



رئیس جمهور «قانون موافقتنامه چهارچوب همکاری در زمینه حمل و نقل راه‌آهن (ریلی) بین وزارت راه و شهرسازی دولت جمهوری اسلامی ایران و وزارت حمل و نقل و زیرساخت دولت جمهوری ترکیه» را جهت اجرا به وزارت راه و شهرسازی ابلاغ کرد. به گزارش اقتصادسرامد، مسعود پزشکیان در اجرای اصل ۱۲۳ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، «قانون موافقتنامه چهارچوب همکاری در زمینه حمل و نقل راه‌آهن (ریلی) بین وزارت راه و شهرسازی دولت جمهوری اسلامی ایران و وزارت حمل و نقل و زیرساخت دولت جمهوری ترکیه» را که در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ یکم اسفندماه ۱۴۰۳ مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۷ آبان ۱۴۰۴ از سوی مجمع تشخیص مصلحت نظام، با تأیید بند (۴-۳) ماده (۴) موافقتنامه مطابق اصل (۱۱۲) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران موافق با مصلحت نظام تشخیص داده شد، جهت اجرا به وزارت راه و شهرسازی ابلاغ کرد.

با توجه به اصل ۱۲۵ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، اجرای مفاد موافقتنامه منوط به انجام تشریفات مندرج در ماده (۱۶) موافقتنامه یادشده است.

سند برنامه ملی ترانزیت (گذر)تصویب شد
اعلام برنامه، مشوق ها و حمایت های
افزایش رقابت پذیری گذر از مسیر ایران



ستاد ملی گذر سند برنامه ملی گذر و برنامه اعطای مشوق ها و حمایت های افزایش رقابت پذیری گذر از مسیر ایران در جلسه ستاد ملی گذر مرز به مرز (ترانزیت) به ریاست معاون اول رئیس جمهور تصویب شد.

به گزارش اقتصادسرامد، جلسه ستاد ملی گذر مرز به مرز (ترانزیت) به ریاست معاون اول رئیس جمهور برگزار و سند برنامه ملی گذر و برنامه اعطای مشوق ها و حمایت های افزایش رقابت پذیری گذر از مسیر ایران تصویب شد.

محمدرضا عارف معاون اول رییس جمهور در این جلسه که وزیر راه و شهرسازی، وزیر امور اقتصادی و دارایی و مسئولان دستگاه های امر حضور داشتند، با اشاره به توجه جدی قانون بر نامه هفتم پیشرفت به موضوع ترانزیت و موقعیت جغرافیایی کشور تاکید کرد: بخش ترانزیت برای جمهوری اسلامی ایران می تواند مزایای اقتصادی و تجاری با کشورهای همسایه و حوزه تمدنی مشترک داشته باشد و همچنین ایران برای کشورهای محصور در خشکی که دسترسی به آب های آزاد ندارد، بهترین مسیر ترانزیتی خواهد بود. معاون اول رئیس جمهور در این جلسه عنوان کرد: ایران بهترین مسیر ترانزیتی برای کشورهای محصور در خشکی است.

وی با تاکید بر اینکه ترانزیت در توسعه روابط گردشگری، فرهنگی و علمی موثر است، ادامه داد: گسترش و تعمیق روابط ترانزیتی در افزایش همکاری های سیاسی و منطقه ای تاثیر گذار است. عارف با اشاره به فعال شدن ستاد ملی گذر مرز به مرز (ترانزیت) در دولت چهاردهم طبق سند برنامه هفتم پیشرفت تصریح کرد: برنامه و اقدامات و همچنین همکاری های خوب ترانزیتی در ایسن برنامه دیده شده است که البته نیازمند همکاری تمامی دستگاه ها است چرا که ترانزیت موضوعی فرابخشی است و نمی توان مسئولیت آن را تنها به یک دستگاه و بخش واگذار کرد.

