



صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران

معاونت سیاسی

اداره پژوهش‌های سیاسی

نشست پژوهشی؛

اهم اقدامات شرکت راه آهن ج.ا.ا. در تحقق شعار "جهش تولید"



فرآورده‌های خبری و تولیدات پژوهشی در بخش‌های زیر قابل دسترس است:

– وب سایت خبرگزاری صدا و سیما (سرویس پژوهش) <http://www.iribnews.ir>

پژوهشگر: محمود نانکلی

فهرست مطالب

<u>صفحه</u>	<u>عنوان</u>
۲	* ضرورت طرح مساله
۲	* مقدمه
۲	* اهم اقدامات شرکت راه آهن ج.ا.ا. در تحقق شعار « جهش تولید » و افزایش بهره وری
۴	(۱) اهم اقدامات در راستای تحقق شعار سال « جهش تولید »
۷	(۲) سرمایه گذاری و اقتصاد حمل و نقل
۱۱	* حمل و نقل حومه ای
۱۲	(۳) توسعه خطوط فرعی راه آهن
۱۲	(۴) راه اندازی قرارگاه جهادی پیشرفت
۱۴	* جمع بندی



*** ضرورت طرح مساله**

توسعه شبکه حمل و نقل ریلی بدون تردید در زیرساخت و توسعه متوازن و پایدار، نقشی اساسی داشته و دارای اولویت بالایی می باشد. همچنین سهم تعیین کننده آن در تولید ناخالص ملی و نقش پیش نیاز آن در توسعه بخش های اقتصادی تجارت، صنعت، کشاورزی و دیگر زیربخش های اقتصادی واجتماعی و به ویژه اشتغال زایی بالای آن قابل انکار نیست.

اهمیت فوق العاده توسعه شبکه ریلی، همواره مورد تاکید مدیران و مسئولان کشوری و نیز مجلس شورای اسلامی بوده و در اهداف برنامه های پنج ساله و چشم انداز توسعه نیز منظور گردیده، به طوری که مقام معظم رهبری مشخصا در ابلاغ سیاست های کلی برنامه ششم توسعه در بخش امور اقتصادی و در بند ۲۴ و ۲۵ مشخصا خواستار اولویت بخشیدن به توسعه خطوط ریلی (حمل و نقل) و ایجاد مزیت رقابتی با اولویت تجهیز شبکه و پایانه های باری و اتصال شبکه به مراکز بزرگ اقتصادی، تجاری و صنعتی و مبادی ورودی و خروجی مهم کشور و شبکه های ریلی منطقه ای و جهانی بویژه کریدور شمال - جنوب با هدف توسعه صادرات و ترانزیت بار شده اند.

*** مقدمه**

در سیاست های کلی برنامه ششم توسعه که از سوی مقام معظم رهبری ابلاغ شده است از ۸۰ بند دو بند بر حمل و نقل ریلی تاکید شده است به طوری که ایشان در بخش امور اقتصادی و در بند ۲۴ این سیاست ها بر اولویت بخشیدن توسعه خطوط ریلی (حمل و نقل) و ایجاد مزیت رقابتی و همچنین در بند ۲۵ توسعه حمل و نقل ریلی باری با اولویت تجهیز شبکه و پایانه های باری و اتصال شبکه به مراکز بزرگ اقتصادی، تجاری و صنعتی و مبادی ورودی و خروجی مهم کشور و شبکه های ریلی منطقه ای و جهانی بویژه کریدور شمال - جنوب با هدف توسعه صادرات و ترانزیت بار تاکید داشته اند. کاهش مصرف سوخت، کاهش آلاینده های زیست محیطی، کاهش تلفات جاده ای، کاهش استهلاک جاده ها و هزینه ها، کاهش هزینه سفر و انرژی و... از جمله مزیت های منحصر به فرد صنعت حمل و نقل ریلی است که سبب شده در دنیا، توجه به توسعه صنعت ریل، پر رنگ شود. بر همین اساس پژوهش خبری معاونت سیاسی در سال تحقق « جهش تولید » در نشستی با آقای سعید رسولی، مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران^۱ به بررسی مهمترین برنامه های این صنعت برای تحقق سیاست های برنامه ششم توسعه ابلاغی مقام معظم رهبری پرداخته است.

*** اهم اقدامات شرکت راه آهن ج.ا.ا. در تحقق شعار « جهش تولید » و افزایش بهره وری**

امروزه استفاده از حمل و نقل ریلی در زمینه انتقال مسافر و کالا در دنیا به دلیل مزیت های آن بسیار محبوب و رو به توسعه است، همچنین گرانی حمل و نقل هوایی و نارسایی شبکه حمل و نقل جاده ای به ویژه ضریب ایمنی پایین راه ها و افزایش سرعت و بهبود امکانات رفاهی قطارها موجب شده تا کشورهای پیشرفته و پرجمعیت دنیا نسبت به سرمایه گذاری و توسعه شبکه ریلی خود بیش از گذشته اقدام کنند؛ به طوری که حتی خیلی از کشورهای دنیا علاوه بر کارخانه های بزرگ و

^۱ - این نشست در تاریخ ۲۴ شهریور سال ۱۳۹۹ برگزار شد.

پالایشگاهها، سیلوها، معادن و مراکز عمده بار؛ کارگاه های کوچک تولیدی شان را نیز به خطوط ریلی متصل کرده اند. اما در بخش صرفه جویی سوخت متاسفانه بدلیل اینکه قیمت سوخت و انرژی در کشور واقعی نیست و یارانه تعلق می گیرد باعث شده مزیت واقعی صنعت ریل آن طور که شایسته است شکوفا و دیده نشود به طوری که کارخانه فولادی که تا خط ریل تنها ۱۳ کیلومتر فاصله دارد و باید کمک کند با مشارکت راه آهن بارش را روی ریل قرار دهد اما بخاطر یارانه ای که به سوخت داده می شود حاضر است ۹۰۰ کیلومتر بار را در جاده حمل کند در حالی که این یارانه پرداختی به ناوگان حمل و نقل در جاده و حتی ریل یک عدد قابل توجه ای است و در کل از جیب کشور پرداخت می شود که منجر شده در این خصوص فرصت از دست رفته ایی است در اقتصاد کشور اتفاق می افتد.

