



ماهنامه دفتر امور بین الملل راه آهن

ماهنامه امور دفتر
بین الملل راه آهن شماره ۱ • آبان ۹۶



سخنی با خوانندگان

ورود به عرصه فرآیند جهانی شدن به عنوان امری نسبتاً نو که ریشه‌های آن از قرن ۱۹ میلادی و با شکل‌گیری تمدن مدرن در اروپا پا به عرصه وجود نهاد، به تدریج به امری غیرقابل انکار و یکی از اساسی‌ترین نیازهای توسعه جامعه بشری و ذیل آن تجارت بین‌الملل به عنوان بازیگر اصلی در زمینه جهانی شدن بدل شد.

بدون شک یکی از زیرساخت‌های لازم جهت توسعه تجارت بین‌الملل، برخورداری از سیستم‌های حمل و نقل بین‌المللی مناسب جهت جا به جایی بار و مسافر در مقیاس جهانی است.

با افزایش توانمندی‌های علمی این دفتر در تهیه گزارش‌های متنوع، ارتباط با سازمان‌های بین‌المللی تخصصی ریلی همچون UIC، OSJD، OTIF، CIT، ECO و ... بر آن شدیم تا آخرین تحولات بین‌المللی را از دریچه نگاه راه آهن جمهوری اسلامی ایران مورد بررسی قرار داده و در قالب ماهنامه حاضر به تمامی علاقمندان عرصه ریلی تقدیم نماییم.

امید است بتوانیم گامی کوچک در زمینه معرفی فعالیت‌های تخصصی بین‌المللی ریلی راه آهن جمهوری اسلامی ایران و به نمایش گذاشتن ماموریت‌های راه آهن کشور در این عرصه برداریم.

در پایان از تمامی مخاطبان این ماهنامه خواهشمند است نظرات، پیشنهادات و انتقادات خود را از طریق نشانی درج شده در صفحه نخست مجله حاضر با ما در میان گذارند. همچنین از کلیه علاقمندان توانا و متخصص در زمینه موضوعات بین‌المللی ریلی دعوت می‌شود تا با ارسال مقالات خود ما را در نگارش این مجموعه یاری کنند.



عباس نظری
مدیر کل دفتر امور بین‌الملل راه آهن ج.ا.ا.
آبان ۱۳۹۶



راه آهن جمهوری اسلامی ایران

ماهنامه بین الملل راه آهن

گزارش تحلیلی



سازمان های بین المللی



مصاحبه



شناسنامه مجله

مدیر مسئول: عباس نظری

شورای سردبیران: مزگان کردبچه، مهدی ترابی

دبیر تحریریه: وحید پورتجربشی

همکاران این شماره:

مزگان کردبچه



مهدی ترابی



علی عبداللهی



آزاده پور صدامی



طیبه وکیل التجار



وحید پور تجربشی



طراحی و صفحه آرایی: افشین طبیعی، محسن خالقی، طیبه وکیل التجار

شماره تماس: ۵۵۱۲۷۵۴۵
پست الکترونیک: intl_resaneh@rai.ir

آدرس: تهران، میدان آرژانتین، ابتدای بزرگراه آفریقا، ساختمان مرکزی راه آهن، طبقه ۱۱ غربی، دفتر امور بین الملل

علاقتمندان می توانند مقالات و مطالب خود را با فعالیت های بین الملل خود را برای مجله بین الملل ارسال نمایند.

گزارش تحلیلی



ماهنامه بین‌الملل راه‌آهن



خواف - هرات، فصلی نو در مناسبات تجاری ایران و افغانستان

و امید پورتجریشی-طیبه وکیل التجار

همانطور که می دانیم ساخت مسیر ریلی خواف - هرات از جمله اقدامات مهم مشترک میان راه آهن های ج.ا.ا و افغانستان بود که در سال جاری شاهد افتتاح آن می باشیم. مسئولین راه آهن نیز بارها بر اهمیت این پروژه و منافع حاصل از آن سخن گفته اند.

اما مسیر ریلی خواف - هرات به جهت اهمیت استراتژیک آن، نیازمند انجام بررسی های موشکافانه تر است که در ادامه نگاهی گذرا به محاسن و معایب احتمالی این مسیر در دو بخش تجاری و امنیتی خواهیم انداخت:

اهمیت تجاری

۱ ارتباط زمینی با هند:

بدون شک یکی از پر اهمیت ترین دلایل اهمیت یافتن مسیر ریلی خواف - هرات موضوع ارتباط با بخش شمالی هند آن هم از طریق خشکی است که همگان از مزایای طبیعی مسیر خشکی نسبت به مسیر آبی آگاه می باشید.

با نگاهی به جغرافیای انسانی بخش شمالی هند به خوبی در میابیم که این بخش علاوه بر منطقه جامو و کشمیر شامل استان های چندبگر، هاریانا و پنجاب می شود که در حقیقت فرهنگی بسیار شبیه به ایرانیان داشته و حتی طایفه ای بزرگ از ایرانیان با عنوان «پارسی ها» در ایالت های مذکور زندگی می کنند. از این منظر در صورت انجام بازاریابی های مناسب توسط صاحبان صنایع ایران به خصوص بخش های مربوط به مواد غذایی، می توان به بازاری بزرگ و بکر در این بخش از هندوستان دست یافت.

نشریه India Saga چاپ هند در خصوص این مسیر احتمالی می نویسد: اتصال ریلی (هند) به شهر مرزی «زرنج» افغانستان امکان تاسیس یک مسیر ریلی در حاشیه مرزهای پاکستان (بدون نیاز به ورود به خاک پاکستان) ایجاد می کند که از آن طریق می تواند به خاک ایران رسید.

بیان این مطلب توسط نشریه هندی مذکور بیانگر وجود دو وجه مشترک استراتژیک بین سیاستمداران هندی و ایرانی است: اول، اهمیت اتصال به خط آهن نوپای افغانستان به عنوان خط آهن مواصلاتی میان جنوب و شرق آسیا و همچنین منطقه آسیای میانه و دوم، لزوم اتصال زمینی دو کشور ایران و هند به عنوان دو شریک بزرگ تجاری در غرب و جنوب آسیا.





خواف - هرات، فصلی نو در مناسبات تجاری ایران و افغانستان

اهمیت تجاری

۲ ارتباط با تاجیکستان از طریق خاک افغانستان:

انجام سرمایه‌گذاری‌های بزرگ و هنگفت شرکت‌های دولتی و خصوصی ایرانی در تاجیکستان مانند تاسیس و راه‌اندازی نیروگاه برقی سنگ توده در بخش دولتی و یا بخش‌های مختلف صنعت به ویژه صنایع مرتبط با ساخت و ساز، تولید مصالح ساختمانی، راه‌سازی، کشاورزی، توسعه شبکه‌های زیرساخت شهری و بسیاری از زمینه‌های دیگر در این کشور می‌تواند مورد توجه بخش خصوصی طرف ایرانی قرار گیرد. با توجه به توضیحات ارائه شده، بدیهی است که بخش عمده‌ای از این سرمایه‌گذاری‌ها به بخش توسعه صنایع سنگین تاجیکستان تخصیص خواهد یافت که راه آهن ایران می‌تواند حرف اول را در حمل و نقل مواد اولیه و کالاهای مورد نیاز ایرانی به تاجیکستان ایفا کند.

اما اهمیت اتصال مستقیم به تاجیکستان از طریق افغانستان از این منظر است که تنها یک کشور بر سر ایران و تاجیکستان قرار خواهد داشت و نیازی به پرداخت هزینه‌های ترانزیتی اضافی به ترکمنستان و ازبکستان وجود نخواهد داشت.

و مضاف بر آن به لحاظ استفاده از عرض خط استاندارد (۱۴۳۵ میلی‌متری) نیازی به تغییر عرض خط، بوژی و ترانس شپمنت و مسائل مرتبط با آن نمی‌باشد.

در حقیقت راه‌اندازی مسیر ریلی خواف - هرات و پیوند شبکه ریلی دو کشور با یکدیگر سبب توسعه محور ترانزیتی شرق از بندرعباس و چابهار به افغانستان و حمل بار از ایران از ایران به افغانستان گردیده همچنین راه‌کاری برای مقابله با مسیر رقیب گوآدر - کاشغر به حساب می‌آید. در حال حاضر حمل ۲/۵ میلیون تن بار از این مسیر مهیا بوده و بر اساس پیش‌بینی‌های انجام شده توسط کارشناسان امر، این رقم تا چند سال آینده به ۱۰ میلیون تن بار در سال افزایش خواهد یافت.



