

روزنه

مدیرعامل راه‌آهن تأکید کرد:

افزایش ۲۵ درصدی سهم بار ریلی
از بندر تا پایان برنامه هفتم



ذاکری مدیرعامل راه‌آهن با تشریح اولویت‌های برنامه هفتم توسعه، بر لزوم افزایش سهم بار ریلی از بندر به ۲۵ درصد و اولویت‌بخشی به ترانزیت ریلی تأکید کرد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، چهارعلی ذاکری در جلسه شورای اداری راه‌آهن زاگرس، بر لزوم تحقق اهداف کلان راه‌آهن در برنامه هفتم توسعه تأکید و اولویت‌های اصلی این حوزه را تشریح کرد.

وی با اشاره به تکلیف قانونی مبنی بر افزایش سهم بار ریلی از بندر به ۲۵ درصد تا پایان برنامه هفتم، که در حال حاضر میانگین آن حدود ۹ درصد است، اظهار داشت: ما ظرف سه سال آینده باید به این رقم چشمگیر برسیم و این امر مستلزم تلاش مضاعف در پسرکرانه بندر و افزایش ظرفیت بار عبوری است.

ذاکری همچنین بر اهمیت دو شاخص کلیدی دیگر در برنامه هفتم تأکید کرد و گفت: افزایش سرعت سیر و سرعت سفر در شبکه ریلی و توسعه خطوط ریلی صنعتی، از دیگر اولویت‌های ماست.

مدیرعامل راه‌آهن، سهم ترانزیت ریلی را به عنوان یک تکلیف برنامه‌ای مهم در برنامه هفتم معرفی کرد و گفت: هدف‌گذاری ما رسیدن به ۱۰ میلیون تن بار ترانزیت ریلی در سال آخر برنامه هفتم پشرفت است.

به گفته ذاکری با توجه به افزایش تعاملات با کشورهای همسایه و CIS، این هدف کاملاً دست‌یافتنی است و آغاز ترانزیت گازوئیل از امارات به افغانستان و از بندر امیرآباد، نشان‌دهنده توانمندی شبکه ریلی کشور در این زمینه است.

وی با بیان اینکه باید اولویت را به بارهای ترانزیتی بدهیم تا بتوانیم درآمد پایداری را شکل دهیم خاطر نشان کرد: علیرغم مشکلات موجود، شاهد رشد ۱۲ درصدی در ترانزیت بار و بارهای بین‌المللی هستیم، اما هنوز با فقی برنامه فاصله داریم.

ذاکری به چالش‌های حمل و نقل حومه‌ای اشاره کرد و گفت: درآمد سالیانه قطارهای حومه‌ای کشور ۳۹ میلیارد تومان است که کمتر از ۳ درصد قیمت تمام شده است. این صنعت نیازمند تزریق مالی از سوی دولت است تا بتواند منافع اقتصادی-اجتماعی خود را محقق سازد.

وی با بیان اینکه تعداد واگن‌های مسافری در سال ۱۳۸۹، ۲۳۰۰ واگن و حال حاضر ۹۳۰ واگن است، محدودیت سرمایه‌گذاری در این بخش را یادآور شد و ابراز امیدواری کرد: با امضای تفاهم‌نامه‌هایی به ارزش ۹۵ هزار میلیارد تومان، شاهد ورود واگن‌های باری و مسافری به شبکه ریلی و افزایش خدمات رسانی خواهیم بود.

آغاز ترانزیت ریلی گازوئیل از بندر امام خمینی (ره) به افغانستان



مدیرکل راه‌آهن جنوب از آغاز ترانزیت ریلی ماهانه هفت هزار تن گازوئیل از بندر امام خمینی (ره) به افغانستان خبر داد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، غلامحسین ولدی در گفتگویی رسانه‌ای اظهار کرد: نخستین محموله گازوئیل از ایستگاه راه‌آهن بندر امام خمینی بارگیری شده و از طریق واگن‌های مخزن‌دار، مسیر ریلی جنوب کشور را تا مرز شمشیت طی خواهد کرد و سپس وارد افغانستان شده و تا ایستگاه روزک در مجاورت شهر هرات ادامه مسیر می دهد.