معاون اول رئیس جمهور خاطر نشان کرد: باید با همکاری همه بخش ها و دستگاه ها جایگاه ترانزیت در شأن و امکانات کشور ارتقا یابد. راهبرد جمهوری اسلامی ایران توسعه روابط پایدار و حداکثری با کشورهای منطقه و همسایگان در همه بخش ها از جمله ترانزیت است.

در این جلسه که به ریاست معاون اول رئیس جمهور برگزار شد، سند برنامه ملی گذر (ترانزیت) و همچنین برنامه اعطای مشوق ها و حمایت های افزایش رقابت پذیری گذر از مسیر ایران به تصویب اعضا رسید.

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

«سرآمد» گزارش می دهد؛

یک ادعا برای توقف روند افولی راه آهن ایران!

راه آهن: باتزریق منابع مالی راه آهن را از «شرایط عقب گرد» خارج کرده ایم

سرتیم گروه حمل و نقل - امید عباسی - شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران اعلام کرده است: «تزریق منابع مالی، روند افولی گذشته را متوقف کرده و با افزایش آماده به کاری لکومو توها و رشد حمل و نقل بار، رکورد های تازه ای در بخش داخلی و بین المللی ثبت شده است.» روابط عمومی راه آهن این مطلب را در پاسخ به صحبت های احسان شیبانی، عضو سابق هیات مدیره راه آهن منتشر کرده است. او در گفت و گو با «تسنیم» گفته بود: «با وجود تزریق حدود ۱۰ هزار میلیارد تومان از محل تهاتر نفت در سال ۱۴۰۳ و ادامه این روند در سال ۱۴۰۴ برنامه افزایش لکومو توها ی فعال از ۵۵۰۹ دستگاه به ۱۴۰۳ به ۶۰۰ دستگاه برای نوروز ۱۴۰۴ محقق شد، به طوری که این تعداد در فروردین به حدود ۵۸۰ دستگاه رسید و در حال حاضر نیز تنها حدود ۵۷۰ دستگاه فعال اعلام شده است.»

به گزارش «اقتصادسرامد»، حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از ارکان حیاتی زیر ساخت های حمل و نقل در جهان، نقشی کلیدی در توسعه اقتصادی، کاهش هزینه های انرژی، ارتقای ایمنی سفر و تسهیل جابه جایی انبوه ایفا می کند. این شیوه حمل و نقل، به ویژه در کشورهای وسیع و دارای تراکم جمعیتی بالا، توانسته است به عنوان جایگزینی پایدار و کارآمد برای حمل و نقل جاده ای و هوایی مطرح شود. مزایای زیست محیطی، ظرفیت بالا در انتقال بار و مسافر و امکان اتصال مؤثر به شبکه های منطقه ای و بین المللی، موجب شده اند که بسیاری از دولت ها سرمایه گذاری های گسترده ای در توسعه خطوط ریلی، نوسازی ناوگان و دیجیتال سازی ساسانه های مدیریتی انجام دهند. در این میان، کشورهای که توانسته اند حمل و نقل ریلی را با سیاست های توسعه ای، صنعتی و شهری خود هم راستا کنند، از مزایای بلند مدت آن در کاهش ترافیک، آلودگی و هزینه های لجستیکی بهره مند شده اند.

