



مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای جنوب سیستان و بلوچستان، از آغاز حمل یکسره کالا میان ایران و پاکستان برای نخستین بار از پایانه مرزی ریمدان خبر داد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، شهرام مبارکی اظهار داشت: نخستین محموله کالای وارداتی از مبدأ بندر کراچی پاکستان از طریق پایانه مرزی ریمدان به مقصد بندر کنارک ایران حمل شد که این اقدام، فصل تازه‌ای در همکاری‌های حمل‌ونقلی و تجاری دو کشور را آغاز کرد.

مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای جنوب سیستان و بلوچستان افزود: با فراهم شدن این امکان، شرایط لازم برای توسعه مبادلات مرزی و افزایش حجم مبادلات اقتصادی میان دو کشور ایران و پاکستان بیش از پیش مهیا شده است. مبارکی گفت: بر این اساس، اکنون تاجار، بازرگانان و فعالان بخش حمل و نقل بین‌المللی می‌توانند کالاهای خود را به‌صورت مستقیم و بدون توقف از مبدأ مقصد و یا استقاده از ناوگان حمل و نقل دو کشور کنند.

مدیرکل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای جنوب سیستان و بلوچستان خاطر نشان کرد: اجرای این طرح زمینه را برای تسریع و تسهیل حمل و نقل بین‌المللی فراهم می‌کند و موجب بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های مرز ریمدان به‌عنوان یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های ارتباطی ایران و پاکستان خواهد شد.

وی تصریح کرد: اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای جنوب استان با توسعه شبکه حمل و نقل، ایجاد و بهبود کریدورهای ترانزیتی و تأمین زیرساخت‌های مورد نیاز در پایانه مرزی ریمدان، بستر لازم برای اجرای این طرح را فراهم کرده است.

مبارکی در پایان تأکید کرد: تحقق این اقدام، گامی مهم در جهت تقویت همکاری‌های اقتصادی، تسهیل ترانزیت و رونق مبادلات منطقه‌ای است و می‌تواند نقش مهمی در رونق پایانه مرزی ریمدان و شکوفایی اقتصادی جنوب سیستان و بلوچستان ایفا کند.

با برقی‌سازی شبکه ریلی بهره‌وری راه آهن ۴ برابر افزایش می یابد

کارشناس ارشد حمل‌ونقل ریلی با اشاره به فرصت ویژه راه‌آهن برای ارتقا بهره‌وری شبکه ریلی گفت: با برقی‌سازی شبکه راه‌آهن، بهره‌وری خطوط ریلی ۴ برابر می‌شود. به گزارش اقتصادسراسرآمد، عباس قربانعلی‌بیگ با اشاره به اهداف قانون مدیریت سوخت به تسنیم اظهار کرد: بر اساس این قانون، سهم حمل‌ونقل ریلی باید از ۷ درصد در بخش بار و ۴ درصد در بخش مسافر در سال ۱۳۸۶، به ترتیب به ۳۰ و ۱۸ درصد تا پایان برنامه هفتم توسعه افزایش یابد. برای دستیابی به این هدف، راه‌آهن باید به سمت اقتصادی شدن حرکت کند و گام نخست در این مسیر، ارتقای بهره‌وری است.

وی با بیان اینکه بهره‌وری بخش لکوموتیو در ایران حدود ۵۰درصد میانگین جهانی و کمتر از ۱۰ درصد نسبت به کشورهای پیشرفته است، افزود: در بخش واگن‌های باری نیز وضعیت مشابهی وجود دارد. هر چند دستیابی به سطح بهره‌وری کشورهای پیشرفته به‌طور کامل ممکن نیست، اما می‌توان با تلاش و برنامه‌ریزی به درصد بالایی از آن نزدیک شد.