وی طول این محور ترانزیتی را حدود دو هزار و ۱۴۸ کیلومتر عنوان کرد و گفت: این کریدور ریلی نسبت به حمل و نقل جاده‌ای، صرفه‌جویی قابل توجهی در زمان و هزینه‌های لجستیکی به همراه دارد و ظرفیت جدیدی در توسعه صادرات و ترانزیت سوخت ایجاد می کند.

مدیرکل راه‌آهن جنوب افزود: راه‌آهن جنوب آمادگی دارد عملیات ترانزیت ماهانه هفت هزار تن گازوئیل را به‌صورت مستمر اجرا کند تا نیازهای سوختی و تجاری کشور همسایه تأمین شود.

«سرآمد» بررسی کرد؛

راهکارهای فعال سازی کریدورهای ریلی ایران

نگاهی به ظرفیت ۳ کریدور اصلی ریلی ایران و تقویت ترانزیت منطقه‌ای

سرتیتر

یک دارایی ژئواکونومیک بی‌بدیل است که در کمتر کشوری نظیر آن یافت می‌شود. قرارگیری در محل تلاقی سه‌پهنه مهم جهان (آسیای میانه، قفقاز و خلیج فارس) و حضور در مسیر کوتاه‌ترین و امن‌ترین راه زمینی شرق به غرب و شمال به جنوب، ظرفیت تبدیل ایران به یک قدرت لجستیکی اثرگذار در اوراسیا را فراهم کرده است. با وجود این، این ظرفیت عظیم طی دهه‌های گذشته تنها به‌صورت محدود مورد بهره‌برداری قرار گرفته و سهم ایران از بازار ترانزیت بین‌المللی کمتر از حد انتظار بوده است.

به گزارش «اقتصاد سرآمد»، دکتر نورالله بیرانوند، معاون تأمین سرمایه و اقتصاد حمل‌ونقل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در نوشتاری به بررسی راهکارهای عملی برای فعال‌سازی کریدورهای ریلی ایران و تقویت ترانزیت منطقه‌ای پرداخته است. نگارنده در این مطلب با نگاهی به موقعیت ژئواکونومیک ایران، نکاتی را پیرامون ظرفیت ۳ کریدور اصلی ریلی ایران مطرح کرده است. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:

فعال‌سازی کریدورهای بین‌المللی ریلی می‌تواند این وضعیت را به‌صورت بنیادین تغییر دهد. اتصال پایدار ایران به شبکه‌های حمل و نقل منطقه‌ای و جهانی، کشور را از یک «گذرگاه منفعل» به یک «هاب فعال لجستیک و ترانزیت» تبدیل می‌کند؛ هابی که نقشی تعیین‌کننده در معادلات ژئوپلیتیک، تعاملات اقتصادی منطقه‌ای و حتی موازنه‌های قدرت در آسیای جنوب غربی و اوراسیا ایفا می‌کند.

توسعه کریدورها تنها یک راهبرد حمل و نقل نیست، بلکه اقدامی ملی با آثار مستقیم در افزایش قدرت چانه‌زنی سیاسی، تقویت جایگاه ژئواکونومیک ایران، ایجاد هزاران شغل پایدار، افزایش درآمد‌های ارزی، توسعه صنایع صادرات‌محور و بهره‌گیری از ظرفیت بازارهای پررونق آسیای میانه، قفقاز، هند، چین و روسیه است. فعال‌سازی این کریدورها می‌تواند سهم ایران از بازار خدمات لجستیک منطقه-که ارزش آن سالانه صدها میلیارد دلار برآورد می‌شود-را به‌طور چشمگیری افزایش دهد و به تقویت بنیان‌های مالی و ارزی کشور کمک کند.

ظرفیت ۳ کریدور اصلی ریلی ایران

ایران سه کریدور کلیدی و استراتژیک در اختیار دارد که برای آینده اقتصادی کشور حیاتی هستند:

- کریدور شمال-جنوب
 - کریدور شرق-غرب
 - کریدور خلیج فارس-آسیای میانه
- این کریدورها امکان اتصال ایران به چهار بازار بزرگ اوراسیا، اروپا، هند و چین را فراهم می‌کنند و کشور را در جایگاه یک مسیر ترانزیتی سریع، مقرون‌به‌صرفه و قابل اعتماد قرار می‌دهند. به‌طور بالقوه، ظرفیت مجموع این کریدورها می‌تواند ارزش تجاری سالانه‌ای بین ۱۴۰ تا ۲۶۰ میلیارد دلار ایجاد کند.

