر عباس و از زنجان به بندرعباس سنگ آهن را به صورت کانتینری حمل کردیم. بسیاری از شرکت‌ها هستند که تاکنون با ریل حمل بار نداشته اند که ما آن‌ها را وارد این حوزه می‌کنیم و وقتی مزیت‌های حمل ریلی را می‌بینند مشتری دائم این نوع حمل می‌شوند. تصور کنید تعداد بسیار زیادی کامیون در جاده حمل بار انجام می‌دهند که علاوه بر مرگ و میر ناشی از تصادفات، هزینه‌های سنگین و ترافیکی که در پی دارد هزینه سوخت را هم افزایش می‌دهد که به جای آن حمل با ریل دارای مزیت‌های بالایی است لذا همواره در این فکر هستیم که این نوع حمل را گسترش دهیم. در کشور ما نزدیک به ۱۵ هزار کیلومتر ریل وجود دارد و قرار است با توجه به سند چشم‌انداز ۲۰ ساله به ۲۵ هزار کیلومتر ریل دست یابیم. خطوط خوب ریلی در کشور وجود دارد اما متأسفانه به گفته کارشناسان در جایی از ظرفیت ۳۰ درصدی ریل ۷۰ درصد استفاده می‌شود و در جایی که ۷۰ درصد ظرفیت ریلی وجود دارد ۳۰ درصد هم استفاده نمی‌شود. خطوطی داریم

که در هفته فقط یک واگن مسافری در آن حرکت می‌کند.

عملکرد سمند ریل طی سال‌های اخیر چگونه بوده است؟

خوشبختانه سعی ما بر این بوده است که ماهیت ریلی شرکت را حفظ کنیم چون ایران خودرو در کنار ما شرکت‌های جاده‌ای هم دارد لذا سعی کرده‌ایم با تخصص ریلی فعالیت کنیم البته جسته و گریخته کارهای ترکیبی هم انجام می‌دهیم ولی تمرکز کار ما بر روی فعالیت‌های ریلی است. خوشبختانه هر سال هم در این زمینه با رشد مثبت روبرو بوده‌ایم، هر سال ظرفیت ناوگان را افزایش داده‌ایم و در عملکرد حمل بار هم با رشد مواجه بوده‌ایم. در سال گذشته با توجه به رکود اقتصادی که در کشور وجود داشت عملکرد شرکت را مثبت نگه داشتیم. سالانه ۲۵ الی ۳۰ هزار کانتینر حمل می‌کنیم و حدود یکصد هزار تن هم کالای کارگو حمل می‌کنیم. حمل محصول (خودرو) نیز با وجود این که زمان حمل ریلی کمی بیش‌تر از حمل جاده‌ای است با همکاری خوبی که معاونت فروش ایران خودرو و شرکت ایسیکو به عنوان متولیان حمل محصولات ایران خودرو با ما داشتند موفقیت‌های خوبی به‌دست آمد که ماحصل آن توجه ویژه به حمل محصولات شرکت توسط ریل بود مضافاً با توجه به این که نگاه مدیران ارشد ایران خودرو به‌ویژه مدیر عامل محترم گروه آقای مهندس نجم‌الدین به صنعت حمل و نقل ریلی نگاه بسیار مثبتی است و همواره از این نوع حمل و نقل حمایت کرده‌اند و در حال حاضر هم مدیران هلدینگ ما معتقد هستند اولویت اصلی به حمل ریلی اختصاص داده شود و اگر ظرفیت مازادی وجود داشت از طریق جاده حمل شود. با این تفکر در سال ۱۳۸۸ حدود ۸ هزار دستگاه خودرو به نمایندگی‌ها حمل کردیم سپس سال بعد ۱۳ هزار دستگاه و



محمدی: در کشور واگن‌های مسقف چادری نداریم و غالباً این نوع واگن‌ها بیشتر متعلق به ترکیه است. در مرحله اول مقرر شده که تعداد ۵۰ دستگاه واگن مسقف چادری از شرکت واگن پارس خریداری کنیم

سال ۹۰ حدود ۱۸ هزار دستگاه و در سال ۹۱ حدود ۲۵ هزار دستگاه خودرو را حمل داخل کردیم که در کشور حدنصاب محسوب می‌شود. امسال برای حمل ریلی محصولات ایران خودرو حدود ۶۰ الی ۷۰ هزار دستگاه خودرو برنامه‌ریزی کرده‌ایم. یعنی حدود ۱۰ تا ۱۵ درصد از تولید ایران خودرو را از طریق ریل حمل کنیم که با توجه به مزیت‌های حمل ریلی مثل ایمنی بالا، سوخت کم‌تر، قیمت مناسب و ظرفیت بالای حمل و کاهش ترافیک و وسائط نقلیه در سطح شرکت موفقیت محسوب می‌شود.

با توجه به عملکردی که به آن اشاره کردید آیا برنامه‌ای برای افزایش ناوگان دارید؟

طی قراردادی که با واگن پارس منعقد کردیم، یکصد دستگاه واگن دو محوره از این شرکت خریداری کردیم که شرکت واگن پارس واگن‌های مذکور را به موقع و طبق جدول زمان‌بندی به ما تحویل داد. ما برخلاف برخی‌ها به صنعت داخلی اعتماد کردیم و این صد دستگاه را از طریق تولید کننده داخلی به ناوگان خودمان اضافه کردیم. باید تأکید کنم

واگن‌های دو محوره دارای مزیت‌های فراوانی است زیرا فشار محوری بالا، تعرفه کم‌تر و هزینه تعمیرات پایینی دارد و دارای فناوری ساده‌ای است اما در عین حال خیلی کاربرد خوبی دارد. با توجه به مزیت‌های مذکور و تجربه حاصل شده در زمینه واگن‌های مذکور در اوایل سال ۹۱ هم طی قراردادی مجدداً یکصد دستگاه دیگر هم از همین واگن‌ها را با شرکت واگن پارس سفارش‌گذاری کردیم که طی دو هفته گذشته ۱۰ دستگاه آن را تحویل گرفتیم.

آیا با افزایش این تعداد واگن به ناوگان سمندریل ظرفیت بار هم وجود دارد؟

اعتقاد ما این است که حتی در شرایط رکود هم کشور به اندازه سمندریل بار دارد و این بستگی به توانمندی ما دارد. ما طبق شعار سال‌های گذشته مقام معظم رهبری، تلاش مضاعف و همت مضاعف را سرلوحه خود قرار دادیم همین طور در خصوص خرید واگن از منابع داخلی اقدامات ما در راستای تحقق شعار حمایت از کار و سرمایه ایرانی بوده است. باید اشاره کنم که این واگن‌ها کیفیت خوبی هم دارد و عیب کوچکی در آن‌ها موجود بود که واگن پارس با جرأت فراخوان داد و با هزینه‌های خودشان این عیب را برطرف کرد. بنابر این معتقد هستیم که به هر میزان ظرفیت خودمان را افزایش دهیم، کار وجود دارد. رویکرد ما اینست که ناوگان خود را نوسازی کنیم و در این راستا تعداد زیادی از واگن‌های لبه کوتاه را با نصب قفل کانتینر به واگن‌های مسطح تبدیل کردیم تا از آن‌ها بصورت بهینه‌تر استفاده شود. پروژه دیگر ما خرید تعداد ۲۰۰ دستگاه واگن حمل خودرو است چون نگاه شرکت ایران خودرو اینست که حمل محصولات خود را به سمت حمل ریلی سوق دهد. ایران خودرو بنا دارد در آینده پارکینگ منطقه‌ای در کشور ایجاد

کند و تمرکز فروش در تهران را به استان‌های دیگر انتقال دهد که در این پارکینگ‌های منطقه‌ای الویت با حمل ریلی خواهد بود. همچنین در بحث واگن‌های مسقف چادری با شرکت‌های واگن پارس مذاکراتی انجام داده‌ایم. همان‌طور که می‌دانید ما در کشور واگن‌های مسقف چادری نداریم و غالباً این نوع واگن‌ها بیش‌تر متعلق به ترکیه است. در مرحله اول مقرر شده که تعداد ۵۰ دستگاه واگن مسقف چادری از شرکت واگن پارس خریداری کنیم که بتوانیم با این واگن‌ها قطعات و بدنه‌های شرکت ایران خودرو را در داخل کشور حمل کنیم چرا که ایران خودرو حجم بزرگی از قطعات خودرو دارد که به جایگاه‌های این شرکت در نقاط مختلف کشور حمل می‌شود لذا نیاز است که واگن‌های مسقف برای حمل مذکور داشته باشیم با تدوین برنامه‌ای ۵ ساله علاوه بر حمل بار، حمل مسافر و حتی خرید لکوموتیو را نیز در برنامه بلند مدت خود مدنظر قرار داده‌ایم.

مشکلات پیش روی این بخش به‌ویژه در سیاست‌های اعمال شده از سوی راه‌آهن وجود دارد چه راهکارهایی برای رفع این مشکلات دارید؟

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران هنوز بافت سنتی خود را حفظ کرده و نگاه مشتری مدارانه از سوی راه‌آهن نمی‌بینیم. البته راه‌آهن مدیران خوبی دارد اما من کلان موضوع را می‌گویم. تعامل ما با مدیران میانی راه‌آهن مطلوب است اما فرایند راه‌آهن طوری است که به شرکت‌های خصوصی نگاه بالا به پایین و نگاه حاکمیتی و ارباب، رعیتی دارد. این نوع نگاه مشکلات فراوانی ایجاد می‌کند. راه‌آهن بدون مشورت با شرکت‌های ریلی و بدون این که بهای تمام شده ما را بداند به‌صورت یک طرفه تعرفه تعیین می‌کند.

شرکت مسافری نورالرضا از جمله شرکت‌های زیرمجموعه هلدینگ توسعه ترابری ایرانیان است و هم‌اکنون با در اختیار داشتن ۶۴ دستگاه واگن شیک مسافری با تجهیزات و امکانات نوین جز ناوگان مطلوب ریلی کشور محسوب می‌شود. ارائه خدمات کارآمد برای مسافران از مهم‌ترین اهداف این شرکت اعلام شده است. واگن‌های شرکت نورالرضا استاندارد بین‌المللی و مقررات اتحادیه راه‌آهن‌های جهان (UIC) مربوط به سامانه‌های الکتریکی و نیز استانداردهای IEC و EN را رعایت کرده است. احمد رضا صبری، مدیرعامل شرکت نورالرضا، در گفت‌وگو با ندای حمل و نقل ریلی به تشریح فعالیت‌های شرکت نورالرضا و بررسی وضعیت بخش مسافری در صنعت ریلی پرداخت است.



مدیر عامل شرکت نورالرضا:

فشار خود تحریم‌ها بیش‌تر است

شرکت نورالرضا به تازگی اقدام به خرید واگن کرده است، این واگن‌ها چه ویژگی و مشخصاتی را دارند و چه استانداردهایی در ساخت این واگن‌ها اعمال شده است؟

شرکت حمل و نقل ریلی نورالرضا در ابتدا ۴ رام قطار و مولد و رستوران مربوطه‌اش را خریداری کرد و در ۴ مسیر از تهران به مشهد حرکت داشت و با افزایش خرید ناوگان تا ۶۴ دستگاه، ۵ رام قطار در ۵ مسیر ایجاد شد. واگن‌های شرکت نورالرضا ساخت چین است و در این واگن‌ها رعایت استانداردهای بین‌المللی UIC در بحث فنی اعمال شده است. در حال حاضر درب‌های ورودی، سامانه‌ی ترمز و سامانه‌ی تهویه ساخت کشور آلمان است و چرخ و محور ما نم‌نام (برند) اروپایی دارد و سامانه‌ی صوتی و تصویری دارای نم‌نام ژاپنی است و آزمون‌های

تجهیزات در کارخانه‌های سازنده با وجود متخصصان و کارشناسان دولتی صورت گرفته است و تولید انبوه واگن‌ها با نظارت مستقیم کارشناسان صورت گرفته است. واگن‌های شرکت نورالرضا ایمن و راحت است و نسبت به سایر واگن‌های موجود در کشور صدای کم‌تری دارد. کف پوش، پرده‌ها و طراحی داخلی نیز طبق استانداردها صورت گرفته است، به عنوان مثال نوع جنس پرده‌ها از لحاظ عدم اشتعال و دودزایی براساس استانداردها و رعایت اصول ایمنی است. تنها واگن‌های نورالرضا با سه دیسک روی محور در حال بهره‌برداری است. قطار با سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت باید ۱۰۰۰ متر خط ترمز داشته باشد، اما واگن‌های شرکت نورالرضا در ۷۰۰ متر متوقف می‌شوند و عمر لنت‌های ترمز واگن‌ها بالا است.



جایگاه شرکت نورالرضا در هلدینگ توسعه ترابری ایران چیست و براساس چه ضرورتی عضو این هلدینگ شده است؟

شرکت توسعه ترابری ایران به عنوان یک سرمایه گذار اصلی است که شرکت‌های بزرگی را زیر مجموعه خود دارد. هم‌اکنون شرکت نورالرضا و مهتاب سیرجیم در بخش مسافری این هلدینگ فعال هستند. شرکت توسعه ترابری ایران در بخش‌های مختلف ریلی، جاده‌ای، هوایی و کشتی‌رانی به صورت حمل‌ونقل ترکیبی فعالیت دارد. در بخش مسافری با کیفیت‌ترین و ایمن‌ترین واگن را شرکت نورالرضا در دست دارد.

این شرکت چه برنامه‌های بلند مدتی را برای توسعه و افزایش بهره‌وری ناوگان خود در نظر گرفته است؟

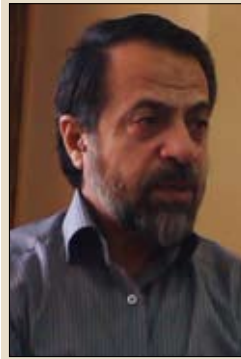
شرکت نورالرضا طبق برنامه‌های توسعه پنج ساله قصد افزایش ناوگان دارد و در این راستا ۱۰۸ واگن برای توسعه بخش مسافری در پیش داریم که به احتمال زیاد به شرکت‌های داخلی سفارش داده می‌شود و ۳۰۰ واگن باری لبه بلند سفارش داده‌ایم که در حال حاضر تعدادی از آن‌ها آماده شده است و تا ۲ هزار واگن باری در دو مرحله ی مختلف وارد چرخه بهره‌برداری خواهیم کرد و این اهداف در یک دوره ۵ ساله محقق خواهد شد. در بخش مسافری سعی ما بر این است که واگن‌های VIP را وارد چرخه کنیم. سطح کیفیت این واگن‌ها متمایز از واگن‌های دیگر است و امکانات دسترسی به اینترنت و وسایل صوتی و تصویری، پذیرایی مطلوب، امکانات ایمنی و رفاه کامل از لحاظ نوع صندلی در این واگن‌ها وجود خواهد داشت و مهمان‌داران آموزش دیده در این قطارها به مسافری خدمت خواهند کرد.

از دست نمی‌دهند، اما متأسفانه آن‌چه در کشور ما اهمیت ندارد، موضوع زمان است.

حدود ۴ سال است که مشکلات اقتصادی در دنیا بروز پیدا کرده است در این بین آمریکا و دولت‌های اروپایی سیاست کاهش واردات محصولات چینی را اعمال کرده‌اند و با کاهش صادرات امکان بروز رکود اقتصادی و بیکاری کارگران در چین فراهم شد، اما دولت چین سیاست‌هایی را اتخاذ کرد تا در این بازه زمانی صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور توسعه یابد و بازسازی خطوط ریل‌های داخلی صورت گیرد تا کارگران بیکار نشود و هزینه حمل‌ونقل کاهش یابد. اما در کشور ما مسائل و مشکلات داخلی بیش‌تر از تحریم‌ها به صنعت ضربه وارد می‌کند.

سال گذشته طرح فروش مستقل بلیت قطارهای مسافری توسط بخش خصوصی تا حدودی اجرایی شد، اما هنوز امکان فروش بلیت به صورت مستقل و مجزا برای هر یک از شرکت‌های بخش خصوصی وجود ندارد، نظر شما در این زمینه چیست؟

طرح اجرای به این صورت بود که ۸ شرکت بخش خصوصی حمل‌ونقل ریلی تحت عنوان شرکت سفیر ریل آریا اقدام به فروش بلیت کنند و شرکت رجا هم که بلیت‌های شرکت خود را می‌فروشد. از لحاظ کلی اگر هر شرکتی به صورت مستقل برای خود بلیت بفروشد، بسیار موفقیت‌آمیز خواهد بود. مثال بارز شرکت‌های هواپیمایی هستند که هر یک از این شرکت‌ها با سامانه و تبلیغات خاص خود سیاست‌های فروش بلیت را اعمال و بازاریابی می‌کنند و به صورت مستقل بلیت می‌فروشند. به هر حال شرکت سفیر ریل آریا تا کنون عملکرد خوبی داشته است.



صبری: لزوم تشکیل یک گروه ریلی که تصمیمات نهایی را برای صنعت حمل‌ونقل ریلی اتخاذ کند، احساس می‌شود، تا دیگران تابع باشند

به تحریم‌ها ندارند. به عنوان مثال واگن‌های سفارش داده شده شرکت نورالرضا شهریور ماه سال گذشته وارد کشور شده و در گمرک بندرعباس متوقف شده است و طبق قانون باید بانک داخلی که در آن گشایش اعتبار شده است، اسناد را تحویل بگیرد و ارز را برای شرکت خارجی بفرستد. اما بانک صادرات اسناد را تحویل نگرفته است، به جهت این که ارز ندارد. هرچند می‌توانست با دریافت اسناد، ارز را مشابه سال‌های قبل با تأخیر پرداخت کند. اکنون واگن‌ها در گمرک متروکه شده و سرمایه ملی در رطوبت و گرما دچار فرسایش شده است و ضمانت واگن‌ها از بین می‌رود. پس خود تحریمی‌ها بیش‌تر است و اکنون به ارز مبادلاتی برخوردیم که با ارز مبادلاتی واردات واگن به هیچ وجه به صرفه نیست و شرکت باید باز پرداخت ارز را با ارز مبادلاتی پرداخت کند و با این وجود انگیزه سرمایه‌گذاری در صنعت حمل‌ونقل ریلی به شدت کاهش می‌یابد. طرف خارجی اعتماد به تجارت با ایران را از دست داده است. کشورهای سازنده زمان را

طرح اجرای قطارهای پرسرعت از گذشته مطرح بوده است. این طرح به ویژه در مسیر تهران- اصفهان چه سرانجامی داشته است؟

طرح قطارهای سریع‌السیر اصفهان- تهران که با سرعت ۳۶۰ کیلومتر در ساعت مسیر را سیر کند، از سال ۸۶ مطرح بوده است، شرکت‌ها و پیمانکاران مختلفی برای در دست گرفتن این پروژه وارد گفت‌وگو شدند و در نهایت شرکت چینی موفق شد که این پروژه را در دست بگیرد. در ابتدا قرار بر این شد که مسیر از تهران، دلیجان و اصفهان باشد که با اعتراض نمایندگان کاشان مسیر عبور این قطار تغییر کرد و مشخص نیست در آینده چه اتفاقی می‌افتد. مسئله مهم این است که نباید با تغییر دولت و وزیران و یا مدیران برنامه‌ها و عملکردها تغییر یابد. لزوم تشکیل یک گروه ریلی که تصمیمات نهایی را برای صنعت حمل‌ونقل ریلی اتخاذ کند، احساس می‌شود، تا دیگران تابع باشند. در این گروه کارشناسان، متخصصین و استادان حضور داشته باشند و افراد صاحب علم و تجربه بتوانند تصمیمی قاطع و لازم‌الاجرا برای صنعت حمل‌ونقل ریلی بگیرند و بیش از هر چیزی اهل خطر کردن باشند.

