



توسعه شبکه راه آهن با وجود تنگناهای مالی

اختصاصی با خبرنگار نشریه «بررسی‌های بازرگانی» بیان کرد.

وی گفت: میزان جابه‌جایی بار با استفاده از شبکه راه‌آهن کشور در نیمه نخست سال جاری به ۸/۲ میلیارد تن کیلومتر رسید که نسبت به عملکرد مدت مشابه سال قبل ۱۸/۱ درصد افزایش داشت، لیکن عملکرد جابه‌جایی مسافر در همین هنگام با ۰/۴ درصد کاهش به ۳/۸ میلیارد نفر کیلومتر رسید.

○ راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در نیمه نخست سال جاری ۱۳ میلیون تن بار و ۵/۱ میلیون نفر مسافر را به مقصد رساند.

صدیق‌پور گفت: ظرفیت حمل باری راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران از ابتدای اجرای نخستین برنامه پنج‌ساله توسعه

به‌منظور بررسی فعالیت راه‌آهن، وضعیت شبکه کنونی راه‌آهن کشور و نقش آن در نقل و انتقال کالا و مسافر و نیز برنامه‌های در دست اجرا برای توسعه شبکه حمل و نقل راه‌آهن، با آقای حمید صدیق‌پور مدیرکل روابط عمومی و سخنگوی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران گفت‌وگویی داشتیم که با هم می‌خوانیم.

۱۳ میلیون تن بار و ۵/۱ میلیون نفر مسافر به مقصد رسیدند

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در نیمه نخست سال جاری ۱۳ میلیون تن بار و ۵/۱ میلیون نفر مسافر را به مقصد رساند. این مطلب را آقای حمید صدیق‌پور، مدیرکل روابط عمومی و سخنگوی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در گفت‌وگویی

اتاره:

شبکه راه‌آهن نقش بسزایی در حمل و نقل وسیع بار و مسافر در داخل کشور و نیز ترانزیت کالا دارد. با موقعیت جغرافیایی ویژه‌ای که جمهوری اسلامی ایران در منطقه خاورمیانه دارد، شبکه راه‌آهن در نقل و انتقال کالاهای ترانزیت از کشور حاشیه خلیج فارس تا آسیای مرکزی و ماوراء قفقاز و نیز از شرق آسیا تا اروپا می‌تواند نقش بزرگی ایفا کند.

با سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در سال‌های اخیر به‌ویژه در دوران سازندگی در بخش راه‌آهن، شبکه خط آهن ایران می‌تواند کلید توسعه اقتصادی منطقه تلقی گردد و در تأمین نیازمندی‌های مردم این ناحیه از جهان و گسترش تجارت خارجی نقش فعالی ایفا کند.

اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور تا پایان سال گذشته حدود ۴۹ درصد و ظرفیت حمل مسافر آن ۵۹ درصد رشد داشت.

وی افزود: روند افزایشی حمل بار راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران که در برنامه اول آغاز شد، در دو سال گذشته همچنان ادامه یافت، به گونه‌ای که میزان حمل بار در سال گذشته به ۲۱ میلیون و ۴۰۱ هزار تن رسید که نسبت به بار حمل شده توسط این شبکه در سال ۱۳۷۳ معادل ۶۲ هزار تن افزایش یافت.

○ ظرفیت حمل باری راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در دوران سازندگی ۴۹ درصد و ظرفیت حمل مسافر آن ۵۹ درصد افزایش یافت.

وی گفت: میزان عملیات جابه‌جایی بار توسط شبکه راه‌آهن از ۱۰/۳ میلیارد تن کیلومتر در سال ۱۳۷۳ به ۱۱/۹ میلیارد تن کیلومتر در سال ۱۳۷۴ افزایش یافت، در حالی که این شاخص در پیش از شروع اجرای نخستین برنامه پنج‌ساله توسعه اقتصادی کشور یعنی در سال ۱۳۶۷ به میزان ۸ میلیارد تن کیلومتر و در پایان برنامه اول (سال ۱۳۷۲) به میزان ۹/۲۳ میلیارد تن کیلومتر بود.