جدول ۱- برآورد ظرفیت بالقوه کریدورها

ارزش بالقوه سالانه (میلیارد دلار)	حجم بالقوه سالانه (میلیون تن)	کریدور ریلی
۷۰ - ۱۲۰	۱۵ - ۲۵	شمال-جنوب
۵۰ - ۱۰۰	۱۰ - ۲۰	شرق-غرب
۲۰ - ۴۰	۸ - ۱۵	خلیج فارس- آسیای میانه
۱۴۰ - ۲۶۰	۳۳ - ۶۰	جمع کل

به همین دلیل در برنامه هفتم توسعه، هدف بلندپروازانه‌ای برای رساندن حجم ترانزیت کشور به ۴۰ میلیون تن تعیین شده است. با این حال، پیرش اصلی این است که برای فعال‌سازی کریدورهای بین‌المللی ریلی ایران دقیقاً چه باید کرد؟

ضرورت اتخاذ رویکرد فراتر از توسعه فیزیکی

اگرچه تکمیل زیرساخت‌ها، برق‌سازی مسیرها، رفع گلوگاه‌ها و تأمین ناوگان

خبر

وزیر راه وشهرسازی خبر داد:

بهره‌برداری از کنار گذر شمالی کرج تا پایان امسال

سرتیتر

وزیر راه و شهرسازی در جریان بازدید از پروژه آزادراهی کنارگذر شمالی کرج، از افتتاح این پروژه تا پایان سال جاری خبر داد و پل ۱ این پروژه را شاهکار مهندسی ایرانی دانست.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، فرزانه صادق در حاشیه بازدید پروژه آزادراهی کنارگذر شمالی کرج در جمع خبرنگاران اظهار کرد: پیشرفت فیزیکی این پل در بازدیدهای متعدد، واضح است و همه مراحل از طراحی تا ساخت مایه افتخار ایران و ایرانی است چراکه تماماً توسط جوانان همین سرزمین انجام شده و مهندسان قدر، این طرح را در زمره برترین‌ها قرار داده‌اند.

وی افزود: این پروژه با مشارکت دولت و شهرداری کرج در حال اجراست و نه تنها مشکلات ترافیکی شهر کرج و استان البرز را کاهش می‌دهد، بلکه به‌عنوان یک پروژه بین‌استانی، بار ترافیکی بیش از ۱۰ استان را در مسیر اتوبان تحت تأثیر قرار خواهد داد که علاوه بر اثرگذاری در ترافیک بین‌استانی، ورودی‌ها

سرتیتر

سرتیتر

مناسب از ضرورت‌های انکارناپذیر محسوب می‌شود، اما اتکای صرف به این اقدامات کافی نیست. تجربه کشورهای موفق نشان می‌دهد که فعال‌سازی کریدورهای بین‌المللی نه‌تنها یک پروژه عمرانی، بلکه یک پروژه ملی چندبعدی است که باید همزمان در چهارسطح پیگیری شود:

- سطح سیاسی و دیپلماسی کلان
- سطح همکاری‌های بین‌المللی ریلی و گمرکی
- سطح بازاریابی، جذب بار و مدیریت تقاضا
- سطح توسعه فنی، زیرساختی و لجستیکی.

بنابراین تحقق هدف تبدیل ایران به هاب ترانزیت منطقه، مستلزم طراحی و اجرای یک طرح جامع و منسجم است که ابعاد سیاسی، بازرگانی، بازاریابی و فنی را یکجا پوشش دهد و در تمام سطوح حکمرانی و دیپلماسی کشور از آن حمایت شود. طرح فعال‌سازی کریدورهای بین‌المللی ریلی ایران حداقل باید چهارمحور اصلی اقدام به شرح زیر را در برگیرد:

محور اول- دیپلماسی و همکاری‌های بین‌المللی راهبردی

این محور بر ایجاد چارچوب‌های کلان سیاسی، اقتصادی و امنیتی برای توسعه کریدورها تمرکز دارد.