بحث تحریم‌ها و افزایش نرخ ارزی چه تأثیری در خرید واگن‌ها و فعالیت‌های وارداتی شرکت نورالرضا داشته است؟

به نظر من تحریم‌ها هیچ اثری نخواهند داشت، در صورتی که در کشور خود تحریمی نداشته باشیم و فشارهای داخلی وارد نشود. در زمانی که بانک صادرات ایران دچار تحریم بود، شرکت نورالرضا در بانک صادرات گشایش اعتبار کرد و تحریم‌ها هیچ خللی نتوانست وارد کند، اما عوامل دیگر دست و پا گیر می‌شوند که هیچ ارتباطی



مدیرعامل شرکت آسیا سیرارس: زمینه رقابت با حمل و نقل جاده‌ای را فراهم کرده‌ایم

کانتینرها به سوی ریل می‌روند

شرکت آسیا سیرارس در سال ۱۳۸۲ تاسیس شد و به طور کامل تحت مدیریت و مالکیت بخش خصوصی اداره می‌شود. شرکت در سال‌های اولیه فعالیتش، ۴۹ درصد از سهام خود را به شرکت بزرگ «صنایع و معادن سپاهان» واگذار کرد. این واگذاری سهام با هدف توسعه و افزایش ناوگان صورت گرفت. غلامحسین عبدالهی، مدیرعامل شرکت آسیا سیرارس در گفت و گو با خبرنگار ندای حمل و نقل ریلی، از حمل و نقل کانتینری توسط واگن‌های لبه کوتاه شرکت آسیا سیرارس می‌گوید که زمینه رقابت با حمل و نقل جاده‌ای را فراهم کرده است.



ایم که مخصوص این کار هستند و علاوه بر آن، ۱۴ دستگاه ماشین آلات تخلیه، طراحی و ساخته شد و هم اکنون سالانه حدود ۳۰۰ هزار تن مواد معدنی که بیش‌تر مس است، از سراسر کشور به بندرعباس حمل می‌شود. شرکت آسیا سیرارس از پیش‌گامان حمل و نقل ترکیبی کانتینری است. واگن‌های لبه کوتاه اگر نتواند با جاده رقابت کند باری نخواهد داشت و ناگزیریم توان رقابت خودمان از لحاظ قیمت با جاده را افزایش دهیم تا بتوانیم بار را از روی جاده به روی ریل بکشانیم. حمل کانتینری دارای مزایای بسیاری است، در حمل کانتینری محصولات مهر و موم می‌شوند و امنیت افزایش می‌یابد و حفاظت بالایی صورت می‌گیرد و عملیات جابجایی، تخلیه و بارگیری به سهولت انجام می‌شود. پیش‌بینی ما این است که در آینده حمل با کانتینر در کشور افزایش یابد، البته این پیش‌بینی تا حدودی محقق شده است، اما اغلب بخش جاده‌ای به سمت حمل با کانتینر رفته است و بخش ریلی هنوز از این قافله عقب است. هنگامی که بار به صورت فله‌ای جابجا می‌شود، در زمان تخلیه و بارگیری مشکلاتی

مزایایی برای صنعت حمل و نقل ریلی به همراه دارد؟

پس از گذشت دو سال از تاسیس، با رکود بار برای واگن‌های لبه کوتاه مواجه شدیم و برای این‌که بتوانیم مشکل را برطرف کنیم، بازار را شناسایی کردیم و به این نتیجه رسیدیم که اگر بار را توسط کانتینر حمل کنیم، می‌توانیم بر این مشکل غلبه کنیم. در این راستا، حدود هزار کانتینر ۲۰ فوت خریداری شد که در حال حاضر این کانتینرها، مواد فله را از سراسر ایران به سوی ریل‌ها می‌آورند که با واگن‌ها تا بندرعباس حمل می‌شود و در بندرعباس از ریل به داخل انبارها انتقال می‌یابد. برای این فرآیند نزدیک به ۴۵ دستگاه ماشین آلات خاص ترتیب داده

نوع از واگن‌های لبه کوتاه هستند. این واگن‌ها مخصوص حمل رول به صورت افقی اند، حمل افقی مانع از ایجاد خسارت در ورق‌های فولادی خواهد شد و بهترین روش حمل برای محصولات صادراتی است. واگن خاص دیگری که شرکت در اختیار دارد، قابلیت حمل بار با وزن ۶۸ تن را دارد که اغلب واگن‌های موجود در کشور قابلیت حمل وزن تا ۶۴ تن را دارند. در ساخت این واگن‌ها طول واگن کم شده است تا امکان حمل بار سنگین‌تر فراهم شود.

چه عواملی سبب شد تا در بخش حمل و نقل ترکیبی کانتینری ورود پیدا کنید؟ این نوع حمل و نقل چه

تا کنون شرکت آسیا سیرارس در زمینه توسعه و افزایش ناوگان چه فعالیت‌هایی داشته است؟ و چه تعداد واگن باری در اختیار و مالکیت شرکت است؟
نوسازی و افزایش واگن‌ها تنها در سال‌های اولیه فعالیت شرکت صورت گرفته است. شرکت آسیا سیرارس دارای واگن‌های لبه بلند و لبه کوتاه است و حدود ۷۸۷ دستگاه واگن لبه بلند در اختیار داریم که حمل و نقل مواد معدنی را انجام می‌دهند. هم اکنون ۵۷۵ واگن لبه کوتاه در اختیار شرکت است که از این تعداد ۳۱۱ واگن لبه کوتاه خاص است. آسیا سیرارس یکی از دو شرکتی است که در کشور دارای مالکیت انحصاری این

همچنین نرخ حق دسترسی باید مهار شود و کاهش پیدا کند و دولت باید سهم خود را در حق دسترسی کاهش دهد.

به نظر شما چرا بخش ریلی قادر به رقابت با بخش جاده ای نیست؟

بسیاری از بارهایی که حمل می‌شوند، بار انبوه نیستند و امکان حمل ریلی را ندارند و به سمت حمل‌ونقل جاده ای می‌روند. هیچگاه نمی‌توانیم ظرفیت ناوگان خود را تکمیل کنیم و اغلب کسری بار داریم و راه‌آهن هزینه کسر بار را نیز دریافت می‌کند، اما صاحب کالا براساس تن، هزینه پرداخت می‌کند و نرخ را ضمن مقایسه با جاده تعیین می‌کند.

لبه کوتاه‌ها دارای هزینه بسیار بالای باربندی هستند و مشکل دیگر زمان بارگیری و تخلیه است که جاده این اتلاف زمان را ندارد. زیرساخت‌های تخلیه و بارگیری در بنادر کشور تکمیل نیست، این مشکل هزینه‌ها را به شدت افزایش می‌دهد.

ما سعی داریم در راستا هدف اصلی شرکت که کسب رضایت مشتری است، سیاست واگذاری نرخ به صاحب کالا را اجرایی کنیم و بخشی از تعیین نرخ را به صاحب کالا واگذار کنیم و صاحبان کالا را شریک تجاری خود بدانیم.

مواجه است؟

در ابتدا قرار بود تسهیلاتی با سود پایین به شرکت‌های خصوصی فعال در بخش ریلی پرداخت شود، اما این وعده تنها در ابتدای فرایند خصوصی سازی محقق شد و دیگر خبری از این تسهیلات نشد که هم اکنون حمل‌ونقل بالاترین نرخ سود و کارمزد را دارد و از سوی دیگر ورود واگن‌های باری به کشور منع شده است و خدمات بانکی در این زمینه ارائه نمی‌شود و برای خرید واگن از تولید کنندگان داخلی نیز مشکلات بسیاری وجود دارد و بخش خصوصی تولید کننده در زمینه دریافت تسهیلات و واردات برخی از قطعات با مشکل مواجه است. از سویی دیگر قیمت واگن به شدت افزایش یافته است و با این شرایط افزایش ناوگان هیچ گونه توجیه اقتصادی نخواهد داشت و در نتیجه بخش خصوصی قادر به سرمایه گذاری برای افزایش ناوگان نخواهد بود. ناوگان باری کم از چرخه سیر خارج خواهد شد، زیرا که نوسازی صورت نگرفته است و عمر ناوگان افزایش می‌یابد، بنابراین لازم است همراه با توسعه زیرساخت‌ها برای تامین ناوگان نیز چاره‌ای بیندیشیم. دولت باید تسهیلات بدون سود و کارمزد به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی برای نوسازی ناوگان ارائه دهد و



عبداللهی: راه‌آهن به عنوان شریک تجاری خود تنظیم کننده مقررات و تعیین کننده نرخ است که این موضوع به هیچ وجه قابل قبول نیست و یک شریک تجاری نمی‌تواند برای شریک دیگر نیز نرخ تعیین کند

حمل‌ونقل ریلی نقش به سزایی در اقتصاد کلان کشور دارد، اما اکنون سیاست‌گذاران، حمل‌ونقل جاده ای را در اولویت قرار می‌دهند و تمام سرمایه گذاری‌ها در بخش جاده ای خلاصه می‌شود. البته در آینده جاده‌های کشور پاسخ‌گوی این میزان ظرفیت نخواهد بود و ظرفیت به سمت ریل سرازیر می‌شود و به جهت عدم تامین ناوگان در این بخش دچار بحران خواهیم شد.

بخش خصوصی در زمینه دریافت تسهیلات بانکی جهت تامین ناوگان جدید با چه مشکلاتی

به همراه خواهد داشت، که این مشکلات در حمل با کانتینر به حداقل می‌رسد. درست است که هزینه اجاره و خرید کانتینر نیز وجود دارد اما مزایای حمل با کانتینر سبب شده است که حمل کالاهای با ارزش جهت حفظ امنیت با کانتینر انجام شود. از سویی دیگر سرعت تخلیه و بارگیری در حمل کانتینری بسیار افزایش یافته است.

آیا دولت به عنوان بخش حاکمیتی توانسته است زمینه را برای اجرای صحیح اصل ۴۴ قانون اساسی و شکل گیری فرآیند خصوصی سازی فراهم کند؟ در این مسیر چه موانع و مشکلاتی به چشم می‌خورد؟

هم اکنون در صنعت حمل‌ونقل ریلی، بخش خصوصی و دولتی به عنوان دو شریک تجاری محسوب می‌شوند، اما مابین این شرکاء هیچ قانون و مقرراتی وجود ندارد و راه‌آهن به عنوان شریک تجاری خود تنظیم کننده مقررات و تعیین کننده نرخ است که این موضوع به هیچ وجه قابل قبول نیست و یک شریک تجاری نمی‌تواند برای شریک دیگر نیز نرخ تعیین کند. در این بین جای خالی نهاد تنظیم کننده مقررات نیز وجود دارد، این نهاد می‌تواند گره گشای بخش عمده ای از مشکلات باشد. راه‌آهن سهم حق دسترسی خود را از سال ۸۴ تاکنون ۳۶۰ درصد افزایش داده است و روز به روز سهم شرکت‌های خصوصی کاهش می‌یابد و این مشکل به جهت این است که راه‌آهن خود قانون گذار اصلی است. از سویی دیگر، راه‌آهن تعهد کرده بود که واگن‌ها ۳۰۰ کیلومتر سیر داده شوند، اما اکنون واگن‌ها به طور متوسط ۷۵ کیلومتر سیر می‌کنند، یعنی تنها ۲۵ درصد تحقق یافته است و به این ترتیب درآمدها به شدت کاهش یافته است. هم اکنون بخش خصوصی در سیاست گذاری‌های ریلی هیچ گونه دخالتی ندارد با وجود اینکه





رئیس هیات مدیره انجمن صنایع ریلی ایران تاکید کرد:

سودآوری صادرات صنایع ریلی در سایه افزایش نرخ ارز

گسترش یابد. در سال گذشته انجمن صنایع ریلی به این نتیجه رسید که نیاز است نمایشگاهی درخور شأن و مناسب در سطح بین المللی برگزار کند و بدین ترتیب پس از ماه بحث و بررسی و طی جلسات مختلف، مجوزهای لازم برای برگزاری اولین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل و صنایع ریلی کسب شد.

حسین عاشوری برگزاری نخستین نمایشگاه حمل و نقل و صنایع ریلی را پلی برای دور زدن تحریم ها خواند و گفت: برگزاری این نمایشگاه علاوه بر آشنایی با شرکت های خارجی فعال در حوزه حمل و نقل ریلی سبب می شود که شرکت ها و مصرف کننده های خارجی با صنایع داخلی آشنا شوند و به نوعی برگزاری این نمایشگاه دور زدن تحریم هایی است که در سال های اخیر دایره ارتباطات کشور را محدود کرده است با برگزاری نمایشگاه هایی از این دست می توانیم ارتباطات بین المللی خود را گسترش

مالزی، هند، هنگ کنگ و اکراین نیز دعوت شده است که در نخستین نمایشگاه حمل و نقل و صنایع ریلی حضور یابند.

در ادامه حسین عاشوری، رئیس هیئت مدیره انجمن صنایع ریلی ایران، در خصوص برگزاری اولین نمایشگاه حمل و نقل و صنایع ریلی گفت: برای گذر از شرایط حاکم بر صنعت حمل و نقل ریلی لازم است که در زمینه صدور کالا و محصولات ریلی اقدام شود و سطح ارتباطات بین المللی

برگزاری این نمایشگاه در محل انجمن صنایع ریلی ایران برگزار شد، علیرضا پیشگوی عضو انجمن صنایع ریلی ایران و مدیر اجرایی نخستین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل و صنایع ریلی به حضور شرکت هایی چون مپنا، اریکو، فراز تیما، واگن پارس، راه آهن حمل و نقل، پلورسبز و ... اشاره کرد و افزود: از شرکت های راه آهن و رجا نیز برای حضور در این نمایشگاه دعوت شده است و همچنین در بخش بین المللی از کشورهای چین،

نخستین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل و صنایع ریلی ۱۷ تا ۲۰ اردیبهشت ماه در نمایشگاه بین المللی تهران برگزار شد. این نمایشگاه همزمان با نمایشگاه بیمه، بورس و بانک بود تا همزمانی این دو نمایشگاه فضای نمایشگاه بین المللی تهران را پربارتر کند و استقبال بازدیدکنندگان را به همراه داشته باشد.



در نشست خبری که به مناسبت



عاشوری: با توجه به عمر بالای ناوگان ریلی، سطح کیفیت خدمات در این بخش دچار افت شده است. برای رفع این مشکل لازم است که نسبت به از رده خارج کردن ناوگان فرسوده اقدام شود

کیفیت حمل و نقل ریلی دانست و گفت: طی سال‌های گذشته با تخصیص منابع مالی مناسب بخش قابل توجه‌ای از خودروهای فرسوده از ناوگان حمل و نقل عمومی خارج شدند و نوسازی در حمل و نقل جاده‌ای درون شهری و برون شهری صورت گرفت. با توجه به عمر بالای ناوگان ریلی، سطح کیفیت خدمات در این بخش دچار افت شده است، برای رفع این مشکل لازم است که نسبت به از رده خارج کردن ناوگان فرسوده اقدام شود و برای اجرای این طرح نیاز به ارائه بودجه مناسب است.

عاشوری در زمینه اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی در صنعت حمل و نقل ریلی گفت: از مجموع شرکت‌های دولتی فعال در بخش ریلی بالغ بر ۹۰ درصد خصوصی شده اند و کلیه ناوگان باری و مسافری نیز واگذار شده است. اما مشکل و گلوگاه اصلی برای بخش خصوصی فعال در این صنعت، عدم تناسب تعرفه‌های راه‌آهن با هزینه‌های شرکت‌های حمل و نقل ریلی است که با توجه به افزایش قیمت ناوگان، شرکت حمل و نقل برای خرید واگن درآمدهای حاصل از بهره برداری را بررسی می‌کنند و در آمد همان تعرفه‌ای است که در زمینه جابجایی بار و مسافر مصوب می‌شود. اگرچه در سال گذشته افزایش تعرفه اعمال شد، اما تا جایی که خریداری ناوگان جدید توجیه اقتصادی داشته باشد، هنوز فاصله داریم.

در چند سال اخیر پروژه‌های خوبی در جهت بومی‌سازی اجرا شده است، عاشوری با بیان این مطلب گفت: در بخش واگن‌های باری حدود ۸۰ درصد و در بخش مسافری ۶۰ درصد از محصولات بومی است و در بخش لکوموتیو، ۳۰ درصد از محصولات بومی‌سازی شده است که اگر سفارش‌های جدید عملیاتی شود حجم تولید و استفاده قطعات و محصولات ریلی بومی افزایش خواهد یافت.

جابجایی مسافر به ۱۸ درصد برسد، اما این قانون برای اجرایی شدن نیاز است که در ردیف بودجه سالانه نیز قرار بگیرد و منابع مالی مناسب برای تحقق این قانون پیش بینی شود، اما در چند سال گذشته پیش بینی‌های لازم برای تأمین نقدینگی صورت نگرفته است و بسیاری از پروژه‌های که نیاز و الویت آن وجود دارد، به علت کمبود نقدینگی با تأخیر مواجهه و یا متوقف شده است.

رییس هیئت مدیره انجمن صنایع ریلی ایران، ارائه تسهیلات بانکی با نرخ سود پایین را در جهت تحقق قانون مدیریت مصرف سوخت، پیشنهاد کرد و گفت: ارائه تسهیلات بانکی با نرخ سود پایین به شرکت‌های حمل و نقل سبب ایجاد انگیزه برای خرید ناوگان خواهد شد و با توجه به افزایش نرخ ارز در سال‌های اخیر، قیمت خرید ناوگان افزایش یافته است و تا زمانی که حمایت دولت در جهت ارائه تسهیلات با نرخ سود پایین وجود نداشته باشد، شرکت‌های حمل و نقل اقدام به خرید ناوگان جدید نخواهند کرد.

عاشوری از رده خارج کردن ناوگان فرسوده را سبب بهبود وضعیت و

تفاهم‌نامه‌های بسیاری با کشورهای آفریقایی، آسیایی و آمریکای جنوبی برای توسعه صادرات بسته شده است و درصدد اخذ مجوزهای لازم هستیم.

عاشوری ضمن پاسخ‌گویی به سؤالات خبرنگاران به بیان پاره‌ای از مشکلات صنایع ریلی پرداخت و گفت: در سال گذشته صنایع ریلی با مشکلات متعددی روبرو شدند و در سالی که با شعار "تولید ملی، کار و سرمایه ایرانی" نام گذاری شده بود، بخش تولید در صنایع ریلی با بحران کمبود سفارش مواجه شد، زیرا که کارخانه‌های ریلی سفارشی کار می‌کنند، هرچند در سفارش تولید چندان مشکلی وجود ندارد و با حمایت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران سفارش‌های خوبی وجود داشت، اما هیچ کدام از این سفارش‌ها تبدیل به قرارداد عملیاتی نشد، دلیل مشخص این است که تمام شرکت‌های حمل و نقلی که سفارش داده اند، به دنبال تأمین نقدینگی از طریق تسهیلات به صورت ریلی و ارزی بودند و در سال ۹۱ هیچ کدام موفق نشدند که قراردادهای خود را عملیاتی کنند.