امروز در کشور در حوزه راه آهن حدود ۱۱ هزار و ۶۰۰ کیلومتر خطوط اصلی وجود دارد که اگر خطوط ایستگاهی را هم اضافه کنیم نزدیک به ۱۴ هزار کیلومتر می شود. هزینه ساخت هر کیلومتر ریل در کشور به طور متوسط ۱۰ میلیارد تومان است و حدود ۲۶ هزار دستگاه ناوگان باری و حدود ۱۷۰۰ دستگاه واگن مسافری داریم همه این ظرفیت ها نتیجه اش این بوده که در سال ۹۸ کمی بیشتر از ۴۷ میلیون تن بار با خطوط ریل جابجا شده است در حالیکه در کل کشور در سال گذشته ۵۳۰ میلیون تن بار با برنامه جابجا شده است یعنی تقریباً نزدیک به ده درصد از سهم جابجایی بار در کشور سهم صنعت ریل است. در پایان برنامه ششم توسعه تکلیفی بر صنعت ریل گذاشته است که سهم حمل بار ۳۰ و مسافر به ۲۰ درصد برسد و نزدیک پایان برنامه ششم هستیم و این اعداد محقق نشده است باید گفت جابجایی سهم جاده به ریل به سادگی نیست و باید خیلی اتفاقات در حوزه زیر ساخت، اتصال شبکه ریلی به صورت مویرگی، اتصال به مراکز بار، اصلاح نظام قانونگذاری توزیع بار، توسعه ناوگان و افزایش سرعت که هر کدام برای اجرا بار مالی سنگین و زمان بندی خاصی می خواهد برای همین به نظر می رسد تا قبل از پایان برنامه ششم در راستای حمایت از این صنعت مصوباتی داشته باشیم. از جمله اینکه یک درصد از فروش نفت به راه آهن داده شود و یا سرمایه گذاری در راه آهن همانند مناطق محروم محاسبه شود. نرخ مالیات و مالیات بر ارزش افزوده صنعت ریلی صفر شود. البته پرواضح است که اگر منابع محقق نشود قطعاً تحقق هدف برنامه نیز با چالش مواجه خواهد شد.

امروزه وقتی با قطار سفر می کنیم در طول مسیر بسیار کارخانجاتی را می بینیم نزدیک یا فاصله خیلی کمی با ریل قرار دارند که به راه آهن وصل نیستند و این اتفاق باعث شده بهره وری شبکه ریلی کاهش پیدا کند. به طور نمونه کارخانه ای فولادی سه و نیم میلیون تن بار در سال حمل می کند و فاصله این کارخانه با خطی که در دست احداث است ۲۷ کیلومتر و با نقطه ای که ریل وجود دارد ۱۱۷ کیلومتر فاصله دارد و اگر متصل شود فقط سه و نیم میلیون از یک کارخانه بار بر روی ریل می آید. اینها بخشی از مشکلات صنعت ریل کشور است. به همین دلیل اولویت اصلی راه آهن اتصال مراکز بار به شبکه ریلی است (که در این خصوص چشمه های بار شناسایی شده اند، اولویت بندی شد اند، براساس میزان بار و فاصله با شبکه، پروژه تعریف شده است). محدودیت قانونی داریم که راه آهن کامل خط را احداث کند، در قانون گفته شده هر جا که قرار است کارخانه ای به راه آهن وصل شود باید با مشارکت آن کارخانه باشد بنابراین اگر کارخانه تقاضا نکند به لحاظ قانونی نمی توانیم کل هزینه اجرای خط را بدهیم در حالی که این اتصال اگر انجام شود، برای کشور بسیار سودمند است. البته قطعاً هدف و منظور قانونگذار ۳۰ درصد از کل بار جابجا شده در کشور است.

سیاست های راه آهن از سال گذشته تدوین شده است. علاوه بر سیاست های کلی نظام در سیاست های راه آهن همواره اعتقاد راسخ بر نقش بی بدیل راه آهن در توسعه اقتصادی، اجتماعی داریم و خوشحالیم که امروز شعار و سند چشم انداز ماموریت راه آهن جمهوری اسلامی ایران با عنوان **”ایران روی ریل بسوی آینده“** تصویب شده است با این اعتقاد که اگر توسعه کمی و کیفی، بهره ور و هدفمند صورت بگیرد در توسعه و پیشرفت کشور می تواند نقش بسیار موثر داشته باشد. بر همین اساس مجموعه راه آهن جمهوری اسلامی ایران در سال تحقق شعار جهش تولید تمرکز خود را روی چهار محور اساسی قرار داده است و برنامه براساس این رویکردها در دست پیگیری است که اهم این محورها عبارتند از :



۱) *اهم اقدامات در راستای تحقق شعار سال « جهش تولید»



جدول شماره ۱: عملکرد توسعه ناوگان - رونق تولید داخل - ۱۳۹۸

نوع ناوگان توسعه یافته	تعداد (دستگاه)	ارزش ریالی (میلیارد تومان)	میزان رشد نسبت به ۹۷ (درصد)	صرفه جویی ارزی (میلیون یورو)	اشتغال ایجاد شده* (نفر سال)
لکوموتیو	۲۲	۳۶۰	۸۴	۵۰	ساخت: ۱۲۸۲
واگن باری	۷۰۱	۳۹۵			بهره برداری: ۱۹۶۹
واگن مسافری و خودکشش	۵۵	۵۱۵			مجموع: ۳۲۵۱
جمع	۷۷۸	۱۲۷۰			

