

روزنه

امضای تفاهم‌نامه همکاری میان شرکت راه‌آهن و سازمان مدیریت بحران کشور



در راستای تقویت همکاری‌های دوجانبه و ارتقای سطح آمادگی در مواجهه با حوادث احتمالی، تفاهم‌نامه همکاری آموزشی میان شرکت راه‌آهن و سازمان مدیریت بحران کشور به امضا رسید. به گزارش اقتصادسراسر آمد، در راستای تقویت همکاری‌های دوجانبه و ارتقای سطح آمادگی در مواجهه با حوادث احتمالی، تفاهم‌نامه همکاری آموزشی میان شرکت راه‌آهن و سازمان مدیریت بحران کشور به امضا رسید.

این مراسم جاری با حضور علی کاظمی منش معاون توسعه مدیریت و منابع، سید مصطفی داودی معاون فنی و زیربنایی، حمید گوگوچانی مدیرکل ایمنی و نظارت بر شبکه، محسن اعتماد مدیرکل مرکز آموزش‌های تخصصی ریلی راه آهن، حسام قائم‌مقام سازمان مدیریت بحران کشور و یآوری مدیرکل آموزش این سازمان برگزار شد.

این تفاهم‌نامه با اهداف کلیدی همچون تدوین و برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی تربیت مدرس مدیریت بحران ریلی، برگزاری همایش‌ها و کارگاه‌های علمی، اجرای مانورهای آموزشی میدانی و دورمیزی، تولید محتوای آموزشی و تدوین دستورالعمل‌های تخصصی برای مواجهه با حوادث ریلی و مدیریت بحران، به امضا رسیده است.هدف اصلی از این همکاری، افزایش دانش و آمادگی نیروهای هر دو دستگاه برای پیشگیری و مدیریت مؤثر بحران‌های احتمالی در شبکه ریلی کشور و همچنین تربیت مدرسان متخصص در حوزه مدیریت بحران ریلی است.

ازسرگیری فعالیت قطار باری پاکستان و ترکیه‌از مسیر ایران



فعالیت قطار باری از اسلام آباد به استانبول از طریق تهران که بیش از ۱۶ سال قبل، برای اولین بار به صورت آزمایشی راه‌اندازی شد، اما به دلیل مدیریت ضعیف و تأخیرهای مکرر به حالت تعلیق درآمد، قرار است از ۳۱ دسامبر (چهارشنبه ۱۰ دی) از سر گرفته شود.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، هدف از راه‌اندازی مجدد این سرویس قطار، کاهش تأخیرهای قبلی در حمل و نقل، مقابله با چالش‌های حمل و نقل و افزایش ظرفیت بار در سراسر منطقه است.

این سرویس در ابتدا به دلیل سیل، تأخیرها و زیرساخت‌های ضعیف به حالت تعلیق درآمد. تأخیرهای اداری، عدم ارتباط، نگرانی‌های مربوط به کیفیت خدمات و تخریب زیرساخت‌های ضعیف در پاکستان به دلیل شدت سیل، همگی از عواملی بودند که به تعلیق این خدمات ریلی منجر شدند.

در دسامبر ۲۰۲۱، تلاش‌ی برای احیای خدمات باری میان ترکیه و پاکستان انجام شد. این سرویس تا ماه اوت سال ۲۰۲۲ ادامه داشت و در نهایت تا اطلاع ثانوی متوقف شد. مقامات ادعا می‌کنند که راه‌اندازی مجدد قرار است به این تأخیرها و موانع قبلی رسیدگی کند تا خدمات ریلی روان میان این کشورها تضمین شود.محمد حنیف عباسی، وزیر فدرال راه‌آهن پاکستان، به خبرنگاران حاضر در دفتر مرکزی راه‌آهن پاکستان گفت: «ما در ابتدا قصد داشتیم سرویس اسلام‌آباد-تهران-استانبول (ITI) را حتی زودتر از این راه‌اندازی کنیم، اما بی‌ثباتی منطقه‌ای، به‌ویژه درگیری‌های جاری با «اسرائیل»، باعث تأخیر شد. اکنون، وزرای تجارت در حال نهایی کردن کالاهایی هستند که میان پاکستان و ترکیه جابه‌جا می‌شوند و ما ۳۱ دسامبر را برای راه‌اندازی مجدد مد نظر قرار داده‌ایم.»