وی ضمن اظهار امیدواری از دریافت تسهیلات مورد نظر در سال جدید، گفت: انجمن صنایع ریلی براساس وظیفه‌ای که دارد به دنبال احقاق حقوق این صنعت در بخش‌های مختلف است و با همدلی و همکاری مدیران بخش ریلی سعی دارد تا بستر توسعه حمل و نقل ریلی را فراهم کند.

عاشوری، اجرایی نشدن بسیاری برنامه‌ها و مصوبات قانونی را مهم‌ترین مشکل صنعت حمل و نقل ریلی خواند و گفت: قانون مدیریت مصرف سوخت که قانون حمایتی برای صنعت حمل و نقل ریلی است، در سال ۸۶ تصویب و در برنامه پنجم نیز تمدید شد که سهم صنعت حمل و نقل ریلی از میزان جابجایی بار در کشور به ۳۰ درصد و از میزان



دهیم و هم در زمینه خرید قطعات و محصولات مورد نیاز کشور و هم در زمینه صادرات محصولات و قطعات تولید داخل، بازاریابی کنیم و به نفع صنعت ریلی کشور است.

وی در ادامه افزود: این نمایشگاه با رویکرد توسعه صادرات و ارتباطات بیشتر با بخش بین الملل در حوزه صنایع ریلی است. هرچند افزایش نرخ ارز تبعات منفی بسیاری برای کشور دارد، اما برای صادرکنندگان سود آفرین است و طی این نمایشگاه، صادرکنندگان می‌توانند محصولات و قطعات خود را بیشتر معرفی کنند.

عاشوری با تأکید بر رویکرد توسعه صادرات، گفت: در سال گذشته کارخانه‌های واگن سازی کشور به کشورهای بنگلادش، کوبا، سوریه و سودان واگن‌های باری صادر کرده اند و هم اکنون شرکت واگن پارس پروژه بازسازی ۱۶۰۰ واگن باری راه‌آهن عراق را در دست دارد و



احداث پایانه‌های ترکیبی بار ضرورت توسعه بخش ریل

رضا شاکری
کارشناس امور حمل و نقل ریلی

حمل و نقل ریلی یکی از شقوق حمل و نقل زمینی است که به لحاظ مزیت‌های ویژه خود همواره به عنوان یکی از شیوه‌های مهم و راهبردی ترابری محسوب می‌شود. بر همین اساس و طی سالیان اخیر توسعه همه جانبه شبکه ریلی کشور و ارتقاء عملکرد و افزایش سهم ریلی در کل ترابری کشور مورد نظر و توجه خاص متولیان امر بوده است. اصولاً ترابری ریلی با توجه به خصیصه‌های ذاتی خود از جمله ایمنی و رفاه بالاتر، مصرف انرژی کمتر، سازگاری جهت حمل انبوه بار و مسافر، استهلاک کمتر شبکه و ناوگان، اشغال کمتر زمین، قابلیت نظارت و برنامه‌ریزی و استمرار خدمات در شرائط حاد و خاص محیطی عوارض زیست محیطی کمتر، تماماً موجب شده که از آن به عنوان شیوه حمل و نقلی سبز یاد شده و مهم‌ترین روش حمل و نقلی سازگار با توسعه پایدار قلمداد شود. آن چه این مقاله سعی به بررسی و مطالعه آن دارد اتخاذ پاره‌ای تدابیر و روش‌های عملی و اجرایی افزایش سهم بخش ریلی در حمل و نقل بار کشور است.



ارزیابی عملکرد راه آهن در بخش بار

در بررسی وضعیت عملکرد راه آهن طی سال‌های اخیر ملاحظه می‌شود که از مجموع عملکرد حمل و نقل در حوزه زمینی سهم حداکثر ده درصدی متعلق به بخش ریلی کشور بوده است به طوری که بالاترین نصاب حاصل شده به میزان ۳۳/۴ میلیون تن بار جابجا شده در سال ۱۳۸۹ حاصل فعالیت بخش ریلی در شبکه‌ای به طول ۹۰۰۰ کیلومتر بوده است.

از سوی دیگر در ارزیابی نحوه و چگونگی ترکیب و توزیع بارهای حمل شده در شبکه ریلی مشخص می‌شود ۷۰ درصد از فعالیت‌های حمل و نقلی منحصراً در ۴۰ درصد از خطوط ریلی صورت پذیرفته است. هدف از شرح و توضیح موارد فوق تأکید بر این مطلب است که عملکرد فعلی راه آهن در حوزه بار به هیچ وجه متناسب با ظرفیت‌های زیرساختی در اختیار نیست. بررسی علت و دلایل چگونگی عدم استفاده از ظرفیت کامل شبکه

به نصاب‌های زیر ساختی پیش‌بینی شده در برنامه برسییم و توقع سهم معینه بخش ریلی از کل جابجائی‌ها و حمل و نقل بار کشور داشته باشیم نتوانیم به انتظارات مطرح پاسخ مناسب بدهیم. به دیگر سخن ادامه وضعیت موجود و روند کنونی یعنی عملکرد سال ۱۳۹۱ و جابجائی ۳۴/۳ میلیون تن بار به ازای ۹۰۰۰ کیلومتر خطوط ریلی موجود منتج به توان جابجایی حداکثر ۶۵ میلیون تن بار در انتهای برنامه پنجم در سال ۱۳۹۳ با شرط وجود و داشتن ۱۷۰۰۰ کیلومتر خطوط ریلی در کشور خواهد بود. که این نسبت با میزان پیش‌بینی شده در برنامه که ۱۳۵ میلیون تن و معادل ۳۰ درصد از کل بار کشور است تفاوت بسیار فاحشی خواهد داشت.

بر همین اساس اقتضاء دارد صرف‌نظر از بی‌گیری‌های لازم در جهت توسعه و احداث خطوط ریلی کشور که نیازی بسیار اساسی بوده و خصوصاً در مسیر دالان‌های بین‌المللی شرقی - غربی و شمالی - جنوبی از حساسیت بسیار فوق‌العاده‌ای برخوردار است لیکن عارضه‌یابی و شناسائی مشکلات موجود در ارتباط با عدم امکان بهره‌وری مورد انتظار از ظرفیت‌های موجود و در اختیار شبکه ریلی هم اقدامات مؤثر و اساسی صورت پذیرد.

در این بخش از مقاله نگاهی گذرا به پایانه‌های ریلی کشور می‌اندازیم. قبل از شرح موضوع بخش اخیر لازم به توضیح است آن چه از پایانه‌های حمل و نقل چه در بخش بار و چه در بخش مسافر متبادر به ذهن می‌شود در راه آهن به عنوان ایستگاه تلقی می‌شود.

در ماده ۲ از مقررات عمومی حرکت تعریف ایستگاه به شرح ذیل است:

ماده ۲: ایستگاه محوطه‌ای است که مجموعه‌ای از خطوط و سوزن‌های به هم پیوسته و ساختمان‌های اداری و مسکونی و سکوه‌های بار و مسافر در آن قرار دارد

و محل توقف، تنظیم، قبول، اعزام و عملیات مانور و سبقت و تلاقی قطارها و سایر وسائط نقلیه راه آهن است و همچنین در آن امور مربوط به قبول و تحویل بار و توشه و سوار و پیاده شدن مسافران انجام می‌گیرد که بر حسب موقعیت و میزان فعالیت درجه‌بندی شده است و دارای حريم مشخص و معینی است.

ایستگاه تشکیلاتی با رویکرد مسافری :

آن چه از این قبیل ایستگاه‌ها مورد انتظار است داشتن شرائط و امکاناتی به شرح ذیل است:

۱- به لحاظ موقعیت در محل‌هائی دایر شوند که امکان دسترسی مسافران از مراکز شهرها به سهولت مقدور و ممکن باشد لذا پیش‌بینی این دسته از ایستگاه‌ها در نزدیک‌ترین محل ممکن به مراکز شهری حائز اهمیت است.

۲- داشتن امکانات و تجهیزات و تأسیسات مناسب جهت مسافران در زمان انتظار و در هنگام سوار و پیاده شدن به قطار و نیز جهت تجهیز قطارهای مسافری به منظور آمادگی اعزام.

ایستگاه‌های تشکیلاتی با رویکرد باری :

آن چه از این ایستگاه‌ها منظور نظر است پیش‌بینی و فراهم داشتن شرائطی به شرح ذیل است:

۱- به لحاظ موقعیت در محل‌هائی دایر شوند که امکان دسترسی شبانه روزی جهت حمل و انتقال احجام بار به سهولت مقدور باشد.

۲- داشتن امکانات و تجهیزات و تأسیسات متناسب جهت تخلیه و بارگیری واگن‌های ریلی و نیز انتقال بار از وسائط نقلیه ریلی به جاده و بالعکس.

۳- فراهم بودن محوطه‌ها و سکوها و انبارهای روباز و پوشیده جهت امکان دیو و ذخیره‌سازی موقت تا فراهم شدن امکان بارگیری

به وسائط نقلیه ریلی و یا پس از تخلیه از واگن تا انتقال به مراکز مربوط.

ایستگاه‌های تشکیلاتی با رویکرد عملیاتی :

این دسته از ایستگاه‌های تشکیلاتی با هدف و رویکرد انجام عملیات اختصاصی حمل‌ونقل ریلی مورد نظر است شرائط لازم برای این دسته از ایستگاه‌ها به شرح ذیل است :

۱- به لحاظ موقعیت می‌بایست در محل‌هائی دایر شود که در آن تفکیک بارهای وارده جهت ارسال به مقاصد مختلف و یا تجمیع بارهای وارده جهت ارسال به مقصد مورد نظر بایستی در آن‌ها صورت پذیرد . به عبارت دیگر این دسته از ایستگاه‌ها در گره‌های الحاقی و یا انشعابی خطوط ریلی احداث می‌شوند .

۲- در این ایستگاه‌ها خطوط قبول و اعزام به تعداد مورد نیاز و متناسب با حجم تردد و خطوط مانوری مستقل جهت تفکیک و تنظیم بار قطارهای باری وارده و تشکیل و اعزام قطارهای باری صادره و نیز خطوط پارکینگ و دنباله‌های مانوری مناسب بایستی وجود داشته باشد .

۳- در این ایستگاه‌ها مأمورین عملیاتی راه آهن با لکوموتیوهای مانوری به تعداد لازم بایستی پیش‌بینی شود .

از ایستگاه‌های اخیر در مواردی که از گستردگی و حجم وظائف بالائی برخوردارند به عنوان "گار" یاد می‌شود مثل گار مانوری قم، گار آپرین و ...

ایستگاه‌های تشکیلاتی ترکیبی :

که با ادغام بخشی از وظائف سه گانه فوق مجموعه‌ای از خدمات بخش مسافری، باری و یا عملیاتی را به صورت توأمان انجام داده و حسب وزن هر بخش بایستی به طور متناسب تجهیز و تشکیل شود .

در این بخش از مقاله نگاهی گذرا به ایستگاه‌های تشکیلاتی مجموعه راه آهن می‌اندازیم تا ببینیم در کدام یک از تقسیم بندهای ارائه شده فوق قرار می‌گیرند.

در میان ایستگاه‌های تشکیلاتی موجود که معمولاً بزرگ‌ترین و مجهزترین آن‌ها در مراکز ادارات کل مناطق راه آهن و یا مراکز شهری بزرگ قرار دارند شرائط و امکانات و تجهیزات و تأسیسات پیش‌بینی شده تماماً به گونه‌ای است که عموماً رویکرد مسافری و به تناسب وضعیت و تعداد خطوط رویکرد عملیاتی دارند و متأسفانه در هیچ یک از ایستگاه‌های تشکیلاتی و یا پایانه‌های ریلی موجود کشور کم‌ترین امکانات و تجهیزات متناسب با حوزه بار را مشاهده نمی‌کنیم .

به عبارت دیگر در هیچ یک از حدود ۶۵ ایستگاه تشکیلاتی موجود در شبکه ریلی کشور امکانات مناسب جهت تخلیه و بارگیری کالا و محمولات وجود ندارد. البته در تعدادی از ایستگاه‌های تشکیلاتی که محل استقرار جرتقلیل‌های ریلی هستند در مواقع ضرورت می‌توان جهت تخلیه و بارگیری از این وسیله‌ها استفاده کرد لیکن مورد اخیر به صورت بسیار محدود و عمدتاً در هنگام ضرورت‌های پیش آمده در هنگام وقوع حوادث مورد استفاده قرار می‌گیرد لیکن جهت تخلیه و بارگیری محمولات خصوصاً بخش کانتینری که رویه‌ای بسیار مرسوم و متداول در حمل‌ونقل بار است تدبیر و راهکاری اندیشیده نشده است .

بدیهی است تحت شرائط حاضر صاحبان باری که بخواهند محمولات خود را از طریق بخش ریلی جابجا کنند با چه مشکلات عدیده‌ای مواجه خواهند بود مشکلاتی که به عنوان نمونه می‌توان به مصادیق زیر اشاره کرد.

۱- محدودیت ترددی اعمال شده در محدوده ایستگاه‌های تشکیلاتی موجود واقع در مراکز شهری جهت

تردد کامیون‌ها در بخش زیادی از اوقات شبانه روز

- فقدان تجهیزات تخلیه و بارگیری مناسب جهت انتقال بار از کامیون به واگن و یا بالعکس که تهیه، اعزام و ارسال این تجهیزات به ایستگاه‌ها فرایندی بسیار پرمشقت و هزینه بر و وقت‌گیر خواهد بود.

- فقدان خطوط مناسب و سکوها و محوطه‌های اختصاصی لازم جهت انجام امور فوق در اکثر قریب باتفاق ایستگاه‌ها و ده‌ها مشکلات دیگر از این دست.

بدیهی است تحت شرائط فوق هیچ یک از صاحبان بار ولو این که نرخ تعرفه حمل با راه آهن نسبت به جاده برای آنان ارجحیت هم داشته باشد و سرعت‌های بازرگانی حمل هم مناسب باشد رغبتی جهت استفاده از گزینه ریلی را جهت حمل بارهای کانتینری خود نخواهند داشت و این یعنی فرصت از دست رفته ۹۵ درصدی حمل‌ونقل کانتینری بندر شهید رجایی و به طریق اولی هدر رفتن بسیاری از فرصت‌های حمل‌ونقلی دیگر درخصوص سایر محمولات با قیاسی مشابه و در نهایت سهم ده درصدی از حمل‌ونقل و جابجایی بار کشور .

موضوع ارائه شده فوق از مشکلات بنیادی بخش ریلی کشور بوده که بایستی در دستور کار جدی مجموعه ریلی کشور و بلکه وزارت راه و شهرسازی قرار گیرد .

عدم توجه به این موضوع موجب سلب مواهب بخش ریلی از حمل‌ونقل عمومی بار در سطح کشور و نیز سلب منافع سازمان راه آهن از این بخش که ۹۰ درصد از جابجائی‌های سطح کشور را شامل می‌شود خواهد بود .

بر همین اساس ایجاد پایانه‌های ریلی بار مناسب و یا ایستگاه‌های باری با رویکرد حمل‌ونقل ترکیبی از ضرورت‌های توسعه بخش ریلی است که از هم‌اکنون بایستی به آن توجه شده و در سیاست‌گذاری‌های اتخاذ شده مورد ملاحظه قرار گیرد .

اخیراً که با رشد و توسعه شهرها لزوم انتقال پایانه‌های بار از مراکز شهری به محدوده‌های مطالعه شده در طرح‌های جامع حمل‌ونقلی در حال انجام است به نظر می‌رسد الزام به حضور و همجواری پایانه‌های جاده‌ای و ریلی بار بتواند بخش اعظمی از مشکلات فراروی حمل‌ونقل کشور را مرتفع کند.

بدیهی است با ایجاد پایانه‌های ترکیبی بار به نحوی که کلیه امکانات و تجهیزات و تأسیسات لازم در آن فراهم شده باشد و امکان فعالیت‌های اختصاصی بخش ریلی و جاده‌ای به تفکیک از یکدیگر در مناطق اختصاصی خود و نیز فعالیت‌های مرتبط و متقابل لازم جهت انجام مبادلات کالا از ریل به جاده و بالعکس در مناطق همپوشانی به سهولت مقدور باشد یقیناً اقبال به استفاده از توان حداکثری بخش ریلی به بهترین وجه ممکن فراهم خواهد شد.

اگر چه تعیین الزامات قانونی به لزوم احداث پایانه‌های ترکیبی برای آن دسته از مراکز شهری که از هر دو شکل حمل‌ونقل زمینی (جاده‌ای - ریلی) برخوردار هستند نیاز به بسترهای لازم در حوزه قانون‌گذاری و اجرائی کشور دارد لیکن از هم‌اکنون و به عنوان یک ضرورت می‌بایست در صدر توجهات و اولویت‌های مدیریت جامع حمل‌ونقل کشور قرار گیرد به طوری که در احداث پایانه‌های باری جدید در مراکز شهری بایستی جانمایی صورت پذیرفته به گونه‌ای باشد که امکان انجام فعالیت‌های ترکیبی در آن به نحو مناسب مقدور و ممکن باشد.

البته صرف‌نظر از الزامات فوق مجموعه راه آهن نیز می‌بایست حداقل در آن بخش از ایستگاه‌های خود که توان جذب و حمل بارهای عمومی به خوبی مهیا است پیش‌بینی‌های لازم جهت انجام فعالیت‌های ترکیبی را به نحو قابل قبولی فراهم آورد.

در دنیای امروز و کنونی که اصل

رقابت بر ارکان تجارت و اقتصاد آن حاکم است حمل‌ونقل سریع و چالاک، کم هزینه، آسان‌رویه، درب به درب و درست به موقع (JIT) مورد توجه ویژه مشتریان و صاحبان بار بوده و عموم صاحبان بار تمایل دارند محمولات خود را طی انعقاد یک قرارداد حمل و با لحاظ شرایط اشاره شده پیشین در مقصد و در مکان مورد نظر تحویل بگیرند. بدیهی است تحت این شرایط الزام به استفاده از رویکرد ترکیبی اجتناب‌ناپذیر بوده و راه آهن باید بتواند در سایه سیاست‌گذاری‌های صحیح و اعمال تشویقی مناسب اتخاذ و انجام روش‌های ترکیبی را در پایانه‌های ریلی خود برنامه‌ریزی کند تا بتواند از توان بخش جاده‌ای و مزایا و منافع اختصاصی این بخش در ارتقاء سطح عملکرد خود بهره‌گیری کند.

خوش‌بختانه شرایط ایستگاه‌های تشکیلاتی موجود در شبکه ریلی به لحاظ موقعیت و فضای در اختیار به گونه‌ای است که امکان اختصاص و احداث بخش ترکیبی که حلقه مفقوده کلیه ایستگاه‌های تشکیلاتی کشور هستند به خوبی فراهم است. لیکن همان‌طور که تأکید شد انجام این مهم در گرو فراهم آوردن بسترهای مناسب جهت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی بوده و حتی می‌توان از توان شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی که در واقع متولیان اصلی بازاریابی بارهای ریلی هستند هم در این خصوص بهره‌گرفت و استمداد جست در همین ارتباط ذکر مواردی چند که می‌تواند به تحقق زود هنگام این موضوع کمک کرده و امکان فراهم آوردن انجام روش‌های ترکیبی را در بخش ریلی کشور به خوبی رقم بزند یادآور می‌شود.

