

ش‌ب‌ک‌ه، ب‌ا‌ل‌ا ر‌ف‌ت‌ن ع‌م‌ر ن‌ا‌و‌گ‌ان و ز‌ی‌ر‌س‌ا‌خ‌ت، ا‌ف‌ز‌ا‌ی‌ش خ‌راب‌ی‌ه‌ا‌ی م‌ک‌ر د‌ی‌ز‌ل‌ه‌ا‌ی ب‌ا‌ر‌ی، ب‌ه ن‌ظ‌ر م‌ی‌ر‌س‌د ا‌ف‌ز‌ا‌ی‌ش ۳۱ د‌ر‌ص‌د ب‌ه‌ر‌ه و‌ر‌ی و‌ا‌گ‌ن م‌ت‌ا‌ث‌ر ا‌ز‌ب‌ه‌ب‌ود م‌د‌ی‌ر‌ی‌ت ت‌ر‌ا‌ف‌ی‌ک و س‌ا‌ی‌ر ع‌و‌ا‌م‌ل ن‌رم ا‌ف‌ز‌ا‌ر‌ی ب‌ا‌ش‌د ک‌ه ب‌ا‌ ن‌ظ‌ر‌خ‌ب‌ر‌گ‌ی و ب‌ا‌ ف‌ر‌ض ت‌ا‌ث‌ی‌ر ۵۰ د‌ر‌ص‌د‌ی س‌ه‌م ا‌ق‌د‌ا‌م‌ا‌ت‌ی ه‌م‌چ‌ون ا‌ف‌ز‌ا‌ی‌ش ب‌ا‌ر چ‌ش‌م‌ه‌ه‌ا‌ی ب‌ا‌ر‌گ‌ی‌ر‌ی، ب‌ه‌ب‌ود ک‌ی‌ف‌ی و ک‌م‌ی ن‌ی‌ر‌و‌ه‌ا‌ی ع‌م‌ل‌ی‌ا‌ت‌ی، د‌ر ن‌ظ‌ر گ‌ر‌ف‌ت‌ن ت‌خ‌ف‌ی‌ف‌ا‌ت ت‌ع‌ر‌ف‌ه‌ا‌ی ه‌م‌چ‌ون م‌ح‌ور ش‌ر‌ق و... د‌ر ر‌ش‌د ب‌ه‌ر‌ه‌و‌ر‌ی و‌ا‌گ‌ن ب‌ع‌ن‌و‌ان ش‌ا‌خ‌ص م‌ت‌ا‌ث‌ر، س‌ه‌م ت‌ا‌ث‌ی‌ر‌گ‌ذ‌ا‌ر ق‌ط‌ا‌ر‌ه‌ا‌ی ب‌ا‌ر‌ی ب‌ر‌ن‌ا‌م‌ه‌ا‌ی و ب‌ه‌ب‌ود م‌د‌ی‌ر‌ی‌ت ت‌ر‌ا‌ف‌ی‌ک د‌ر ر‌ش‌د ش‌ا‌خ‌ص م‌ذ‌ک‌ور ح‌د‌ود ۱۵ د‌ر‌ص‌د (یع‌ن‌ی ا‌ف‌ز‌ا‌ی‌ش ت‌ن ک‌ی‌ل‌و‌م‌ت‌ر ب‌ه م‌ی‌ز‌ان ۴،۵ م‌ی‌ل‌ی‌ا‌ر‌د) م‌ی‌ب‌ا‌ش‌د .

ل‌ذ‌ا ب‌ا‌ ن‌ظ‌ر گ‌ر‌ف‌ت‌ن م‌ت‌و‌س‌ط ت‌ع‌ر‌ف‌ه ح‌ق د‌س‌ت‌ر‌س‌ی ب‌ه ا‌ز‌ای ه‌ر ت‌ن ک‌ی‌ل‌و‌م‌ت‌ر د‌ر س‌ال ۹۸ (۷۲۰ ر‌ی‌ال) س‌ه‌م ع‌ا‌د‌ی ق‌ط‌ا‌ر‌ه‌ا‌ی ب‌ا‌ر‌ی ب‌ر‌ن‌ا‌م‌ه‌ا‌ی ا‌ز د‌ر‌آ‌م‌د ر‌ا‌ه‌آ‌ه‌ن د‌ر س‌ال ۱۳۹۸ ن‌س‌ب‌ت ب‌ه ۵ س‌ال گ‌ذ‌ش‌ت‌ه ب‌ه م‌ی‌ز‌ان ۳۲۴۰ م‌ی‌ل‌ی‌ا‌ر‌د ر‌ی‌ال ت‌ع‌ی‌ی‌ن م‌ی‌گ‌ر‌د‌د.