لذا کالای ایرانی می‌تواند سریعتر و با هزینه‌ای بسیار پایین‌تر از قیمت امروز آن به بازارهای تاجیکستان برسد و همین موضوع قدرت بازاریابی ایران در تاجیکستان را دوچندان می‌کند.

۳ راه‌اندازی کریدور ریلی چین - قرقیزستان - تاجیکستان - افغانستان - ایران:

یکی از موضوعاتی که مدتی است مورد توجه راه آهن ایران قرار گرفته، کریدور ریلی چین-قرقیزستان-تاجیکستان-افغانستان-ایران است. این کریدور با اتصال چین با سه کشور محصور در خشکی به آب‌های خلیج فارس از یک سو و به اروپا از سوی دیگر از طریق قلمرو ایران می‌تواند نقش چشمگیری در توسعه مناسبات اقتصادی، اجتماعی و سیاسی در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی داشته و موقعیت کشور را در ایفای نقش ترانزیتی تثبیت نماید.

علاوه بر این کوتاه‌ترین مسیر پیوند دهنده آسیا به اروپا و خلیج فارس در دو جهت شرقی - غربی (چین به بندر هامبورگ آلمان) و شمالی - جنوبی (چین به خلیج فارس) می‌باشد که موجب کاهش هزینه حمل‌گرفته

مسئله امنیت:

با تمامی مزایای اتصال ریلی ایران به افغانستان از طریق مسیر خواف - هرات تنها معضل موجود بر سر اجرای این پروژه ارزشمند موضوع بسیار مهم و البته غیرقابل اغماض نقصان امنیت در این مسیر و همچنین مسیر اتصال ریلی افغانستان - تاجیکستان است که مسئولیت تأمین امنیت این خط بدون شک بر عهده دولت افغانستان خواهد بود. اما سوال اینجاست که آیا افغانستان با توجه به شرایط داخلی این کشور توانایی تأمین این مسیر را خواهد داشت یا خیر.

گرچه ولایت هرات در ۱۶ سال گذشته یکی از امن‌ترین ولایت‌های افغانستان بوده، اما طی ماه‌های اخیر برخی از شهرستان‌های این ولایت به شمول غوریان و «فارسی» در این اواخر شاهد حملات مخالفان مسلح دولت بوده‌اند.

با نگاهی به مطالب بررسی شده در بالا به این نتیجه می‌رسیم که پروژه ریلی خواف - هرات و راه‌اندازی آن، تنها یک خط ریلی ساده برای گسترش مناسبات تجاری ریلی میان دو کشور به حساب نمی‌آید، بلکه این خط می‌تواند فصلی جدید در ارتباط ریلی میان ایران و آسیای میانه و همچنین منطقه جنوب آسیا به خصوص هند را رقم بزند.

بدیهی است که هرگونه ارتباط تجاری میان کشورها می‌تواند به بهبود و تعمیق مناسبات سیاسی میان آنها نیز منجر شده و حتی گاه وسیله‌ای شود برای حل مشکلات منطقه‌ای و یا دوجانبه میان دولت‌ها. این همان موضوعی است که طرفداران اقتصاد لیبرال برای سالها بر آن تأکید کرده و معتقدند بهترین راه رسیدن به ثبات سیاسی در یک منطقه استفاده از وجود مشترک تجاری در راستای بهبود روابط و حل مشکلات میان دولت‌های همسایه به حساب می‌آید.





رقیب راه ابریشم به میدان آمد: بررسی کریدور ریلی باکو - تفلیس - کارس

■ امید پور تهرانی

کریدور موسوم به راه ابریشم آهنی سرانجام پس از ۱۲ سال انتظار سیاستمداران ترکیه و جمهوری آذربایجان، چندی پیش با حضور «احمد ارسلان» وزیر حمل و نقل، دریانوردی و ارتباطات ترکیه به همراه وزیر اقتصاد گرجستان و مدیران ارشد اجرایی راه آهن های ملی گرجستان، آذربایجان و قزاقستان به بهره برداری اولیه رسید. مقام های حاضر در مراسم افتتاحیه این کریدور، ابراز امیدواری کرده اند که بتوان سالانه دست کم ۵۰ هزار کانتینر ۲۰ فوت استاندارد باری را در این مسیر سیر داده و اقدام به جا به جایی و حمل بار میان کشورهای واقع در مسیر نمایند.

پیشنهادهای مربوط به این کریدور نخستین بار در ژانویه سال ۱۹۹۳ مصادف با دی ماه ۱۳۷۱، میان کشورهای مذکور مطرح شد البته با این تفاوت که مسیر اولیه به جای گرجستان از ارمنستان عبور کرده و قرار بود ترکیه را به جمهوری آذربایجان متصل سازد. با تشدید تنش ها میان ارمنستان و جمهوری آذربایجان بر سر بحران قره باغ، نهایتاً در سال ۲۰۰۵ مسیر کریدور راه ابریشم آهنی اولیه با جایگزین کردن گرجستان به جای ارمنستان تغییر یافته و کار احداث آن آغاز شد.

«ولادیمیر سوکور»، تحلیلگر ارشد «بنیاد جیمز تاون» در وب سایت رسمی این بنیاد اعلام کرد که جمهوری آذربایجان برای ساخت قطعه خط مربوط به گرجستان، رقمی معادل ۲۲۰ میلیون دلار در قالب وام با بهره ۱٪ به گرجستان اعطا کرده و تفلیس قرار است طی مدت ۲۵ سال نسبت به بازپرداخت آن اقدام نماید. البته ایالات متحده و اتحادیه اروپا تحت تاثیر لابی پرنفوذ ارمنستان در کنگره آمریکا و با اعتقاد به اینکه هدف کریدور باکو - تفلیس - کارس دور زدن ارمنستان است، از این کریدور حمایت نکردند.

نهایتاً در فوریه ۲۰۰۷ در تفلیس، توافقی سه جانبه مابین آذربایجان، گرجستان و ترکیه جهت ساخت و راه اندازی این کریدور ریلی به امضا رسید. در تاریخ ۲۱ نوامبر ۲۰۰۷، روسای جمهور سه کشور آذربایجان «الهام علی اف»، گرجستان - «میخائیل ساکاشویلی» ترکیه - «عبدالله گل» طی مراسمی کار ساخت خط آهن مرتبط با این کریدور در تفلیس را آغاز کرده و ساخت اولین قطعه خط این کریدور در ترکیه سرانجام در ژانویه سال ۲۰۰۸ از کارس آغاز شد.





هدف از سافت کریدور باکو - تفلیس - کارس چیست؟

■ اهداف تعریف شده و احتمالی برای این پروژه عبارتند از:

- ۱- مجله Railway Technology هدف از ساخت این کریدور را ارتقاء روابط اقتصادی میان سه کشور و کسب سود از طریق سرمایه گذاری مستقیم خارجی عنوان کرده است.
- ۲- از سوی دیگر بسیاری از منتقدین این کریدور معتقدند مقصود واقعی از اجرای آن، دور زدن ارمنستان بوده و در حقیقت دست کم یکی از اهداف مهم و استراتژیک اجرای آن بدون شک منزوی کردن ایروان به حساب می آید.
- ۳- از دیگر اهداف احداث این کریدور می توان به قابلیت اتصال چین با اروپا و در حقیقت شکل دهی راه ابریشم جدید اشاره کرد.
- ۴- اتصال افغانستان و کشورهای آسیای میانه به اروپا از طریق راه آبی دریای خزر بدون نیاز به مسیر خشکی روسیه.
- ۵- تبدیل ترکیه به یک هاب باری بزرگ بین آسیا و اروپا و کسب درآمد این کشور از ایفای نقش مذکور.



مسیرهای تعیین شده برای کریدور باکو - تفلیس - کارس

ممکن است این سوال پیش آید که چرا در مطلب حاضر تا این حد به کریدور رقیب مسیر راه ابریشم ایران پرداخته می شود. به طور کلی اکثر عزیزان در راه آهن ج.ا.ا از رقابت کلی این کریدور با مسیر ترانزیت ریلی ایران (محور رازی - سرخس) آگاه بوده و اشاره کلی به این مهم ضروری است. اما آنچه شاید کمتر در خصوص کریدور مذکور به آن پرداخته شده، مسیرهای پس از باکو است و اینکه چه کشورهایی تحت پوشش و ارتباط با این کریدور قرار خواهند گرفت. در ادامه به مقاصد قطعی این کریدور که از سوی راه آهن ترکیه به طور رسمی اعلام شده خواهیم پرداخت.