۱- تعریف سند حمل‌ونقل ترکیبی در سامانه حمل‌ونقل کشور که طی آن انجام کلیه فرآیندهای متمایز حمل‌ونقلی از مبدأ تا مقصد تحت این سند مقدور باشد.

۲- اعمال تخفیفات مناسب

از سوی بخش ریلی برای کلیه محمولاتی که تحت سند ترکیبی فوق حمل می‌شوند.

در رابطه با مورد اخیر فراهم آوردن امکان تها تر سرمایه‌گذاری شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی جهت ایجاد بخش‌های ترکیبی در ایستگاه‌های تشکیلاتی با حق دسترسی‌های متعلقه برای محمولاتی که به مقصد این ایستگاه‌ها اعزام می‌شود می‌تواند به عنوان یک سیاست تشویقی مورد ملاحظه باشد.

۳- اعمال تخفیفات پیش‌بینی شده جهت بارهای ترکیبی برای آن بخش از مسیرهای ریلی که با مازاد ظرفیت بلااستفاده مواجه است بایستی متفاوت از بخش‌هایی از مسیر که با تراکم بیش از حد بار مواجه هستند در نظر گرفته شود.

در رابطه با موضوع اخیر نیز ذکر این نکته لازم است که در شرایط حاضر حق دسترسی‌های تعیین شده واگن‌های بخش خصوصی حسب نوع واگن و محمول و از مبدا تا مقصد به صورت ثابت در نظر گرفته شده است که به نظر می‌رسد روش مناسبی جهت تعیین بهای واحد حمل نباشد بلکه محورهای راه آهن حسب ظرفیت‌های خود و ضریب اشغال این ظرفیت بایستی جداگانه مورد ملاحظه بوده و قیمت پایه هر محور متناسب با آن تعیین شود. بدیهی است تحت این شرایط برای بسیاری از محورهای موجود که ظرفیت‌های مازاد و بلااستفاده دارند می‌توان با تعیین نرخ‌های قابل رقابتی تر با بخش جاده‌ای شرایط حمل بار بیش‌تری را فراهم کرد و از این ره‌گذر منافع سازمان راه‌آهن را در ترکیب احجام بار بیش‌تر و تعرفه‌های متعادل تر جستجو کرد.

متأسفانه وضعیت عملکرد راه آهن طی سالیان اخیر موید این نکته است که احجام بار حمل شده در محدوده نسبتاً ثابتی قرار دارد و پر واضح است تعدیل نرخ تعرفه با توجه به ثابت بودن میزان عملکرد و افزایش هزینه‌های سالانه به هیچ

وجه مقدور و میسر نخواهد بود.

بنادر خشک

بحث بندر خشک از جمله مباحث مطرح شده طی سالیان اخیر است که علی‌رغم اقدامات مقطعی و پی‌گیری‌های موردی صورت پذیرفته در بخش‌هایی از کشور هیچ‌گاه به طور جدی و به صورت ضرورت اساسی مورد ملاحظه قرار نگرفته و به آن پرداخته نشده است.

بندر خشک پایانه‌ای است ترکیبی در پس کرانه که عموماً از طریق ریل به بندر ساحلی متصل بوده لیکن توزیع و ارسال محمولات از این بندر به شیوه‌های مختلف حمل‌ونقلی انجام می‌شود و حسب فاصله از بندر ساحلی به سه دسته دور از ساحل - نزدیک به ساحل و بندر خشک با فاصله متوسط از ساحل تقسیم‌بندی می‌شود.

آنچه مسلم است هدف از ایجاد چنین بنادری در وهله اول کاهش مشکلات بنادر ساحلی و به تبع آن شهرهای ساحلی است.

رشد سریع استفاده از کانتینر در حمل‌ونقل دریایی، فقدان فضای کافی جهت انبارسازی و نصب تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر، عدم دسترسی مطلوب و مناسب و سریع به مقاصد کالاهای به لحاظ استفاده از شیوه‌های سنتی انتقال کالا، رشد قابل توجه کشتی‌های بسیار بزرگ حامل کانتینر که باعث تجمع کالا در بنادر و در نتیجه تراکم تردد در بنادر و شهرهای ساحلی و مسیرهای منتهی به بنادر می‌شود تماماً مشکلاتی را فرارو قرار داده است که در نهایت ضرورت ایجاد پایانه‌هایی تحت عنوان بندر خشک و با کارکردی نشأت گرفته از کارکرد بنادر ساحلی در مناطق مطالعه شده کشور و به منظور تخفیف مشکلات بخش ساحلی اجتناب‌ناپذیر و بلکه الزام آور می‌کند.

مهم‌ترین مزایایی که از راه اندازی بنادر خشک حاصل می‌شود می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

خشک در حدود ۲۲۰ کیلومتر با ساحل فاصله دارد و ارتباط میان این بندر و ساحل به وسیله راه آهن انجام می‌گیرد. خدمات مختلف حمل‌ونقلی ارائه شده به شرکت‌های کشتی‌رانی، راه آهن، مراکز عمده تولید و جذب کالا از جمله عوامل موفقیت و توسعه این بندر خشک بوده است. سرعت و کارایی بالا در چرخه یکپارچه حمل‌ونقل بین این بندر و ساحل از دیگر مزیت‌های این بندر به شمار می‌آید.

۲- ایستگاه بافق

ایستگاه بافق واقع در مرکز کشور پهناور ایران و نقطه انشعابی محورهای مختلف ریلی و به فاصله

است بسیار زیاد است که بر برخی از آن‌ها اشاره می‌شود.

الف - از آن جایی که مسیر جاده‌ای بندرعباس - سیرجان مسیر مشترک ناوگان جاده‌ای سراسر کشور است که جهت دسترسی به بندرعباس و بندر شهید رجایی مورد استفاده قرار می‌گیرد لذا وضعیت تردد در این مسیر همواره به عنوان یکی از مشکلات اصلی کشور مورد توجه است.

برنامه‌های توسعه فرارو در استان هرمزگان چه در بخش صنایع مختلف به ویژه صنعت فولادسازی و چه در بخش توسعه بندر شهید رجایی که به عنوان کانون منطقه

- کاهش کلی هزینه‌های حمل‌ونقل
- ترغیب به استفاده از راه آهن و استفاده از منافع این شکل از روش حمل‌ونقلی
- خسارت کمتر به محیط زیست و کاهش عوارض زیست محیطی شهرهای ساحلی
- تقویت عملکرد بندر که مهم‌ترین بخش زنجیره حمل‌ونقل هستند.
- ترغیب به استفاده از روش ترکیبی حمل‌ونقل
- کاهش قابل توجه گره‌های تردد در مسیرهای منتهی به بندر ساحلی و نیز در معابر شهری و دروازه‌ای شهرهای ساحلی
- توسعه متوازن و همگن نواحی داخلی کشور و ایجاد فرصت‌های شغلی
- افزایش سرعت و تسهیل مراحل گمرکی کالاهای حمل شده به این دسته از بندر (در صورت تجهیز به خدمات گمرکی)
همان‌طور که در بیان مزایا و منافع بندر خشک نیز تأکید شد یکی از تأثیرات بسیار مهم این بندر ارتقاء حمل‌ونقل ترکیبی و ترغیب به استفاده از بخش ریلی در حمل محمولات است.

لذا در ارتباط با احداث بندر خشک با انکاء به توان‌های موجود در شبکه ریلی کشور مراکز بسیار مهمی وجود دارد که ذیلأ اشاره‌ای مختصر به آن خواهد شد:

۱- ایستگاه سیرجان

ایستگاه سیرجان به فاصله ۳۶۰ کیلومتری از بندر شهیدرجایی قرار دارد و اتصال ریلی حد فاصل این ایستگاه تا بندر شهید رجایی به صورت دو خطه است.

از سوی دیگر فضای ۷۰۰ هکتاری این ایستگاه و حضور گمرک و فرودگاه در مجاورت ایستگاه شرائط را برای احداث بندر خشک سیرجان به خوبی فراهم آورده است.

مواهب و منافع حاصله از ایجاد بندر خشک سیرجان که در واقع بندر خشکی از نوع نزدیک به ساحل



۶۲۰ کیلومتری از بندر شهید رجایی مناسب ترین گزینه احداث بندر خشک از نوع متوسط در کشور است که ایستگاه اخیر نیز با توجه به در دست مطالعه بودن پروژه برقی کردن مسیر بافق - بندرعباس می‌تواند در حمل به فوریت کالاهای بنادر جنوبی به خوبی مورد استفاده قرار گیرد خاصه آن که امکان اتصال ریلی این ایستگاه به بندر چاه بهار در آینده نیز به سهولت فراهم است.

۳- گار آپرین

گار آپرین با مساحت تقریبی ۷۰۰ هکتار واقع در ۲۰ کیلومتری تهران

جاده و ریل جهت انجام مبادلات متقابل (ترانشیپمنت) و نیز بخش‌های مربوط به سرمایه‌گذاران و سایر بخش‌ها بسیار ضرورت داشته و بایستی در دستور کار جدی سازمان راه آهن قرار گیرد بدیهی است احداث بندر خشک اشاره شده در فوق با محوریت بخش ریلی انقلابی را در وضعیت عملکرد این بخش ایجاد خواهد کرد ضمن آن که بسترهای لازم جهت اتخاذ رویکرد حمل‌ونقل ترکیبی را هم در کشور به بهترین وجه ممکن فراهم خواهد کرد.



گردآوری: عباس زندباف

راه آهن جدید در دل بیابان

در امارات متحده عربی آهنگ توسعه حول مدار نفت می‌چرخد. در کشوری که تا چند دهه پیش بیابان بی آب و علف بود شهرهای پیشرفته‌ی ابوظبی و دبئی سربرآورده است. "اتحاد" شرکت هواپیمایی امارات با آن که فقط ده سال از عمر آن می‌گذرد بالنده‌ترین شرکت هواپیمایی در تاریخ هواپیمایی تجاری شده است. اما امارات با این همه زیرساخت‌های پیشرفته‌ای که دارد هنوز غیر از متروی دبئی که در سال ۲۰۰۹ افتتاح شد راه‌آهن ندارد.



اما این وضعیت چندان نخواهد پایید زیرا نخستین راه‌آهن امارات به نام راه‌آهن اتحاد تا پایان سال ۲۰۱۳ گشایش خواهد یافت. این شبکه بخشی از طرحی سه مرحله‌ای برای ساخت شبکه‌ی راه‌آهن امارات است. البته راه‌آهن‌سازی در کشوری بیابانی و بدون سابقه‌ی ریلی چالش‌هایی دارد. تنوع‌بخشی به اقتصاد در امارات

اهمیت کلیدی دارد و راه‌آهن جدید هم جایگاه مهمی در این رویکرد دارد. بیابان‌های امارات به جز نفت و گاز دارای سایر منابع معدنی هم هست که با خط لوله قابل حمل نیستند. در ضمن تقویت حمل‌ونقل کانتینری هم ضروری است.

این راه‌آهن جدید بخشی از طرح دیگری هم هست که باید تا سال ۲۰۱۸ تکمیل شود، طرح شبکه‌ی ریلی منطقه‌ای در جنوب خلیج فارس که باید کویت، عمان، عربستان و امارات را پوشش دهد. هماهنگ‌ساز این طرح شورای همکاری خلیج فارس است که از بحرین، عربستان، عمان، قطر، کویت و امارات تشکیل شده است.

در سال ۲۰۰۹ قانون فدرال ساخت و بهره‌برداری شبکه‌ای ریلی اتحاد به طول ۱۲۰۰ کیلومتر و با هزینه‌ی ۷/۴ میلیارد پوند در امارات به تصویب رسید.

تفاهم‌نامه بین شبکه‌ی ریلی اتحاد و ۱۴ شرکت در بخش‌های

کشاورزی، لجستیک و شیمیایی به خوبی نشان‌گر تقاضای بالقوه برای حمل‌ونقل ریلی بار در امارات است. پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که این شبکه کامل که شود سالی ۵۰ میلیون تن بار و ۱۶ میلیون مسافر را جابجا خواهد کرد.

برنامه‌ی سه مرحله‌ای

ساخت و ساز در سه مرحله انجام می‌شود. ابتدا خط ریلی مخصوص حمل بار به طول ۲۶۴ کیلومتر ساخته می‌شود که از بندر روئیس آغاز می‌شود. ۱۱۷ کیلومتر این خط ریلی در نواحی ساحلی قرار دارد و ۲۰ کیلومتر آن با عبور از نواحی داخلی به میدان گازی حبشان می‌رسد. سپس این ریل ۱۴۴ کیلومتر دیگر در نواحی داخلی را طی می‌کند و به میدان گازی شاه می‌رسد. ساخت این مسیر ریلی به ۱۰ پل زیرگذر و ۲۹ پل روگذر نیاز دارد که باید در گذر از بزرگراه‌های مهم ساحلی ساخته شوند.

ساخت این بخش تقریباً در حال تمام شدن است و نخستین قطارها طبق برنامه در اواخر ۲۰۱۳ از مبداء‌هابشان و در سال ۲۰۱۴ از مبداء شاه آغاز به کار می‌کنند. قطارها روزی ۲۲ هزار تن گوگرد از این میدان گازی به روئیس حمل می‌کنند. گوگرد فرآورده جانبی بارزش استخراج نفت است و در حال حاضر به صورت مایع و با حرکت حدود ۳۰۰ کامیون در روز حمل می‌شود. اما از این پس تاسیسات جدیدی گوگرد را به صورت دانه‌دانه در می‌آورند تا با قطار حمل شوند. پس از تصویب قانون فدرال مربوطه، کارها به سرعت پیش رفت. در سال ۲۰۱۰ کار طراحی به شرکت مهندسی مشاور اتکینز و مدیریت طرح به شرکت اشتراکی پارسون و اکوم (AECOM) سپرده شد. سال بعد هم قرارداد ساخت مرحله‌ی یک به کنسرسیوم شرکت‌های ایتالیایی ساییم و تکنیمونت و شرکت مهندسی دودسال امارات سپرده



شد. این قرارداد طراحی و ساخت شامل کارهای مهندسی عمران، سامانه‌های ارتباطات و ساخت دپو می‌شد.

کنسرسیوم نام‌برده در ژانویه ۲۰۱۲ تامین سامانه‌های ارتباطات و علائم را به شرکت آنسالدو سپرد. ساخت حدود ۵۴۰ هزار تراورس لازم هم توسط شرکت پی سی ام استرسکان و در کارخانه‌ای نوساز انجام می‌گیرد. این شرکت هندی قبلاً دو کارخانه در عربستان ساخته بود که بالاترین ظرفیت تولید در جهان را دارند و ۲/۶ میلیون تراورس لازم برای طرح راه‌آهن شمال-جنوب را می‌سازند.

مرحله دوم طرح شبکه‌ی ریلی اتحاد طبق برنامه در سال ۲۰۱۷ تکمیل خواهد شد. این بخش که ۶۲۸ کیلومتر است راه‌آهن مرحله‌ی یک را از دو سو به مرزهای عربستان و عمان می‌رساند و خط ریلی جدیدی هم به بندر جبل علی کشیده می‌شود. هم‌اکنون مراحل برگزاری مناقصه‌های مربوط در دست انجام است. مرحله‌ی نهایی این طرح نیز در سال ۲۰۱۸ به بهره‌برداری می‌رسد که ۲۷۹ کیلومتر طول دارد و به امیرنشین‌های شمالی امارات و بندر راهبردی فجیره می‌رسد. در این بندر می‌توان کشتی‌ها را بارزد و تخلیه کرد بی آن که نیاز باشد از تنگه‌ی هرمز بگذرند.

راه‌آهن جدید

در کشوری که راه‌آهن نداشته است یکی از چالش‌های ساخت و بهره‌برداری شبکه‌ی راه‌آهن تدوین مقررات ریلی و استانداردها و مقررات

مربوطه است که لازمی آن همکاری تنگاتنگ با حکومت است. استاندارد مورد استفاده در این شبکه آمیزه‌ای از استانداردهای آمریکایی و استرالیایی است. استاندارد بهره‌برداری هم مبتنی بر استاندارد انگلستان است. ساخت و بهره‌برداری راه‌آهن در شن‌های روان بیابان هم چالش‌های خاص خود را دارد. این شبکه در سه نوع اراضی ساخته می‌شود. ناحیه‌ی ساحلی اکثراً هموار و شور است که خیلی به مصالح لطمه می‌زند. در نواحی داخلی مجاور ساحل نیز شن‌زارهای کم‌ارتفاع و پرسیامد قرار دارد که سطح شل و روانی دارند. پس از این ناحیه شن‌زارهای کم‌پسامد بلند ارتفاع قرار دارد.

در نتیجه برای بسترسازی ریلی باید از فنون استوارسازی خاصی بهره گرفت و حدود ۱۵ میلیون مترمکعب مواد پرکننده لازم است. برای شناخت رفتار شن‌زارها و توفان‌های شنی هم مطالعات خاصی انجام شده است.

با این مطالعات آسیب‌زنده‌ترین نواحی شناخته شده است و ترازبندی

باید جانوران را در صورت لزوم به نواحی بیرون از ناحیه‌ی ساخت و ساز انتقال داد و برای‌شان گذرگاه ساخت. در مرحله‌ی یک این طرح ۱۰ زیرگذر برای شترها، ۲۲ زیرگذر برای غزال‌ها و ۷۸ زیرگذر برای خزندگان ساختند.

تجهیزات متحرک

طبق پیش‌بینی‌ها این شبکه‌ی ریلی در نهایت ۱۰۰ لکوموتیو و ۵ هزار واگن باری نیاز دارد. در مرحله‌ی یک هفت لکوموتیو و ۱۱۰ واگن به کار گرفته می‌شود که مدل ۳,۴۰۰ kW SD۷۰ACS هستند و توسط شرکت الکترو-موتیو دیزل آمریکای شمالی طراحی و ساخته شده‌اند. این لکوموتیوها دارای موتور کششی ای‌سی و مختص شرایط بیابانی هستند و سامانه‌ی تهویه‌شان به خوبی با غبارات ریز مقابله می‌کند.

بهینه‌ی ریل‌ها تعیین شده است. جاهایی که اقدامات ترمیمی باید انجام داد و ایستگاه‌های پایش‌گری باد نصب کرد مشخص شده است. از خط خارج شدن قطارها بر اثر حرکت شن مهم‌ترین نگرانی است که باید با استفاده از دستگاه‌های مکش و رادارهای شناسایی با آن مقابله کرد.

ساخت و ساز در بیابان و به خصوص در گرمای تابستان بسیار دشوار است. بسیاری از کارگران تجربه‌ی کار در راه‌آهن را نداشته‌اند و به همین دلیل وقت زیادی صرف آموزش آن‌ها شده است. توجه به ملاحظات زیست‌محیطی هم مهم است. برای مثال نباید شب‌ها کار کرد زیرا جانوران و زیست‌بوم بیابان در شب‌ها فعال می‌شود.





در حالی که متوسط سرعت قطار در کشورمان کم‌تر از ۷۰ کیلومتر در ساعت، سن متوسط ناوگان و خطوط بالای ۲۶ سال و همچنین شبکه‌ی راه‌آهن کشور دارای پوشش جغرافیایی محدود و ناقصی است و حتی از اهداف تعیین شده در سند چشم‌انداز کشور عقب افتاده است. شاهدیم که در بسیاری از کشورهای دیگر جهان، با وجود رکود اقتصادی جهانی و مشکلات بودجه‌ای سال‌های اخیر، پروژه‌های پیش‌تازانه‌ای مربوط به نسل آتی خطوط ریلی پرسرعت در حال وقوع است.