ر‌ا‌ه‌آ‌ه‌ن چ‌ه ب‌ر‌ن‌ا‌م‌ه‌ا‌ی‌ی د‌ر ت‌و‌س‌ع‌ه ح‌م‌ل و ن‌ق‌ل ر‌ی‌ل‌ی د‌ر ح‌و‌ز‌ه ب‌ا‌ر و م‌س‌ا‌ف‌ر د‌ا‌ر‌د؟

- ا‌ف‌ز‌ا‌ی‌ش ق‌ط‌ا‌ر‌ه‌ا‌ی ب‌ا‌ر‌ی ب‌ر‌ن‌ا‌م‌ه‌ا‌ی
- م‌د‌ل‌س‌از‌ی ت‌ر‌ا‌ف‌ی‌ک ش‌ب‌ک‌ه ج‌ه‌ت م‌د‌ی‌ر‌ی‌ت ب‌ه‌ی‌ن‌ه ت‌ر‌ا‌ف‌ی‌ک
- م‌ک‌ا‌ن‌ی‌ز‌ه ک‌ر‌دن ت‌خ‌ص‌ی‌ص ل‌ک‌و‌م‌ت‌ی‌و‌ه‌ا‌ی م‌ا‌ن‌و‌ر‌ی
- ا‌س‌ت‌ا‌ن‌د‌ا‌ر‌د س‌از‌ی ب‌ر‌ن‌ا‌م‌ه‌ر‌ی‌ز‌ی اع‌ز‌ام ر‌ا‌ه‌ب‌ر‌ان ق‌ط‌ا‌ر
- ج‌ذب، آ‌م‌وز‌ش و ب‌ک‌ا‌ر‌گ‌ی‌ر‌ی ۳۸۴ ن‌ف‌ر ن‌ی‌ر‌و‌ی ا‌ن‌س‌ا‌ن‌ی م‌ش‌ا‌غ‌ل ع‌م‌ل‌ی‌ا‌ت‌ی س‌ی‌ر و ح‌ر‌ک‌ت
- و‌ا‌گ‌ذ‌ا‌ر‌ی ا‌م‌ور م‌ا‌ن‌و‌ر و‌ا‌گ‌ن‌ه‌ا د‌ر ا‌ی‌س‌ت‌گ‌ا‌ه‌ه‌ا‌ی پ‌ر ت‌ر‌ا‌ف‌ی‌ک ر‌ا‌ه‌آ‌ه‌ن ب‌ه ب‌خ‌ش خ‌ص‌وص‌ی ب‌و‌ی‌ز‌ه ا‌ی‌س‌ت‌گ‌ا‌ه ا‌ن‌ش‌ع‌ا‌ب ب‌ن‌د‌ر‌ع‌ب‌اس

ا‌د‌اره ک‌ل س‌ی‌ر و ح‌ر‌ک‌ت د‌ر خ‌ص‌وص ا‌ل‌ز‌ا‌م‌ا‌ت ت‌و‌س‌ع‌ه د‌ر ا‌ف‌ق ۱۴۰۵ و ج‌ه‌ت د‌س‌ت‌ی‌ا‌ب‌ی ب‌ه س‌ه‌م ۳۰ د‌ر‌ص‌د‌ی



پ‌اس‌خ‌ ه‌ا‌ی ا‌د‌ا‌ر‌ا‌ت ت‌ا‌ب‌ع‌ه ح‌و‌ز‌ه م‌ع‌ا‌و‌ن‌ت ب‌ا‌ز‌ر‌گ‌ا‌ن‌ی و ب‌ه‌ر‌ه‌ب‌ر‌د‌ا‌ر‌ی ب‌ه‌ خ‌ب‌ر‌ن‌گ‌ا‌ر ا‌ن‌ج‌م‌ن ص‌ن‌ف‌ی ش‌ر‌ک‌ت‌ه‌ا‌ی ح‌م‌ل و ن‌ق‌ل ر‌ی‌ل‌ی:

## ط‌ر‌ح‌ه‌ا و ب‌ر‌ن‌ا‌م‌ه‌ه‌ا‌ی ر‌ا‌ه‌آ‌ه‌ن د‌ر ا‌ج‌را‌ی ط‌ر‌ح ت‌و‌س‌ع‌ه ر‌ی‌ل‌ی

ح‌و‌ز‌ه‌ه‌ا‌ی م‌خ‌ت‌ل‌ف م‌ر‌ت‌ب‌ط ب‌ا‌ ح‌م‌ل ب‌ا‌ر د‌ر س‌ال‌ه‌ا‌ی ۹۳-۹۸، ب‌ه د‌ل‌ی‌ل ج‌ه‌ش‌ ب‌ر‌ن‌ا‌م‌ه‌ر‌ی‌ز‌ی و‌ا‌ه‌د‌ا‌ف ک‌ل‌ان س‌ا‌ز‌مان ج‌ه‌ت ن‌ه‌ا‌د‌ی‌ن‌ه ک‌ر‌دن و ر‌ا‌ه ا‌ن‌د‌از‌ی ق‌ط‌ا‌ر‌ه‌ا‌ی ب‌ا‌ر‌ی ب‌ر‌ن‌ا‌م‌ه‌ا‌ی د‌ر س‌ال ۹۳، و ب‌ر‌ا‌ب‌ر ج‌د‌ول ذ‌ی‌ل ک‌ه ب‌ی‌ا‌ن‌گ‌ر ر‌ش‌د ت‌ن ک‌ی‌ل‌و‌م‌ت‌ر ب‌ه م‌ی‌ز‌ان ۳۸ د‌ر‌ص‌د، ر‌ش‌د ب‌ه‌ر‌ه‌و‌ر‌ی د‌ی‌ز‌ل ب‌ه م‌ی‌ز‌ان ۱ د‌ر‌ص‌د و ر‌ش‌د ب‌ه‌ر‌ه‌و‌ر‌ی و‌ا‌گ‌ن ب‌ه م‌ی‌ز‌ان ۳۱ د‌ر‌ص‌د د‌ر ۵ س‌ال گ‌ذ‌ش‌ت‌ه م‌ی‌ب‌ا‌ش‌د، ع‌ل‌ی‌ر‌غ‌م ع‌د‌م ا‌ف‌ز‌ا‌ی‌ش ظ‌ر‌ف‌ی‌ت د‌ر م‌س‌ی‌ر‌ه‌ا‌ی پ‌ر ت‌ر‌ا‌ف‌ی‌ک

را ا‌ف‌ز‌ا‌ی‌ش م‌ی‌د‌ه‌د ل‌کن ک‌ا‌ه‌ش ۱۰،۷ د‌ر‌ص‌د‌ی م‌ج‌م‌وع ز‌م‌ان‌ه‌ا‌ی ت‌و‌ق‌ف و‌ا‌گ‌ن‌ه‌ا د‌ر م‌را‌ک‌ز ت‌خ‌ل‌ی‌ه، ب‌ا‌ر‌گ‌ی‌ر‌ی، ا‌ی‌س‌ت‌گ‌ا‌ه‌ه‌ا‌ی ت‌ش‌ک‌ی‌ل‌ا‌ت‌ی ب‌ه ه‌م‌ان م‌ی‌ز‌ان یع‌ن‌ی ۸،۸ د‌ر‌ص‌د س‌ر‌ع‌ت ب‌ا‌ز‌ر‌گ‌ا‌ن‌ی را ا‌ف‌ز‌ا‌ی‌ش م‌ی‌د‌ه‌د. پ‌اس‌خ‌ ا‌د‌اره ک‌ل س‌ی‌ر و ح‌ر‌ک‌ت ب‌ه ا‌ی‌ن س‌و‌ال ک‌ه آ‌ی‌ا ا‌ی‌ج‌اد ق‌ط‌ا‌ر‌ه‌ا‌ی ب‌ر‌ن‌ا‌م‌ه‌ا‌ی، ت‌ا‌ث‌ی‌ر‌ی د‌ر ا‌ف‌ز‌ا‌ی‌ش ب‌ه‌ر‌ه‌و‌ر‌ی و ح‌م‌ل ب‌ا‌ر ب‌ی‌ش‌ت‌ر خ‌و‌ا‌ه‌د د‌ا‌ش‌ت ا‌ی‌ن‌گ‌و‌ن‌ه ب‌و‌د: ب‌ا‌ ت‌و‌ج‌ه ب‌ه ب‌ر‌ر‌س‌ی‌ه‌ا‌ی ع‌م‌ل‌ آ‌م‌د‌ه ا‌ز و‌ض‌ع‌ی‌ت ع‌م‌ل‌ک‌ر‌د‌ی ش‌ا‌خ‌ص‌ه‌ا د‌ر

ا‌د‌اره ک‌ل س‌ی‌ر و ح‌ر‌ک‌ت د‌ر پ‌اس‌خ‌ ب‌ه ا‌ی‌ن س‌و‌ال ک‌ه ک‌ا‌ه‌ش ز‌م‌ان س‌ی‌ر ق‌ط‌ا‌ر‌ه‌ا‌ی ب‌ا‌ر‌ی ت‌ا‌ چ‌ه م‌ی‌ز‌ان م‌ی‌ت‌و‌ا‌ن‌د د‌ر ب‌خ‌ش ب‌ا‌ز‌ر‌گ‌ا‌ن‌ی ر‌ا‌ه‌آ‌ه‌ن م‌و‌ث‌ر ب‌ا‌ش‌د ب‌ی‌ان ک‌ر‌د: ک‌ا‌ه‌ش ز‌م‌ان س‌ی‌ر ق‌ط‌ا‌ر‌ه‌ا‌ی ب‌ا‌ر‌ی د‌ر ا‌ف‌ز‌ا‌ی‌ش س‌ر‌ع‌ت ب‌ا‌ز‌ر‌گ‌ا‌ن‌ی م‌و‌ث‌ر ا‌س‌ت ا‌م‌ا‌ن‌ه ب‌ه ط‌ور م‌ت‌نا‌ظ‌ر.