در برخی کشورها از جمله ایران، حمل و نقل ریلی با وجود



خبر

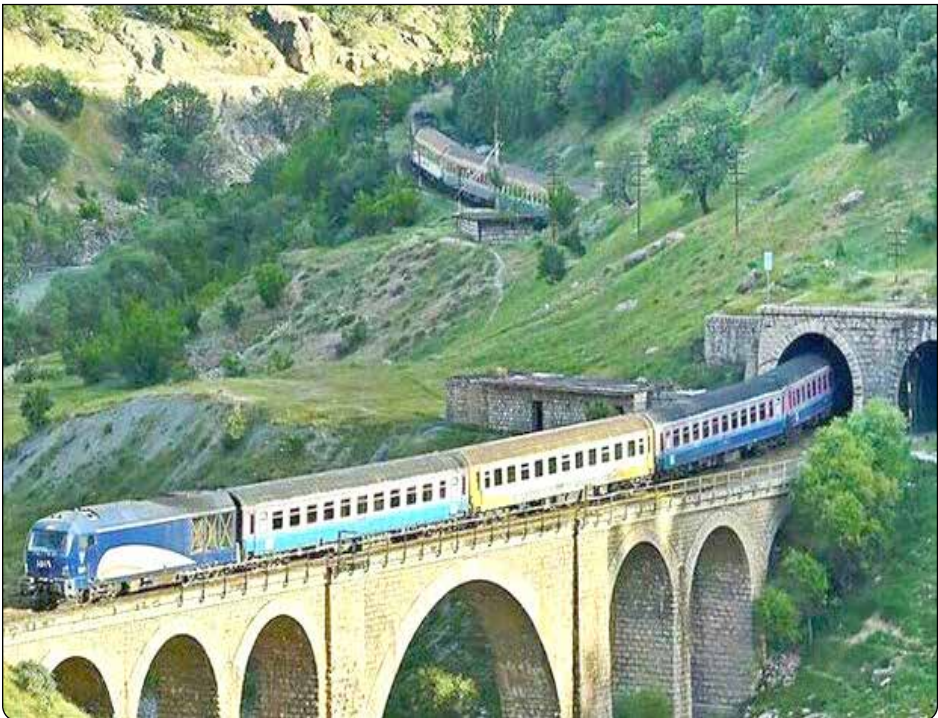
مدیرکل بازرگانی راه آهن:

عبور ۶۰۰۰ TEU بار ریلی از مسیر روسیه-ایران-حوزه خلیج فارس

سرتیم مدیرکل بازرگانی راه آهن گفت: کریدور شمال- جنوب شبه قاره هند راه به روسیه و اروپا متصل می کند و ظرفیت جابه جایی بیش از ۵۰ میلیون تن بار را دارد. در همین دو سال گذشته از شاخه شرقی و از مسیر اینکه برون ۴۸ قطار ترانزیتی بین روسیه و بنادر خلیج فارس تردد داشته که ظرفیت هر قطار حمل ۵۰ کانتینر بوده بنابراین بالغ ۳۰۰۰ کانتینر معادل ۶۰۰۰ TEU کانتینر بوده است.

به گزارش اقتصادسرامد، شهریار نقی زاده درباره اولین قطار برنامه ریزی شده از روسیه به بندر خشک آپرین تهران و استقبال تجار روسی و ایرانی از این مسیر ریلی به اینا اظهار داشت: کریدور شمال- جنوب دو شاخه غربی و شرقی دارد که شاخه غربی این کریدور از غرب دریای خزر از مسیر آستارا و شاخه شرقی هم از مسیر اینکه برون وارد کشور می شود. نقص شاخه غربی کریدور این است که هنوز اتصال ریلی رشت - آستارا برقرار نیست، به همین دلیل بار تا آستارا با قطار می آید و حد فاصل آستارا تا رشت را باید با کامیون حمل کند، به همین دلیل از شاخه غربی استقبال قابل توجه ای صورت نگرفته است.

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
چاپ: مصمیم
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷
تلفن دفتر شهرستان ها: ۰۲۱-۸۶-۴۷۵۹۶
سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶



۱۲ درصدی تناژ بار و رشد ۶،۴ درصدی تن-کیلومتر در ش ۶ماهه نخست امسال نسبت به سال قبل شده است؛ روندی که نشان دهنده پایان دوره افول و آغاز رشد دورقمی در حمل و نقل ریلی بار است.