پروژه باد ابریشم:

این پروژه یکی از بخش های کریدور باکو - تفلیس - کارس است که مسیر آن همانطور که در تصویر زیر ملاحظه می شود عبارت است از:

قزاقستان (مرز دوستیک با چین) - آذربایجان - گرجستان - ترکیه (بندر حیدر پاشا - استانبول). بر اساس مسیر اعلام شده فاصله بین شرق و غرب قزاقستان یعنی دوستیک تا بندر آکتائو ۳۷۲۳ کیلومتر بوده که با احتساب مابقی مسیر یعنی از آکتائو به بعد، کل طول تقریبی مسیر به ۵۵۹۹ کیلومتر می رسد. بر اساس جدول زمان بندی اعلام شده از سوی راه آهن ترکیه، قطار باری می تواند این مسیر را طی مدت ۱۲ روز سیر کرده و زمان لازم برای انجام تمامی تشریفات گمرکی موجود بر سر راه این مسیر نیز نهایتاً ۳ ساعت اعلام شده است.





مسیر ترانزیت چندجانبه (ترکیبی) دریای خزر :



این مسیر یکی دیگر از بخش های مرتبط با کریدور مذکور است که مانند مسیر قبلی از دوستیک قزاقستان آغاز شده و از آنجا راهی بندر پوتی در گرجستان شده و نهایتاً از طریق دریای سیاه به بندر حیدر پاشا در استانبول ختم خواهد شد. طول این مسیر نیز از سوی ترکیه ۵۴۵۱ کیلومتر عنوان شده است.

با این حساب مسیر مذکور عبارت است از : دوستیک - بندر آکتائو (قزاقستان) - بندر الت (آذربایجان) - بندر پوتی (گرجستان) - بندر حیدرپاشا (ترکیه)

شورای همکاری ترکیه :

مسیر اجرای این پروژه تا حد زیادی همان مسیر ترانزیت چندجانبه دریای خزر است، تنها با این تفاوت که از آکتائو در قزاقستان به بندر ترکمن باشی در ترکمنستان نیز متصل شده و از آن طریق به بند الت در باکو متصل خواهد شد. همچنین در مسیر ریلی قزاقستان نیز از میانه راه خط انشعایی قرقیزستان را به این محور متصل خواهد کرد.

کریدور راه لاجورد :

این کریدور بیشترین حساسیت را برای ایران خواهد داشت. چراکه از مزار شریف در افغانستان آغاز شده و به بندر حیدرپاشا منتهی خواهد شد. این همان مسیری است که ایران قرار است در آینده از طریق مسیر خواف - هرات به آن متصل شود با این تفاوت که مسیر ریلی مزار شریف به ترکمن باشی هم اکنون نیز مورد بهره برداری قرار گرفته و مسیری کامل و آماده سیر به حساب می آید.

افغانستان به خاطر نداشتن مرزهای آبی یکی از کشورهای آسیب پذیر بوده است. این کشور به دلیل منازعات سیاسی همواره با پاکستان مشکل داشته و یکی از این موارد حاد زمانی بود که در سال ۱۹۶۱ پاکستان مرزهای خود را بر روی افغانستان بست. این امر مشکلات اقتصادی جدی را برای افغانستان ایجاد کرد.

در ادامه این تنش ها، پاکستان در حالی که خود را از حامیان جنگ با تروریسم در پیش از یک دهه گذشته عنوان می کرد، در موارد مختلف از جمله زمانی که در نوامبر سال ۲۰۱۱، حدود ۲۴ تن از سربازان پاکستانی در دو پست مرزی با افغانستان در جریان حمله هوایی نیروهای آمریکایی کشته شدند، مسیر تدارکاتی ناتو را در خاک خود بست.

با این وجود برای بازگشایی مجدد آن در ژانویه سال ۲۰۱۲ هیلاری کلینتون، وزیر خارجه وقت امریکا، مجبور شد که از پاکستان به دلیل انجام این کار عذرخواهی کند.

تجربیات مشابه، باعث شده تا افغانستان برای راه یافتن به آب های جهان و رهایی از وابستگی مسیر ترانزیتی پاکستان که همواره به عنوان ابزار فشار سیاسی در مقابل این کشور استفاده شده، در صدد ایجاد ابتکارات ترانزیتی نو باشد.



مسیر این کریدور عبارت است از :

مزار شریف - ترکمن باشی - بندر الت - بندر پوتی - حیدرپاشا

سازمان های بین المللی



ماهنامه بین الملل راه آهن



آشنایی با سازمان بین‌الدول حمل و نقل بین‌المللی با راه آهن (OTIF)

(مهمترین سازمان تدوین‌کننده مقررات حمل و نقل ریلی)

Organisation Intergouvernementale pour
Transports Internationaux Ferroviaires

Intergovernmental Organization for
International Transport by Rail



OTIF

نگارندگان:

- مرگان کردبچه
- (رئیس گروه سازمان های بین‌المللی)
- آزاده پورصدایی
- (کارشناس مسول سازمان های OTIF و CIT)

کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی با ریل (COTIF)
اولین کنوانسیون حمل بار با راه آهن به ۱۸۹۰ م. (۱۲۶۹ ه. ش.) یعنی ۱۲۶ سال پیش باز می‌گردد. بر اساس این کنوانسیون و طبق حقوق بین‌المللی آن زمان، اتحادیه اداری شکل گرفت که دارای دبیرخانه دائمی و دفتر مرکزی حمل بار با راه آهن بود که مقر آن نیز در برن (سوئیس) قرار داشت. از این رو مدیریت دفتر مرکزی حمل بین‌المللی با راه آهن تحت نظارت دولت سوئیس و قواعد آن زمان بود.

در سال ۱۹۵۶ م. وظیفه نظارتی شورای فدرال سوئیس به کمیته اداری محول گردید که متشکل از نمایندگان برخی از دولت های عضو بودند.
در سال ۱۹۸۰ م. طی هشتمین کنفرانس تجدید نظر، کنوانسیون های بار و مسافر دستخوش اصلاحات اساسی شدند (شکل‌گیری کنوانسیون کوتیف) شد.

با اجرایی شدن کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی با راه آهن در سال ۱۹۸۵، سازمان بین‌الدول حمل و نقل با راه آهن (اتیف) در همان سال شکل گرفت. به دنبال آن طی پروتکل ویلینوس در سوم ژوئن ۱۹۹۹ اصلاحاتی در کوتیف صورت گرفته که از یک جولای ۲۰۰۶ لازم الاجرا گردید و به کوتیف ۱۹۹۹ شناخته می‌شود.

اتیف سازمان بین‌الدول حمل و نقل بین‌المللی با راه آهن می‌باشد که وظیفه‌ی تبیین مقررات حمل و نقل بین‌المللی با راه آهن را بر عهده دارد. این سازمان در سال ۱۳۶۴ ش. (می ۱۹۸۵) بر پایه‌ی کنوانسیون ۱۹۸۰ (کوتیف) تاسیس گردید.

محل استقرار سازمان اتیف:

محل استقرار این سازمان در برن سوئیس می‌باشد.

اعضاء:

در حال حاضر اتیف شامل ۵۰ عضو با ۲۷۰۰۰۰۰ کیلومتر زیر بنای ریلی می‌باشد. کشورهای آلبانی، الجزایر، ارمنستان، آلمان، اتریش، بلژیک، بوسنی و هرزگوین، بلغارستان، کرواسی، دانمارک، استونی، اسپانیا، فنلاند، فرانسه، یونان، مجارستان، عراق، ایران، ایرلند، ایتالیا، لتونی، لبنان، لیختن‌اشتاین، لیتوانی، لوگزامبورگ، مقدونیه، مراکش، موناکو، مونته‌نگرو، نروژ، هلند، پاکستان، لهستان، پرتغال، جمهوری چک، رومانی، صربستان، روسیه، انگلستان، اسلواکی، اسلونی، سوئد، سوئیس، سوریه، تونس، ترکیه، اکراین، گرجستان، اردن و آذربایجان از اعضای این سازمان می‌باشند.