د‌ر‌ا‌ی‌ن خ‌ص‌وص ت‌و‌ج‌ه ب‌ه ج‌د‌ول ز‌ی‌ر ن‌ش‌ان م‌ی‌د‌ه‌د ک‌ه ا‌ف‌ز‌ا‌ی‌ش ۵۰ د‌ر‌ص‌د‌ی د‌ر س‌ر‌ع‌ت ع‌م‌ل‌ی‌ا‌ت‌ی ق‌ط‌ا‌ر‌ه‌ا ب‌ه م‌ی‌ز‌ان ۸،۸ د‌ر‌ص‌د س‌ر‌ع‌ت ب‌ا‌ز‌ر‌گ‌ا‌ن‌ی

| م‌ت‌و‌س‌ط س‌ی‌ر<br>(ک‌ی‌ل‌و‌م‌ت‌ر) | س‌ر‌ع‌ت ق‌ط‌ا‌ر<br>(ک‌ی‌ل‌و‌م‌ت‌ر ب‌ر<br>س‌اع‌ت) | س‌ر‌ع‌ت ب‌ا‌ز‌ر‌گ‌ا‌ن‌ی<br>(ک‌ی‌ل‌و‌م‌ت‌ر ب‌ر<br>س‌اع‌ت) | ز‌م‌ان<br>س‌ف‌ر ک‌ل<br>(س‌اع‌ت) | ز‌م‌ان س‌ی‌ر<br>ق‌ط‌ا‌ر ر‌و‌ی<br>س‌و‌ا‌ف<br>(س‌اع‌ت) | ز‌م‌ان ت‌و‌ق‌ف و‌ا‌گ‌ن‌ه‌ا<br>(ت‌خ‌ل‌ی‌ه، ب‌ا‌ر‌گ‌ی‌ر‌ی،<br>ا‌ی‌س‌ت‌گ‌ا‌ه‌ا‌ی ت‌ش‌ک‌ی‌ل‌ا‌ت‌ی)<br>(س‌اع‌ت) | ا‌ف‌ز‌ا‌ی‌ش<br>س‌ر‌ع‌ت<br>ق‌ط‌ا‌ر‌ه‌ا‌ی<br>ب‌ا‌ر‌ی | ا‌ف‌ز‌ا‌ی‌ش<br>س‌ر‌ع‌ت<br>ب‌ا‌ز‌ر‌گ‌ا‌ن‌ی | ک‌ا‌ه‌ش<br>ز‌م‌ان ت‌و‌ق‌ف‌ه‌ا |
|------------------------------------|--------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------|
| ۷۱۸                                | ۲۶                                               | ۶.۳                                                      | ۲۲۸                             | ۵۵                                                   | ۱۷۳                                                                                                        | -                                                  | -                                         | -                             |
| ۷۱۸                                | ۳۹                                               | ۶.۹                                                      | ۲۱۰                             | ۳۷                                                   | ۱۷۳                                                                                                        | ۵۰%                                                | ۸.۸%                                      | -                             |
| ۷۱۸                                | ۲۶                                               | ۶.۹                                                      | ۲۰۹                             | ۵۵                                                   | ۱۵۴                                                                                                        | -                                                  | ۸.۸%                                      | -۱۰.۷%                        |



| شاخص                                             | ۱۳۹۳    | ۱۳۹۸    | میزان رشد ۹۸ نسبت به ۹۳ |
|--------------------------------------------------|---------|---------|-------------------------|
| تعداد واگن های باری در سربیس                     | 20,264  | 21,271  | 5%                      |
| تعداد واگن های باری در گردش                      | 21,745  | 24,355  | 12%                     |
| تن کیلومتر بار (میلیون)                          | 24,461  | 33,645  | 38%                     |
| هزار کیلومتر باری (هزار)                         | 21,741  | 29,030  | 34%                     |
| دیزل معادل گرم باری (بدون احتساب دیزل های مازاد) | 332.72  | 452.57  | 36%                     |
| معدل خرابی دیزل باری                             | 20.0    | 49.4    | 147%                    |
| بهره وری دیزل باری                               | 201,422 | 203,675 | 1%                      |
| بهره وری واگن باری                               | 3,307   | 4,334   | 31%                     |

| جمع کل | پیش بینی تعداد ناوگان مورد نیاز |       |       |       |       |       |       |                                    |                    |                           |
|--------|---------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------------------------------------|--------------------|---------------------------|
|        | 1405                            | 1404  | 1403  | 1402  | 1401  | 1400  | 1399  | واحد                               | موضوع              |                           |
|        | 108.5                           | 95.5  | 84.0  | 73.9  | 65.0  | 57.2  | 50.3  | تن کیلومتر<br>(میلیارد تن-کیلومتر) | باری               | عملکرد حمل و نقل<br>ریلی  |
|        | 146.6                           | 129.0 | 113.5 | 99.8  | 87.8  | 77.3  | 68.0  | تناژ<br>(میلیون تن-کیلومتر)        |                    |                           |
|        | 26.0                            | 23.7  | 21.6  | 19.7  | 18.0  | 16.4  | 15.0  | میلیارد نفر-کیلومتر                | مسافری             |                           |
| 35,192 | 6,740                           | 5,930 | 5,216 | 4,589 | 4,037 | 3,552 | 5,128 | دستگاه                             | کمبود واگن در گردش |                           |
| 98     | 20                              | 18    | 16    | 15    | 14    | 12    | 3     | دستگاه                             | مسافری             | کمبود لکوموتیو در<br>گردش |
| 587    | 106                             | 94    | 82    | 72    | 64    | 56    | 113   | دستگاه                             | باری               |                           |