قربانعلی‌بیگ تأکید کرد: ارتقای بهره‌وری باید به مطالبه‌ای جدی از سوی وزارت راه و شهرسازی و مجلس شورای اسلامی از شرکت راه‌آهن تبدیل شود. مشکل پایین بودن بهره‌وری تنها مختص بخش ریلی نیست و در حوزه‌های هوایی و جاده‌ای نیز دیده می‌شود، اما راه‌آهن فرصت ویژه‌ای برای افزایش بهره‌وری دارد که تاکنون چندان جدی گرفته نشده است.

وی یکی از راهکارهای کلیدی در افزایش بهره‌وری قطارهای مسافری را افزایش سرعت متوسط دانست و گفت: این موضوع مستلزم بهبود خطوط، ناوگان و بهره‌برداری است. دوخطه کردن مسیرها و برقی‌سازی شبکه ریلی از دیگر اقدامات مؤثر است که سال‌ها از آن عقب مانده‌ایم.

وی یادآور شد: برقی‌سازی خطوط می‌تواند بهره‌وری واگن‌های مسافری را در گام نخست تا ۱۰۰ درصد و در گام دوم با تعویض واگن تا ۳۰۰درصد افزایش دهد. به‌عنوان مثال، واگنی که اکنون سالانه ۱۲۰هزار مسافر-کیلومتر جابه‌جا می‌کند، با برقی‌سازی، تبدیل به واگن اتوبوسی و افزایش سرعت، عملکردن تا ۴ برابر وضعیت فعلی خواهد رسید.

کارشناس ارشد حمل‌ونقل ریلی با اشاره به توان داخلی در این بخش گفت: خوشبختانه کشور توان احداث خطوط ریلی با سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت را دارد. برای خطوط ۲۰۰کیلومتر بر ساعت تنها حدود ۲۰درصد از تجهیزات نیاز به واردات دارد که این رقم نیز افرای آمیز است.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
زیر نظر شورای سیاستگذاری
سردبیر: دکتر ایرج گلشنی
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
جانب: صمیم
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۳۳۷
تلفن دفترشهرستان ها: ۰۲۱-۸۶-۴۷۵۹۶
سازمان آگهی ها: ۰۹۱۸۵۴۳۹۹۶

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

«توسعه ترانزیت ریل پایه» مشارکت بخش خصوصی را می‌طلبد

ورود جدی بخش خصوصی، بهره‌وری راه آهن را افزایش می‌دهد

ارتقای بهره‌وری ضروری است سیاست‌های اصلاحی روی کریدورهای ریلی ترانزیتی کشور صورت گیرد؛ زیرا در غیر این صورت وزارت اقتصاد، سازمان برنامه‌بودجه و هیات‌وزیران به اجبار باید زیر بار سزارویی تکراری شرکت ساخت و توسعه زیربنایی حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی بروند و دوباره مصوباتی تصویب کنند که املاک دولت به نام مولدسازی برای پرداخت بدهی‌های ناشی از کلنگ‌زنی پروژه‌ها و تکمیل پروژه‌های نیمه‌کاره، فروخته شوند تا بخشی از بدهی شرکت ساخت و توسعه زیربناهای کشور به پیمانکاران، تأمین شوند.

وزیر راه و شهرسازی چه گفت؟

فرزانه صادقی، وزیر راه و شهرسازی دولت چهاردهم سه‌شنبه‌شب در نشست مشترک کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران یکی از مشکلات موجود در حوزه حمل‌ونقل ریلی را تجمع تعهداتی دانست که از دوره‌های قبل تا به امروز مانده‌اند و دولت امکان پاسخگویی به همه آن‌ها را با توجه به تحریم‌های ظالمانه دشمن و کمبود منابع مالی و فشار موجود بر صنعت ریلی را ندارد. وی با اشاره به مشارکت قابل توجه بخش خصوصی در حوزه حمل‌ونقل ریلی طی یک‌سال گذشته، گفت: اگرچه سرعت مشارکت بخش خصوصی با مطالبات همخوانی ندارد، اما تغییر رویه‌ها مشهود است.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به دو مورد از اصلی‌ترین چالش‌های صنعت حمل‌ونقل ریلی را نظام قیمت‌گذاری پارانه‌ای سوخت و نظام قیمت‌گذاری تکلیفی حمل‌ونقل ریلی دانست که مورد تأکید رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی نیز بود. وی همچنین گفت: این موارد با پیگیری‌های وزارت راه و شهرسازی و حمایت‌های مجلس شورای اسلامی در داخل دولت بررسی و نتیجه‌گیری خواهد شد. «صادق» در پایان بیان کرد: تلاش می‌کنیم با حمایت مجلس شورای اسلامی و کمیسیون اقتصادی و سایر کمیسیون‌ها، پروژه‌های بیشتری به‌صورت مشارکتی انجام شود.