این خط آهن با طول بیش از ۲۰۰۰ کیلومتر، اسلام‌آباد را از طریق مرز تفتان به تهران متصل می‌کند و سپس در امتداد کریدور حمل و نقل شمال - جنوب ادامه می‌یابد. محموله‌ها به دلیل تفاوت در عرض خطوط ریلی، در زاهدان ایران جابه‌جا خواهند شد. این قطار سپس با عبور از آسیای میانه و عبور از ترکمنستان و قزاقستان، مسیر خود را ادامه خواهد داد.

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

ناوگان مسافری روی ریل نوساز راه آهن

فوری به افزایش ظرفیت ناوگان مسافری دارد. در چنین شرایطی است که به نظر می‌رسد اگر مسیرهای تأمین مالی و اجرایی‌شدن تفاهم‌نامه‌ها و قراردادهای امضاشده با بخش خصوصی با سرعت عملیاتی شوند، می‌توان در میان‌مدت بخشی از کسری و ناترازی ناوگان مسافری ریلی کشور را جبران کرد.

نیاز به ۱۰۰۰ ناوگان مسافری دیگر

محمدهادی ضیایی‌مهر، معاون ناوگان شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی درباره میزان کمبود واگن مسافری، گفت: واگن‌های موجود با وجود عمر بالا به دلیل مراقبت‌های فنی که توسط بخش خصوصی و شرکت راه‌آهن انجام می‌شود، کیفیت مناسبی دارند، اما برای اینکه از لحاظ کمی و کیفی نیاز حوزه مسافری را برطرف کنیم، باید حداقل به همین میزانی که واگن داریم واگن جدید اضافه کنیم و سرمایه‌گذاری در این بخش صورت گیرد. وی ادامه داد: افزایش ناوگان هم نیاز شبکه در محورهای جدید را برآورده می‌کند و هم فاصله‌ی عرضه و تقاضا را متعادل‌تر، در نتیجه باعث می‌شود مردم راحت‌تر بلیت خریداری کنند. ولی باید سرمایه‌گذاری انجام شود که این سرمایه‌گذاری اولیه سنگین است و باید تحت حمایت ویژه قرار گیرد. بخش مسافری راه‌آهن نیاز به توجه ویژه دارد. اینکه انتظار داشته باشیم شرکت‌ها به تنهایی کاری انجام و این بخش را تکان اساسی دهند، واقعا دور از ذهن است و باید سیاست‌ها و بسته‌های حمایتی وجود داشته باشد.

به گفته معاون شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران؛ اخیرا توانستیم مجوزی را از محل منابع تهاتر نفت بگیریم تا ۳۰۰ دستگاه واگن مسافری به صورت اقدام فوری تهیه شود. مجوزهای آن دریافت شده و تشریفات اداری در حال انجام است که در نهایت بتوانیم ۳۰۰ دستگاه واگن خیلی سریع تأمین کنیم. «ضیایی‌مهر» همچنین درباره محل تأمین ۳۰۰ دستگاه واگن مسافری جدید، گفت: داخل کشور توانمندی خوبی در جهت تولید واگن مسافری دارد؛ چند شرکت تولیدی در کشور داریم که در حوزه واگن مسافری توانمند هستند. اگرچه ظرفیت‌های تعریف‌شده‌ای دارند، ولی اگر منابع تأمین شود و حمایت‌ها و بسته‌های تشویقی وجود داشته باشد،

رویکرد راه‌آهن استفاده از ظرفیت‌های تولید داخل است. اگر ظرفیت‌های تولید داخل استفاده و مجددا نیاز فوری ایجاد شد از محل واردات، آن را برطرف خواهیم کرد، ولی اولویت اول استفاده از توان داخلی است.

مسیری برای نوسازی ناوگان مسافری

حمل و نقل ریلی در ایران همواره به‌عنوان یکی از ستون‌های توسعه پایدار و ایمن در حوزه جابه‌جایی مسافر و بار شناخته شده است. با وجود آنکه سیاست‌های کلی کشور در سال‌های اخیر بر «گسترش سهم حمل‌ونقل ریلی» تأکید داشته‌اند، واقعیت میدانی حاکی از کاهش محسوس ظرفیت ناوگان مسافری و افت شاخص بهره‌برداری در خطوط بین‌شهری است. در یک دهه گذشته، میزان استفاده از قطارهای مسافری با وجود افزایش جمعیت و تقاضای سفر، رشد پایداری نداشته است؛ یکی از اصلی‌ترین دلایل این وضعیت، فرسودگی و کمبود ناوگان واگن‌های مسافری است که به چالشی ملی در مدیریت ریلی بدل شده است. در سال‌های اخیر، برخی شرکت‌های بهره‌بردار خصوصی به دلیل هزینه بالای تعمیرات، قطعات و نبود صرفه اقتصادی، بخشی از ناوگان خود را از مدار خارج کرده‌اند.