چندی پیش، در آستانه هشتمین کنگره جهانی حمل و نقل ریلی پرسرعت در فیلادلفیا در ژوئیه ۲۰۱۲، وبگاه فناوری ریلی (Railway Technology)، مطلبی را به معرفی برخی از بزرگ‌ترین و پیشرفته‌ترین پروژه‌های حمل و نقل ریلی پرسرعت در دست اقدام در جهان اختصاص داد که برگردان آن در این جا آورده‌ایم. امیدواریم با توجه به اهمیت و ظرفیت حمل و نقل ریلی پرسرعت به عنوان یکی از ارکان اصلی حمل و نقل عمومی در دنیای جدید، شاهد توسعه پروژه‌های مشابه در آینده نزدیک در کشور خودمان نیز باشیم.

با وجود فضای ملتهب مالی عمومی در سطح جهان، شماری از پروژه‌های تأثیرگذار و پیش‌تاز در زمینه حمل و نقل عمومی پرسرعت، در مراحل مختلف توسعه، از چین تا ایالات متحده، اتفاق افتاده‌اند. هواداران توسعه این خطوط ریلی تلاش می‌کنند تا با شناساندن این پروژه‌ها به عنوان منبع رشد

پیش‌تازان قطار پرسرعت در جهان

گردآوری و ترجمه: شکوفه احمدی

جدیدی از حمل و نقل مورد نیاز بود، که در نتیجه آن پروژه‌ی حرمین آغاز شد

پروژه‌ی قطار پرسرعت حرمین مربوط به سازمان ریلی سعودی قرار است مسافت ۴۵۰ کیلومتری میان شهرهای مقدس مدینه و مکه را پوشش دهد، در عین حال که ظرفیت حمل مسافر را تا حد زیادی افزایش داده و زمان مورد نیاز برای سفر میان این دو مرکز زیارتی و گردشگری مذهبی را تا حد زیادی کاهش می‌دهد. این خط، که اکنون مرحله دوم تکمیلی ساخت خود را طی می‌کند، قرار است طبق برنامه در سال ۲۰۱۴ به بهره‌برداری برسد.

در این پروژه از ناوگان ریلی پرسرعت و پیشرفته خریداری شده از آستوم استفاده شده، و این

جنوب کالیفرنیا را به منطقه سان فرانسیسکو در شمال این ایالت وصل کند. این پروژه که در مرحله نخست تکمیل خود، از شهر لس آنجلس به سن فرانسیسکو می‌رسد، با سرعت بین شهری ۲۰۰ مایل بر ساعت (۳۲۸ کیلومتر بر ساعت) حرکت می‌کند و زمان مسافرت بین دو شهر را به میزان بیش از دو ساعت و نیم کاهش می‌دهد. با این حال، با مخالفت‌ها و تردیدهایی که اخیراً در زمینه تکمیل پروژه از طرف عموم به وجود آمده است اجرای آن بحث برانگیز شده است.

پروژه خط ریلی پرسرعت حرمین، عربستان سعودی
با توجه به حجم بالای زائرانی که به مکه مکرمه سفر می‌کنند، شکل

اقتصادی در زمان‌های سخت، راه را برای پیش‌برد هر چه سریع‌تر آن‌ها باز کنند. در این جا به معرفی برخی از بزرگ‌ترین و پیشرفته‌ترین طرح‌های توسعه خطوط ریلی پرسرعت در جهان می‌پردازیم که می‌توانند طلایه‌داران سامانه‌ی ریلی پرسرعت آینده باشند.

شبکه ریلی پرسرعت کالیفرنیا، کشور ایالات متحده

برنامه خط ریلی کالیفرنیا یکی از پروژه‌های پیش‌تازانه در به کارگیری فناوری حمل و نقل ریلی پرسرعت در ایالات متحده است. این شبکه ریلی پرسرعت به طول ۱۳۰۰ کیلومتر و هزینه ۶۸ میلیارد دلار، در نهایت قرار است شهر سن دیگو در



به گریبان هستند. این مسئله‌ای است که دولت آرژانتین قصد دارد از طریق انجام پروژه بزرگ مقیاسی همچون پروژه‌ی پیشنهادی خط پرسرعت آرژانتین، با طول بیش از ۷۱۰ کیلومتر و هزینه‌ی ۴ میلیاردی، به حل آن اقدام کند.

اولین مرحله‌ی ساخت پروژه، مسافت ۳۱۰ کیلومتری میان شهر بوینوس آیرس تا روساریو را به هم وصل می‌کند، بخش ۴۰۰ کیلومتری پیشنهادی بعد از آن نیز از شهر روساریو به کوردوبا کشیده خواهد شد. با وجود دارا بودن ظرفیت بالا، این پروژه در حال حاضر در مواجهه با بحران مالی فعلی و انتقادات صورت گرفته از آن مبنی بر منحرف کردن مبالغ بودجه از خدمات ریلی داخل شهری منطقه شهری پرجمعیت بوینوس آیرس به سمت خود، تا حدودی متوقف شده است.

خط ریلی پرسرعت فلوریدا، کشور ایالات متحده

مرحله اول خط ریلی پرسرعت فلوریدا شهر تامپا و اورلاندو را به هم وصل خواهد کرد.

در کنار ایالت کالیفرنیا، فلوریدا نیز یکی دیگر از ایالت‌هایی است که از تخصیص بودجه برای ساخت خط ریلی پرسرعت توسط دولت فدرال آمریکا، به عنوان بخشی از قانون ۲۰۰۹ احیا و سرمایه‌گذاری جدید آمریکا، بهره‌مند شده است. خط پیشنهاد شده، شهر تامپا و اورلاندو در مرکز ایالت را به منطقه میامی در ساحل جنوبی ایالت متصل می‌کند. هدف پروژه کاهش تردد جاده‌ای بین این دو منطقه بوده است؛ از طریق ارائه‌ی یک سفر ریلی ۶۰ دقیقه‌ای، با سرعت ۱۶۸ مایل بر ساعت، به عنوان جانشینی برای سفر ۹۰ دقیقه‌ای جاده‌ای.

متأسفانه، اجرای شدن این پروژه نیز مانند پروژه همتای خود در ایالت کالیفرنیا به علت مشکلات مربوط به بودجه و نگرانی‌های مربوط به هزینه‌ها با افت و خیزهایی رو به روست.

پروژه با طول ۸۰۶ کیلومتر و هزینه‌ی ۱۶/۸ میلیارد دلاری بخش مهمی از مسیر طولانی‌تر پکن-فوزو را تشکیل می‌دهد، و مدت زمان سفر میان دو شهر هیفی و فوزو را از ۱۴ ساعت به تنها ۴ ساعت کاهش می‌دهد! با تکمیل این پروژه، خط هیفی-فوزو با پیوستن به خطوط پکن-تیانجین، ووهام-گوانژو و زنگزو-چیان، چهارمین خط ریلی پرسرعت چین را تشکیل خواهد داد، که قرار است با سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت در یک خط آهن دوسیمی، برقی شده‌ی دارای پهنای استاندارد حرکت کند.

خط ریلی پرسرعت آرژانتین، کشور آرژانتین

ساخت این خط پرسرعت سه شهر اصلی آرژانتین را به هم متصل خواهد کرد.

خصوصی‌سازی گسترده به کمبود آشکاری در میزان خطوط ریلی مسافری در آرژانتین انجامیده است، مسئله‌ای که چندین کشور دیگر آمریکای لاتین نیز با آن دست

مقیاس و دامنه پروژه، هنوز مراحل زیادی از مشاوره، تأیید مجلس، و طراحی جزئیاتی باید صورت گیرد، با این حال، شرکت سازنده‌ی خط ریلی پرسرعت ۲ پیش‌بینی کرده است که کار ساخت مسیر لندن-بیرمنگهام تا سال ۲۰۱۸ آغاز شده، و تخمین زده می‌شود که تا سال ۲۰۲۶ به بهره‌برداری برسد.

خط ریلی پرسرعت هیفی-فوزو، چین

مسیر ریلی هیفی-فوزو مرکز چین را به جنوب شرقی چین وصل می‌کند

با رساندن مجموع طول شبکه خطوط راه‌آهن ملی پرسرعت خود به ۲۵۶۰۰ کیلومتر تا پایان سال ۲۰۱۵، بدون شک کشور چین را می‌توان مرکز جهانی در زمینه توسعه ریلی پرسرعت بزرگ مقیاس خواند. خط ریلی پرسرعت هیفی-فوزو، که قرار است در سال ۲۰۱۴ به بهره‌برداری برسد، نمونه خوبی از بلندپروازی‌های چین در زمینه حمل‌ونقل ریلی پرسرعت است. این

مسیر توسط پنج ایستگاه مسافری فوق‌پیشرفته خدمت‌رسانی می‌شود - دو ایستگاه در مکه و مدینه، دو ایستگاه در جده و یکی در فرودگاه بین‌المللی شاه عبدالعزیز، برای دسترسی مسافران بین‌المللی.

خط پرسرعت ۲ (HS۲)، انگلستان

در حالی که پیوستن خط پرسرعت شماره یک به تونل شانل، اولین عرض اندام کشور انگلستان در زمینه خط ریلی پرسرعت محسوب می‌شود، پروژه جدید و بسیار مورد بحث و توجه، پرسرعت شماره ۲، نمایان‌گر خط پرسرعتی است که در وضعیت کاملاً تکمیل شده‌اش، می‌تواند طول انگلستان، یعنی شمال و جنوب آن را به هم پل بزند، و با شبکه Y شکل خود، با در اختیار داشتن ۳۳۰ مایل خطوط ریلی پرسرعت نصب شده (که قادر است سرعت‌هایی بیش از ۲۵۰ مایل بر ساعت را پشتیبانی کند) از لندن به طرف شمال رفته و به بیرمنگهام، منچستر و لیدز برسد. با توجه به



افتتاح نخستین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل و صنایع ریلی

حرکت به سمت پرمی سازی

دست آوردهای بیشتری را در این زمینه کسب می کنیم.

وی با ابراز خرسندی از پیشرفت ساخت لکوموتیو در کشور گفت: از سال گذشته ساخت لکوموتیو در کشور آغاز شده است و حدود ۴ برابر قطعات تولید لکوموتیو نسبت به سنوات گذشته افزایش پیدا کرده است و این حاصل کار صنعت گران بخش حمل و نقل ریلی است.

مدیر عامل راه آهن در خصوص بحث تجمع نمایشگاه های صنعت حمل و نقل ریلی گفت: در این نمایشگاه ۷۳ شرکت حضور دارند و سعی ما بر این است که این نمایشگاه را تبدیل به یک نمایشگاه سالانه کنیم و هر سال اردیبهشت ماه یک نمایشگاه واحد در محل نمایشگاه های بین المللی تهران

بین المللی حمل و نقل و صنایع ریلی ایران است.

مراسم افتتاحیه با بریدن روبان توسط صاحب محمدی آغاز شد و مدیر عامل راه آهن ضمن بازدید از نمایشگاه، به پاسخ گویی سوالات خبرنگاران پرداخت.

صاحب محمدی ارتقای بومی سازی در کشور را هدف عالی صنعت حمل و نقل ریلی اعلام کرد و گفت: ۷ شرکت ساخت واگن و لکوموتیو در کشور داریم که در سال های اخیر ظرفیت خود را گسترش داده اند و همچنین حدود ۲۰۰ شرکت قطعه سازی در صنعت حمل و نقل ریلی فعالیت می کنند و خوشبختانه حرکت ما به سمت و سوی بومی سازی است و روز به روز

دارند و واگن های نیرو محرکه، لکوموتیو برقی و دیزلی، قطعات مصرفی، واگن های اتوبوسی، واگن های باری، مانوری، مولد و ... در این نمایشگاه ارائه شده است.

علیرضا پیشگویی مجری برگزاری نخستین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل و صنایع ریلی ایران در خصوص اهداف برگزاری این نمایشگاه گفت: توسعه صادرات، ارائه توانمندی های شرکت های ایرانی، افزایش تولید در مقابله با تحریم ها، رشد بومی سازی، آشنایی تولید کنندگان صنایع ریلی کشور با جدیدترین پیشرفت های روز این صنعت در جهان و در نهایت تحقق شعار حماسه اقتصادی از مهم ترین اهداف برگزاری نخستین نمایشگاه

نخستین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل و صنایع ریلی ایران، با حضور عبدالعلی صاحب محمدی، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران و مدیران انجمن ها و اتحادیه های حمل و نقل و صنایع ریلی کشور، ۱۷ اردیبهشت ماه، در محل دائمی نمایشگاه های بین المللی تهران افتتاح شد. این نمایشگاه به مدت سه روز پذیرای بازدید کنندگان و مخاطبان خود خواهد بود.



در اولین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل و صنایع ریلی، شرکت های بزرگ ریلی در بخش های مسافری درون شهری و برون شهری و همچنین در بخش باری نیز حضور



تمام توان خود را برای حضور در این نمایشگاه جمع می‌کنند و همچنین مخاطبان می‌دانند که در چه تاریخ نمایشگاه برگزار می‌شود تا برای حضورشان برنامه ریزی کنند و شرکت‌هایی که در نمایشگاه حضور دارند باید کار و یا محصولی برای ارائه داشته باشند و تنها صرف نمایش دادن مطرح نیست.

مدیرعامل شرکت ترکیب حمل‌ونقل هدف از برگزاری نمایشگاه را اعتلای صنعت حمل‌ونقل ریلی خواند و گفت: متأسفانه مشکلی که اکنون در برگزاری نمایشگاه‌های صنعت حمل‌ونقل ریلی وجود دارد، پراکندگی و ناهماهنگی است. نمایشگاه باید به صورت قدرت‌مند و قوی با تقویم نمایشگاهی ثابت در طول سال تعریف شود و به تمام شرکت‌های دست‌اندرکار صنعت ریلی اعلام شود. در این صورت شرکت‌های فعال در صنعت حمل‌ونقل ریلی می‌دانند که باید در یک نمایشگاه ریلی شرکت کنند و با تمام توان نیز حضور می‌یابند.

صدیق پور با اشاره به ظرفیت پایین شرکت‌های حاضر در نمایشگاه گفت: مشکلی که در بخش صنعت حمل‌ونقل ریلی بروز پیدا کرده، این است که هرکسی می‌خواهد یک نمایشگاه برگزار کند، اما نباید نمایشگاه‌های ریلی این چنین کم‌جان و کم‌رقم باشند و به دو تالار ختم شوند. صنعت حمل‌ونقل ریلی بالغ بر ۳۰۰ شرکت حمل‌ونقلی و صنایع ریلی دارد، چرا باید تنها گروهی از شرکت‌ها به صورت پراکنده نمایشگاه برگزار کنند.

اگر متولی واحد جهت برگزاری نمایشگاه وجود داشته باشد، می‌توان از این آشفته‌گی و پراکندگی نمایشگاهی درآمد، صدیق پور با بیان این مطلب گفت: نمایشگاه‌ها با رویکرد برقراری تعامل برگزار می‌شود و هدف اصلی معرفی خود و ایجاد ارتباط با مشتریان و مخاطبان است. سایر نمایشگاه‌ها در کشور مثل نفت و گاز یا مخابرات زمان مشخص دارند، همه طی یک تاریخ مشخص

برگزاری اولین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل و صنایع ریلی

در اولین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل و صنایع ریلی که در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران برگزار شد ۱۵۰ شرکت داخلی و ۴۰ شرکت خارجی از کشورهای چین، ترکیه، مالزی، هند، هنگ کنگ، ایتالیا و برخی از کشورهای اروپایی و جنوب شرقی آسیا تجهیزات، کالاهای جدیدترین دست‌آوردهای خود را به نمایش گذاشته‌اند.

کالاهای و دستاوردهای این بخش از جمله واگن‌های مسافری درون شهری، برون شهری و بخش باری، واگن‌های نیرومحركه، لکوموتیو برقی و دیزلی، قطعات مصرفی، واگن اتوبوسی، واگن باری، واگن مولد، واگن مانوری، خدمات پس از فروش، خدمات تعمیر و نگهداری و خدمات بیمه‌ای در این نمایشگاه ارائه شده است.

عبدالعلی صاحب محمدی مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در حاشیه نمایشگاه بین‌المللی صنعت ریلی کشور در مصاحبه با خبرنگاران گفت: نزدیک ۲۰۰ شرکت قطعه‌سازی فعال در صنعت ریلی داریم و حرکت و تلاش‌های ما به سمت بومی‌سازی بوده و دستاوردهای خوبی در راه است.

بهره‌برداری از دالان ریلی شرق خزر

اکنون حدود ۱۰ هزار کیلومتر خط در دست اجرا و ۱۳ هزار کیلومتر در دست مطالعه است که با بهره‌برداری از ۱۰ هزار کیلومتر خط ریلی در دست اجرا، ۲۵ هزار کیلومتر خط در شبکه ریلی کشور خواهیم داشت.

به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در یازدهمین مجمع

منطقه ای روسای راه‌آهن‌های خاورمیانه در اصفهان به بهره‌برداری پروژه دالان ریلی شرق دریای خزر بین سه کشور ایران، ترکمنستان و قزاقستان در آینده نزدیک با حضور روسای جمهوری این کشورها اشاره کرد و افزود این یکی از مهمترین پروژه‌های ایران برای گسترش دالان‌های بین‌المللی ریلی است که از سرخس به کشورهای ترکمنستان و قزاقستان می‌رسد.

وی با بیان اینکه این طرح در مجموع شامل حدود یک هزار کیلومتر ریل گذاری است، اظهار کرد: ۱۴۰ کیلومتر از آن در قزاقستان، ۷۰۰ کیلومتر در ترکمنستان و ۹۰ کیلومتر در ایران قرار دارد.

معاون وزیر راه و شهرسازی یکی دیگر از دالان‌های بین‌المللی مهم را در غرب دریای خزر خواند و گفت: این پروژه دریای عمان و خلیج فارس را به دریای خزر، آذربایجان، روسیه، فنلاند و اروپا متصل می‌کند.

وی افزود: در صورت اجرای این پروژه ۳۰ درصد در هزینه‌های حمل‌ونقل کالا صرفه جویی می‌شود و این مسافت ۲۵ روز از لحاظ زمانی کاهش می‌یابد.

صاحب محمدی با بیان اینکه روسیه و آذربایجان علاقه زیادی به پروژه غرب دریای خزر دارند، اظهار کرد: دو قطعه هر کدام با ۱۸۰ کیلومتر مسافت برای این پروژه تعریف شده که در قطعه اول همه پل‌ها ساخته شده و در حال ریل گذاری است.

وی با اشاره به این که قطعه اول امسال به بهره‌برداری می‌رسد، ادامه داد: قطعه دوم نیز در مسیر قزوین-رشت-آستارا در دست اجراست.

وی اظهار کرد: پروژه غرب دریای خزر، کریدور شمال جنوب کشور است و در جابه جایی بسیاری از مواد اولیه و محصولات

بین آسیای شرقی، جنوب شرقی آسیا، خاورمیانه و اروپا تاثیر دارد.

مدیر عامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران یکی دیگر از پروژه‌های ترانزیتی بین‌المللی را بین ایران، افغانستان و پاکستان برشمرد و بیان کرد: این پروژه با حمایت بانک توسعه آسیایی در حال اجراست.