اعضای سازمان اتیف اعضای اصلی هستند. با این حال اگر کشوری بخواهد عضو وابسته باشد پذیرفته می‌شود مشروط بر آنکه در سرزمینش دارای زیربنا و تأسیسات ریلی باشد. عضو پیوسته می‌تواند در فعالیت‌های سازمان اتیف مشارکت بکند منتها حق رأی ندارد و به صورت یک مشاور است.

وظایف کشورهای عضو OTIF عبارت است از:

اعضای اتیف وظیفه دارند تا اقدامات مورد نیاز را برای تسهیل و تسریع حمل و نقل بین‌المللی ریلی انجام دهند به‌ویژه با حذف هرگونه تشریفات غیر مفید، ساده‌سازی و یکنواخت کردن تشریفات ضروری، ساده‌سازی بازرسی های مرزی، تسهیل و فراهم کردن زمینه توسعه حمل و نقل بین‌المللی، تلاش در جهت یکسان سازی مقررات و استانداردها و روشهای سازمانی مربوط به وسایط نقلیه، پرسنل، تأسیسات زیربنایی و سایر خدمات مربوط به راه‌آهن.

سازمان اتیف و کنوانسیون کوتیف

تهیه‌ی نسخه‌ی اجرایی مقررات کوتیف و ضمیمه جدید آن مهمترین وظیفه‌ی سازمان اتیف می‌باشد که در زیر به اختصار به آن پرداخته می‌شود و برای کسب اطلاعات بیشتر می‌توانید به سایت سازمان اتیف به نشانی <http://www.otif.org> مراجعه نمایید.



این کنوانسیون از متن کنوانسیون، پروتکل امتیازات و مصونیت‌های سازمان اتیف و ۷ ضمیمه تشکیل شده که موضوعات زیر را پوشش می‌دهد و کلیه اعضای حمل و نقل بین‌المللی خود را بر روی خطوط بین‌المللی خود و دیگر کشورها بر اساس آن انجام می‌دهند:

- ۱- قواعد یکسان مربوط به حمل و نقل بین‌المللی مسافر با راه‌آهن (CIV)، ضمیمه A،
- ۲- قواعد یکسان حمل و نقل بین‌المللی کالا با راه‌آهن (GIM)، ضمیمه B،
- ۳- مقررات حمل و نقل بین‌المللی کالاهای خطرناک با راه‌آهن (RID)، ضمیمه C،
- ۴- قواعد یکسان در خصوص قراردادهای استفاده از وسایط نقلیه در حمل و نقل بین‌المللی با راه‌آهن (CUV)، ضمیمه D،
- ۵- قواعد یکسان در خصوص قرارداد استفاده از تأسیسات زیربنایی در حمل و نقل بین‌المللی با راه‌آهن (CUI)، ضمیمه E،
- ۶- قواعد یکسان مربوط به معییر سازی استانداردهای فنی و اتخاذ دستورالعمل های فنی یکسان قابل اعمال برای وسایط ریلی که در حمل و نقل بین‌المللی استفاده خواهند شد (APTU)، ضمیمه F،
- ۷- قواعد یکسان مربوط به پذیرش فنی وسایط ریلی که در حمل و نقل بین‌المللی استفاده خواهند شد (ATMF)، ضمیمه G.





همکاری با سازمان OSJD و UNECE در زمینه قانون واحد ریلی

مقررات بین‌المللی حمل کالا توسط راه آهن (ضمیمه B کنوانسیون مربوط به حمل و نقل بین‌المللی توسط راه آهن) (COTIF ۱۹۹۹) و SMGS (موافقتنامه حمل و نقل بین‌المللی بار با راه آهن) از جمله مقرراتی هستند که مرتبط با دو سازمان اتیف و OSJD بوده و راه آهن ج.ا.ایران در ترافیک بین‌المللی ریلی خود با کشورهای مشترک المنافع و اروپایی تابع مقررات مذکور می‌باشد. در این بین کمیته حمل و نقل ریلی کمیسیون اقتصادی اروپایی سازمان ملل (UNECE) کارگروهی را تحت عنوان کارگروه قانون واحد ریلی جهت یکسان سازی قانون ریلی بین‌المللی با هدف امکان حمل و نقل ریلی تحت سیستم واحد بر اساس تجربیات سازمان‌های بین‌المللی تشکیل داده است که سالانه چند بار تشکیل جلسه داده تا تدریجاً با اعمال نظرات کارشناسی قانون واحد ریلی شکل گیرد.

بارنامه مشترک CIM/SMGS = آغاز هماهنگ‌سازی‌ها

این سند، پروژه مشترک کمیته بین‌المللی حمل و نقل ریلی و سازمان همکاری راه آهن‌ها (OSJD/CIT) می‌باشد. هدف از «استفاده از بارنامه مشترک CIM/SMGS» تسهیل ترافیک باری از مرزها، کاهش هزینه‌ها، کوتاه کردن مدت زمان حمل و نقل، افزایش امنیت حقوقی و به طور کلی افزایش جذب ترافیک شرق-غرب می‌باشد. دو سازمان تلاش می‌نمایند تا این بارنامه از لحاظ حقوقی به‌طور یکسان قابل بهره‌برداری باشد. در سال ۲۰۱۲ اولین حرکت‌های آزمایشی حمل بار بین چین و اروپا با این بارنامه مشترک آغاز گردید و سه حرکت آزمایشی از جنوب غربی یکن به آلمان، از شانگهای به سوئیس و قطار دیگری از چین به چک تحت این بارنامه صورت گرفت. ورود شبکه ریلی چین به بارنامه CIM/SMGS حاکی از مرحله مهمی است و در آینده محموله‌ها می‌توانند با یک بارنامه واحد بین چین و اروپا حرکت کرده و از اینرو در وقت و هزینه‌ها صرفه جویی شود.

اتیف و کریدورهای حمل و نقلی ریلی

دبیرخانه سازمان اتیف، با کمک متخصصین جوان، مطالعاتی در زمینه‌ی تسهیل حمل و نقل ریلی بر مبنای تجزیه و تحلیل کریدورهای باری - ریلی اروپا-آسیا بعمل آورده است. اولین کریدور از روسیه و چین می‌گذرد و دومین کریدور از کشورهای عضو اتیف همچون ترکیه، ایران و پاکستان عبور می‌کند. هدف از این مطالعات شناسایی موانع ترافیک ریلی در این دو کریدور می‌باشد. همچنین ارائه راه‌کارها و راه‌حلی جهت توانمندسازی کشورهای عضو اتیف به منظور کاهش موانع بین‌المللی ترافیک می‌باشد. این مطالعات در واقع پاسخی به این سوال می‌باشند که آیا کمیته‌ی تسهیل حمل و نقل ریلی می‌بایست مجدداً فعال شود و با این‌که وضعیت موجود را ضرورتاً تقویت نماید. تحقیقات مربوطه تا کنون نهایی نشده است و به محض تکمیل، نتیجه اعلام خواهد گردید.

کمیسیون کارشناسان حمل و نقل کالاهای خطرناک

حمل و نقل ریلی، جاده‌ای و دریایی هر یک دارای مقررات حمل کالاهای خطرناک تحت نام‌های RID (ریلی)، ADR (جاده‌ای) و ADN (دریایی) می‌باشند و سالانه دو بار کارشناسان این سه حوزه تشکیل جلسه داده، مقررات را بازنگری و اصلاحاتی را انجام می‌دهند که اصلاحات و ملاحظات سازمان ملل نیز مد نظر قرار می‌گیرد. از این رو سه مقررات فوق از لحاظ محتوایی بسیار با یک دیگر مشابهت دارند و سازمان‌های مرتبط (اتیف، ایکائو و OSJD) به دنبال یکسان سازی این مقررات می‌باشند تا قواعد یکسان و واحدی شکل گیرد.

مقررات حمل کالای خطرناک با قریب ۱۷۰۰ صفحه مشتمل بر ۷ بخش می‌باشد از جمله تعاریف، آموزش افراد درگیر در حمل مواد خطرناک، تعهدات ایمنی، مواد رادیواکتیو، محدودیت‌های حمل، مسائل امنیتی، برنامه‌های اضطراری برای محوطه‌های مانور، بسته‌بندی‌ها، علامت‌گذاری‌ها، نحوه بارگیری و باربندی، حمل کانتینرها، استفاده از کانتینرهای مخزن دار و بدنه‌های متحرک و ... این مقررات همچنین دارای ۹ کلاس اصلی مواد خطرناک است شامل: مواد منفجره، گازها، مایعات قابل اشتعال، مواد خودواکنشی و قابل اشتعال و حساسیت زدایی شده، مواد اکسیدکننده، مواد سمی، مواد رادیواکتیو، مواد خورنده و مواد خطرناک متفرقه.