صدیق‌پور با اشاره به نقش شبکه راه‌آهن در توسعه سیستم حمل و نقل داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی اظهار داشت: به منظور توسعه کمی و کیفی شبکه راه‌آهن در طول دو سال گذشته، ۲۸۳ کیلومتر عملیات بهسازی خط، ۱۳۶ کیلومتر بازسازی خط و ۷۶۰ کیلومتر خطوط جدید احداث شد.

بهره‌برداری از راه‌آهن سیرجان - بندرعباس، بهره‌برداری از قطار مسافری

تهران - بندرعباس، اجرای سیستم کامپیوتری سیر و حرکت راه‌آهن، بهره‌برداری از خط آهن مشهد - سرخس - تجن از عمده‌ترین فعالیت‌های راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران بوده است.

وی گفت: در زمینه گسترش ظرفیت جابه‌جایی مسافران نیز راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در دوران سازندگی اقدامات مؤثری به عمل آورده است به گونه‌ای که میزان حمل مسافر از ۶/۷ میلیون نفر در سال ۱۳۶۷ به ۹/۱ میلیون نفر در پایان برنامه اول رسید. با ادامه این روند مثبت تعداد مسافران جابه‌جا شده با استفاده از شبکه راه‌آهن در سال ۱۳۷۳ به ۹/۲ میلیون نفر و در سال گذشته به ۹/۶ میلیون نفر افزایش یافت.

○ در سال گذشته ۷۶۰ کیلومتر خط آهن جدید احداث شد، در حالی که عملیات بهسازی خطوط در طول ۲۸۳ کیلومتر و بازسازی خطوط در طول ۱۳۶ کیلومتر نیز انجام شد.

وی گفت: راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران ظرفیت جابه‌جایی سالانه ۱۰ میلیون مسافر در شبکه ریلی را دارد.

وی افزود: راه‌آهن بدون توجه به امر سودآوری، حمل مسافر را در اولویت قرار داده است با وجود آنکه به دلیل کمبود منابع سرمایه‌گذاری در سال‌های اخیر در زمینه شبکه خطوط موجود و ناوگان ترابری ریلی، رشد حمل و نقل باری نسبت به اهداف تعریف شده الگوی مصرف حمل و نقل برای مسؤلان راه‌آهن رضایت‌بخش نبوده است.

صدیق‌پور با اشاره به نقشی که حمل و نقل بار و مسافر با راه‌آهن نسبت به دیگر تجهیزات راه و ترابری در صرفه‌جویی