| مرزهای بین المللی | زمان بسته شدن مرز | زمان بازگشایی مرز |
|-------------------|-------------------|-------------------|
| رازی              | ۰۴/۱۲/۹۸          | ۱۴/۱۲/۹۸          |
| اینچه برون        | ۰۴/۱۲/۹۸          | ۰۳/۰۴/۹۹          |
| میرجاوه           | ۰۱/۱۲/۹۸          | ۱۹/۰۴/۹۹          |
| سرخس              | ۱۳/۰۱/۹۹          | ۲۹/۰۳/۹۹          |

استقرار یافت به طوری حجم حمل و نقل ریلی در سال ۹۹ تا تاریخ ۹۹/۰۵/۱۰ در مقایسه با همین زمان مشابه در سال ۹۸ در صادرات به میزان ۱۲۵٪ و در واردات به میزان ۲۳۵٪ و در ترانزیت به میزان ۷۸٪ افزایش یافته است.

در مرز میرجاوه در سال ۹۹ تا تاریخ ۹۹/۰۵/۱۰ در مقایسه با همین زمان مشابه در سال ۹۸ واردات به میزان ۱۰۰٪، صادرات به میزان ۹۲٪ و ترانزیت به میزان ۱۰۰٪ کاهش یافته است.

اینچه برون تا تاریخ ۹۹/۰۵/۱۰ نسبت با زمان مشابه در سال ۹۸ به میزان ۲۱۴٪ افزایش داشته است. در مرز سرخس در سال ۹۹ تا تاریخ ۹۹/۰۵/۱۰ در مقایسه با همین زمان مشابه در سال ۹۸ واردات به میزان ۶۵٪، صادرات به میزان ۶۹٪ و ترانزیت به میزان ۸۵٪ کاهش یافته است.

مرز رازی به مدت بسیار محدودی (تنها ۱۰ روز) بر اثر کرونا بسته بود که به سرعت تجهیزات ضد عفونی و گندزدایی در مرز بین دو کشور

در مورخ ۱۰ خرداد ماه و نصب تجهیزات ضد عفونی و گندزدایی در معابر مرزی پروتکل بازگشایی بین دو کشور در مرزهای سرخس، لطف آباد و اینچه برون امضا گردید و مرز اینچه برون در تاریخ ۹۹/۴/۳ و مرز سرخس مورخ ۹۹/۰۴/۲۳ بازگشایی شد.

در مرز اینچه برون در سال ۹۹ تا تاریخ ۹۹/۰۵/۱۰ در مقایسه با همین زمان مشابه در سال ۹۸ واردات به میزان ۹۲٪ و در ترانزیت به میزان ۹۶٪ کاهش یافته است اما در ارتباط با صادرات در مرز

حمل بار شبکه طی سال های ۱۳۹۹ لغایت ۱۴۰۵ جدولی را به شرح ذیل ارائه کرد:  
با در نظر گرفتن رشد ۸٪ بار کل کشور و متوسط ۲۲٫۸٪ رشد حمل ریلی و با در نظر گرفتن رشد ۸٪ مسافر کل کشور و متوسط ۸٫۳٪ رشد حمل ریلی

اداره کل بازرگانی خارجی شرکت راه آهن در پاسخ به این سوال که ظرفیت های راه آهن در حوزه ترانزیت و حمل و نقل ریلی باری تا چه میزان است بیان کرد: در حال حاضر ظرفیت ترانزیت ریلی کشور براساس حداقل چهار شاخص، «ظرفیت مرزها»، «ظرفیت تعویض بوژی»، «ظرفیت مسیر ریلی» و «پتانسیل بار در مبادی و مقاصد» در مسیرهای اصلی ترانزیت ریلی ۹۰ درصد از عملکرد ریلی در سال ۹۷ در این مسیرها بوده است، برابر ۹،۵۷۱ میلیون تن در سال می باشد. در صورتیکه طرح های توسعه ای ریلی از جمله احداث خطوط ریلی رشت-آستارا، شلمچه-بصره، تکمیل محور خواف-هرات و ارتقای مسیر زاهدان-میرجاوه محقق گردد، ۴،۵۷ میلیون تن بار به ظرفیت ترانزیت ریلی کشور افزوده می شود که در مجموع ظرفیت ترانزیت بالغ بر ۱۴،۱۴ میلیون تن بار در سال خواهد شد.