در طول دهه گذشته نیز میانگین سرمایه‌گذاری سالانه در بخش مسافری ریلی کمتر از یک‌چهارم نیاز واقعی برآورد شده است. پروژه‌های نوسازی ناوگان اغلب به دلیل کمبود منابع مالی یا تأخیر در تخصیص بودجه، نیمه‌تمام مانده‌اند. همچنین در سیاست صنعتی جدید وزارت راه، خودکفایی در تولید واگن مسافری به‌عنوان هدف راهبردی تعیین شده است. برنامه‌ریزی شده تا سال ۱۴۰۶ ظرفیت تولید داخلی به



۱۰۰۰ دستگاه در سال برسد.

در کنار آن، وزارت صمت و بانک مرکزی بسته‌ای از تسهیلات ارزی و ریالی ویژه تولیدکنندگان ریلی را برای واردات قطعات و تأمین سرمایه در گردش تصویب کرده‌اند. در میان‌مدت، بازسازی واگن‌های فرسوده سریع‌ترین و کم‌هزینه‌ترین راهکار برای افزایش ظرفیت محسوب می‌شود. راه‌آهن با همکاری شرکت‌های خصوصی طرحی برای بازسازی ۴۰۰ واگن قدیمی را آغاز کرده که شامل نوسازی سیستم ترمز، بدنه و تجهیزات خدماتی است. به گفته معاون ناوگان راه‌آهن، بازسازی هر واگن حدود یک‌سوم هزینه ساخت واگن جدید را دارد و می‌تواند عمر بهره‌برداری را ۱۰ سال افزایش دهد. به منظور تأمین مالی پایدار، پیشنهادهایی برای استفاده از اوراق مشارکت ریلی، فاینانس داخلی، لیزینگ ناوگان و تهاتر منابع انرژی با تجهیزات ریلی مطرح شده است.

بحران کمبود ناوگان مسافری در ایران، بازتابی از سال‌ها کم‌سرمایه‌گذاری، فرسودگی تجهیزات و ناهماهنگی نهادی است. با وجود چالش‌ها، چشم‌انداز تازه‌ای با تمرکز بر سرمایه‌گذاری خصوصی، حمایت از تولید داخلی و نوسازی هدفمند در حال شکل‌گیری است. در همین حال کارشناسان معتقدند که در صورت تداوم این روند و اجرای واقعی قراردادهای فعلی، ایران می‌تواند طی سه تا پنج سال آینده از وضعیت کمبود بحرانی واگن خارج شود و شبکه ریلی مسافری خود را به الگویی پایدار و رقابتی در منطقه تبدیل کند. در غیر این صورت، تداوم عقب‌ماندگی در نوسازی ناوگان، نه‌تنها حمل‌ونقل ریلی، بلکه برنامه‌های کلان توسعه پایدار کشور را نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد.

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خبر داد:

تکمیل ۸۸۷ نقطه حادثه‌خیز تا پایان سال

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای از پیشرفت چشمگیر در اصلاح نقاط حادثه‌خیز کشور و برنامه‌ریزی برای شناسایی هزار نقطه جدید خبر داد و گفت: طبق آخرین گزارش‌ها، تاکنون حدود ۸۰۰ نقطه اصلاح شده که تا پایان امسال رفع حادثه‌خیزی از ۸۸۷ تکمیل خواهد شد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، رضا اکبری با اشاره به برنامه این وزارتخانه برای رفع نقاط حادثه خیز کشور تصریح کرد: در تفاهم با پلیس راه مقرر شد هزار نقطه

جدید برای برنامه آتی شناسایی شود. هم‌اکنون جلسات کارشناسی در جریان است و همکاران ما در حال تحلیل سه‌ساله آمار تصادفات کشور هستند تا نقاط پرریسک با دقت مشخص شود.

رئیس سازمان راهداری یادآور شد: آخرین فهرست احصا شده و مصوب کمیسیون ایمنی راه‌های کشور شامل ۸۸۷ نقطه حادثه‌خیز می‌شد که طبق آخرین گزارش‌ها، تاکنون حدود ۸۰۰ نقطه اصلاح شده و تنها ۹۰ نقطه در حال اجراست. تلاش ما این است که تا پایان امسال پرونده ۸۸۷ نقطه را به‌طور کامل ببندیم.