این رشد در بخش بین الملل نیز تکرار شده است. برخلاف ادعاهای مطرح شده، حمل بار بین المللی در نیمه نخست سال ۱۴۰۳ به رقم ۲،۱۸۷ میلیون تن رسید و در نیمه دوم همان سال با جهش ۳۳ درصدی به ۲،۹۱۱ میلیون تن افزایش یافت؛ رقمی که «رکورد بی سابقه» توصیف می شود. همچنین مجموع بارهای بین المللی در ۶ماهه نخست امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۲۰ درصد رشد داشته است.

راه آهن این نتایج را محصول «دیپلماسی ریل پایه» و توافقات چندجانبه در کریدورهای شرقی-غربی و شمالی-جنوبی می داند. انتشار توافقی چهارجانبه ایران، روسیه، قزاقستان و ترکمنستان -که رئیس جمهور قزاقستان در دیدار با رئیس جمهور روسیه مطرح کرده- نیز در همین چارچوب ارزیابی شده است.

طی ۷ سال پیش از دولت چهاردهم، تنها ۷ قطار باری از چین وارد ایران شد، اما در دوره جدید ۳۱ قطار از چین و ۴۷ قطار از روسیه به کشور وارد شده است. مرز ریلی ایران-افغانستان نیز که به دلیل سوءمدیریت گذشته بسته مانده بود، بازگشایی شده و ۳۵۰ هزار تن محموله طی ۸ماه اخیر از آن مبادله شده است.

گزارشی از وضعیت قطارهای مسافری

راه آهن درباره ادعای افزایش تأخیرات نیز توضیح داد که سیاست جدید این شرکت بر حذف تقلیل سرعت ها و افزایش سرعت سیر متمرکز است. مسیر تهران-مشهد پس از پنج سال وقفه دوباره در مسیر کاهش زمان سیر به ۸ ساعت قرار گرفته و در فاز نخست حدود یک ساعت کاهش زمان سفر حاصل شده است. آمار سوانح فنی (رااه آهنی) در ۸ماهه امسال نسبت به سال گذشته کاهش داشته است؛ آن هم در شرایطی که بارگیری، حمل و نقل، جابه جایی و سرعت قطارها افزایش یافته است. همچنین طی سال گذشته ۲۷ گذرگاه همسطح ایمن سازی، ۱۹ زیرگذر احداث و ۵ کیلومتر دیوار حفاظتی در حاشیه خطوط ریلی ساخته شده است.

راه آهن همچون دوران دفاع مقدس، جنگ ۱۲ روزه و دوره لغو گسترده پروازها، با تمام توان در کنار مردم بوده و مأموریت خود را برای ارائه خدمات ایمن، مستمر و مسئولانه ادامه خواهد داد. راه آهن جمهوری اسلامی ایران اعلام کرد با «روحیه جهادی» همچنان در مسیر افزایش کیفیت سفرهای ریلی، تقویت اعتماد عمومی و توسعه حمل و نقل ایمن گام برمی دارد.

نمونه، در اتحادیه اروپا سهم حمل و نقل ریلی از جابه جایی بار حدود ۱۸ درصد و در برخی کشورها مانند آلمان و لهستان حتی بیش از ۳۰ درصد است. در ایران

بخش عمده ای از حمل و نقل داخلی بر دوش جاده هاست که این موضوع منجر به افزایش مصرف سوخت، تصادفات جاده ای، آلودگی هوا و استهلاک زیرساخت های جاده ای شده است. همچنین میانگین سرعت قطار های باری در ایران حدود ۴۰ کیلومتر بر ساعت و قطار های مسافری حدود ۹۰ کیلومتر بر ساعت است که در مقایسه با استانداردهای جهانی، پایین ارزیابی می شود.