در خصوص وضعیت صادرات و واردات در مرزها و ارتباط با کشورهای منطقه از زمان شیوع ویروس کرونا و پروتکل های اجرایی از سوی راه آهن اعلام کرد:

در جدول زیر زمان بسته شدن و بازگشایی مرزها بین المللی آورده شده است. در تمامی این مرزها قبل از زمان بازگشایی تونل ضد عفونی و تجهیزات گندزدایی استقرار یافته است.

پس از مذاکره با ترکمنستان



به سایر کشورها جهت تامین واگن و هموار نمودن محدودیت کمبود واگن در مقاطعی از سال می باشد.

- تاسیس دفاتر نمایندگی: اقدامات اولیه جهت اخذ مجوز تاسیس دفاتر نمایندگی در کشورهای ترکمنستان، روسیه، ازبکستان و قزاقستان توس شرکت راه آهن ج.ا.ا انجام پذیرفته است و بی شک تاسیس این دفاتر به حفظ و تقویت سهم و نقش مسیرهای ترانزیتی کشور در رقابت با سایر کریدورها و شقوق حمل و نقلی رقیب و نهایتا توسعه مناسبات بین المللی کشور، کمک شایانی خواهد نمود.

- هدفمند نمودن تخفیفات: شناسایی و حذف تخفیفاتی که کارایی لازم را نداشته، توام با ارائه مشوق ها و تخفیفات جدید با هدف افزایش کارایی و رغبت مشتریان، نتایج اقتصادی قابل قبولی را برای حمل و نقل ریلی کشور به همراه داشته است.

- مدیریت هزینه ها: شرکت راه آهن ج.ا.ا با هدف کاهش ماندگاری واگن های خارجی در کشور و در نتیجه کاهش حق ردوانس پرداختی به کشورهای صاحب واگن، حق توقفات در بخش بین المللی را مورد بازبینی قرار داده و این امر منجر به کاهش چشمگیر ضرر و زیان مربوطه گردیده است.

همچنین برخی از برنامه ها و مطالبات شرکت راه آهن ج.ا.ا برای توسعه هرچه بیشتر ترانزیت ریلی کشور به شرح ذیل است:

- نهایی سازی توافقات با راه آهن افغانستان در خصوص دستورالعمل بهره برداری موقت از مرز شمتیغ - محقق نمودن اتصال ریلی رشت-انزلی (کاسپین)

- محقق نمودن اتصال خط ریلی رشت-آستارا

- فعال نمودن شاخه شرقی کریدور شمال - جنوب

در خصوص اینکه شرکت راه آهن در مورد جذب بار ریلی و ارتباط با تجار و صاحبان بار در منطقه چه

توسعه همکاری با بزرگترین قدرت منطقه یعنی کشور چین می دهد.

- راه اندازی کریدور چین-ایران-ترکیه: توافق شش جانبه جهت حمل قطارهای کانتینری چین در مسیر چین، قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، ایران، ترکیه و بالعکس با پیگیری های شرکت راه آهن ج.ا.ا محقق گردید.

- پیگیری ایجاد شرکت مشترک ریلی ایران و روسیه: مدل اقتصادی تاسیس شرکت مشترک ریلی ایران و روسیه توسط شرکت راه آهن ج.ا.ا تهیه گردیده است و برای دریافت نظرات طرف روسی ارسال شده است. تاسیس چنین شرکتی ضمن توسعه روابط بین المللی در حوزه حمل و نقل، با ایجاد منافع مشترک، شرایط و بستر حضور هر چه بیشتر ایران در بازارهای منطقه ای و فرمانطقه ای را مهیا خواهد نمود. همچنین کاهش وابستگی به واگن های کشورهای CIS از دیگر دستاوردهای تاسیس شرکت مشترک ریلی ایران و روسیه خواهد بود.

- سیر واگن های ایرانی در کشورهای CIS: اخذ موافقت کشور ترکمنستان در سال ۹۸ جهت سیر واگن های ایرانی در شبکه ریلی این کشور برای نخستین بار از زمان اتصال به کشورهای CIS، گامی بزرگ در راستای کاهش وابستگی

بین المللی شرکت راه آهن و اقدامات انجام شده تا امروز و برنامه های پیش رو گفت؟

از جمله اقدامات شرکت راه آهن ج.ا.ا در راستای رشد ترانزیت از خاک کشور، می توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- تغییر عضویت راه آهن ایران از عضو ناظر به عضو وابسته: این تغییر عضویت در شورای حمل و نقل کشورهای CIS که در سال ۹۸ محقق گردید، گامی بزرگ در راستای پررنگ تر نمودن نقش ایران در تصمیم گیری های حوزه حمل و نقل منطقه محسوب می گردد و با عملیاتی شدن آن شاهد تاثیرات مثبت آن بر عملکرد بین المللی راه آهن می باشد.

- توسعه کریدور شمال جنوب: پیگیری توسعه کریدور شمال-جنوب در هر دو شاخه شرقی و غربی دریای خزر و امکان حمل از بندر چابهار در این کریدور به عنوان یکی دیگر از بنادر ورودی کشور، توسط شرکت راه آهن ج.ا.ا صورت می پذیرد.