وی با اشاره به اینکه دو مسیر ریلی نیز به سمت عراق تعریف شده است، گفت: یکی از این دو کریدور در جنوب غربی کشور تا شلمچه رسیده است.

صاحب محمدی ادامه داد: در صورت اجرای ۳۵ کیلومتر پروژه در خاک عراق، محور ترانزیتی ریلی ایران به بصره، نجف، کربلا، بغداد و پس از آن به سوریه و بندر راذقیه می‌رسد.

وی گفت: کریدور دوم به سمت عراق، از کرمانشاه به خسروی، خانقین و بغداد است که این کریدور منطقه مرکزی ایران را به مرکز عراق و پس از آن سوریه و لبنان متصل می‌کند.

وی برقی کردن حمل‌ونقل ریلی کشور را یکی دیگر از برنامه‌های مهم راه‌آهن خواند و اظهار کرد: پروژه مشترکی در این زمینه با همکاری روسیه تعریف شده است. وی افزود: با اجرای پروژه برقی کردن قطار تبریز-آذرشهر به طول ۵۰ کیلومتر اولین تجربه در این زمینه صورت گرفت و بخشی از صنعت برقی کردن راه‌آهن در کشورمان بومی‌سازی شد.

وی خصوصی‌سازی را از جمله دستاوردهای ایران در بخش حمل‌ونقل ریلی برشمرد و گفت: ۱۵ شرکت وابسته به راه‌آهن کشور و ۲۱ هزار واگن به بخش خصوصی واگذار شده است.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به این که اکنون حدود ۱۰ هزار کیلومتر خط در دست اجرا و ۱۳ هزار کیلومتر در دست مطالعه

است گفت: با بهره‌برداری از ۱۰ هزار کیلومتر خط ریلی در دست اجرا، ۲۵ هزار کیلومتر خط در شبکه ریلی کشور خواهیم داشت.

ضرورت تنظیم سند چندجانبه توسعه حمل‌ونقل ریلی

مدیرکل انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی (UIC) گفت: منطقه خاورمیانه نیازمند تدوین و تنظیم سند چندجانبه توسعه ظرفیتهای حمل‌ونقل ریلی است.

ژان پیرلوبینو در دومین روز برگزاری یازدهمین مجمع منطقه ای روسای راه‌آهن‌های خاورمیانه در اصفهان افزود: لازم است این سند در بردارنده چشم انداز صنعت حمل‌ونقل ریلی منطقه و مجموعه ای از اقدامات ملی و منطقه ای کشورهای عضو باشد. وی با تاکید بر این‌که این سند در حیطه روابط سیاسی و اقتصادی کشورهای منطقه تاثیرگذار خواهد بود، گفت: این اتفاق برای اروپا افتاده و انتظار داریم که خاورمیانه به عنوان دومین منطقه در جهان این سند را تدوین کند.

وی ابراز امیدواری کرد که مقدمات تنظیم و تدوین سند ظرفیتهای صنعت حمل‌ونقل ریلی خاورمیانه در یازدهمین مجمع منطقه ای روسای راه‌آهن‌های این منطقه فراهم شود.

وی با اشاره به اینکه مجمع منطقه ای راه‌آهن‌های خاورمیانه با وجود شرایط سیاسی و اقتصادی موجود توانست اتحاد بین کشورها را در این زمینه حفظ کند افزود: این اجلاس فرصت مناسبی برای ارزیابی عملکردها و دست‌آوردهای مجمع در شش سال گذشته است.

مدیرکل انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی (UIC) افزود:

تاسیس دفتر منطقه‌ای خاورمیانه در تهران، برگزاری دوره‌های آموزشی و انتقال دانش فنی از مهم‌ترین این دست‌آوردهاست.

۵ استان دیگر به شبکه ریلی می‌پیوندند

علی نیکزاد وزیر راه و شهرسازی از اتصال پنج استان دیگر به شبکه ریلی کشور تا پایان دولت دهم خبر داد و گفت: در ایران پروژه‌ها بین دولت و بخش خصوصی به صورت ساخت-بهره‌برداری-انتقال (BOT) اجرا می‌شود و تا اصل سود سرمایه، سرمایه‌گذار خصوصی مستهلک نشود، بهره‌برداری توسط این بخش ادامه خواهد داشت.

وی در بیان آماری از عملکرد وزارت راه و شهرسازی در بخش حمل‌ونقل اظهار کرد: تا ابتدای امسال ۵۷ هزار و ۶۰۰ کیلومتر انواع راه و راه‌آهن ساخته و تحویل مردم شده است.

وی اظهار کرد: در دولت نهم و دهم ۱۸۴ لوکوموتیو، ۶۳۵ واگن مسافری و ۳۶۶۶ واگن باری به ظرفیت ریلی کشور اضافه شد.

وزیر راه و شهرسازی خاطر نشان کرد: در طرح نوروزی جابه‌جایی مسافران در سال ۹۲، ۱۳۸ میلیون جابه‌جایی کشور انجام شد که ۶۱ میلیون نفر از طریق حمل‌ونقل عمومی جابه‌جا شدند. نقش راه‌آهن در این طرح دو میلیون و ۱۰۰ نفر جابه‌جایی یعنی ۲/۵ درصد از کل جابه‌جایی‌ها بود که این رقم باید افزایش یابد. نیکزاد تعداد مسافران جابه‌جا شده از طریق حمل‌ونقل ریلی را ۲۸ میلیون نفر و حجم بار جابه‌جا شده از این طریق را ۳۴ میلیون نفر در سال عنوان و اعلام کرد: در حال حاضر تمام اقشار جامعه با توجه به تاکید شرکت راه‌آهن به افزایش کیفیت حمل‌ونقل ریلی از این بخش استفاده می‌کنند.

اتوبوس ریلی در محور سرخس - مشهد

قطار ریل باس (اتوبوس ریلی) در محور سرخس- مشهد در مراسمی با حضور مدیرعامل راه‌آهن راه اندازی شد.

در حال حاضر از کل زائران مشهد مقدس در سال، جابه‌جایی ۱۴ میلیون نفر آن از طریق شبکه ریلی صورت می‌گیرد.

به گزارش روابط عمومی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، عبدالعلی صاحب محمدی در این مراسم با اشاره به طرح برقراری ارتباط مستقیم دو شهر دیگر از طریق قطار به مشهد مقدس تصریح کرد: با این مهم ۲۵ شهر و مرکز استان ارتباط ریلی مستقیم با مشهد مقدس خواهد داشت.

مدیر عامل راه‌آهن افزود: در حال حاضر طرح برقی کردن خطوط ریلی با هزینه ۴ هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان برای اولین بار در محور خراسان در دست‌اجراست و دولت اهتمام جدی برای تکمیل آن دارد.

صاحب محمدی با اشاره به اینکه ایمنی و راحتی از ویژگی‌های مهم شبکه ریلی است، خاطرنشان کرد: در این باره سرمایه‌گذاری قابل توجهی در راه‌آهن صورت گرفته و با توجه به ویژگی‌های منطقه سرخس، راه‌آهن زمینه اشتغال‌زایی مطلوبی را در این منطقه فراهم کرده است.

مدیر عامل راه‌آهن ابراز امیدواری کرد با تعامل مسئولان منطقه و استان شرایطی فراهم شود تا منطقه سرخس به ظرفیت‌های اصلی خود دست یابد.

صاحب محمدی با اشاره به توسعه ترانزیت و صادرات در محور بین‌المللی سرخس تصریح کرد: خط ریلی جدید در مسیر قزاقستان- ترکمنستان- ایران در حال احداث است که اتمام آن کمک شایانی در توسعه ظرفیت حمل این محور خواهد بود.

تکمیل راه‌آهن ایران - ترکمنستان در مرز اینچه برون

عملیات زیرسازی پروژه راه‌آهن گرگان - اینچه برون در استان گلستان و یکی از مهم‌ترین خطوط ترانزیتی کشور، به پایان رسیده و صد درصد مسیر، ریل گذاری شده است.

مهندس عبدالرضا دادبود، معاون امور عمرانی استانداری گلستان با اعلام این خبر گفت: طول کل مسیر این خط ریلی حدود ۹۶۰ کیلومتر است که از ناحیه "اوزون" در کشور قزاقستان شروع شده و پس از عبور از ناحیه شرق دریای خزر به ناحیه "برکت" در کشور ترکمنستان می‌رسد و در محدوده ترک واقع در منطقه داشلی برون و اینچه برون، از خاک ترکمنستان خارج می‌شود.

وی ادامه داد: پروژه راه‌آهن گرگان - اینچه برون به طول حدود ۸۰ کیلومتر از "قره تپه" شروع شده و به سمت شرق تا محل ایستگاه جدید گرگان ادامه پیدا می‌کند و پس از رسیدن به ایستگاه گرگان، به سمت شمال تا مرز اینچه برون ادامه خواهد یافت.

این پروژه از طریق شرق دریای خزر، سه کشور قزاقستان، ترکمنستان و ایران (کشورهای حاشیه خزر) را از طریق ارتباط ریلی به یکدیگر متصل کرده و بخشی از کریدور ریلی ۷۰۰ کیلومتری در حال احداث ترانزیت شمال-جنوب را نیز تکمیل می‌کند.

اجرای این طرح بزرگ ملی، بخشی از راه‌آهن ایران - قزاقستان - ترکمنستان است و جمهوری اسلامی ایران را به راه‌آهن خاورمیانه، اروپا و منطقه قفقاز متصل کرده و موجب پیشرفت چشمگیری در منطقه خواهد شد.

راه‌آهن میاندوآب - مهاباد افتتاح شد

با حضور رئیس‌جمهور، فاز دوم راه‌آهن مراغه- ارومیه حد فاصل میاندوآب به مهاباد افتتاح شد. مرحله نخست طرح راه‌آهن مراغه - ارومیه، حد فاصل مراغه تا میاندوآب به طول ۴۸ کیلومتر سال ۸۹ با حضور رئیس‌جمهور به بهره‌برداری رسید و فاز دوم این طرح به طول ۴۰ کیلومتر با اعتباری بالغ بر ۳۸۰ میلیارد ریال افتتاح شد.

به گزارش ایسنا، راه‌آهن میاندوآب - مهاباد به عنوان بخشی از راه‌آهن مراغه - ارومیه جهت اتصال استان آذربایجان غربی به شبکه راه‌آهن کشور از طریق پایانه ریلی شهرستان مراغه است. خط آهن مراغه - ارومیه ۱۸۳ کیلومتر طول دارد و دارای چهار ایستگاه اصلی میاندوآب، مهاباد، نرده، ارومیه و سه ایستگاه بین راهی ملکان، قزل‌قلعه و رشکان است.

راه‌آهن همدان - سنندج اعتبار می‌خواهد

نماینده مردم شهرستان‌های سنندج، کامیاران و دیواندره خواستار تامین اعتبار راه‌آهن غرب کشور به ویژه خط همدان -سنندج شد.

سالار مرادی، با اشاره به برگزاری نشست بررسی وضعیت راه‌آهن غرب کشور با حضور معاون اول رئیس‌جمهوری و وزیر راه و شهرسازی در تهران، گفت: دولت باید در کوتاه‌ترین زمان ممکن اعتبار مورد نیاز را برای تکمیل و بهره‌برداری از این پروژه تامین کند.

وی افزود: راه‌آهن تهران - همدان - سنندج از سال ۷۵ در دستور کار دولت قرار گرفته است که انتظار می‌رود دولت در سال جاری اعتبار مورد نیاز را برای بهره‌برداری از این پروژه تامین کند.

امروزه راه‌آهن و کشتی‌رانی در ترابری جهانی مکمل یکدیگر بوده و هر کدام بدون دیگری ناکارآمد هستند. بندرهای مهم جهان بارگ‌های آهنین به شهرهای درون خشکی پیوند می‌خورند؛ پرفت‌وآمدترین خطوط راه‌آهن آن‌هایی هستند که به بندری منتهی می‌شوند. در کشور زیبای ایران نیز مهم‌ترین بندرگاه‌های بازرگانی (بندرعباس، بندرامام، بندرامیرآباد) با خطوط ریلی به شهرهای مهم درون کشور پیوند خورده‌اند.



این پیوند گسست‌ناپذیر از اختراع ماشین بخار آغاز شده و امروز وجود هیچ کدام را بدون دیگری نمی‌توان تصور کرد. قدمت ساخت راه‌آهن در بندرهای ایران به دوران ناصرالدین‌شاه قاجار می‌رسد. اندیش‌مندان و روشن‌فکران ایرانی به این نکته پی‌برده بودند که عصر

ارتباطات است؛ پس ناگزیر باید در انتقال و ارتباط نیز سرعت داشت.

پیدایش کشتی بخار

نخست «دنيس پاپن» کوشش کرد از ماشین اختراعی خود برای حرکت کشتی استفاده کند. کشتی مورد نظر را هم ساخت. لیکن ملوانان وحشت زده از این کار به تشویش افتادند و آن را نابود کردند. در سال ۱۸۲۳ م (۱۲۰۲ خ) یک امریکایی به نام «فولتن» که در ساخت پل و ماشین بافندگی کار می‌کرد نخستین کشتی با قوه بخار را به شکل قابل استفاده به جهان ارائه داد. فولتن با شخصی به نام «لیوینگستن» شریک شد و سرمایه بازرگانی و کمک او با نبوغ فولتن دست به دست هم داده تا اختراع را تکمیل کردند. فولتن مخترع زیردریایی نیز شناخته می‌شود.

نخستین کشتی‌های بخار ایرانی که در زمان ناصرالدین‌شاه قاجار خریداری شدند، رزمناو پرسپولیس و ناو توپ‌دار شوش در دریای جنوب و ناو توپ‌دار سلطنتی شیروخورشید (شهباز) در دریای شمال بودند.

پیشینه راه‌آهن در ایران

اختراع لکوموتیو و احداث خطوط آهن تحولی شگرف در رشد صنعتی و به تبع آن رشد اجتماعی بشر به وجود آورد. در ایران نیز به لحاظ موقعیت خاص جغرافیایی سیاسی احداث و فعالیت راه‌آهن دارای اهمیت اقتصادی، اجتماعی و سیاسی ویژه‌ای بوده که تاکنون کمتر به آن پرداخت شده است.

نخستین خط آهن سراسری در ایران در سال ۱۳۰۶ آغاز و در سال ۱۳۱۷ به پایان رسید. در سال ۱۳۰۸ نخستین قطار از این خط در مسیر ساری به بندر ترکمن (بندر

شاه) حرکت کرد. این راه‌آهن در ۳ شهریور ۱۳۱۷ به شکل رسمی افتتاح شد. خط آهن سراسری که از تهران می‌گذشت، بندر ترکمن (بندر شاه) در دریای مازندران را به بندر امام خمینی (ره) (بندر شاهپور) در خلیج فارس متصل می‌ساخت. نقش مهندسان و متخصصان آلمانی در ایجاد راه‌آهن ایران، بسیار مهم و انکارناپذیر است.

نخستین بار که در اسناد دولتی ایران سخن از راه‌آهن به میان آمده است، در نامه‌ای است که ناپلئون سوم امپراتور فرانسه در تاریخ ۱۴ آوریل ۱۸۵۸ میلادی (۱۲۳۷ خورشیدی) پس از بازگشت فرخ خان امین‌الملک از سفارت فرانسه به ناصرالدین شاه نوشته است. نخستین راه‌آهن در پایتخت در سال ۱۸۸۸ میلادی (۱۲۶۷ خورشیدی) بین تهران و شاه‌عبدالعظیم به

پیوند دریا و خشکی از طریق بنادر به راه‌آهن ضرورتی ناگزیر است

نخستین راه‌آهن در شهرهای ساحلی شمال ایران

جعفر سپهری

مدرس دانشگاه آزاد اسلامی و دانشگاه علمی‌کاربردی



طول ۸۷۰۰ متر کشیده شد. عرض این راه‌آهن یک متر بود و به وسیله بوئال فرانسوی اجرا و سپس به یک بلژیکی واگذار شد.

در ۹ نوامبر ۱۸۹۰ میلادی (۱۲۶۹ خورشیدی) ناصرالدین شاه قاجار پیمان‌نامه‌ای با روسیه تزاری امضا کرد که ایران را از ساخت راه‌آهن تا ده سال باز می‌داشت. این محدودیت در دسامبر ۱۸۹۹ (۱۲۷۷ خورشیدی) برابر با شروط وام ۶۰ میلیون فرانکی روسیه با دست‌خط مظفرالدین‌شاه برای ده سال دیگر تمدید شد.

پیش از ایجاد راه‌آهن سراسری، چند خط آهن مجزا در کشور وجود داشت:

■ راه‌آهن بندر انزلی به رشت در سال ۱۲۲۷ خورشیدی.

■ راه‌آهن آمل به محمود آباد در سال ۱۲۷۰ خورشیدی.

■ راه‌آهن تهران به ری (ماشین دودی شاه‌عبدالعظیم) در سال ۱۲۶۱ خورشیدی.

■ راه‌آهن ماکو به انکارا در سال ۱۲۹۴ خورشیدی.

■ راه‌آهن تبریز به جلفا در سال ۱۲۹۵ خورشیدی.

■ راه‌آهن بوشهر به برازجان در سال ۱۲۹۷ خورشیدی.

■ راه‌آهن میرجاوه به زاهدان در ۱۲۹۹ خورشیدی.

■ راه‌آهن دهلران به خط اصلی راه‌آهن برلین‌بغداد در سال ۱۲۹۷ خورشیدی.

■ راه‌آهن شرکت نفت به طول ۱۶۰ کیلومتر در دهه ۱۲۹۰ خورشیدی.

اروپا، خاستگاه راه‌آهن

نخستین بار اندیشه ترابری ریلی پس از انقلاب صنعتی در اروپا پا گرفت. نیاز روزافزون به ذغال‌سنگ برای چرخاندن چرخ‌های صنعت نوپا و نوین، سرعت استخراج و انتقال آن را طلب می‌کرد. البته بسیار پیش از آن و در دوران ساسانیان مهندسان ایرانی به دنبال راه‌کار مناسبی برای

این کار بودند. به این ترتیب که در طول معدن دو رشته چوب در دو خط موازی قرار دادند و سپس ارابه‌های حامل سنگ‌های معدنی را بر روی این دو خط چوبی به کار انداختند.

اما ابتکار ساخت تراورس و زیرسازی با قطعات مسطح و مکعب سنگ، از آن مهندسان آلمانی در سال ۱۵۵۶م (۹۳۵ خ) است. چون در بعضی معادن سطح اتکا الوارهای چوبی بسیار سست و مقاومت آن کم بود. مجبور شدند زیر الوارها را با قطعات مسطح و مکعب سنگ بپوشانند. به این ترتیب نخستین گام در راه اختراع ریل و تراورس برداشته شد. بعدها قطعات سنگ تبدیل به قطعات چوب شد که از عرض در فواصل معین زیر الوارها قرار می‌دادند و امروز همین قطعات چوبی به عنوان «تراورس» مورد استفاده راه‌آهن است. نخستین راه‌آهن در ایران در سال ۱۸۴۸ م (۱۲۲۷ خ) بین رشت و بندرانزلی توسط روسیه کشیده شد.