فعالیت ۱۰ شرکت داخلی سازنده و بازسازی ناوگان

سرمایه گذاری ۱۴ شرکت حمل و نقل ریلی

جدول شماره ۲: عملکرد توسعه ناوگان - جهش تولید داخل - سال ۱۳۹۹

اشغال ایجاد شده (نفر سال)	صرفه جویی ارزی (میلیون یورو)	میزان رشد نسبت به ۹۸ (درصد)	ارزش ناوگان (میلیارد تومان)	تعداد (دستگاه)	مراحل توسعه ناوگان
دوره ساخت: ۵۵۵	۱۷	۵۲	۱۲۵	۵۶	مرحله اول (۹۹/۰۲/۱۰)
			۱۴۴	۸۸	مرحله دوم (۹۹/۰۲/۳۰)
۱۵۶			۶۵	مرحله سوم (۹۹/۰۴/۱۰)	
۶۹			۵۰	مرحله چهارم (۹۹/۰۵/۰۵)	
۷۳			۷۰	مرحله پنجم (۹۹/۰۶/۱۷)	
دوره بهره برداری: ۸۳۷			۵۶۷	۳۲۹	تجمعی پنج ماهه سال ۹۹
مجموع: ۱۳۹۲					

جدول شماره ۳: هدف گذاری جهش تولید در سال ۱۳۹۹	
تعداد (دستگاه)	نوع ناوگان
۱۷۴۰	واگن باری
۴۰	لکوموتیو
۲۲	واگن مسافری
۲۰۰۰	مجموع

ما اعتقاد داریم با حمایت از تولید داخل و کاهش وابستگی به خارج در زمینه تامین تجهیزات و قطعات خیلی سریع تر می شود موانع را از سر راه برداشت. امروز حتی اگر بودجه هم داشته باشیم متأسفانه تحریم هستیم و نمی توانیم منابع و تجهیزات وارد کنیم و دیگر اینکه اگر تجهیزات وارد کردیم مجبوریم با همان شرکت صادرکننده تجهیزات کار کنیم و وابستگی ایجاد می کند لذا از سال گذشته حمایت از تولید داخل در دستور کار جدی راه آهن قرار گرفته است و ۷۷۸ دستگاه از انواع ناوگان باری، مسافری و لکوموتیو، قطارهای خودکش، در داخل کشور تولید شد و کارخانه‌ای مانند واگن پارس که همیشه درگیر مسائل کارگری و تعطیلی بود و نگران بود در سال گذشته رکورد تولید در ۲۰ سال گذشته را پشت سر گذاشت. و امروز همه ی کارخانه های تولید ناوگان مشغول فعالیت هستند و سفارش دارند و غیر از سفارش ها که در دست تولید دارند بیش از ۷ هزار دستگاه تقاضای کار از شرکت های جدید دارند یعنی سرمایه گذار حقیقی و خصوصی خودش دارد سرمایه گذاری می کند و ما ناچاریم به کارخانه های واگن سازی مسافری مجوز ساخت واگن باری نیز بدهیم. امسال ۲ هزار دستگاه هدف گذاری شده و تا ۵ ماه ابتدای سال ۳۲۹ دستگاه تولید شده است که روند کندی است و دلیل آن هم اینکه باید گروه های مختلفی از قبیل سازمان برنامه، نظام بانکی و شرکت های تولیدی و شرکت های مالک واگن سفارش دهنده، راه آهن به عنوان هماهنگ کننده همه باید با هم همکاری داشته باشند تا هدفگذاری محقق شود. در این اثنا محدودیتی هایی پیش می آید مانند محدودیت تحویل ورق فولادی مانع از تحقق هدف تعیین شده می شود. برای هماهنگی برای رسیدن به این باور جمعی، قطعاً زمان لازم است. زیرا یک مجموعه زنگ زده همراه با رکود کارگری و تولید را می خواهیم با هم هماهنگ کنیم که اگر شکل بگیرد به خوبی می تواند پاسخگوی نیاز داخلی باشد و خوشبختانه از سال گذشته تاکنون هیچ ناوگان خارجی وارد کشور نشده است. برای امسال هدف گذاری ما ساخت ۲۰۰۰ دستگاه است و سال قبل بدون هیچ هدف گذاری شروع کردیم و ۷۷۸ دستگاه تولید شد و اگر همه امکانات فراهم باشد و تعهدی که کارخانه ها داده اند هدفی دست یافتنی است اگرچه سخت است با توجه به یکسری محدودیت ها و برای این دو هزار دستگاه جدول جزئی تدوین شده که سهمیه هر کارخانه براساس گفتگوها و مذاکرات انجام شده چقدر است و

امیدواریم با این اکوسیستمی که دارد شکل می گیرد و شکل گرفته و به نقطه مطلوب برسد و تولید ناوگان به یک روال عادی و ران تبدیل گردد. از سال گذشته هیچ ناوگان خارجی وارد کشور نشده و خوشبختانه این به یک موضوع قبیح (واردات واکنش از خارج) تبدیل شده است.

در ذیل اقدامات انجام شده آورده شده است:

۱/۱- راه اندازی و بهره برداری از سامانه یکپارچه رونق و جهش تولید

- ✓ ساماندهی و اطلاع رسانی در خصوص قطعات تولید شده داخلی (۳۸۳۱ قلم)
- ✓ فراخوان صنعتگران و شرکت های دانش بنیان داخلی به منظور آشنایی با نیاز کشور به ساخت قطعاتی که هنوز ساخت داخل نشده و وارداتی هستند.
- ✓ شرکت های فعال در زمینه ساخت داخل قطعات ناوگان ریلی: حدود ۲۰۰ شرکت در سطح کشور
- ✓ شرکت های استفاده کننده از قطعات ناوگان ریلی: ۶۰ شرکت در سطح کشور

۱/۲- ایجاد نمایشگاه دائمی جهاد خودکفایی صنعت ریلی کشور

- ✓ به نمایش گذاردن ۶۶۸ قلم قطعات شاخص ساخت داخل به عنوان بخشی از توانمندی تولیدی کشور
- ✓ استقرار قطعات شاخص وارداتی به منظور فراهم نمودن امکان ساخت داخل آن
- ✓ تسهیل ارتباط بین سازندگان و مصرف کنندگان قطعات

۱/۳- اقدامات صورت گرفته در ارتباط با واگن های مسافری فرسوده متوقف هم راستا با جهش تولید