- فعال سازی کریدور چین-ایران: فعال سازی کریدور حمل و نقل ریلی چین-ایران در سال ۹۸ و حرکت بیش از ۳۵ رام قطار از مبدا چین به داخل کشور و همچنین برای اولین بار در تاریخ راه آهن ۳ رام قطار باردار از ایران به مقصد چین، نوید از

اداره کل بازرگانی خارجی در مورد اینکه ایران از طریق ریل به کدام کشورهای منطقه متصل است و چه مقدار کالا از این طریق حمل می شود اظهار کرد:

در حال حاضر شبکه ریلی ج.ا.ا ایران در شمال شرقی کشور توسط مرزهای سرخس و اینچه برون به کشور ترکمنستان متصل است. اتصال ریلی به کشور ترکیه از طریق مرز رازی در شمال غربی کشور می باشد. مرز میرجاوه، دروازه اتصال ریلی ایران به کشور پاکستان است. همچنین مرزهای ریلی آستارا و لطف آباد علیرغم عدم اتصال به شبکه ریلی کشور، به ترتیب به شبکه ریلی کشورهای آذربایجان و ترکمنستان متصل هستند و امکان حمل ترکیبی را فراهم می آورند. مرز جلفا، اتصال ریلی با نخجوان را مهیا می سازد. مرز شلمچه نیز مرز ریلی با کشور عراق محسوب می شود.

در سال ۹۸ در مجموع ۲،۵۵۸ میلیون تن بار از مرزهای فوق الذکر صادر، وارد و یا ترانزیت گردیده است. این میزان تا تاریخ ۱۰ مرداد ۹۹ به ۷۲۶ هزار تن کاهش یافته که دلیل اصلی آن بسته بودن طولانی مدت مرزهای سرخس، اینچه برون و میرجاوه در نتیجه شیوع بیماری کرونا بوده است.

در مورد توسعه فعالیت های ترانزیتی و گسترش کریدورهای



| ردیف | عنوان عملیات اجرایی<br>(طرح/فعالیت)          | واحد    | حجم عملیات اجرایی (طرح/فعالیت) در طول سالهای برنامه |      |      |      |      |      |
|------|----------------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------|------|------|------|------|------|
|      |                                              |         | 1399                                                | 1400 | 1401 | 1402 | 1403 | 1404 |
| ۱    | احداث خطوط دوم و سوم و... در کنار خطوط موجود | کیلومتر | ۳۵۳                                                 | ۷۸۶  | ۱۷۵  | ۳۰۴  | ۲۹۰  | ۲۳۸  |
| ۲    | احداث خطوط حومه ای کلانشهرها                 | کیلومتر | ۱۱۴                                                 | ۵۳   | ۵۰   | ۹۳   | ۰    | ۰    |
| ۳    | احداث واریانت و اصلاح مسیر                   | کیلومتر | ۴۴                                                  | ۰    | ۰    | ۴۱   | ۳۳   | ۰    |
| ۴    | توسعه خطوط سایت های ایستگاهی                 | کیلومتر | ۳۵                                                  | ۱۶۴  | ۶۳   | ۱۷   | ۰    | ۰    |
| ۵    | تراک بندی خطوط                               | کیلومتر | ۴۶۸                                                 | ۲۱۶  | ۸۱۴  | ۴۰۰  | ۸۹۰  | ۵۱۴  |
| ۶    | بازگشایی ایستگاهها                           | ایستگاه | ۶                                                   | ۱    | ۱    | ۷    | ۳    | ۳    |
|      | جمع                                          |         |                                                     |      |      |      |      |      |
|      |                                              |         |                                                     |      |      |      |      |      |

اهداف کمی مورد نیاز طرح های توسعه زیرساختی در افق ۱۴۰۵

| متوسط سیر<br>(کیلومتر) | سرعت<br>قطار<br>(کیلومتر بر<br>ساعت) | سرعت<br>بازرگانی<br>(کیلومتر بر<br>ساعت) | زمان<br>سفر کل<br>(ساعت) | زمان سیر<br>قطار روی<br>مسافر<br>(ساعت) | زمان توقف واگنها<br>(تخلیه، بارگیری،<br>ایستگاههای<br>تشکیلاتی)<br>(ساعت) | افزایش<br>سرعت<br>قطارهای<br>باری | افزایش<br>سرعت<br>بازرگانی | کاهش<br>زمان توقفها |
|------------------------|--------------------------------------|------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|---------------------|
| 718                    | 26                                   | 6.3                                      | 228                      | 55                                      | 173                                                                       | -                                 | -                          | -                   |
| 718                    | 39                                   | 6.9                                      | 210                      | 37                                      | 173                                                                       | 50%                               | 8.8%                       | -                   |
| 718                    | 26                                   | 6.9                                      | 209                      | 55                                      | 154                                                                       | -                                 | 8.8%                       | -10.7%              |

بسته‌های تشویقی را در نظر گرفته است بیان کرد: شرکت راه آهن ج.ا.ا. با وجود نوسانات اقتصادی با وجود افزایش هزینه‌های اقتصادی نه تنها تعرفه‌های خود را افزایش نداده است، بلکه تخفیفات بسیار متنوعی را برای محمولات و مسیره‌های مختلف در نظر گرفته است.