در مقایسه با کشورهای منطقه ای و جهانی، ایران از نظر تراکم خطوط ریلی، بهره وری ناوگان و میزان سرمایه گذاری در این بخش، فاصله قابل توجهی دارد. برای مثال، کشور ترکیه با حدود ۱۳ هزار کیلومتر خطوط ریلی، در سال های اخیر با اجرای پروژه های برقی سازی، توسعه قطارهای سریع السیر و اتصال به کریدورهای بین المللی، جایگاه خود را در حمل و نقل منطقه ای ارتقا داده است. چین نیز با بیش از ۴۰ هزار کیلومتر خطوط ریلی سریع السیر، نه تنها در داخل کشور، بلکه در سطح بین المللی از طریق پروژه «یک کمربند، یک راه» در حال گسترش نفوذ خود در حوزه حمل و نقل ریلی است. در مقابل، ایران با وجود قرارگیری در شاهراه ترانزیتی شرق به غرب و شمال به جنوب، به دلیل ضعف در زیرساخت ها، نبود ناوگان مدرن و چالش های مدیریتی و تحریمی، نتوانسته از این موقعیت بهره برداری مؤثری داشته باشد. این وضعیت نشان می دهد که برای ارتقای جایگاه حمل و نقل ریلی کشور، نیاز به بازنگری در سیاست گذاری، افزایش سرمایه گذاری و توسعه فناوری های نوین در این حوزه وجود دارد.

ادعای توقف روند افولی در راه آهن

طبق توضیحات روابط عمومی شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، تزریق منابع مالی در دولت چهاردهم راه آهن را از «شرایط عقب گرد» خارج کرده و جریان بار که در سال های گذشته روندی نزولی داشت، تغییر مسیر داده است. آماده به کاری لکومو توها که در مرداد سال گذشته به پایین ترین حد یعنی ۴۸۹ دستگاه رسیده بود، با رشد ۱۷ درصدی به ۵۷۴ دستگاه افزایش یافته است. این اقدام موجب رشد

وی ادامه داد: اما شاخه شرقی کریدور شمال- جنوب یک مسیر کاملاً ریلی است که در این مسیر بار از مسکو تا تهران به طور یکپارچه با قطار حمل می شود و قطار اخیر که اولین قطار روسیه به بندر خشک آپرین بود، از شمال مسکو تا تهران از مسیر کاملاً ریلی از شاخه شرقی کریدور شمال- جنوب وارد ایران شد.

مدیرکل بازرگانی خارجی شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران با اشاره به مزیت های شاخه شرقی ریلی کریدور شمال- جنوب گفت: در این کریدور مدت زمان سیر نسبت به مسیرهای جایگزین در بحث زمان سیر و همچنین هزینه های حمل شاهد صر فه جویی قابل توجهی هستیم، بطوریکه مدت زمان سیر قطار از یک ماه از مسیر جایگزین به کمتر از ۱۱ روز رسید. نقی زاده تاکید کرد: همچنین هزینه های حمل بار از مسیر به نفع صاحبان بار کاهش پیدا کرده که همین صرفه جویی در زمان و هزینه ها دلیل اعلام رضایمندی تجار و صاحبان بار از این مسیر است.

وی ادامه داد: اگر بتوانیم انتقال بار را در زمان کوتاه تر و با هزینه کمتر جابه کنیم، آن کریدور در جذب بار موفق خواهد بود و این دو مولفه از بارزترین ویژگی های کریدور شمال - جنوب در شاخه شرقی و اینکه برون است.

مدیرکل بازرگانی خارجی شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران با بیان اینکه در دو سال گذشته ۴۸ قطار ترانزیتی از شاخه شرقی و از مسیر اینکه برون وارد ایران شده است، گفت: در دو سال گذشته ۴۸ قطار ترانزیتی از مبدا روسیه و از مسیر ایران به سمت کشورهای حاشیه خلیج فارس، هند، پاکستان و افغانستان تردد داشته است که اخیراً اولین قطار در همین مسیر از مبدا روسیه وارد بندر خشک آپرین شد و بخشی از این بار از بندر خشک آپرین به عراق منتقل شد.

پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com
نشانی سایت: eghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران - خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و پهبشتی - پلاک ۵۵۶ طبقه سوم - واحد ۳