کمیته کارشناسان فنی

فعالیت‌های این کمیته در راستای اهداف سازمان در خصوص بهره برداری یکسان و هماهنگ‌سازی فنی در زمینه ریلی و همچنین فرایندهای یکسان برای پذیرش فنی وسائط نقلیه ریلی برای سیر در ترافیک بین‌المللی می‌باشد. کمیته کارشناسان فنی امور زیر را عهده دار می‌باشند:

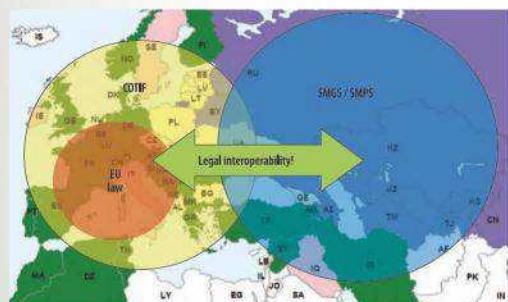
- تصمیم‌گیری در مورد معتبرسازی استانداردهای فنی وسائط نقلیه ریلی برای استفاده در ترافیک بین‌المللی ریلی،
 - تصمیم‌گیری در مورد تهیه، تصویب یا اصلاح دستورالعمل فنی یکسان (UTP) مرتبط با سیستم‌های ریلی همچون زیربنا، وسائط نقلیه ریلی و انرژی،
 - توجه به اجرای استانداردهای بین‌المللی فنی و دستورالعمل‌های مرتبط با وسائط نقلیه ریلی و بررسی تایید و معتبرسازی آنها طبق فرایندهای مندرج در APTU،
 - تصمیم‌گیری در مورد اصلاح کنوانسیون کوتیف و بررسی دیگر موضوعات محوله طبق APTU و ATMF.
- دستورالعمل‌های فنی یکسان باید با مفاد TSIs (مشخصات فنی بهره برداری یکسان) و مقررات ایمنی اتحادیه اروپا که برای دولت‌های عضو اتحادیه الزامی می‌باشد، یکسان باشد.

کمیته تسهیل عبور از مرز در ترافیک بین‌المللی

این کمیته، بخش جدیدی است که بر اساس کوتیف ۱۹۹۹ تشکیل گردید. در کوتیف ۱۹۹۹ بیان می‌دارد که هدف سازمان رفع موانع مرزی در ترافیک بین‌المللی در کوتاه‌ترین زمان ممکن می‌باشد البته تا جایی که این موانع در محدوده وظایف دولت‌ها باشد. هدف این کمیته برداشتن موانع در گذرگاه‌های مرزی می‌باشد به همین خاطر در مورد کلیه مباحث مرتبط بررسی نموده و استانداردها، روش‌ها، و فرایندهایی در قالب توصیه ارائه می‌دهد.

در همین خصوص، سازمان اتیف با مشارکت سازمان همکاری‌های ریلی (OSJD)، بر روی ضمیمه جدید کنوانسیون بین‌المللی هماهنگ‌سازی کنترل‌های مرزی بار در ترافیک ریلی (۱۹۸۲) کار می‌نماید. این ضمیمه در سال ۲۰۱۱ توسط کمیسیون اقتصادی اروپایی سازمان ملل (UNECE) مصوب گردید.

در سازمان اتیف یک مرجع داوری یا حکمیت (Arbitration) هم وجود دارد تا اگر اختلافی در اجرای مقررات بین اعضا پیش آمد با رعایت مقررات خاص خودش در زمینه آیین دادرسی و در بخش محتوایی تصمیم‌گیری و رفع اختلاف کند.





آینده سازمان اتیف

طبق اصلاحات کوتیف ۱۹۹۹، سازمان اتیف با اعمال تغییرات زیر، سازگاری بهتری پیدا کرده است؛ اضافه کردن زبان انگلیسی به عنوان زبان کاری در کنار زبان های فرانسوی و آلمانی، تعهد کشورهای عضو برای تمرکز بر روی بخش ریلی، تشکیل کمیته کارشناسان فنی و کمیته تسهیل حمل و نقل ریلی، ساده سازی فرآیند تجدید نظر، امکان الحاق سازمان های مولفه اقتصادی منطقه ای به سازمان اتیف، پذیرش عوض تابعه، از سوی دیگر سازمان اتیف که سابقاً بیشتر بر روی حقوق حمل و نقل و مقررات حمل کالای خطرناک تکیه داشت، دامنه فعالیت های خود را به تمام مواردی که دولت های عضو در زمینه ترافیک بین المللی ریلی مسئول آن هستند گسترش داد. به این ترتیب این سازمان در میان مدت می تواند به یک سازمان بین المللی ریلی تبدیل شود که تا حد امکان مسئول تمام مباحث مرتبط ریلی باشد.

برگزاری اجلاس های بین المللی برای کشورهای عضو

از جمله فعالیت های سازمان اتیف در سنوات اخیر می توان به برگزاری اجلاس ها و کنفرانس های مختلف بین المللی در کشورهای عضو از جمله ایران و آذربایجان اشاره کرد. کنفرانس بین المللی آشنایی با کنوانسیون COTIF (کنوانسیون حمل و نقل بین المللی ریلی) به میزبانی راه آهن ج.ا.ایران تحت حمایت اتحادیه بین المللی راه آهنها (UIC)، سازمان اتیف در تاریخ ۲۰-۲۱ آبان ماه ۹۳ در تهران با موفقیت برگزار گردید. در این کنفرانس موضوعات مهمی همچون مروری اجمالی بر فعالیت ها در حوزه حمل و نقل ریلی، آخرین وضعیت راه اندازی و بهره برداری منظم از قطارهای کانتینری اکو و ترافیک ریلی در منطقه، آخرین پیشرفت پروژه های احداث راه آهن در منطقه، قراردادهای حمل CIV و CIM، بارنامه مشترک CIM/SMGS، تفاوت ها در مقایسه با بارنامه CIM، حمل مسافر و کالا، تبادل واگن ها به ویژه با نگاهی به ضوابط جدید کوتیف، گستره و هدف APTU و ATMف، مروری کلی بر مقررات قابل اجرا تحت APTU و ATMف، اصول پذیرش وسایط نقلیه در ترافیک بین المللی، مسئولیتها در حین ترافیک بین المللی، شامل تعمیر و نگهداری، مقررات کالاهای خطرناک و نحوه ارتباط آن با مقررات حمل کالاهای خطرناک در سایر شیوه های حمل و نقل، کاربرد کوتیف در خاورمیانه و کشورهای عضو اکو مورد بحث و بررسی قرار گرفت. همچنین در اردیبهشت ماه سال ۱۳۹۵ کنفرانس بین المللی در زمینه ای کالای خطرناک با همکاری کشور آذربایجان در شهر باکو برگزار گردید.



دوره آموزشی

از دیگر فعالیت های سازمان اتیف برگزاری دوره ای آموزشی می باشد. هدف اصلی این برنامه آموزشی چگونگی اجرای کنوانسیون کوتیف و در بلند مدت افزایش مشارکت کشورهای عضو در گروه های کاری و جلسات فنی می باشد. این برنامه آموزشی شامل جنبه های حقوقی خاص مربوط به اجرای کنوانسیون کوتیف نیز می شود ضمن آنکه فرصتی را جهت فعالیت و یادگیری در یک تیم کوچک بین المللی متشکل از کارشناسان در زمینه حقوق بین المللی ریلی فراهم می سازد. طبق برنامه ریزی صورت گرفته در سازمان هر بار یک کار آموز حداقل به مدت دو ماه پذیرفته می شود.

زبان رسمی:
از زمان تاسیس آن در سال ۱۹۸۰ تاکنون، زبان های فرانسه و آلمانی و سپس انگلیسی بعنوان زبان رسمی سازمان شناخته شده است.