اقدام جهادی با هدف ساماندهی ۶۱۵ انواع واگن مسافری فرسوده ای که سالیان متمادی در ایستگاه های راه آهن و شبکه ریلی کشور به ویژه در ایستگاه های اطراف تهران متوقف بوده اند و از ۲۰ سال پیش تاکنون رها شده بودند که به دلیل ایمنی پایین از خط خارج می شد در خرداد امسال یک تصمیم جهادی گرفته شد با توجه اینکه مالکیت همه ی این واگن ها هم در اختیار راه آهن نبود و تحت مالکیت شرکت های مختلف بود تصمیمات زیر گرفته شد؛

- ✓ بازسازی لکوموتیوهای فرسوده
- ✓ بهسازی و نوسازی مراکز تعمیراتی ناوگان ریلی
- ✓ توسعه و احداث مراکز جدید تعمیرات ناوگان ریلی

۲۷۷ دستگاه قابل بازسازی

- توزیع بین ۵ شرکت سازنده و بازسازی کننده واگن
- ایجاد ۳۰۴۷ نفر سال اشتغال در زمان بازسازی و بهره برداری
- تکمیل ظرفیت کاری بازسازی ۵ شرکت مذکور جمعاً به مدت ۹۰ ماه کاری
- استفاده از تسهیلات تبصره ۱۸ قانون بودجه به بازسازی واگن های فوق الذکر
- ورود ۲۷۷ دستگاه واگن بازسازی و نوسازی شده به شبکه ریلی کشور در آینده ای نزدیک
- امکان واگذاری واگن های در حال سیر برای انجام عملیات بازسازی بدون هیچگونه وقفه در ارائه خدمات مسافری

۳۷۴ دستگاه غیرقابل بازسازی

- فروش واگن های اسقاطی و تخصیص عواید حاصل از فروش به بازسازی ۲۷۷ دستگاه

نتیجه حرکت جهادی جهش تولید؛ هم اکنون راه آهن در مرز قطع وابستگی به ساخت چرخ لکوموتیو و آگن است و همچنین ساخت ترمز قطار که پس از آزمایش های فنی به زودی خبر قطع وابستگی آن اعلام و ایران جزو چهارمین کشور سازنده ترمز قطار در دنیا خواهد شد

نقش ایران در توسعه ترانزیت؛ در بحث توسعه ترانزیت که بسیار مورد تاکید مقام معظم رهبری هم هست هم اکنون ایران با کشورهای همسایه داریم بخصوص با کشورهای (سی . ای . اس) که مرادات مختلف ترانزیتی و صادرات و واردات داریم و دروازه ترانزیت ما به چین است . تا سال قبل ایران عضو ناظر این اتحادیه بود و امتیازی نداشتیم اما از سال گذشته عضو پیوسته شده ایم که اگر دو موضوع را حل کنیم یکی اتصال سیستم فناوری اطلاعات راه آهن اتوماسیون به این اتحادیه و ثبت ریجستری در اتحادیه که همزمان و مشترک در حال انجام هستیم تردد قطارهای ایرانی در این کشورها آزاد می شود و در واقع از پروتکل های شورا بهره مند خواهیم شد که دو اتفاق مهم در پی خواهد داشت؛ یکی صادرات ایران را تسهیل می کند (الان باید تجار ایرانی منتظر باشند تا واگن این کشورها وارد کشور شود و بار را حمل کند) دوم اینکه بازار کار برای شرکت های حمل و نقل ریلی داخلی بوجود می آید و می توانند بدون محدودیت در این کشورها سیر کنند که سال گذشته پروتکل پنج جانبه ای بین ایران ، ازبکستان ، قزاقستان ، ترکمنستان و ترکیه در پایان سال گذشته امضا شده است که متأسفانه بخاطر کرونا فعلاً عملیاتی نشده اما اگر مرزها باز شود بار بسیار زیادی از چین و از مسیر این کشورها ، ایران و ترکیه وارد اروپا خواهد شد. توافقاتی با هند و روسیه انجام شده که بار هند به روسیه و یا عکس از طریق خطوط ریلی ایران انجام شود . همچنین در تلاش هستیم که خطوط ریلی شلمچه - بصره هر چه زودتر متصل بشود که به افغانستان و پاکستان هم ارتباط ریلی برقرار کنیم .

۲) * سرمایه گذاری و اقتصاد حمل و نقل

✓ ۲/۱- اهم اقدامات و برنامه ها



۲- ارتقای اکوسیستم سرمایه گذاری ریلی

در بحث سرمایه گذاری با استفاده از ظرفیت های قانونی موجود و تهیه بسته های حمایتی خوب کاری صورت گرفته که جلب سرمایه بخش غیر دولتی شتاب خوبی گرفته است و حدود ۲۶ هزار میلیارد تومان تفاهم نامه منعقد شده یا مذاکره نهایی شده داریم که به مرحله امضاء رسیده است هم در حوزه ناوگان زیرساخت است. اگر حمل و نقل ریلی خوب انتخاب کنیم و پروژه های آن را اقتصادی انتخاب کنیم و هیچ عامل دیگری دخالت نداشته باشد برای سرمایه گذار جذاب خواهد شد که در این خصوص اقداماتی انجام شده است

• افزایش بازدهی و جذابیت اقتصادی

- پرداخت یارانه صرفه جویی سوخت
- کاهش حق دسترسی به شبکه ریلی
- آزاد سازی نرخ خدمات حوزه باری
- محاسبه ارزش افزوده خدمات راه آهن با نرخ صفر
- معافیت مالیاتی مشابه سرمایه گذاری مناطق محروم
- تسهیل در واگذاری اراضی برای توسعه حمل و نقل ریلی

• تأمین مالی پروژه ها

- اعطای تسهیلات کم بهره (تبصره ۱۸ و ۱۹ بودجه سنواتی)
- مشارکت در تأمین مصالح روسازی خطوط آنتنی
- تأمین مالی از بورس اوراق بهادار
- تأمین مالی از صندوق توسعه ملی
- تأمین مالی خارجی از فاینانسورهای خارجی