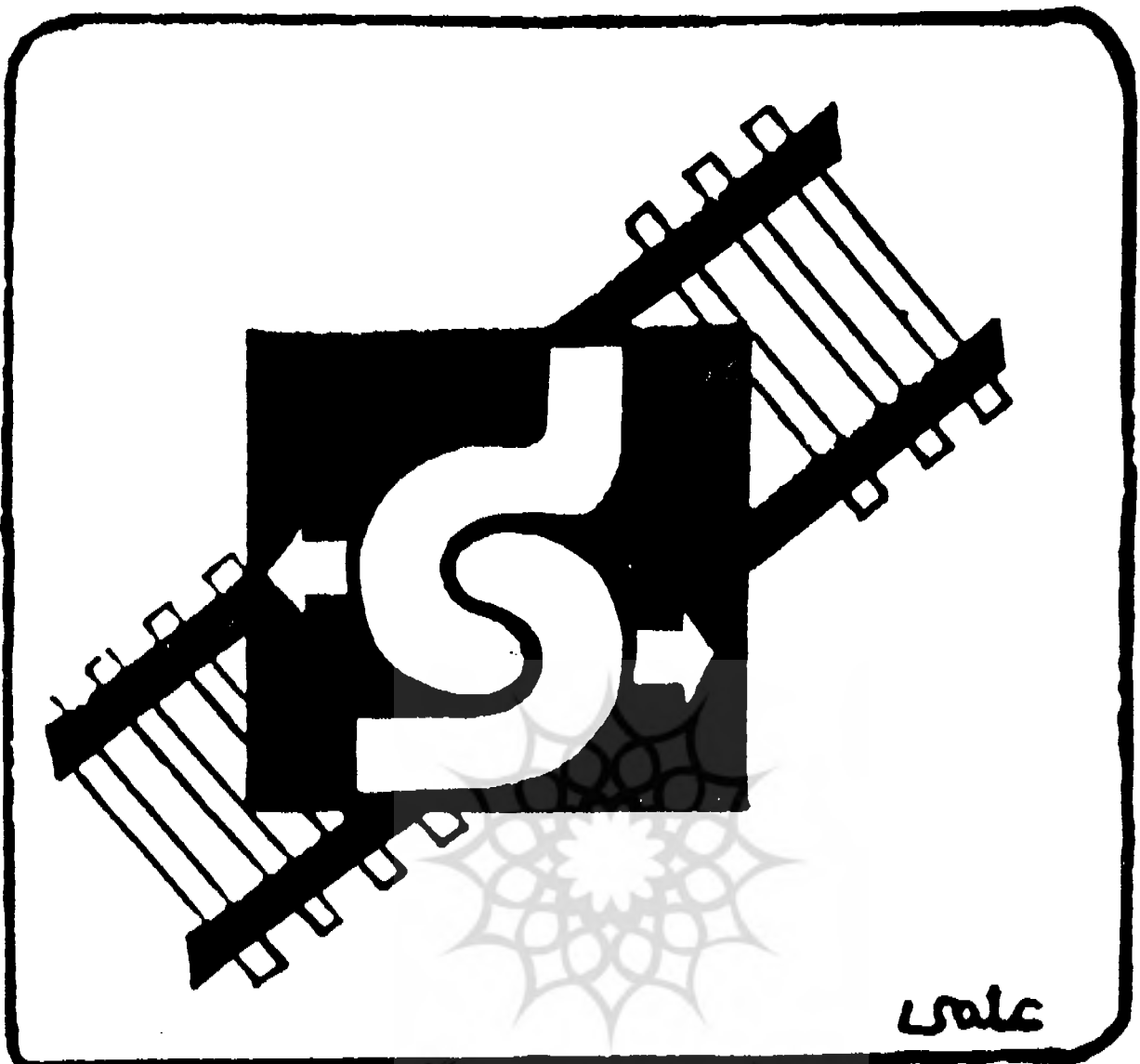
اقتصادی کلان برای کشور دارد، گفت: بر اساس محاسبات انجام شده، هر یک میلیارد تومان سرمایه‌گذاری (یا اعتبار واگذاری) به بخش حمل و نقل ریلی در دومین برنامه پنج‌ساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور به میزان ۴/۴ میلیارد تومان صرفه‌جویی اقتصادی ناشی از مصارف سوخت و قطعات یدکی برای کشور ایجاد می‌کند.

○ بهره‌برداری از راه‌آهن سیرجان - بندرعباس، قطار مسافری تهران - بندرعباس، اجرای سیستم کامپیوتری سیر و حرکت راه‌آهن و بهره‌برداری از خطوط بافق - بندرعباس و نیز مشهد - سرخس - تجن از برجسته‌ترین فعالیت‌های راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در دوران سازندگی بوده است.

وی با اشاره به شناخته شدن حمل و نقل ریلی به عنوان کارآمدترین سیستم جابه‌جایی بار و مسافر در سطح دنیا اظهار داشت: شبکه خطوط راه‌آهن در کشورهای در حال توسعه و نیز توسعه‌یافته همواره در حال گسترش است و فن‌آوری حمل و نقل ریلی پیوسته در حال پیشرفت است.

وی مزایای حمل با راه‌آهن نسبت به حمل و نقل جاده‌ای را مزیت در حمل انبوه (بار و مسافر)، بهره‌وری بالاتر در مسیرهای طولانی، ایمنی بیشتر نسبت به جاده، صرفه‌جویی در مصرف انرژی و استهلاک ناوگان و کاهش قابل توجه آلودگی‌های زیست‌محیطی ذکر کرد.