- نشریات OTIF
- کنوانسیون کوتیف
 - بولتن اتیف
 - سالنامه اتیف
 - فهرست خطوط CIV
 - فهرست خطوط CIM
 - گزارش مدیریتی
- اهم اجلاسها:
- مجمع عمومی اتیف
 - اجلاس کارشناسان فنی
 - اجلاس کمیته اداری
 - اجلاس کارشناسان RID
 - اجلاس کارشناسان تسهیل مرزی



برگزاری اجلاس های بین المللی برای کشورهای عضو

از جمله فعالیت های سازمان اتیف در سنوات اخیر می توان به برگزاری اجلاس ها و کنفرانس های مختلف بین المللی در کشورهای عضو از جمله ایران و آذربایجان اشاره کرد .
کنفرانس بین المللی آشنایی با کنوانسیون COTIF (کنوانسیون حمل و نقل بین المللی ریلی) به میزبانی راه آهن ج.ا.ایران تحت حمایت اتحادیه بین المللی راه آهنها (UITC)، سازمان اتیف در تاریخ ۲۱-۲۰ آبان ماه ۹۳ در تهران با موفقیت برگزار گردید.
در این کنفرانس موضوعات مهمی همچون مروری اجمالی بر فعالیت ها در حوزه حمل و نقل ریلی، آخرین وضعیت راه اندازی و بهره برداری منظم از قطارهای کانتینری اکو و ترافیک ریلی در منطقه، آخرین پیشرفت پروژه های احداث راه آهن در منطقه، قراردادهای حمل CIV و CIM، بارنامه مشترک CIM/SMGS، تفاوت ها در مقایسه با بارنامه CIM، حمل مسافر و کالا، تبادل واگن ها به ویژه با نگاهی به ضوابط جدید کوتیف، گستره و هدف APTU و ATMF، مروری کلی بر مقررات قابل اجرا تحت APTU و ATMF، اصول پذیرش وسایط نقلیه در ترافیک بین المللی، مسئولیتها در حین ترافیک بین المللی، شامل تعمیر و نگهداری، مقررات کالاهای خطرناک و نحوه ارتباط آن با مقررات حمل کالاهای خطرناک در سایر شیوه های حمل و نقل، کاربرد کوتیف در خاورمیانه و کشورهای عضو اکو مورد بحث و بررسی قرار گرفت .
همچنین در اردیبهشت ماه سال ۱۳۹۵ کنفرانس بین المللی در زمینه کالای خطرناک با همکاری کشور آذربایجان در شهر باکو برگزار گردید .



Institution of Railway Signal Engineers

The IRSE is the international Professional Engineering Institution for people working in the fields of:

- Train control systems
- Railway communications and data management
- Railway systems engineering

We welcome engineers, technicians, students, researchers, managers and directors who are involved or interested in these fields of work.



IRSE

INSTITUTION OF RAILWAY SIGNAL ENGINEERS

AFFILIATED COMPANY





اقدامات اتحادیه بین المللی راه آهنها (UIC) در زمینه ایستگاههای ریلی

علی عبداللهی

NEXTSTATION

SMART STATIONS IN SMART CITIES

Madrid 2017 #NEXTSTATION2017





اقدامات اتحادیه بین المللی راه آهن (UIC) در زمینه ایستگاههای ریلی

از دیگر اقدامات بخش مسافری UIC در زمینه ایستگاههای ریلی برگزاری کنفرانس جهانی ایستگاههای آینده (Next Station) از هر دو سال یکبار و با حضور مدیران عامل و مدیران ارشد از اعضای UIC، نمایندگان بخش صنعت و اساتید دانشگاههای معتبر بین المللی از سراسر دنیا می باشد که هدف آن گرد آوردن تصمیم گیرانی از دولت ها، سازمان های بین المللی و دنیای حمل و نقل، بهره برداران ریلی، مدیران ایستگاه ها، تولیدکنندگان و معماران، طراحان شهری و غیره می باشد تا مسائل استراتژیک مربوط به توسعه و بهره برداری از ایستگاه ها را مورد بررسی قرار دهند.

تاکنون پنج دوره از این کنفرانس در رم (۲۰۰۵)، پاریس (۲۰۰۷)، بروکسل (۲۰۱۱)، مسکو (۲۰۱۳)، مراکش (۲۰۱۵)، اسپانیا (۲۷-۲۹ مهرماه ۱۳۹۶) برگزار شده است.

در هر کدام از این اجلاسها نیز یکی از موضوعات مرتبط با ایستگاهها به عنوان محتوا و شعار اصلی کنفرانس مورد بررسی و بحث قرار می گیرد که از جمله آنها می توان به ایستگاه های هوشمند در شهرهای هوشمند، آخرین پیشرفت ها در خصوص طراحی و توسعه و بهره برداری از ایستگاه های ریلی، مدیریت ایستگاهها، حاکمیت ایستگاهها، چند وجهی بودن ایستگاهها، تجارت و امنیت ایستگاهها و ... اشاره کرد.

یکی از موضوعات بسیار مهم در حمل و نقل ریلی مسافری مساله ایستگاههای ریلی می باشد که امروزه با توجه به کارکردهای مختلفی که در دنیا پیدا کرده اند نقش بسزایی در توسعه پایدار، توسعه شهرها، اتصال شهرها بهم دیگر، تسهیل حمل و نقل و بالابردن ظرفیت حمل و نقل در شهر و نیز با اتصال به مراکز و پایانه های حمل و نقل درون شهری ایفا می کنند و بهمین دلیل مسائل و موضوعات مختلف مرتبط با ایستگاهها از قبیل امنیت ایستگاهها، حاکمیت ایستگاهها، ایستگاههای پایدار، طبقه بندی ایستگاهها، اطلاعات و اطلاع رسانی در ایستگاهها، ارتباط میان راه آهن ها و شهرها از منظر معماری، مدل های فاینانس برای ایستگاهها، فعالیتهای ایستگاهها با توجه به الزامات جهانی جدید برای تجارت ریلی (Railway Business)، بهبود کارکرد ایستگاهها بعنوان عناصر خیلی مهم و استراتژیک برای مسافران، بهبود رابطه بین راه آهنها و شهر از نظر معماری، تلفیق فعالیتهای ایستگاهها با شهر از جمله مواردی هستند که در دستور کار بخش مسافری اتحادیه بین المللی راه آهنها (UIC) قرار دارد و این اتحادیه سعی دارد تا تعریف پروژه های لازم، تبادل تجربیات و اقدامات کشورها در این زمینه به اعضای خود در تحقق اهداف و برنامه ها حول محورهای فوق الذکر کمک کند.



Smart Stations in Smart Cities

6TH INTERNATIONAL CONFERENCE ON RAILWAY STATIONS
Madrid 2017

19-21 October 2017

STATIONS FUNCTIONS



TRANSPORT
NODE

MOBILITY HUBS

MEETING PLACES

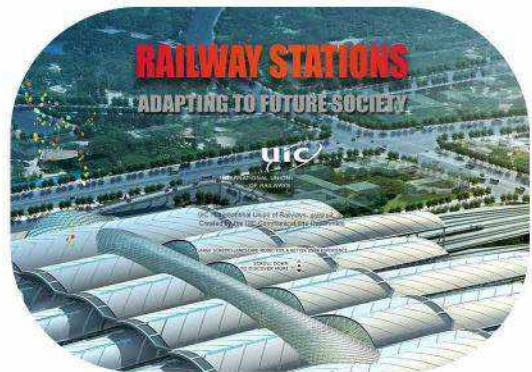
OPEN SPACES

COMMERCIAL
SPACES

URBAN
INTEGRATION

MODERN
ARCHITECTURE

HERITAGE
ARCHITECTURE



در همین راستا گروه جهانی مدیران ایستگاه (SMGG) اتحادیه بین المللی راه آهنها (UIC) بمنظور تبادل بهترین اقدامات بین کارشناسان و مجریان در سراسر جهان برای سازماندهی رویدادها، راه اندازی مطالعات، استاندارد کردن موضوعات بهره برداری یکسان، پیشنهاد راه اندازی پروژه های مربوط به ایستگاهها تشکیل شده است تا تا بهترین اقدامات و تجربیات را با یکدیگر مبادله کرده و در خصوص چالشهای آتی ایستگاهها در گوشه و کنار دنیا با همدیگر کار کنند.