اقدامات کلیدی:

- توافقات سیاسی دوجانبه، چندجانبه و منطقه‌ای: فعال‌سازی ظرفیت سازمان‌های بین‌المللی مانند شانگهای و بریکس برای توسعه تجارت و حمل و نقل، با تأکید بر مشارکت چین، هند و روسیه.
- فعال‌سازی سفارتخانه‌ها و نمایندگی‌های بازرگانی: بسیج دیپلماسی اقتصادی از طریق سفارتخانه‌ها و دفاتر بازرگانی ایران در کشورهای مسیر کریدور، برای ایجاد تعامل مستقیم بین تجار و جذب آن‌ها به کریدورهای ریلی ایران.
- تأمین مالی و سرمایه‌گذاری مشترک: توسعه همکاری‌های دوجانبه و چندجانبه برای جذب سرمایه و فاینانس جهت توسعه زیرساخت‌های کریدوری در ایران و کشورهای مسیر، با بهره‌گیری از صندوق‌های توسعه‌ای و بانک‌های بین‌المللی.

محور دوم- همگون‌سازی فنی، عملیاتی و فرایندی

این محور به هماهنگی اجرایی و فنی بین نهادهای ذخیسل در فرایند ترانزیت می‌پردازد.

اقدامات کلیدی:

- همکاری بین راه‌آهن‌های کشورهای مسیر کریدور: ایجاد مکانیسم‌های مدیریت مشترک، شامل یکپارچه‌سازی زمان‌سیر، تعرفه‌های حمل شفاف و هماهنگ و استقرار سیستم تبادل الکترونیکی داده‌ها بین راه‌آهن‌ها.
- هماهنگی‌های گمرکی و مرزی: اجرای پروژه‌های مشترک با گمرکات و مرزبانان کشورهای همسایه برای کاهش تشریفات زائد، تسریع عبور کالا و ساده‌سازی تبادل واگن‌ها.
- هماهنگی استانداردها: توافق بر سر استانداردهای فنی زیرساخت، ناوگان و روش‌های حمل، از جمله عرض خطوط و انواع واگن‌های قابل تبادل.

محور سوم- بازاریابی هدفمند و مدیریت تقاضا (STP)

جذب بار و مشتری برای کریدورها نیازمند استراتژی بازاریابی دقیق و مبتنی بر داده است. چارچوب STP شامل سه مرحله اصلی است:

۱- بخش‌بندی بازار (Segmentation)

تقسیم بازار به بخش‌های قابل مدیریت براساس نوع کالا و نیازهای مشتریان، شامل:

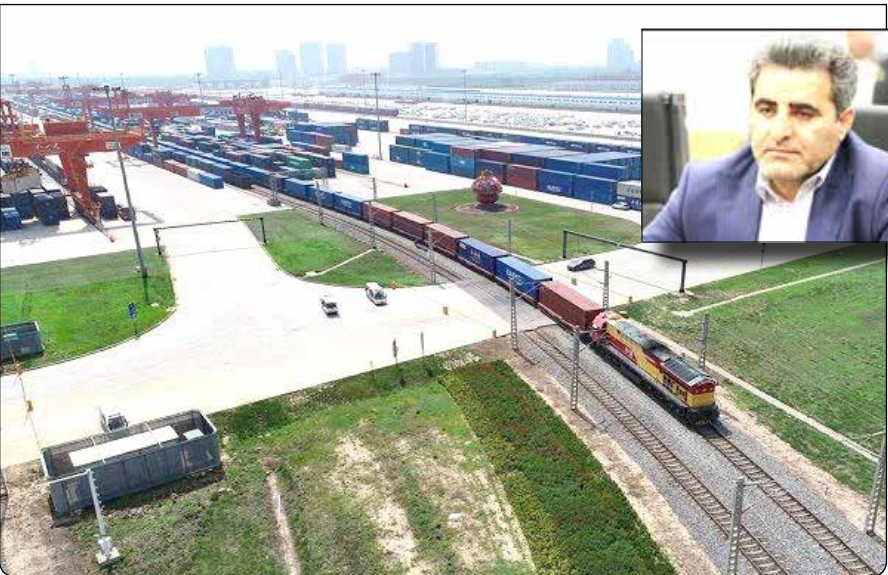
-کانتینرهای زمان‌حساس

-کالاهای فله‌ای

-محصولات پترشیمی

۲- هدف‌گذاری (Targeting)

انتخاب بخش‌های جذاب و دارای مزیت رقابتی برای تمرکز منابع و



سرمایه‌گذاری.