زمینه ورود بخش خصوصی به راه آهن

برخی بررسی‌های میدانی و برآوردهای اقتصادی نشان می‌دهد

صادق در نشست مشترک با کمیسیون اقتصادی مجلس:

با توجه به تحریم و کمبود منابع مالی امکان

پاسخگویی به همه نیازهای صنعت ریلی نیست

وزیر راه و شهرسازی در نشست مشترک با کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی با اشاره به عملکرد این وزارتخانه در حوزه حمل‌ونقل ریلی از برنامه این وزارتخانه برای افزایش مشارکت بخش خصوصی در حوزه حمل‌ونقل ریلی خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، نشست مشترک کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی و شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران با حضور وزیر راه و شهرسازی بر گزار شد.

در ابتدای این نشست گزارشی از وضعیت حمل و نقل ریلی، در خصوص فرصت ها و مشوق های سرمایه گذاری ایجاد شده، عملکرد حمل و نقل ریلی در دولت چهاردهم، مقایسه حمل و نقل ریلی نسبت به گذشته، خصوصی سازی و چالش های این صنعت ارائه شد که مورد توجه نمایندگان کمیسیون

مسکو پیمای از توقف تامین مالی راه آهن رشت –آستارا نداده

کریدور انرژی «ایران، روسیه و آذربایجان»

به یکدیگر متصل می‌شود

رییس مرکز امور بین‌الملل وزارت راه و شهرسازی با بیان اینکه شبکه انرژی سه کشور ایران – روسیه– آذربایجان در کریدور انرژی به یکدیگر متصل می‌شود، گفت: تا این لحظه از سمت روسیه درباره صرف نظر از تأمین مالی این پروژه چیزی نشنیده‌ایم. موافقتنامه‌ای با روسیه درباره تأمین مالی پروژه داریم و هنوز پیمای از روسیه برای توقف روند تأمین مالی دریافت نکرده‌ایم و تا این لحظه اسنپ‌بک تأثیری بر رو این موضوع نداشته‌است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، امین ترغف درباره جزئیات نشست سه جانبه ایران– آذربایجان – روسیه در هفته آینده به ایلنا اظهار داشت: هفته آینده دومین جلسه سه جانبه ایران –روسیه– آذربایجان با محوریت توسعه کریدور شمال – جنوب در شهر باکو برگزار می‌شود. در این نشست موضوع فرایند و زیرساخت بسیار اهمیت دارد که موضع زیرساخت را در روابط دو جانبه با



بخش خصوصی، کلید بهره‌وری ریلی

ورود بخش خصوصی به حمل‌ونقل ریلی ایران، نه تنها یک ضرورت اقتصادی، بلکه گامی استراتژیک برای عبور از بحران‌های ساختاری است. با سرمایه‌گذاری‌های اخیر و تمرکز بر تولید داخلی، صنعت ریلی می‌تواند از یک بخش دولتی محور به اکوسیستمی پویا و کارآمد تبدیل شود. اگر چالش‌های قیمتی و حقوقی برطرف شوند، این تحول می‌تواند ایران را به هاب ترانزیتی منطقه بدل کند و بهره‌وری را به سطوح جهانی برساند. ورود بخش خصوصی، فراتر از تزیق سرمایه، به افزایش بهره‌وری عملیاتی منجر شده است. آمارها حاکی از رشد ۵۰درصدی حمل بار و مسافر در نیمه نخست سال جاری است که عمدتاً به دلیل نوسازی ناوگان و بهینه‌سازی مسیرها(مانند تجهیز به سیستم CTC و تراکبندی) حاصل شده است.