اقدامات اتحادیه بین المللی راه آهنها
(UIC) در زمینه ایستگاههای ریلی

دفتر امور بین الملل در راستای وظایف و مأموریت خویش، لیست اسناد، گزارشها و پروژه هایی را که UIC در زمینه ایستگاههای ریلی ارائه کرده از این اتحادیه اخذ و در اختیار واحدهای مرتبط قرار داده است. لیست این اسناد بشرح زیر می باشد:

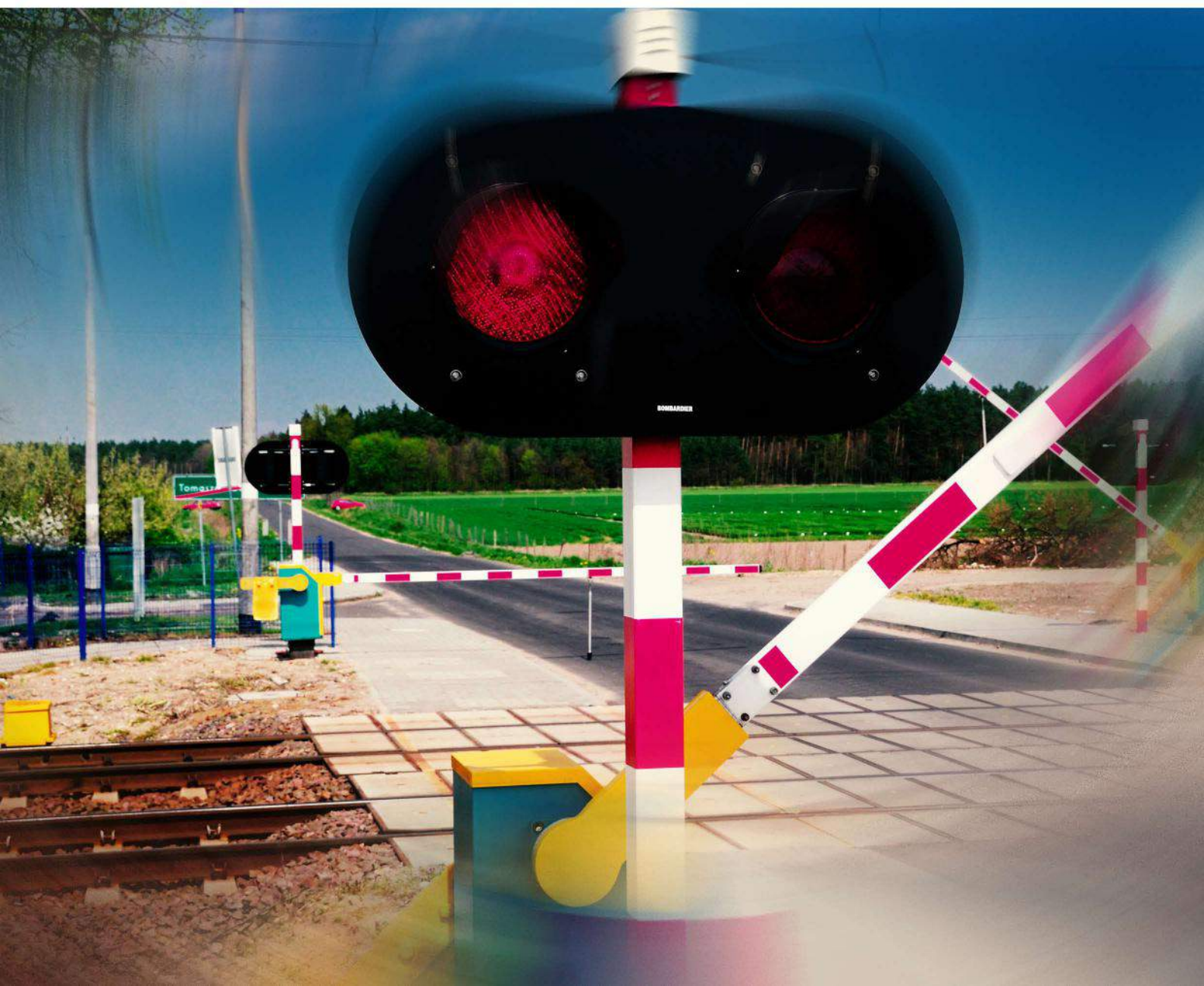
Secure Station, Design Guidelines for Railway Station Security	ایستگاه ایمن، دستورالعملهای طراحی برای امنیت ایستگاه ریلی (۳۰۷ صفحه)
Secure Architecture, Securing Railway by Pro Active Design Task Force on Rail Security UNECE, Guidelines for Project Managers	معماری ایمن، ایمن کردن راه آهن با طراحی پیشگیرانه، کارگروه امنیت ریلی کمیسیون اقتصادی اروپای سازمان ملل، دستورالعملهایی برای مدیران پروژه (۱۷ صفحه)
Station security and station business: handbook on effective solutions (Draft)	مطالعه و کتاب UIC در خصوص ارائه راه حل های موثر برای امنیت ایستگاه و تجارت ایستگاه (۱۴۴ صفحه)
Human factors on Rules of behavior for Passengers and visitors at railway stations, Platforms and trains and in emergency situations	توصیه های UIC در ارتباط با عوامل انسانی و با عنوان مقررات رفتار با مسافران و بازدیدکنندگان از ایستگاههای ریلی، سکوها و قطارها و در شرایط اضطراری
Best practices and recommendations in Sustainable Stations, Specifications of the call for tender	مطالعه UIC در خصوص بهترین اقدامات و دستورالعملها در ایستگاههای پایدار، ویژگیهای فراخوان برای مناقصه
Best Practices and recommendations in Sustainable Stations, Technical and Commercial Proposal	بهترین اقدامات و توصیه ها در ایستگاههای پایدار، پیشنهاد بازرگانی و فنی (پروپوزال شرکت مشاور RINA) (۶۳ صفحه)
SUSTAIN - "Best practices, benchmarking, guidelines and recommendations for Sustainable Stations", Project Overview	گزارش UIC در خصوص پروژه SUSTAIN مشتمل بر بهترین اقدامات، مطلوب گزینی، دستورالعملها و توصیه هایی برای ایستگاههای پایدار
Best practices, benchmarking, guidelines and recommendations for Sustainable Stations	بهترین اقدامات، مطلوب گزینی، دستورالعملها و توصیه هایی برای ایستگاههای پایدار (فاز ۱) (۶۳ صفحه)
Best practices, benchmarking, guidelines and recommendations for Sustainable Stations Phase 2 and 3 Report Sustainability Report and benchmark Sustainability Impact Assessment	گزارش ارائه شده به UIC توسط موسیسه مطالعات آینده و ارزیابی تکنولوژی (IZT) و شرکت مشاور Macroplan آلمان
Station Governance: Models & Practice	بهترین اقدامات، مطلوب گزینی، دستورالعملها و توصیه هایی برای ایستگاههای پایدار (فاز ۲ و ۳) (۳۷ صفحه)
Internship Report, Station Governance	مطلوب گزینی و گزارش پایایی، ارزیابی تاثیر پایایی گزارش ارائه شده به UIC توسط همان منابع فوق الذکر
Governance of railway stations in Germany	حاکمیت ایستگاه، مدلها و اقدامات (۳۸ صفحه)
Governance of railway stations in Russia	گزارش جالب UIC در خصوص حاکمیت ایستگاه (۵۶ صفحه)
Station governance and financing	حاکمیت ایستگاههای ریلی در آلمان (۲۴ صفحه)
Roadmap to the revision of UIC 413 leaflet: "Measures to facilitate travel by rail"	حاکمیت ایستگاههای ریلی در روسیه
Classification of Rail Passenger Stations	گزارش UIC در خصوص حاکمیت و فاینانس ایستگاه
Leaflet Update, 181, AREP	تجربیات و اطلاعات ایستگاههای ریلی کشورهای کره جنوبی و قزاقستان و سوئیس
	گزارش نهایی در خصوص بازبینی فیش شماره ۴۱۳ با عنوان اقدامات برای تسهیل مسافرت با قطار (۲۷ صفحه)
	فیش شماره ۱۸۰ با عنوان طبقه بندی ایستگاههای مسافری ریلی (۱۴ صفحه)
	به روز آوری فیش شماره ۱۸۱ توسط شرکت AREP





گزارشی از فعالیتهای TIC در خصوص تقاطعهای همسطح

علی عبداللهی





گزارشی از فعالیتهای UIC در فصول تقاطعهای همسطح

طبق آمار کشورهای اروپایی سوانح تقاطع های همسطح جاده و ریل تنها ۱۰،۲٪ مرگ و میر های جاده ای را تشکیل می دهند این در حالی است که ۲۹٪ تلفات ریلی ناشی از تصادفات در تقاطع های همسطح جاده و ریل می باشد. حتی اگر این تصادفات تنها دو درصد از کل تلفات جاده ای را در برگیرد آنها موجب اختلال در ترافیک جاده ای و ریلی شده و بنابراین برای بخش ریل مهم است که به این مقوله و ایمنی جاده ها در تقاطعهای همسطح توجه نماید. در سال ۲۰۱۶ تعداد ۳۵۰۰ نفر در جاده ها در کشور فرانسه و ۲۵۵۰۰ نفر در اتحادیه اروپا در تصادفات جاده ای جان باختند که از بین، طبق آمار راه آهن فرانسه، تعداد ۳۱ نفر در تقاطعهای همسطح در ۲۰۱۶ کشته شدند و آمار کشته ها در تقاطعهای همسطح در کل اتحادیه اروپا در ۲۰۱۵ برابر با ۲۹۶ نفر بودند.