معاون وزیر راه و شهرسازی درباره روش اولویت‌بندی نقاط جدید گفت: در کنار این کار، شناسایی ۱۰۰ محور حادثه‌خیز کشور از منظر ایمنی، کیفیت رویه راه و پوشش دوربین‌های جاده‌ای نیز در حال انجام است. با تقاطع این دو مجموعه داده، نقاطی انتخاب می‌شوند که بیشترین اثر را در کاهش تصادفات دارند. نقطه‌ای در اولویت نخست اصلاح قرار می‌گیرد که علاوه بر قرار داشتن

و امیدواریم با همکاری نزدیک کشورهای عضو، روند پیشرفت آن با سرعت بیشتری دنبال شود.

وی با بیان اینکه هدف ما تسهیل انتقال بارهای تجاری میان هند و روسیه از مسیر ایران است تأکید کرد: توسعه چابهار می‌تواند نقش مؤثری در رشد کریدور شمال - جنوب و افزایش سهم ایران در ترانزیت منطقه‌ای ایفا کند و تلاش می‌کنیم زیرساخت‌های لازم برای تحقق این هدف به‌سرعت فراهم شود.مدیرعامل راه‌آهن همچنین به حمل‌ونقل ترکیبی دریایی و ریلی میان بندر بمبئی و بندر چابهار اشاره کرد و گفت: امیدواریم با همکاری‌های مشترک میان هند و روسیه، ظرفیت قابل توجهی برای ترانزیت بار در مسیر شمال - جنوب ایجاد شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه بندر چابهار بدون دسترسی ریلی نمی‌تواند به‌طور کامل فعال شود خاطر‌نشان کرد: ساخت خط ریلی چابهار - زاهدان تا شش ماه آینده به پایان می‌رسد و سه ماه پس از آن نیز وارد مرحله بهره‌برداری خواهد شد.

مدیرعامل راه‌آهن همچنین از پیگیری ایجاد ارتباط ریلی میان افغانستان و هند از مسیر بندر چابهار خبر داد و گفت: این اتصال موجب کاهش چشمگیر مسافت و زمان ترانزیت بار میان هند و افغانستان خواهد شد.

ذاکری بر گسترش همکاری‌های کارشناسی میان راه‌آهن‌های دو کشور و تعامل شرکت‌های بخش خصوصی ایران و هند تأکید و ابراز امیدواری کرد با تسریع

در بین آن ۱۰۰ محور، حداقل دو شاخص از سه شاخص اصلی‌اش نیازمند ارتقا باشد.

وی درباره مدت زمان اجرای این پروژه‌ها نیز توضیح داد: فرایند اصلاح هر بسته از این نقاط معمولاً ۲ تا ۳ سال طول می‌کشد؛ زیرا شامل مطالعات میدانی، طراحی مهندسی، انتخاب پیمانکار و تأمین اعتبار مالی است. برای نمونه، پروژه فعلی از فروردین ۱۴۰۲ آغاز شد و شش ماه نخست صرف مطالعات و طراحی شد. پس از انتخاب پیمانکار و تأمین اعتبار، از نیمه دوم سال ۱۴۰۲ عملیات اجرایی آغاز شد. بنابراین اگر امسال به پایان برسد، در مجموع حدود دو سال و نیم تا سه سال زمان صرف شده است.

اکبری در پایان تأکید کرد: ما به سمت اصلاح کامل فهرست فعلی حرکت می‌کنیم و هم‌زمان با پلیس راه کشور برای اجرای دور جدید شناسایی هزار نقطه حادثه‌خیز نیز برنامه‌ریزی کرده‌ایم تا به‌صورت هدفمند و مؤثر، روند کاهش تصادفات جاده‌ای در کشور تداوم یابد.



در روند ارتباطات و همکاری‌های مشترک بتوانیم گام‌های مؤثری در جهت توسعه ترانزیت منطقه‌ای برداریم. در ادامه این دیدار، رودرا گاوراو شرس، سفیر هند در ایران، با ابراز خشنودی از روند روبه‌رشد همکاری‌های ریلی میان دو کشور، از نقش آفرینی مؤثر راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در توسعه ترانزیت منطقه‌ای قدردانی کرد.