• کاهش ریسک سرمایه گذاری



• اهم قوانین مرتبط



تبصره ۱۸ قانون بودجه سنواری

عملکرد مالی و پیشرفت فیزیکی سال ۹۸				برنامه جهش تولید		نوع ناوگان	
پیشرفت درصدی	عملکرد ریالی میلیارد ریال	پیشرفت تعدادی	ارزش سرمایه گذاری میلیارد ریال	تعداد	ارزش سرمایه گذاری		
۱۰۰٪	-	۴	۶۴۰	۴	۹,۶۰۰	۴۰	خرید لکوموتیو
۴۵٪	۱۲۹	۹۰	۱,۴۳۶	۲۵۵	۱۳,۰۵۰	۱۷۴۰	خرید واگن باری
۳۰٪	۲۹۱	۲۹	۱,۳۹۸	۹۷	۳,۰۰۰	۳۰	بازسازی واگن مسافری
۰٪	-	۰	۳۶۰	۵	۳,۸۰۰	۱۹۰	خرید واگن مسافری
۴۲٪	۴۲۰	۱۲۳	۳,۸۳۴	۳۶۱	۲۹,۴۵۰	۲۰۰۰	جمع

ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت پذیر

حوزه سرمایه گذاری	موضوع سرمایه گذاری	واحد	تعداد واحد	تعداد پروژه	ارزش سرمایه گذاری میلیارد ریال
ناوگان	واگن باری	دستگاه	۲۸	۲۸	۱۹,۰۳۱
	واگن مسافری (خرید و بازسازی)	دستگاه	۷	۷	۴,۵۲۲
	لکوموتیو	دستگاه	۳	۳	۶,۶۸۱
زیرساخت	خط فرعی	کیلومتر	۴	۴	۱۳,۹۲۰
	توسعه ایستگاهها	ایستگاه	۱	۱	۲,۴۲۰
مجموع			۴۲		۴۶,۵۴۷

- ✓ تایید کاربرد های یارانه صرفه جویی سوخت به ارزش ۱۸,۳۷۹,۹۵۲ دلار توسط راه آهن برای پرداخت به عاملین صرفه جویی
- ✓ واریز مبلغ ۱۶۳ میلیارد ریال در تاریخ ۹۹/۰۵/۲۹ بابت عملکرد ۳ ماهه چهارم سال ۱۳۹۷ مربوط به ۳۰۰ دستگاه واگن باری

تبصره ۱۹ قانون بودجه سنواتی

حوزه سرمایه گذاری	موضوع سرمایه گذاری	واحد	تعداد واحد	ارزش سرمایه گذاری (میلیارد ریال)	سهام دولت	سهام سرمایه گذار	وضعیت اجرایی
ناوگان	لکوموتیو	دستگاه	۲۸	۵,۰۰۰	۱۵۰۰	۳۵۰۰	انتشار آگهی و اسناد فراخوان
زیرساخت	خط فرعی	کیلومتر	۱۰۰	۶,۶۰۰	۲۰۰۰	۴۶۰۰	انتشار آگهی و اسناد فراخوان
مجموع				۱۱,۶۰۰	۳۵۰۰	۸۱۰۰	

فرصت های سرمایه گذاری در قالب تفاهم نامه ها

ردیف	عنوان	تعداد پروژه	تعداد شرکت	واحد	مقدار	ارزش سرمایه گذاری (میلیارد ریال)	بسته حمایتی
۱	احداث خط دوم	۱	۱۳	کیلومتر	۷۷۸	۸۱,۰۰۰	حق دسترسی + ماده ۱۲ + مشارکت در سرمایه گذاری تا سقف معین
۲	احداث خط حومه ای	۱	۳	کیلومتر	۸۰	۸۳,۰۰۰	ماده ۱۲ + مشارکت در سرمایه گذاری تا سقف معین
۳	احداث خط جدید	۱	۱	کیلومتر	۹۰	۱۰,۰۰۰	حق دسترسی + ماده ۱۲ + مشارکت در سرمایه گذاری تا سقف معین
۴	خرید انواع واگن باری	۱۰	۱۰	دستگاه	۸,۰۰۰	۵۸,۸۰۰	تبصره ۱۸ + ماده ۱۲ + بورس
۵	خرید لکوموتیو	۱	۱	دستگاه	۴۰	۱۶,۰۰۰	تبصره ۱۸ + ماده ۱۲
۶	احداث پایانه تخلیه و بارگیری	۲	۲	هکتار	۴۰	۱۲,۰۰۰	ارائه زمین + اخذ مجوزهای لازم
	جمع	۱۶	۳۰	-	-	۲۶۰,۸۰۰	