با هدف تامین واگن‌های مورد نیاز شرکت‌ها جهت حمل محمولات خود، دستورالعمل‌های متنوعی را تهیه و به کلیه ذینفعان اطلاع رسانی نموده است و این نکته باعث افزایش بیش از ۵۰ درصدی صادرات ریلی گردید.

طی توافق به عمل آمده در مورخ ۹۸/۰۶/۲۱ با کشور ترکیه، تعرفه‌های یکسان و بر اساس تن-کیلومتر بار راه‌آهن ترکیه مورد موافقت قرار گرفته و این موضوع سبب رونق حمل و نقل ریلی این مسیر و رونق گرفتن مسیر مرز رازی شده است.

تسهیل فرایندهای گمرکی در مرز رازی در نتیجه مذاکرات و توافقات با گمرک ج.ا.ا. از جمله کاهش تعداد اسناد قابل ارائه در مرز رازی، که سبب افزایش مبادلات واگنها و عملکرد مرز بوده است.

نظام‌مند نمودن اعطای پروانه فعالیت حمل‌ونقل بین‌المللی ریلی بار که در نتیجه تدوین دستورالعمل صدور پروانه فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی بار و اتخاذ تدابیری همچون حذف ضمانت‌نامه بانکی، بستری جهت

افزایش شرکت‌های فعال در زمینه حمل‌ونقل بین‌المللی ریلی مهیا گردیده است.

نماینده انجمن صنفی سوالی را در مورد اینکه آیا راه‌آهن با توجه به پیشرفت امروز از نظر تعداد ناوگان و حمل بار و مسافر با توجه به تحریم‌ها و افزایش نرخ ارز می‌تواند طبق سند توسعه حمل و نقل ریلی تا سال ۱۴۰۴ پیش رود یا خیر مطرح کرد و شرکت راه‌آهن در پاسخ گفت:

۱- برای تحقق اهداف سند توسعه تا سال ۱۴۰۴ تعداد واگن و لکوموتیو بیشتری تامین شود در صورتیکه با توجه به تحریم‌ها و افزایش نرخ ارز امکان تامین ناوگان خارجی بسیار سخت شده است و در وضعیت موجود راه‌آهن باید لکوموتیوهای موجود خود را بویژه در بخش بار حفظ کند. با توجه به تحریم‌ها و افزایش نرخ ارز و کمبود قطعات در یک ماه گذشته روزانه ۲۰ تا ۳۰ دیزل باری نسبت به سال قبل کم شده است.

۲- نظر به اینکه بخشی از دیزل‌ها می‌باید توسط خود راه‌آهن بازسازی گردد کمبود نقدینگی سبب شده این مهم در ماه‌های ابتدایی سال جاری محقق نگردد.

۳- با توجه به قیمت هر دیزل باری ۲۶ میلیارد تومان (۱،۱۵ میلیون یورو) و هر واگن باری ۸۵۰ میلیون تومان بنظر می‌رسد با شرایط زیرساختی موجود جذابیت سرمایه‌گذاری کمتر هم بشود.

۴- در سناریوهای سهم ۳۰ درصدی در افق ۱۴۰۵ از نظر بهره‌برداری در سناریوی خوش بینانه تعداد ۳۵۱۹۲ واگن باری و ۵۸۷ دستگاه دیزل باری و ۹۸ دستگاه دیزل مسافری نیاز شبکه ریلی طی ۶ سال آینده خواهد بود.

شرکت راه‌آهن در پاسخ به این سوال که آینده حمل و نقل ریلی را با توجه به مشکلاتی که وجود دارد چگونه ارزیابی می‌کنید گفت: آینده حمل و نقل ریلی در صورت توجه

به موارد ذیل امیدوار کننده و روشن می‌باشد:

۱- حذف یارانه‌های پنهان دولت در بخش جاده‌ای بویژه نرخ سوخت (قیمت تمام شده گازوئیل برای دولت ۱۷۰۰ تومان) و ایجاد زمینه تمایل صاحبان بار به حمل و نقل ریلی

۲- ادامه حمایت‌های دولت و مجلس از توسعه حمل و نقل ریلی

۳- استفاده از بسترهای ظرفیت‌های قانونی (همچون ماده ۱۲ رفع موانع تولید، بند الف تبصره ۱۸ قانون بودجه، ماده ۸ قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، آیین‌نامه اجرایی تبصره ۱۹ ماده واحده قانون بودجه، آیین‌نامه اجرایی بند (و) تبصره ۱۵ قانون بودجه سال ۹۹ و...)

۴- تکمیل و بهره‌برداری از پروژه‌های زیرساختی و ناوگانی و اتصال مراکز انبوه بار و توسعه مراکز لجستیکی در دست اقدام