در چنین شرایطی به باور کارشناسان؛ با هدف رسیدن به ظرفیت ترانزیت ۴۰میلیون تن در سال، این سرمایه‌گذاری‌ها می‌توانند ۱.۵میلیارد دلار درآمد آرزوی ایجاد کنند. همچنین کاهش آلودگی و مصرف سوخت(ریلی ۱۰ ابرابر کارآمدتر از جاده‌ای است) به صرفه‌جویی ۵هلیارد لیتری سوخت در سال منجر می‌شود. این کارشناسان پیشنهاد می‌کنند ادغام عمودی(یکپارچگی زیرساخت، ناوگان و خدمات) و خصوصی سازی واقعی(نه رانتی) کلید حل این مسائل است. قربانعلی بیگ، کارشناس حمل‌ونقل ریلی نیز در همین ارتباط در گفت‌وگو با «تسنیم» گفته که با افزایش بهره‌وری، بخش خصوصی می‌تواند بدون وابستگی به دولت، رقابتی‌تر عمل کند.

اقتصادی مجلس قرار گرفت.

سپس هر یک از نمایندگان حاضر در این نشست ضمن تشکر و قدردانی از عملکرد شرکت راه آهن در حوزه های بار و مسافر و ترانزیت به بیان نقطه نظرات خود پرداختند در حضور وزیر راه و شهر سازی، مدیر عامل و معاونان شرکت راه آهن مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

وزیر راه و شهر سازی در ادامه این نشست نقطه نظرات نمایندگان مجلس و اعضای کمیسیون اقتصادی مجلس را بجا، صحیح و با قابلیت اجرا عنوان کرد و عملکرد وزارت راه و شهر سازی در حوزه حمل و نقل ریلی را طی یک سال گذشته مطلوب توصیف کرد.

وی در ادامه یکی از مشکلات موجود در حوزه حمل‌ونقل ریلی را تجمع تعهداتی دانست که از دوره های قبل تا به امروز مانده اند و دولت امکان پاسخگویی به همه آن‌ها را با توجه به تحریم های ظالمانه دشمن و کمبود منابع مالی و فشار موجود بر صنعت ریلی را ندارد.

وزیر راه و شهر سازی با اشاره به مشارکت قابل توجه بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل ریلی طی یک سال گذشته، گفت: اگرچه سرعت مشارکت بخش خصوصی با مطالبات همخوانی ندارد اما تغییر رویه ها مشهود است.

صادق با اشاره به دو مورد از اصلی ترین چالش های صنعت حمل و نقل ریلی را نظام قیمت گذاری پارانه ای سوخت و نظام قیمت گذاری تکلیفی حمل



کشور روسیه پیگیری می‌کنیم. وی با اشاره به اهمیت فرایند در این مذاکرات، ادامه داد: برای افزایش ظرفیت کریدور شمال –جنوب و تسریع در تردد کامیون‌ها در این مسیر، باید تشریفات گمرکی سبک و روان شود. از این رو در این جلسه روسای کمیسیون حمل و نقل و گمرکات سه کشور هم حضور دارند.

رییس مرکز امور بین‌الملل وزارت راه و شهر سازی با بیان اینکه یکی از موضوعات این دور از مذاکرات، بازدید از مسیر آستارا در دستور کار قرار دارد،

پست الکترونیک: Eghtesadsaramad@gmail.com

نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir

عضو انجمن روزنامه های غیردولتی

نشانی دفتر مرکزی:تهران- خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و پهبشتی -

پلاک ۵۵۶ طبقه سوم – واحد ۳