پروژه های مطالعاتی و طراحی مدل اقتصادی

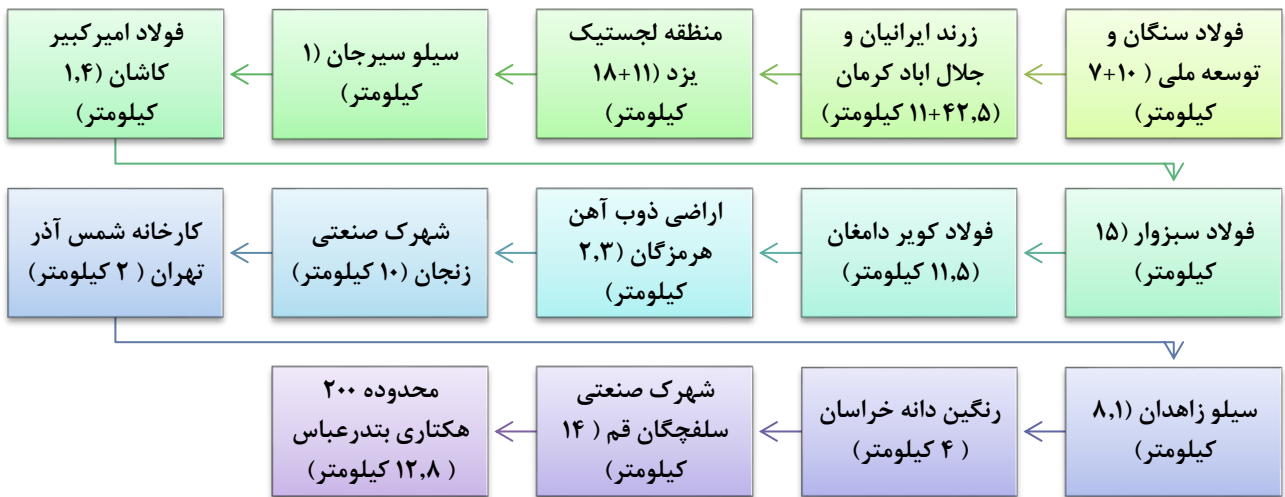
ردیف	شرح	ارزش سرمایه گذاری (میلیارد ریال)
۱	شناسایی فرصت های سرمایه گذاری آذربایجان شرقی	۲
۲	مدیریت ریسک و رتبه بندی اعتباری شرکت راه آهن	۲۵
۳	طرح خرید و بهره برداری یک دستگاه تراش زیر زمینی لکوموتیو	۲۴۳
۴	پروژه توسعه ایستگاه سنگان توسط شرکت احیا ریل ایرانیان	۲۴۲۰
۵	احداث خط دوم بافق - سنگان بطول ۷۷۸ کیلومتر	۸۱۲۳۰
۶	احداث پایانه غلات در مرکز لجستیک اینچه برون	۱۷۱۶
۷	پروژه نصب و بهره برداری از ۱۰ دستگاه سیستم توزین دینامیک در برخی نقاط شبکه	۱۸۹
۸	پروژه خرید ۸۰ دستگاه ریل باس از طریق فاینانس توسط راه آهن	۳۰۴۰۰
۹	پروژه خرید ۵۰ دستگاه لکوموتیو دیزل الکتریک از طریق فاینانس توسط راه آهن	۳۵۲۰۰
۱۰	پروژه خرید ۱۵ دستگاه چرغیل ریلی ۱۲۰ تنی از طریق فاینانس توسط راه آهن	۲۸۰۰
۱۱	پروژه خرید ۸۱۶ قلم قطعات ضروری لکوموتیو (۲۵ درصد افزایش) از طریق فاینانس توسط راه آهن	۲۳۰۰
۱۲	طرح بازسازی استخر مجموعه ورزشی اکباتان	۱۶۰
۱۳	طرح بازسازی سالن بدنسازی مجموعه ورزشی اکباتان	۴
۱۴	طرح بازسازی زمین تنیس مجموعه ورزشی اکباتان	۶
۱۵	بازسازی و بهره برداری از ۹ دستگاه واگن مسافری روسی توسط بخش خصوصی	۴۰۵
۱۶	بازسازی و بهره برداری از ۳ دستگاه ماشین زیرکوب توسط بخش خصوصی	۴۵۲
۱۷	بازسازی و بهره برداری از استخر راه آهن اراک توسط بخش خصوصی	۶۳
۱۸	طرح برقی سازی محور های حومه ای تهران به همراه تامین ۲۸ مجموعه ترن ست ۶ واگنه (تهران - گرمسار)	۱۵۱۲۰۰
۱۹	طرح توسعه گردشگری در ایستگاه بن کوه	۱۵۹
۲۰	طرح نصب تبلیغات بر روی پلهای غیر همسطح راه آهن و جاده در مناطق تهران - شمالغرب - شمال	۵
	جمع کل	۳۰۹,۰۸۹

* حمل و نقل حومه ای

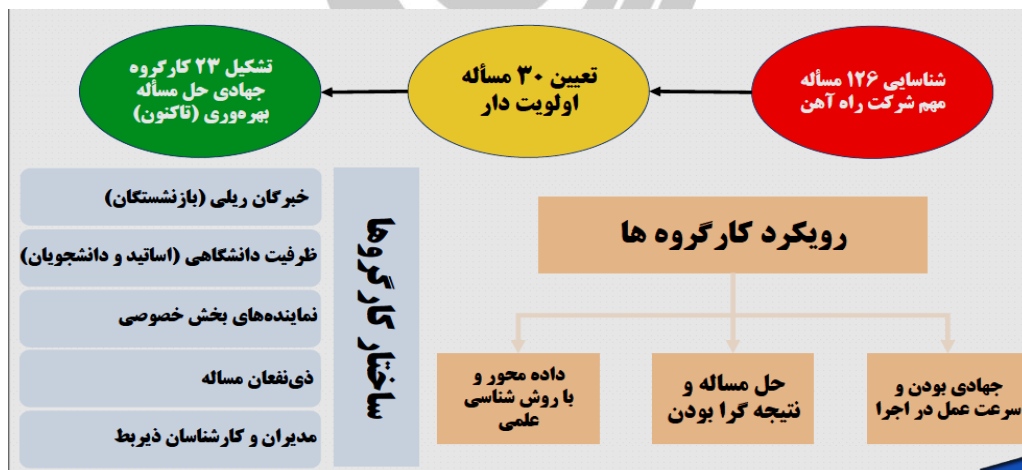
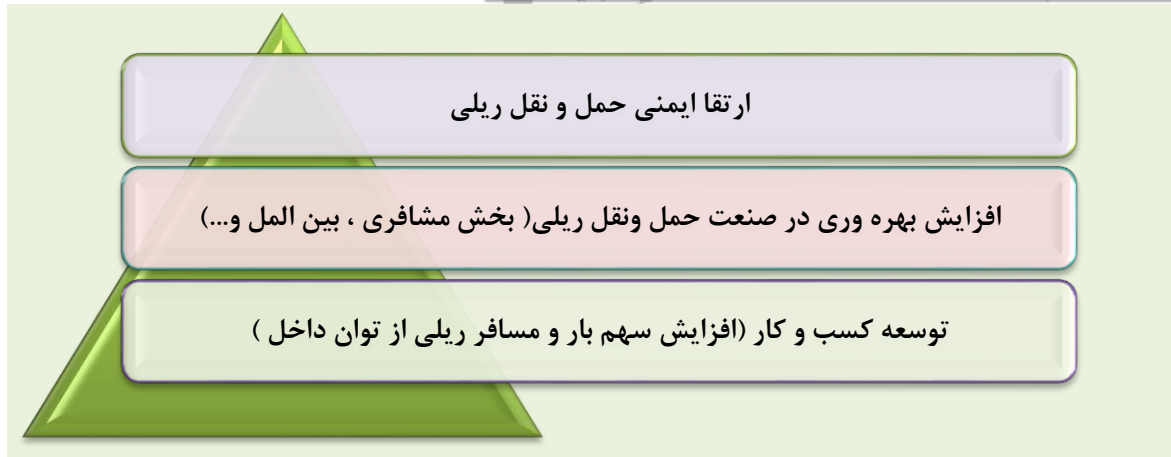
در بخش مسافری چنانچه سال قبل اگر کرونا اتفاق نمی افتاد راه آهن رکورد حمل و نقل را می شکست به لحاظ تعداد. تعداد سیر قطارهای حومه بسیار زیاد شده است. نرخ سیر حومه ای خیلی پایین است و باید توسعه بدهیم و اگر با حمایت دولت سیر حومه ای را توسعه بدهیم و بخش هزینه ای آن در سبد خانوار را کاهش بدهیم و اطمینان بدهیم وسیله ای ایمن و ارزان است می توانیم کمک زیادی در هزینه خانوار، کاهش آلودگی و ترافیک شهرها داشته باشیم. با همکاری شهرداری