مدیرکل روابط عمومی راه‌آهن با اشاره به احداث و تکمیل خطوط جدید در شبکه راه‌آهن کشور در دوران سازندگی اظهار داشت: طول خطوط اصلی شبکه راه‌آهن



دوره اجرای یک برنامه پنجساله حدود ۱۱۰ میلیون دلار در سال است.

وی گفت: با وجود رشد اعتبارات بودجه عمومی در دو سال اخیر و پیش‌بینی افزایش بودجه بخش راه و ترابری در سال گذشته به میزان ۳/۲ درصد، در عمل بودجه راه‌آهن با ۲۸ درصد کاهش نسبت به سال ۷۳ به رقم ۱۴۹ میلیارد ریال در سال گذشته رسید.

وی افزود: با افزایش سطح دستمزدها و هزینه‌ها، بودجه عمرانی راه‌آهن به قیمت‌های ثابت در سال گذشته بیش از ۶۵ درصد تنزل یافت.

وی درباره ضرورت اصلاح ساختار

آخر نیز بهبودی در این زمینه به‌وجود نیامده است.

○ بر اساس محاسبات انجام شده هر یک میلیارد تومان اعتبار واگذاری به بخش حمل و نقل ریلی در دومین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، ۴/۴ میلیارد تومان صرفه‌جویی اقتصادی در مصرف انرژی و قطعات یدکی برای کشور ایجاد می‌کند.

وی اشاره کرد که میانگین نیاز ارزی راه‌آهن برای نگهداشت سطح حداقل در

کشور از ۴۵۱۹ کیلومتر در سال ۱۳۶۸ به ۵۳۳۷ کیلومتر در پایان سال گذشته افزایش یافته است. در حالیکه اعتبارات اختصاص یافته به این بخش به قیمت‌های ثابت سال ۶۷ سیر نزولی داشته و در سال گذشته با کاهش سریعی روبه‌رو شد به گونه‌ای که قدرت خرید این وجوه به کمترین میزان در سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی رسید.

وی گفت: اعتبارات ارزی واگذاری به راه‌آهن نیز همانند اعتبارات ریالی سیر نزولی داشته و به لحاظ ضعف نقدینگی، میزان ارز تخصیص یافته به بخش ترابری ریلی به‌شدت تنزل یافته و در چهار سال

مالی راه آهن گفت: راه آهن جمهوری اسلامی ایران برای رفع تنگناهای مالی به دولت پیشنهاد کرده است که اعتبارات ریالی از محل درآمدهای عمومی (بند ه تبصره ۱ قانون دومین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی کشور) و میزان تخصیص ارز به این شرکت افزایش یابد.

○ حمل انبوه بار و مسافر، ایمنی، بهره‌وری بالاتر در مسیرهای طولانی، صرفه‌جویی در مصرف انرژی و استهلاك ناوگان ترابری و کاهش قابل توجه آلودگی‌های زیست‌محیطی از مزایای حمل و نقل با راه آهن نسبت به حمل و نقل جاده‌ای است.

وی گفت: آزادی عمل راه آهن در تعیین نرخ تعرفه بار بر اساس قیمت‌های رقابتی و توافق با مشتریان و با برقراری تسهیلات مناسب برای اصلاح تعرفه متناسب با شرایط بازار، اختصاص درآمدهای ارزی ناشی از حمل و نقل ترانزیت به راه آهن، تخصیص معادل ارزی و ریالی مبالغ حاصل از صرفه‌جویی حمل و نقل راه آهن به توسعه ناوگان و افزایش ظرفیت، اولویت دادن به سرمایه‌گذاری در شبکه موجود و اصلاح ساختار راه آهن و تفکیک تأسیسات زیربنایی (تأمین اعتبارات این‌گونه تأسیسات با کمک دولت و تأمین اعتبار ترابری از محل درآمدهای راه آهن، از پیشنهادهای راه آهن جمهوری اسلامی ایران برای اصلاح ساختار مالی و رفع تنگناها می‌باشد.