راه‌آهن‌های پیرامون دریای خزر

راه‌آهن بندر انزلی به رشت. مردم گیلان نخستین شنوندگان سوت قطار در ایران زمین بوده‌اند. راه‌آهن پونل به کپورچال انزلی و راه‌آهن رشت به پیربازار در تاریخ ۱۸۴۸ م (۱۲۲۷ خ) توسط روسیه کشیده شد.

راه‌آهن پونل - انزلی. دولت ایران به منظور ساختن موج شکن‌ها و تاسیسات بندری قراردادی با شرکت روسی راه انزلی - قزوین به امضا رسانید. شرکتی که عهده‌دار احداث تاسیسات مندرج در قرارداد بود برای ساختمان بندر و موج شکن‌ها نیاز به سنگ‌های کوهی داشتند و پس از بررسی‌های لازم سنگ کوه‌های پونل مناسب تشخیص داده شد. برای سادگی در امر ترابری سنگ‌ها، راه‌آهنی از معدن سنگ‌ها از کوه‌های پونل تا سیاوزان که در ساحل مرداب

در کپورچال واقع است، کشیده شد. از این رو به بریدن جنگل‌های سیاوزان پرداخته و ضمن کشیدن راه‌آهن به طول ۱۵ کیلومتر، سنگ‌های استخراج شده را به وسیله لکوموتیو تا روی اسکله‌ای که به همین منظور در ساحل کپورچال احداث شده بود می‌آوردند. سپس از طریق مرداب به سوی انزلی و غازیان حرکت داده می‌شد. طبق مدارک موجود در اداره بندر انزلی صورت‌اثاثیه راه‌آهن پونل و کپورچال در سال ۱۳۱۴ به شرح زیر است: لکوموتیو یک دستگاه - واگنت سواری ۴ دستگاه - واگنت حمل سنگ کوچک ۲ دستگاه - واگنت حمل سنگ بزرگ ۲۰ دستگاه - اطاق مسافری ۲ دستگاه. در سال ۱۳۱۷ مرداب انزلی، به علت پایین رفتن سطح آب دریا کم عمق می‌شود و در نتیجه کرجی‌ها قادر به پهلو گرفتن در اسکله نبوده‌اند. از این رو اداره بندر تصمیم گرفت یک راه‌آهن فرعی به سوی ساحل دریای خزر بکشد در نتیجه از منطقه سیاوزان راه‌آهنی به طول ۱۴۰۰ متر تا ساحل دریای خزر در کپورچال می‌کشد. سرانجام پس از حمله وحشیانه شهریور ۲۰ و اشغال ایران، این راه‌آهن مورد تاراج روس‌ها قرار گرفت. آنها به کندن ریل‌ها پرداخته و این راه‌آهن به نابودی کشیده می‌شود. تنها بازمانده این مسیر یک لکوموتیو بخار است که بر روی آخرین قطعه چندمتری ریل، هنوز در داخل محوطه سازمان بنادر انزلی خودنمایی می‌کند.

راه‌آهن پیربازار - رشت: این راه‌آهن برای رفت آمد به انزلی طراحی شده بود و مسافران از طریق این قطار تا پیربازار رفته و از آن جا با کشتی از طریق مرداب به انزلی می‌رفته‌اند. تاریخ دقیق ساخت این راه‌آهن به روشنی مشخص نیست. در تاریخ تمدن جدید دنیا و ایران آمده است: «برای حمل مال التجاره راه‌آهنی به طول ۹ کیلومتر در سال ۱۳۲۵ هجری قمری برابر با ۱۹۰۷

میلادی (۱۲۷۶ شمسی) بین رشت و پیربازار احداث گردیده است». حسن نفیسی، مشرف الدوله در مجله فلاح در سال ۱۲۹۷ شمسی در باره سفر خود و در توصیف راه‌آهن رشت - پیربازار می‌نویسد: «این راه‌آهن از رشت شروع شده و در پیربازار خاتمه می‌یابد طول آن تقریباً ۸ کیلومتر یعنی متجاوز از یک فرسنگ است اقامتگاه راه‌آهن در داخل شهر و در پشت عمارت حکومتی واقع شده. پیداست چنین راه‌آهن کوچکی استاسیون مجللی ندارد و در یک محوله که ۴ طرف آن طارمی کشیده‌اند اطاق محقر چوبی ساخته و محل فروش بلیت قرار داده‌اند. عده واگن‌های ترن از سه تجاوز نکرده و چون هر واگنی گنجایش ۳۲ مسافر را دارد عده مسافرن ترن از ۱۰۰ نفر تجاوز نمی‌کند لکوموتیو یا آتش‌خانه این قطار نیز مانند سایر متعلقات آن بسیار کوچک است. فاصله بین ریل‌ها اندک و قریب به ۷۰ سانتی متر است. ترن مسافت ۸ کیلومتری رشت پیربازار را در سه ربع ساعت و یا به عبارت دیگر به سرعت ۱۲ کیلومتر در ساعت راه می‌رود. در این راه‌آهن اتاق درجه اول و دوم موجود نیست و تمام مسافرن درجه سوم نشسته و قیمت بلیط هر نفر یک قران است. دو راهی بین راه ساخته نشده و هیچ وقت بیش از یک ترن نمی‌تواند در خطوط آهن در حرکت باشد. این راه‌آهن نیز پس از خرابی به دلیل سیل و راه اندازی مجدد و ناتوانی گردانندگان آن در گرفتن مجوزهای لازم برای گسترش راه‌آهن و کارشکنی‌ها و سرانجام غارت توسط روس‌ها کم کم برچیده شد.

راه‌آهن آمل به محمودآباد ۱۸۹۱م (۱۲۷۰ خ). با سرمایه‌یک ایرانی به نام «حاج محمد حسین امین‌الضرب» از بندر محمودآباد در کنار دریای مازندران تا شهر آمل کشیده شد و چیزی جز زبان برای صاحب امتیاز آن نداشت و با کارشکنی روسیه و وابستگان داخلی‌اش متروک شد.

از ایستگاه تخلیه و بارگیری ریلی؛ مجتمع بندر شهید رجایی بهره‌برداری شد

تکمیل پایانه‌های بارگیری ترانزیت پنبه به آسیای میانه

حمل و نقل یکی از عوامل تجارت و رونق اقتصادی کشورها است. در زمینه تجارت کالا به طور عمده ۵ رويه تبادل کالا بین فروشندگان و خریداران وجود دارد که شامل صادرات، واردات، ترانزیت، ترانشیپ و کاپوتاژ است. ترانزیت رويه‌ای است که در آن کالا از کشور مبدا با عبور از کشور ثالث به دست خریدار در کشور مقصد می‌رسد. کشور ایران به واسطه موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی و نیز وجود بنادر پیشرفته دارای ظرفیت بسیار زیادی برای ترانزیت است. در سال‌های اخیر شاهد ترانزیت انواع کالاها از طریق کشور ایران به کشورهای همسایه به ویژه کشورهای همسود بوده‌ایم. از مهم‌ترین کالاهای ترانزیتی پنبه بوده است.

با تکمیل طرح احداث ایستگاه تخلیه و بارگیری ریلی توسط بخش خصوصی در مجتمع بندری شهید رجایی بندرعباس این مجتمع به بزرگ‌ترین پایانه ترانزیتی پنبه آسیای میانه تبدیل می‌شود.

برای ساخت این ایستگاه ۱۵ هکتار محوطه سازی شده و ۶ کیلو متر ریل گذاری می‌شود که تا کنون ۳ کیلو متر آن به اتمام رسیده و ۳ کیلو متر باقیمانده نیز ۴۰ درصد پیشرفت داشته است.

به گفته سید علی استیری معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی و سرپرست اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان اعتبار این طرح ۲۸ میلیارد تومان است که با بهره‌برداری از ایستگاه تخلیه و بارگیری ریلی مجتمع بندری شهید رجایی بندرعباس تخلیه و بارگیری واگن‌های پنبه سرعت گرفته و ظرفیت ترانزیت پنبه در این مجتمع به ۸۰۰ هزار تن در سال افزایش می‌یابد.

با تکمیل این ایستگاه ریلی علاوه بر افزایش ۳ برابری ترانزیت پنبه ظرفیت ترانزیت مواد معدنی، کانتینری، مازوت، آلومینیوم، کود شیمیایی، فراورده‌های نفتی و محصولات فله خشک آسیای میانه به مقصد کشورهای آسیای جنوب شرقی و جنوب خلیج فارس افزایش می‌یابد. پنبه با سابقه ۷ هزار ساله و تولید ۱۳ میلیون عدل در جهان اهمیت زیادی در تولید کالاهای مختلف دارد. مجتمع بندری شهید رجایی در مرکز راه‌گذر شمال - جنوب یکی از ۹ راه‌گذر ترانزیت بین المللی در دنیاست. اکنون ۴ شرکت خصوصی در این بندر در محدوده‌ای به وسعت ۴۰ هکتار به ترانزیت پنبه اشتغال دارند

بعضی‌ها نیز می‌گفتند صدای گذر لکوموتیو محصول کشتزارها و باغ‌ها را کم می‌کند، مرغ‌ها را از تخم‌گذاری باز می‌دارد و زنان باردار را به سقط جنین دچار می‌کند. قهوه‌چی‌ها، باربرها، صاحبان کشتی‌های باربری می‌گفتند بازار کساد شده و گرسنگی تهدیدمان می‌کند و بعضی سیاستمداران فیلسوف‌مآب نیز مخاطرات عظیم این وسیله شیطان‌ی را یاد آور می‌شدند. کار به جایی رسیده بود که مردم ناآگاه و تحریک شده، با سنگ به قطار حمله‌ور می‌شدند تا این شیطان آتشین را دور کنند.

دیگر راه‌آهن‌های ایران در این زمان عبارت بودند از: راه‌آهن بندر بوشهر به برازجان در سال ۱۹۱۸ م (۱۲۹۷ خ) توسط انگلیس کشیده شد.

راه‌آهن شرکت نفت به طول ۱۶۰ کیلومتر در دهه ۱۹۱۰ م (دهه ۱۲۹۰ خ) احداث شد. شرکت نفت برای رفع نیازهای خود در محوطه تاسیسات نفت جنوب اقدام به ساخت راه‌آهنی کرد که عرض آن بین سوسنگرد (خرزیمه) و مسجد سلیمان ۷۶۰ میلی‌متر و در آبادان به ۹۲۰ میلی‌متر می‌رسید. از ویژگی‌های لکوموتیوهای این راه‌آهن آن بود که در موقع سوختن و کار جرقه تولید نمی‌کرد.

در سال ۱۸۸۲ م (۱۲۶۱ خ) راه‌آهن تهران به ری (ماشین دودی شاه‌عبدالعظیم) به طول ۸۷۰۰ متر و به عرض ۱۰۰۰ میلی‌متر از تهران به شهری به وسیله «پلوس بوآتال» فرانسوی کشیده شد که امتیاز آن برای ۹۹ سال به شرکتی بلژیکی واگذار شده بود. بوآتال سپس راه‌آهن فرعی به طول ۶۵۰۰ متر به طرف سنگ معدن احداث کرد که به راه مزبور می‌پیوست.

ناصرالدین‌شاه در سال ۱۹۰۳ م (۱۲۸۲ خ) فخرالدوله را به نزد صدراعظم آهنگین آلمان «بیسمارک» فرستاد تا به «پسرعموهای ایرانی» در ساخت راه‌آهن کمک کند. اما

راه‌آهن تبریز به جلفا و همچنین راه‌آهن صوفیان به شرفخانه در سال ۱۹۱۶ م (۱۲۹۵ خ) توسط روسیه کشیده شد. در جنگ جهانی اول، ارتش اشغال‌گر عثمانی بخش بزرگی از این راه‌آهن را خراب کرد.

راه‌آهن ماکو که در سال ۱۹۱۵ م (۱۲۹۴ خ) توسط آلمان ساخته شد و یک خط فرعی از راه‌آهن برلین بغداد بود.

راه‌آهن دهلران به خط اصلی راه‌آهن عراق ۱۹۱۸ م (۱۲۹۷ خ) خط فرعی از خط آهن برلین بغداد (آنکارا به خلیج فارس) بود که جهت بهره‌برداری از چشمه قیر روان (خون اژدها) در دهلران ایجاد شده بود. پس از نخستین جنگ جهانی این راه‌آهن به دست انگلستان افتاد و از آن برای غارت قیر روان از چشمه «خون اژدها» سود می‌جستند.

راه‌آهن میرجاوه به زاهدان در ۱۹۲۰ م (۱۲۹۹ خ) ادامه خط آهن هندوستان بود و توسط انگلستان کشیده شد. این خط آهن شرق ایران را به بندر بمبئی پیوند می‌داد.

همچنین دو خط آهنی که از بندر ترکمن (بندر شاه) به سوی گرگان و تهران کشیده شده است، شرق دریای خزر را به دیگر نقاط ایران پیوند می‌دهد.

راه‌آهن بندر ترکمن (بندر شاه) به سوی تهران که بخشی از راه‌آهن سراسری ایران است و به طور رسمی در سال ۱۳۱۷ آغاز به کار کرد.

راه‌آهن بندر ترکمن (بندر شاه) به گرگان که در سال ۱۳۴۰ به طور رسمی آغاز به کار کرد.

پانویس

۱. غمنامه کشتی سلطنتی ایران در دریای خزر.

ماهنامه پیام دریا، سال ۲۰، شماره ۲۱۰، ص ۵۱،

بهمن ۹۰.



صورت حضوری بلیت بخرند. البته برای برخی هم این تنها راه است. یکی از مسافران می‌گوید: شنیده‌ام که به صورت اینترنتی هم می‌توان بلیت خرید اما افراد کمی هستند که رایانه داشته باشند.

شی جینگی سخنگوی ایستگاه راه‌آهن پکن می‌گوید: نخستین سالی است که ایستگاه راه‌آهن پکن سامانه‌ی خرید با نام واقعی و احراز نام را به کار گرفته است. مسافری می‌تواند سوار شود که بلیت با شناس‌نامه‌اش مطابقت داشته باشد. برای آن که مسافران معطل نشوند ۳۸ درگاه درست کردیم.

سامانه‌ی خرید با نام واقعی می‌تواند تا حد زیادی جلوی دلال‌بازی در خرید و فروش بلیت را بگیرد و البته ایجاد چنین تغییری به عزم و جسارت نیاز دارد و باید برای جا انداختن آن تلاش زیادی کرد.

در سال نوی مسیحی بیش از ۳ میلیون مسافر از درگاه‌های ایستگاه پکن رد می‌شوند و کوچک‌ترین تغییری اثرات زیادی به جا می‌گذارد.



شیوه‌های جدید فروش بلیت قطار

می‌کشد و طبق برآوردها روزانه بیش از ۸۰ هزار مسافر از ایستگاه راه‌آهن پکن راهی مقصدهای خود می‌شوند. نام‌نویسی برای بلیت به صورت برخط یا از طریق تلفن سبب شده بود تا گزینه‌های بیش‌تری در اختیار مردم باشد ولی باز هم اکثر مردم ترجیح می‌دهند جلوی باجه‌های بلیت صف بکشند و به

برخط بهای بلیت را بپردازند و برای این کار باید شناس‌نامه یا سایر اوراق معتبر شناسایی داشته باشند. یکی دیگر از مسافران می‌گوید: خیلی خوب است اما پرداخت به صورت برخط همچنان پیچیدگی زیادی دارد. ازدحام مسافرت‌های جشن‌واره‌ی بهاری ۴۰ روز و تا اواخر فوریه طول

سامانه‌های نگه‌داری جابه صورت برخط (آنلاین) و خرید بلیت با نام واقعی برای نخستین بار در راه‌آهن چین به کار گرفته شد تا مردمی که مانند هر سال برای گذراندن تعطیلات جشن‌واره‌ی بهاری راهی منازل شان بودند بتوانند به روش تازه‌ای بلیت‌شان را خریداری کنند. مسافران می‌توانند از طریق اینترنت برای خرید بلیت نام‌نویسی کنند و بلیت را در ایستگاه تحویل بگیرند.



وزارت راه‌آهن چین این سامانه‌ی تهیه بلیت با نام واقعی را ارایه کرده است و مسافر باید قبل از سوار شدن احراز هویت شود تا از دلال‌بازی جلوگیری شود. این روش در ایستگاه راه‌آهن پکن آغاز به کار کرده است.

یکی از مسافران می‌گوید: طوری برنامه‌ریزی کردم که یک ساعت زودتر برسم اما وقتی رسیدیم مسافر زیادی این جا نبود و توانستم فوری بلیت خودم را تحویل بگیرم. خیلی روش خوبی است. مسافران ابتدا باید به صورت



نمایشگاه مقتدر و کارآمد برازنده صنعت حمل و نقل ریلی کشور است

کیفیت را فدای کمیت نکنیم

مینا خلیلی



نمایشگاه اینوترانز یک نمونه موفق و معتبر نمایشگاه بین المللی ریلی در جهان است.

برگزاری دو نمایشگاه ریلی در یک ماه، ابراز نارضایتی کرد که برگزاری ۴ الی ۵ نمایشگاه ریلی در طول سال، غیرمعمول به نظر می‌رسد.

در کشورهای پیشرفته دنیا نمایشگاه‌ها سالانه و یا دوسالانه برگزار می‌شوند، در کشور آلمان نمایشگاه ریلی اینوترانس (INNOTRANS) نیز به صورت دوسالانه برگزار می‌شود، چنانچه هدف از برگزاری نمایشگاه‌ها معرفی محصولات و تولیدات صنعت ریلی کشور و آشنایی بازدیدکنندگان با شرکت‌های حاضر در نمایشگاه باشد، با برگزاری نمایشگاه سالانه در سطح و کیفیت بین المللی می‌توان صنعت حمل و نقل ریلی را با تمام توان و ظرفیت در یک نمایشگاه واحد متمرکز کرد و همه فعالان و دست‌اندرکاران صنعت حمل و نقل ریلی از تولیدکنندگان گرفته تا پیمانکاران در این نمایشگاه حضور خواهند یافت و تمایل و رغبت شرکت‌های داخلی و خارجی برای حضور در نمایشگاه نیز افزایش می‌یابد و نام نمایشگاه با نام چند شرکت بزرگ و یا نهاد گره نخواهد خورد و شرکت‌های متوسط و کوچک نیز

فضایی برای رقابت و معرفی محصولات و تولیدات خود می‌یابند. تجمع و تمرکز در یک فضای نمایشگاهی و ارائه دست آوردها و تولیدات داخلی، زیر سایه حمایت یکدیگر می‌تواند درخت نحیف صنعت حمل و نقل ریلی را به بار و برگی برساند و توجه و اعتماد شرکت‌کنندگان خارجی را برای سرمایه گذاری و خرید محصولات و تولیدات ریلی نیز جلب کند، در غیر این صورت نمایشگاه‌های بین‌المللی به حضور کم رنگ چندین نمایندگی کشورهای خارجی و چندین شرکت قدرت مند داخلی که فضای نمایشگاهی را بین خود تقسیم کرده اند، ختم می‌شود و سایر شرکت‌های خارجی و داخلی فعال در صنعت حمل و نقل ریلی از حضور در این نمایشگاه‌های پی‌درپی دوری می‌جویند. به هر حال در تقویم نمایشگاهی امسال، همچنان نمایشگاه‌های ریلی صف کشیده اند، هرچند که صاحب محمدی با صراحت و قطعیت از برگزاری نمایشگاهی واحد در سال آینده سخن می‌گوید، که با مدیریت راه‌آهن برگزار می‌شود، اما با توجه به اینکه عمر دولت رو به اتمام است، امید است که مدیران آینده نظر بر برگزاری نمایشگاه سالانه ریلی داشته باشند.