۳) *توسعه خطوط فرعی راه آهن

✓ ۳/۱- اولویت های خطوط فرعی شرکت راه آهن



۴) * راه اندازی قرارگاه جهادی پیشرفت



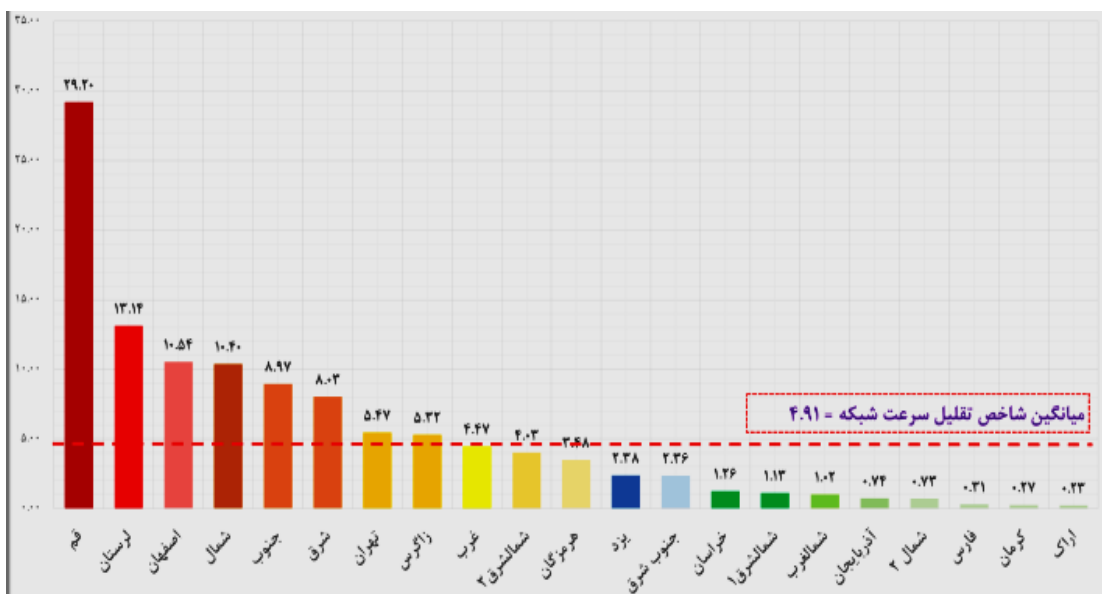
با افتتاح مرکز جهادی پیشرفت تاکنون پروژه های متعددی افتتاح شده است که واقعا حیرت انگیز بوده که با هم فکری این مرکز محقق شده است. فرضا در سامانه سوخت گیری قطارها که منتج به اصلاح روش شده حدود ۱۵ دستگاه لکوموتیو آزاد شده و ۱۱۸ هزار ساعت توقف قطار در شبکه ریلی کاهش پیدا کرده است. که امیدواریم در چند سال آینده

تحول عظیمی در بخش جابجایی مسافر در صنعت ریل باشیم . و امسال برای نخستین بار بار را از طریق کشتی(گندم)را مستقیم بر روی قطار حمل کردیم .

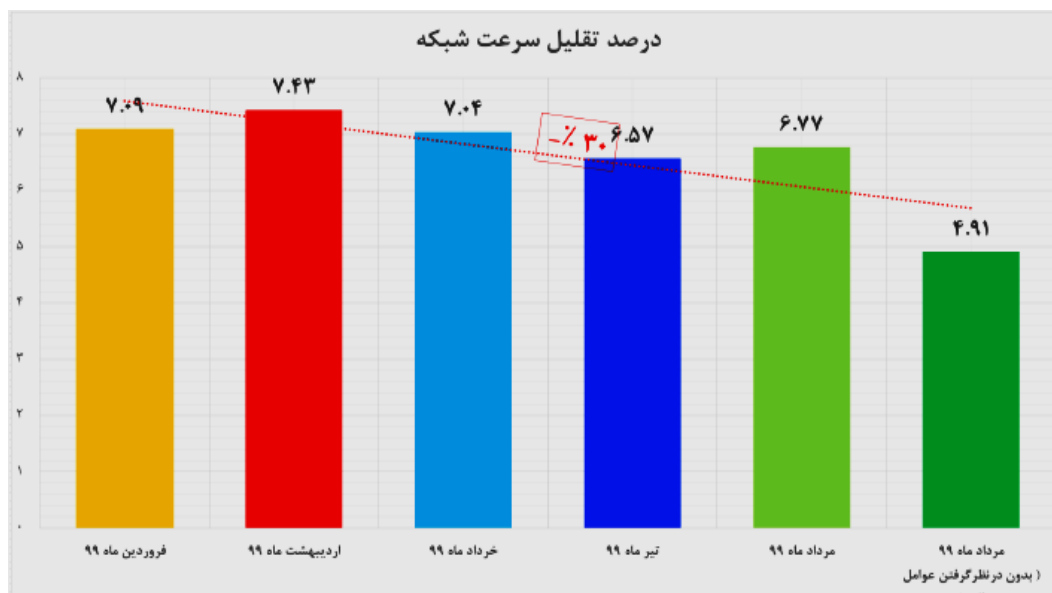
✓ ۴/۱- کارگروه بهره وری رفع تقلیل سرعت ها در شبکه