مدیرکل روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی ایران با اشاره به تنگناهای مالی اظهار داشت: در دو سال اخیر بهره‌برداری از فاز نخست طرح توسعه ایستگاه راه آهن تهران، بهینه‌سازی

فضای مجموعه کارخانه‌های راه آهن در تهران، اتصال شهرک صنعتی البرز (در قزوین) به شبکه راه آهن با احداث ۱۲ کیلومتر خط فرعی صنعتی، احداث خط کمربندی آپرین - ملکی به طول ۲۸ کیلومتر و راه آهن دوخطه تهران آپرین به طول ۲۰ کیلومتر، دوخطه کردن راه آهن تهران - ورامین - پیشوا به طول ۵۵ کیلومتر، آغاز عملیات احداث راه آهن دوخطه تهران - مشهد و اتمام و بهره‌برداری از ۲۰۰ کیلومتر از این مسیر و نیز بازسازی ایستگاه‌های راه آهن زنجان، قزوین، سساری، بهشهر، بندرگز، بندرترکمن، فیروزکوه، دامغان، سمنان، شاهرود، اندیمشک، اهواز، دورد، اراک، قم و کاشان انجام شده است.

○ با وجود تنگناهای مالی طول شبکه راه آهن کشور از ۴۵۱۹ کیلومتر در سال ۱۳۶۸ به ۵۳۳۷ کیلومتر در پایان سال ۱۳۷۴ افزایش یافته، در حالی که اعتبارات تخصیص یافته به این بخش سیر نزولی داشته و قدرت خرید اعتبارات راه آهن در سال ۱۳۷۴ به کمترین میزان در سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی رسیده است.

وی درباره عملکرد راه آهن جمهوری اسلامی ایران در نخستین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور اظهار داشت: علاوه بر افزایش ظرفیت و عملکرد جابه‌جایی بار و مسافر، بهره‌برداری از محور یک‌خطه بافق - سیرجان - تزرچ، راه‌اندازی قطار مسافری بافق - سیرجان - تزرچ، راه‌اندازی قطار مسافری بافق - سیرجان، راه‌اندازی قطار مسافری بین زاهدان و کویته پاکستان،

تکمیل قطار سریع‌السیر تهران - میانه و نیز تهران - زنجان، ایجاد قطارهای مسافری اکسپرس ویژه در تمام مسیرها، مکانیزه سازی روش فروش و پیش‌فروش بلیط قطارها، بهره‌برداری از سیستم‌های اعلام الکتریکی آر.سی و سی.تی.سی در محورهای تهران - شمالغرب - آذربایجان و قم، اصفهان - یزد - زرنده و استفاده از سیستم‌های بی‌سیم در سیر و حرکت قطارها در ناحیه تهران و راه‌اندازی شبکه رادیویی در سه محور تهران - قم، تهران - زنجان و تهران - شاهرود و... از اهم فعالیت‌هایی بود که در دوران اجرای برنامه اول به سامان رسید.

صدیق‌پور گفت: راه آهن جمهوری اسلامی ایران در دوران اجرای نخستین برنامه پنج‌ساله توسعه اقتصادی کشور موفق شد تولید تراورس بتونی را به ۱/۶ میلیون و تراورس چوبی را به ۴۹۰ هزار اصله و تولید بالاست را به ۴/۲ میلیون متر مکعب برساند.

○ برای نگهداشت شبکه راه آهن در سطح حداقل در یک دوره پنج‌ساله به‌طور متوسط سالانه ۱۱۰ میلیون دلار نیاز ارزی وجود دارد.

وی افزود: خرید و اجرای ۸۰۰ کیلومتر فیبر نوری و مراکز تلفن در محورهای شمال غرب و شمال شرق برای استفاده بهینه از سیستم‌های مخابرات و تسهیل ارتباطات برای سیر و حرکت قطارها از مهمترین اقدامات راه آهن در سال‌های ۷۲-۱۳۶۸ بوده است. □