تعدد و تکثر برگزاری نمایشگاه‌ها، همایش‌ها، گردهمایی‌ها و جلسات در یک موضوع خاص پیش از آن که راه‌گشا باشد می‌تواند تبعات نامطلوب هم داشته باشد که اثربخشی آن رویداد را تحت تاثیر قرار دهد. حمل و نقل ریلی نیز در سال‌های اخیر از چنین وضعیتی رنج برده است. در اردیبهشت ماه سال جاری دو نمایشگاه مرتبط با حوزه ریلی با فاصله زمانی یک هفته بر گزار شد. سومین همایش بین‌المللی پیشرفت‌های اخیر در مهندسی راه‌آهن و نمایشگاه بین‌المللی صنعت ریلی و صنایع وابسته، ۱۰ تا ۱۲ اردیبهشت ماه در دانشکده راه‌آهن دانشگاه علم و صنعت و از سویی ۱۷ تا ۲۰ اردیبهشت ماه، اولین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل و صنایع ریلی در محل نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران برپا بود. با توجه به اینکه هر دو نمایشگاه دارای برجسب بین‌المللی هستند، شرکت‌های محدود خارجی تمایل به حضور در نمایشگاه ریلی دارند، انرژی و وقت دوچندان برای چنین رویدادهایی صرف می‌شود و ضمن افزایش هزینه ممکن است نتیجه مطلوب در

پی نداشته باشد. این موضوع نشان از نبود متولی و مدیریت واحد در برگزاری رویدادها و نمایشگاه‌های تخصصی است و می‌تواند اهداف توسعه‌ای و ارزش‌مند یک نمایشگاه را کم‌رنگ کند.

فعالان صنایع و بنگاه‌های فعال اقتصادی در حمل و نقل ریلی به یک رویداد حرفه‌ای و واحد که سالانه و یا دوسالانه برگزار شود و در تقویم نمایشگاهی جا بگیرد به شدت نیازمند هستند تا توانایی‌های خود را عرضه کنند. به نظر می‌رسد تجمع و تلفیق نمایشگاه‌های متعدد ریلی و طراحی یک رویداد حرفه‌ای در زیر یک سقف بیش از هر زمانی ضرورت داشته باشد و تمرینی خواهد بود برای حرفه‌ای اندیشیدن و حرفه‌ای رفتار کردن. در حال حاضر بخش‌های مختلف حمل و نقل ریلی به صورت جزیره‌ای عمل می‌کنند و تک روی و تن ندادن به منافع کلی و ملی سبب پراکندگی نمایشگاه‌های ریلی شده است. سوال این‌جاست که این نمایشگاه‌ها چگونه باید مدیریت شوند، آیا تعدد و تکثر نمایشگاه‌ها هدف و رویکرد اصلی برگزاری نمایشگاه را زیر سوال نمی‌برد؟

عبدالعلی صاحب محمدی، مدیرعامل راه‌آهن در حاشیه مراسم افتتاحیه نمایشگاه صنعت ریلی و صنایع وابسته، در گفت و گو با خبرنگار ما، از

با کارگروه‌های تخصصی انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته آشنا شویم

ردیف	نام کارگروه	نام رئیس کارگروه	نام دبیر کارگروه	نام اعضاء کارگروه
۱	کارگروه تخصصی لکوموتیو	مجتبی لطفی مدیرعامل شرکت البرزنیرو	مسعود استاد عظیم مدیرعامل شرکت راهوار نیرو	محمد سعیدنژاد – مدیرعامل شرکت الوند نیرو نورالدین علی آبادی – مدیرعامل شرکت پرس ریل مسعود زحمتکش – مدیرعامل شرکت نماد ریل گستر حسین عاشوری – مدیرعامل شرکت راه آهن حمل و نقل
۲	کارگروه تخصصی مسافری	ابوالقاسم سعیدی مدیرعامل شرکت راه آهن شرقی بنیاد	مهدی ابراهیمی مدیرعامل شرکت قطارهای مسافری وباری جوپار	محمد حیدری – مشاور حقوقی راه آهن شرقی بنیاد سیدحسن موسوی نژاد – مدیرعامل شرکت مهتاب سیرجم محمدجواد فخاری – مدیرعامل شرکت ریل ترابر سبا سید علی امیر – مدیرعامل شرکت وانیاریل سیدمحمدهاشمی – مدیرعامل شرکت ریل سیر کوثر مرتضی ایمانی – مدیرعامل قطارهای مسافری هستیا مظفر حبیبی – مدیرعامل شرکت رعد تبریز احمدرضا صبری – مدیرعامل شرکت نورالرضا ناصر بختیاری – مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا
۳	کارگروه تخصصی واگن های مخزن دار	ابوالقاسم سعیدی مدیرعامل شرکت راه آهن شرقی بنیاد	سیدکاظم حیان مدیرعامل شرکت ریلی نیرو	حسین عاشوری – مدیرعامل شرکت راه آهن حمل و نقل محمد حیدری – مشاور حقوقی راه آهن شرقی بنیاد علی محمد قره گوزلو – مدیرعامل شرکت ریل کاران ورسک احسان افضلی – مدیرعامل شرکت ریل ابریشم پارس سیداحمد مجتبیائی – مدیرعامل شرکت ریل ترابر فجر کاپیتان خشایار تیموری پور – ترکیبی کشتیرانی
۴	کارگروه تخصصی واگنهای لبه بلند	مهدی ابراهیمی مدیرعامل شرکت قطارهای مسافری وباری جوپار	احمدرضا کوهشاری مدیرمالی جوپار	سیدرسول خلیفه سلطانی – توکاریل حسین عاشوری – مدیرعامل شرکت راه آهن حمل و نقل شکراله شفیع زاده – مدیرعامل شرکت بهتاش سپاهان حافظ نظری – مدیرعامل شرکت فولادریل جنوب غلامحسین عبداللهی – مدیرعامل شرکت آسیاسیرارس محمدصادق خلفی – مدیرعامل گروه صنعتی ریل پرداز
۵	کارگروه تخصصی واگنهای لبه کوتاه	غلامحسین عبداللهی مدیرعامل شرکت آسیا سیر ارس	عزیزاله غفاری مدیربازرگانی شرکت آسیاسیرارس	خشایار تیموری پور – ترکیبی کشتیرانی سید هرمز قطبی – عضو هیئت مدیره شرکت برادران مجدپور حمید صدیق پور – مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل شکراله شفیع زاده – مدیرعامل شرکت بهتاش سپاهان حسین محمدی – مدیرعامل شرکت سمندریل دارا غزنوی – مدیرعامل شرکت سایپالجستیک ناصر شکیب مهر – رئیس هیئت مدیره فولادریل جنوب
۶	کارگروه تخصصی فنی، سیرو حرکت و ایمنی	سید هرمز قطبی عضو هیئت مدیره برادران مجدپور	عزت اله سکوت منش مشاور مدیرعامل مجدپور	عبدالمجید افضل – مشاور مدیر راه آهن حمل و نقل محمود حشمتی – مدیر فنی و عملیاتی ریلی نیرو احمددانی حسین هراتی – رئیس هیئت مدیره ریل ترابر فجر ابوالفضل رضایی – معاون مدیرعامل شرکت برادران مجدپور
۷	کارگروه تخصصی سرمایه گذاری و امور بازرگانی (بلیت، تعرفه، سرمایه گذاری، مالیات و بیمه)	حسین عاشوری مدیرعامل شرکت راه آهن حمل و نقل	علی اصغر شفیع نادری کارشناس حمل و نقل ریلی	ابوالقاسم سعیدی – مدیرعامل شرکت راه آهن شرقی بنیاد سیدحسن موسوی نژاد – مدیرعامل شرکت مهتاب سیرجم سیدرسول خلیفه سلطانی – مدیرعامل شرکت توکاریل سیدهرمز قطبی – عضو هیئت مدیره شرکت برادران مجدپور سید مرتضی ناصریان – کارشناس حمل و نقل ریلی محمد رضا کامیاب – کارشناس حمل و نقل ریلی نورالدین علی آبادی – مدیرعامل شرکت پرس ریل
۸	کارگروه تخصصی راهبران قطارهای مسافری	محمود قیام مدیرعامل شرکت سیمرغ آهنین	کمال الدین سخاء مدیرعامل شرکت کمند	علی شماعی – رئیس هیئت مدیره شرکت چرخ ریل راهبر مسعود نوری – قائم مقام مدیرعامل شرکت ماربین علیرضا نوری – مدیرعامل شرکت شهاب سیر غزال

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

 حمل و نقل ریل گستران فیلدار مدیرعامل: علی محمد صادقی تلفن: ۸۸۵۱۴۰۶۵ نمابر: ۸۸۵۱۴۰۷۰	 حمل و نقل بین‌المللی کشتیرانی برادران مجدپور مدیرعامل: مجید مجدپور تلفن: ۸۸۳۴۷۴۴۷ نمابر: ۸۸۳۰۳۳۴۱	 توکا ریل مدیرعامل: سیدرسول خلیفه سلطانی تلفن: ۰۳۱۱-۶۶۹۰۲۸۲ نمابر: ۰۳۱۱-۶۶۹۰۲۸۵	 پیروز حمل و نقل مدیرعامل: یوسف اسکندری تلفن: ۸۸۵۴۵۶۲۶ نمابر: ۸۸۵۴۵۶۲۸	 اهورا مهر گستران مدیرعامل: علی ساجدی تلفن: ۸۸۶۱۱۵۷۰ نمابر: ۸۸۰۳۶۵۶۰
 حمل و نقل ریلی نیرو مدیرعامل: سید کاظم حیان تلفن: ۸۸۳۰۸۶۹۶ نمابر: ۸۸۳۷۶۲۳	 حمل و نقل بین‌المللی وانباریل مدیرعامل: سیدعلی امیر تلفن: ۲۲۰۶۴۳۰۰ نمابر: ۲۲۰۶۴۳۰۱	 آهودشت غزال مدیرعامل: علی اکبر همتی آهوئی تلفن: ۷۷۵۰۷۴۷۲ نمابر: ۷۷۵۰۷۴۷۲	 تأمین ترابر سبز (صبا) مدیرعامل: بهنام مبینی تلفن: ۸۸۹۰۱۵۴۹ نمابر: ۸۸۹۰۹۶۴۶	 حمل و نقل ریلی نورالرضا مدیرعامل: احمد رضا صبری تلفن: ۸۸۰۰۹۳۵-۷ نمابر: ۸۸۹۰۹۷۷۵
 خدماتی بازرگانی نادرکاران فردا مدیرعامل: خانم نادیا خان نخجوان تلفن: ۸۸۳۲۵۸۹۹ نمابر: ۸۸۳۲۱۶۴۱	 حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی ج.ا. مدیرعامل: خشایار تیموری پور تلفن: ۸۸۱۴۰۶۶۰ نمابر: ۸۸۳۰۳۹۵۳	 چرخ ریل راهبر مدیرعامل: حمید محمد ظاهری تلفن: ۵۵۱۲۵۰۸۲ نمابر: ۵۵۱۲۵۰۱۵	 تجهیزات ناوگان ریلی البرز نیرو مدیرعامل: مجتبی لطفی تلفن: ۸۸۷۰۵۲۹۵ نمابر: ۸۸۵۵۲۸۹۸	 آسیا سیرارس مدیرعامل: غلامحسین عبدالهی تلفن: ۸۸۷۶۷۹۴۳ نمابر: ۸۸۵۳۱۶۰۴
 توکا کشش مدیرعامل: احمد کریمی پور تلفکس: ۰۳۱۱-۹۵۱۹۹۲۸-۹	 حمل و نقل چندوجهی سایپال‌جستیک مدیرعامل: دارا غزنوی تلفن: ۴۴۱۸۱۶۱۱ نمابر: ۴۴۵۲۷۸۰۳	 حمل و نقل بین‌المللی پاکان ترابر مدیرعامل: مهدی اسدپور منفرد تلفن: ۸۸۸۴۴۵۴۵ نمابر: ۸۸۸۲۹۳۳۵	 ترکیب حمل و نقل مدیرعامل: حمید صدیق پور تلفن: ۶۶۹۱۳۹۲۸ نمابر: ۶۶۹۱۳۹۲۴	 آهن ریل کاران مدیرعامل: یعقوب دغاغله تلفن: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹ نمابر: ۰۶۱۱-۲۲۷۵۹۶۹
 راه آهن حمل و نقل مدیرعامل: حسین عاشوری تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰ نمابر: ۶۶۴۲۱۲۱۶	 حمل و نقل ریلی راهوار کوثر مدیرعامل: غلامرضا حامدی تلفن: ۸۸۹۶۹۶۷۲ نمابر: ۸۸۹۵۰۸۹۵	 حمل و نقل بین‌المللی خوشنام راه مدیرعامل: سیدمحمود کمالی تلفن: ۸۸۵۲۳۹۹۵ نمابر: ۸۸۵۲۳۹۹۸	 ناوگان ریل الوند نیرو مدیرعامل: محمد سعیدنژاد تلفن: ۸۸۷۲۹۳۲۵ نمابر: ۸۸۷۰۵۱۶۷	 بهتاش سپاهان مدیرعامل: شکراله شفیع زاده تلفن: ۰۳۱۱-۶۶۸۲۲۶۲ نمابر: ۰۳۱۱-۶۶۹۴۹۹۴



ریل پرداز سیر
مدیرعامل:
محمد صادق خلفی
تلفن: ۸۸۵۴۶۴۳۲
نمابر: ۸۸۵۴۵۹۸۹



حمل و نقل ریلی
رجاء
مدیرعامل: ناصر بختیاری
تلفن: ۸۸۳۱۰۸۸۰
نمابر: ۸۸۸۳۴۳۴۰



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



ریل سیر کوثر
مدیرعامل:
سید محمد هاشمی
تلفن: ۸۸۸۸۹۰۲۶
نمابر: ۸۸۶۶۰۹۱۳



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



لکوموتیو ریل الوند
مدیرعامل:
غلامعلی بشیر خباز
تلفن: ۸۸۰۴۸۹۹۲
نمابر: ۸۸۰۴۳۲۲۶



قطارهای مسافری و
باری جویبار
مدیرعامل:
مهدی ابراهیمی
تلفن: ۴۴۲۸۱۶۱۰
نمابر: ۴۴۲۸۱۶۱۳



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



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



راهبر سیر سمندگان
مدیرعامل:
سید حسین هاشمی
تلفن: ۸۸۷۹۹۴۴۲
نمابر: ۸۸۸۸۹۰۲۶



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



قطارهای مسافری
هستیا
مدیرعامل:
مرتضی ایمانی
تلفن: ۵۵۱۲۴۹۴۳
نمابر: ۵۵۱۲۵۹۶۵



ریل ترا بر فجر
مدیرعامل:
سید احمد مجتبیائی
تلفن: ۸۸۷۹۷۸۵۶
نمابر: ۸۸۷۷۰۴۵۹



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



ریل ابریشم پارس
مدیرعامل:
احسان افضلی
تلفن: ۸۸۳۲۴۳۳۴
نمابر: ۸۸۳۲۴۳۳۵



مہتاب سیر جم
مدیرعامل:
سید حسن موسوی نژاد
تلفن: ۸۸۴۸۱۰۴۲
نمابر: ۸۸۴۸۱۰۴۲



کاروان ریل گلستان
مدیرعامل:
رحمت الله عسکری
تلفن: ۰۳۱۱-۶۲۰۴۰۶۶
نمابر: ۰۳۱۱-۶۲۰۴۰۶۶



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



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



ریل ترا بر سبا
مدیرعامل:
محمد جواد فخاری
تلفن: ۸۸۴۸۰۰۰۴
نمابر: ۸۸۷۲۴۹۸۹

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

نشانی: تهران - خیابان توحید - خیابان غلامرضا طوسی - پلاک ۶۳ - واحد ۱۹

کدپستی: ۱۴۱۹۷۸۳۳۱۱ صندوق پستی: ۱۸۸-۱۴۱۹۵ تلفن: ۶۶۵۶۵۶۱۵ و ۶۶۹۱۲۶۵۲-۰۲۱ نمابر: ۶۶۵۹۴۷۴۷-۰۲۱

سلطان حمید
صدیق پور
عضو هیات مدیره



مهندس سید حسن
موسوی نژاد
عضو هیات مدیره و خزانه دار



مهندس ابوالقاسم
سعیدی
نائب رئیس و عضو هیات مدیره



مهندس محمد
سعید نژاد
رئیس هیات مدیره انجمن



مجید بابائی
ابراهیم آبادی
دبیر انجمن



حسین خطیبی
بازرس اصلی



مهندس محمود
قیام
عضو هیات مدیره



مهدی ابراهیمی
عضو علی البدل



غلامحسین
عبدالهی سروی
عضو علی البدل



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

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

- ۱ - چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در پشت جلد نشریه (جلد پایانی) با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال
- ۲ - چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت چهاررنگ در داخل جلد با کاغذ گلاسه با طرح ارائه شده توسط متقاضی، هر شماره به مبلغ ۱۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
- ۳ - چاپ یک صفحه ۸۴ تبلیغات بصورت یک رو و چهاررنگ در صفحات داخلی نشریه با کاغذ گلاسه و طرح ارائه شده از سوی متقاضی، هر شماره به مبلغ ۶/۰۰۰/۰۰۰ ریال
- ۴ - حضور در صفحات ویژه معرفی شرکت ها در کادر ۳×۵ cm برای هر نوبت ۵۰۰/۰۰۰ ریال که بصورت اشتراک سالیانه و برای ۶ شماره بطور یکجا دریافت می گردد.



- توضیح ۱: در صورت ضرورت طراحی از سوی ناشر، هزینه طراحی جداگانه محاسبه خواهد شد.
- توضیح ۲: برای انجام تبلیغات فوق الذکر در صفحات داخلی در ابعاد نصف صفحه و با همان کیفیت به غیر از پشت و داخل جلد نشریه (بند اول و دوم) ۵۰٪ بهائیمین شده دریافت می گردد.
- توضیح ۳: کلیه شرکت های عضو انجمن در صورت تمایل به چاپ تبلیغات شرکت متبوع خود از تخفیفات ویژه به شرح ذیل بهره مند خواهند بود.
- الف) ۱۰ درصد تخفیف ویژه برای چاپ تبلیغات نوبت اول
- ب) ۱۵ درصد تخفیف ویژه برای چاپ تبلیغات نوبت دوم و سوم و چهارم
- ج) ۲۰ درصد تخفیف ویژه برای چاپ تبلیغات نوبت پنجم و به بعد
- توضیح ۴: چاپ ریزتاز آگهی برای اعضای انجمن (جدول در ۲ صفحه) با اتصال ۳۰٪ تخفیف در نرخ مندرج در بند ۴ صورت خواهد پذیرفت.
- توضیح ۵: درخواست چاپ هرگونه آگهی تبریک و تهنیت و تسلیات و سایر مناسبت ها از سوی شرکت ها و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی در کادر ۱۰×۷ cm در صفحات داخلی نشریه برای آگهی دهندگان موضوع بندهای ۱ و ۲ و ۳ در همان شماره بصورت رایگان و برای سایر اشخاص به ازای هر نوبت با نرخ ۳۰۰/۰۰۰ ریال انجام می پذیرد.