مسیر به مسیر شروع کرده ایم به افزایش سرعت که این موضوع خیلی فرایند و الزمات دارد در راه آهن ، باید ایمنی را رعایت کنیم ، اصلاحات فنی انجام بدهیم ، ناوگان را آموزش بدهیم ، سیستم پایش را باید ارتقا، بدهیم و ... که خوشبختانه تاکنون به نتیج خوبی هم رسیده ایم .

شاخص تقلیل سرعت (درصد تقلیل سرعت به طول خطوط اصلی)



زمان	طول تقلیل سرعت (متر)	درصد تقلیل سرعت شبکه
فروردین ماه ۹۹	۸۲۴,۸۲۶	۷.۰۹
اردیبهشت ماه ۹۹	۸۶۳,۷۲۶	۷.۴۳
خرداد ماه ۹۹	۸۱۸,۶۷۶	۷.۰۴
تیر ماه ۹۹	۶۴۳,۹۴۷	۶.۵۷
مرداد ماه ۹۹	۷۸۷,۳۱۸	۶.۷۷
مرداد ماه ۹۹ (بدون در نظر گرفتن عوامل ثابت)	۵۷۰,۳۰۲	۴.۹۱



* جمع بندی

توسعه شبکه حمل و نقل ریلی بدون تردید در زیرساخت و توسعه متوازن و پایدار، نقشی اساسی داشته و دارای اولویت بالایی می باشد. همچنین سهم تعیین کننده آن در تولید ناخالص ملی و نقش پیش نیاز آن در توسعه بخش های اقتصادی تجارت، صنعت، کشاورزی و دیگر زیربخش های اقتصادی واجتماعی و به ویژه اشتغال زایی بالای ان قابل انکار نیست.

اهمیت فوق العاده توسعه شبکه ریلی، همواره مورد تاکید مدیران و مسئولان کشوری و نیز مجلس شورای اسلامی بوده و در اهداف برنامه های پنج ساله و چشم انداز توسعه نیز منظور گردیده ، به طوری که مقام معظم رهبری مشخصا در ابلاغ سیاست های کلی برنامه ششم توسعه در بخش امور اقتصادی و در بند ۲۴ و ۲۵ مشخصا خواستار اولویت بخشیدن به توسعه خطوط ریلی (حمل و نقل) و ایجاد مزیت رقابتی با اولویت تجهیز شبکه و پایانه های باری و اتصال شبکه به مراکز بزرگ اقتصادی، تجاری و صنعتی و مبادی ورودی و خروجی مهم کشور و شبکه های ریلی منطقه ای و جهانی بویژه کریدور شمال - جنوب با هدف توسعه صادرات و ترانزیت بار شده اند.

کاهش مصرف سوخت ، کاهش آلاینده های زیست محیطی ، کاهش تلفات جاده ای ، کاهش استهلاک جاده ها و هزینه ها ، کاهش هزینه سفر و انرژی و... از جمله مزیت های منحصر به فرد صنعت حمل و نقل ریلی است که سبب شده در دنیا ، توجه به توسعه صنعت ریل ، پر رنگ شود .

با تمرکز بر چهار محور کلیدی جهش تولید، سرمایه گذاری ، توسعه خطوط فرعی و اقدامات بهره وری و جهادی با وجود همه ی موانع و مشکلات و به طور مشخص تحریم ها به پیشرفت های خوبی دست یافته ایم. راه آهن توانسته با اتکا، به دانش و تخصص داخلی کشور را از واردات چرخ لکوموتیو و یا ترمز قطار بی نیاز سازد و ساخت دو هزار دستگاه واگن مسافری و باری و لکوموتیو را برای امسال هدفگذاری نموده است .

در بحث سرمایه گذاری با استفاده از ظرفیت های قانونی موجود و تهیه بسته های حمایتی خوب کاری صورت گرفته که جلب سرمایه بخش غیر دولتی شتاب خوبی گرفته است و حدود ۲۶ هزار میلیارد تومان تفاهم نامه منعقد شده یا مذاکره نهایی شده داریم که به مرحله امضا، رسیده است هم در حوزه ناوگان زیرساخت است. اگر حمل و نقل ریلی خوب انتخاب کنیم و پروژه های آن را اقتصادی انتخاب کنیم و هیچ عامل دیگری دخالت نداشته باشد برای سرمایه گذار جذاب خواهد شد که در این خصوص اقداماتی انجام شده است

در مجموع باید گفت با توجه به مزیت های راه آهن و تکلیف قانونگذار ، خصوصیات سرزمین (پنهاور بودن ، همسایگان تعدد، بازارهای منطقه ای ، دسترسی به اروپا و شرق دور و...)، مطالبه مقام معظم رهبری ، مطالبه گری برای توسعه کمی و کیفی برای صنعت حمل و نقل ریلی بسیار مهم است و باید تلاش شود احداث ریل به عنوان یک مطالبه ملی با مشارکت مردم تبدیل شود چرا که توسعه راه آهن برای کشور یک نیاز ضروری است و باعث تقویت اقتصاد ملی و ایجاد ارزش افزوده فراوان در بخش های مختلف اقتصادی خواهد شد.