کریدور شمال-جنوب به دلیل صرفه‌جویی زمانی، اولویت نخست قرار می‌گیرد.

۳- جایگاه‌یابی (Positioning)

-ایجاد تصویر ایران به‌عنوان مسیر زمینی سریع، قابل اطمینان و مقرون‌به‌صرفه در ذهن مشتریان و تصمیم‌گیرندگان لجستیکی.

-تقویت برند کریدورهای ایران در بازارهای اوراسیا و جنوب و شرق آسیا، با تأکید بر همکاری‌های کلیدی با چین، هند و روسیه.

اقدامات عملیاتی STP:

- تدوین بسته‌های خدماتی اختصاصی برای انواع کالا و مشتریان با توجه به نیازهای زمانی و حجم محموله.
- برگزاری رویدادهای تخصصی و نمایشگاه‌های بین‌المللی لجستیک برای معرفی ظرفیت‌های کریدورها و جذب سرمایه‌گذاران خارجی.
- استفاده از داده‌های تحلیلی و تخمینی برای برآورد حجم بار و ارزش اقتصادی بالقوه کریدورها.

محور چهارم- توسعه ونوسازی زیرساخت ریلی کریدوری

این محور به توسعه فیزیکی شبکه ریلی و افزایش ظرفیت حمل و نقل بین‌المللی اختصاص دارد.

اقدامات کلیدی:

- تکمیل و تقویت کریدور شمال-جنوب: -تکمیل محور رشت-آستارا برای اتصال کامل به شبکه قفقاز. -دوخطه‌سازی و برق‌سازی محور سرخس-تبریز -چشمه‌ثریا برای افزایش ظرفیت و سرعت مسیر ارتباطی با اروپا.
- رفع سایر گلوگاه‌ها: تکمیل پروژه‌های خطوط دوم در مسیرهای پرترافیک و نوسازی ناوگان لکوموتیو و واگن.
- توسعه پایانه‌های ریلی-دریایی در بنادر: تجهیز بنادر چابهار و بندرعباس برای بارگیری مستقیم کالا از کشتی به قطار.
- توسعه و احداث هاب‌های لجستیک: ایجاد و توسعه مراکز لجستیک در نقاط مرزی و همچنین مناطق مهم در امتدادکریدورها
- مکانیزاسیون فرایندهای بارگیری و انبارداری: استفاده از سیستم‌های خودکار و فناوری‌های روز برای کاهش زمان توقف و افزایش بهره‌وری.

نتیجه‌گیری

فعال‌سازی کریدورهای ریلی ایران یک پروژه ملی است که تنها با تعامل هوشمندانه با جهان و سرمایه‌گذاری همزمان در چهارمحور مستقل اما مکمل امکان‌پذیر می‌شود. دیپلماسی و توافقات بین‌المللی بستر قانونی و امنیتی را فراهم می‌کند، همگون‌سازی فنی و عملیاتی جریان کالا را روان می‌سازد، بازاریابی و مدیریت تقاضا مشتری جذب می‌کند، توسعه زیرساخت ریلی، بستر حرکت را آماده می‌سازد و توسعه لجستیک ارزش‌افزوده نهایی را ایجاد می‌کند.

حرکت همزمان در این چهارمحور، ایران را به قطب ترانزیت منطقه تبدیل کرده و درآمدهای ارزی پایدار را برای کشور به ارمغان خواهد آورد. نقش کلیدی کشورهای چین، هند و روسیه در توسعه و بهره‌برداری از کریدورها، تعیین‌کننده ظرفیت ایران برای تبدیل‌شدن به هاب ترانزیتی اوراسیاست.



است که تا پایان سال قطعه بعدی این پروژه‌ها آغاز شود و به‌ویژه در مسیر چابهار-زاهدان، قطعه‌ای به طول ۸.۵ کیلومتر وارد مرحله اجرا شود.

وی درباره ابلاغ نرخ عوارض آزادراهی تصریح کرد: با توجه به مصوبات ستاد تنظیم بازار، ارزش‌گذاری و قیمت‌گذاری عوارض آزادراهی به مسیر قانونی خود بازگشته است و طبیعی است که وقتی بخش خصوصی در ساخت آزادراه مشارکت می‌کند، اخذ عوارض آزادراهی نیز بخشی از روند اجرای پروژه خواهد بود.