- ۱- استراتژی ایرلندی ها در ارتقای ایمنی تقاطع های همسطحی که فقط با استفاده از گیت کار می کنند و هیچ سیستم کنترلی دیگری ندارند.
- ۲- استراتژی ۱۰ ساله ی ارزیابی تقاطع های همسطح با هدف افزایش ارتقای ایمنی و کاهش ریسک در تقاطع های همسطح با بهبود تقاطع ها، حذف تقاطع ها و معرفی تکنولوژی، استاندارد سازی و آموزش و اعمال قانون.
- ۳- اصل استراتژی تعریف شده براساس ۵ بحث استراتژیک کلیدی برای بهبود است:
- ۱- توسعه و استفاده از راه حل های تکنولوژیک در تقاطع های همسطح
- ۲- اجرایی کردن اهداف به صورت بهینه در هزینه ها
- ۳- کاهش دادن ریسک برخورد و اتفاقات در تقاطع های همسطح
- ۴- افزایش دادن فرهنگ ایمنی و آگاهی دهی
- ۵- پیاده سازی روش های استاندارد شده در انواع تقاطع های همسطح

نظر به اهمیت موضوع ایمنی در تقاطعهای همسطح ریل با جاده و با توجه به اینکه این موضوع هم اکنون در دستور کار راه آهن ج.ا.ایران قرار دارد، در زیر گزارشی از اقدامات، فیش ها و گزارشهای اتحادیه بین المللی راه آهنها (UIC) تهیه و به واحدهای ذیربط ارسال گردید. گزارشهای ارسالی حاوی موارد زیر بودند:

۱- برگزاری روز بین المللی آگاهی از تقاطعهای همسطح (ILCAD) (the International Level Crossing Awareness Day)

- ۲- فیش هایی در خصوص تقاطعهای همسطح با عناوین زیر الف- فیش شماره ۷۶۰- تقاطعهای همسطح- علائم جاده و سیگنالها
- ب- فیش شماره ۷۶۱- راهنمایی در خصوص عملیات اتوماتیک تقاطعهای همسطح
- ج- فیش شماره ۷۶۲- اقدامات ایمنی لازم که بایستی در خطوط تحت بهره برداری از سرعت ۲۰۰-۱۲۰ کیلومتر بر ساعت بایستی اتخاذ شود.

۳- پروژه کمیسیون اتحادیه اروپا و UIC در خصوص تقاطعهای همسطح ایمن تر (SAFER-LC) که در ۲۰۱۷ شروع شده است.

۴- گزارش منتشر شده توسط UIC و کمیسیون اقتصادی اروپای سازمان ملل (UNECE) با عنوان ارزیابی ایمنی در تقاطعهای همسطح در کشورهای عضو UNECE و سایر کشورهای منتخب و چارچوب استراتژیک برای بهبود ایمنی در تقاطعهای همسطح (۵۵ صفحه)

۵- کنوانسیون ژنو که مربوط به ایمنی در تقاطعهای همسطح می شود بویژه پاراگراف ۷، بند ۱۸ که می گوید قطارها اولویت دارند.

۶- گزارش ویژه و تحلیلی دریافتی از UIC در خصوص ایمنی تقاطع همسطح در برخی از کشورهای اروپای که بشرح زیر می باشد:

ایمنی تقاطعهای همسطح

تصادفات در تقاطع های همسطح ریل و جاده یکی از مهم ترین چالش های راه آهن ها در سرتاسر دنیا می باشد. هر یک از راه آهن ها با توجه به شرایط شبکه و تعداد تقاطع های همسطح و وضعیت امکانات خود فعالیت هایی را در راستای کاهش تصادفات تقاطع های همسطح انجام می دهد.

در این گزارش به صورت خلاصه به استراتژی راه آهن ایرلند برای کاهش تصادفات، گزارشی از تجربیات شرکت روز هیل ریل تولید کننده ی محصولاتی که در بهبود و ارتقای ایمنی تقاطع های همسطح مفید می باشند، گزارش مختصری از فعالیت ها و دستاوردهای راه آهن پر تغال و همچنین فعالیتهای راه آهن اتریش در راستای کاهش تصادفات همسطح اشاره گردیده است.

راه آهن پر تغال
راه آهن پر تغال در سال ۲۰۱۰ به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر به صورت میانگین ۹۰ تقاطع همسطح داشته است. در طی این سال ها با هدف گذاری های برنامه ریزی شده و اقدامات مدون در راستای کاهش تصادفات، تعداد تصادفات تا سال ۲۰۱۴ به میزان ۴۰ درصد کاهش یافته است و در هدف گذاری سال های آینده این راه آهن به دنبال کاهش تصادفات به کم تر از ۱۷ تصادف در انتهای سال ۲۰۲۰ است. از جمله سایر هدف های این راه آهن بستن تعداد بیشتری از تقاطع های همسطح است به گونه ای که در هر ۱۰۰ کیلومتر به صورت میانگین ۳۰ تقاطع همسطح وجود داشته باشند و همچنین به دنبال ایمن سازی فعال این تقاطع ها می باشد. سرمایه گذاری انجام شده در طی برنامه ی ۱۷ ساله ی راه آهن پر تغال تقریباً برابر با ۳۵۰ میلیون یورو بوده است.

گزارش شرکت روز هیل ریل در رابطه با تصادفات در تقاطع های همسطح دلیل اصلی تصادفات در تقاطع های همسطح کنترل شده و فعال عدم توجه به علائم بوده است.

عوامل ریسک رفتار کاربران و رانندگان و یا عابران به صورت عمده ناشی از عوامل زیر است:

حواص پرتی: کار کردن ب موبایل و یا استفاده از هدفون که در تشخیص ریسک مشکل ایجاد می نماید.

بی صبری: توقف های طولانی پشت تقاطع های همسطح (با توجه به سرعت و اندازه ی قطار) یکی از عواملی است که رانندگان سعی در عبور بدون توجه به علائم نشانده ها می نمایند.

سرعت بالا: برای تقاطع های واقع شده در جاده های با سرعت بالا، رانندگان میلی به کاهش سرعت اتوموبیل نداشته و به اشتباه گمان می کنند که وقت کافی برای عبور دارند.

در بخش زیر ساخت جاده ای نیز عوامل ریسک وجود دارد که باید کاهش داده شود محیط اطراف تقاطع: ارتفاع پایین خورشید، قوس جاده، مه و ... که می تواند دید را تحت تاثیر قرار دهد

تعداد قابل توجه ماشین ها در جاده- این موضوع می تواند صف های طولانی ایجاد نماید و در نتیجه وسایل نقلیه خروج را مسدود نماید.

چیدمان نامناسب: در تقاطع همسطح و یا نزدیک آن در پروفیل و یا نقشه ی آن، مسیرهای شیب دار و ... که می تواند باعث به دام افتادن وسایل نقلیه ی در تقاطع همسطح شود.

اقداماتی نظیر ارزیابی ریسک با بهبود شرایط علائم و سیگنالینگ و یا استفاده از اقدامات مبتکرانه در تقاطع های همسطح می تواند در کاهش عوامل ریسک کمک نماید





کارایی از فعالیت‌های UTC در فصول تقاطع‌های همسطح

از جمله ابتکارات نوآورانه‌ای که در تقاطع‌های همسطح می‌تواند به کار گرفته شود می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

- علائم جدیدافقی و یا عمودی هنگام نزدیک شدن به تقاطع و بهبود علائم گذشته
- جداسازی فیزیکی ترافیک، از طریق مسیرهای توقف در هر دو سمت تقاطع
- محدودیت سرعت در تقاطع‌های همسطح و در بعضی مواقع استفاده از چراغ راهنما
- آشکار سازی تفاوت میان جاده و ریل با تغییر رنگ آسفالت تقاطع همسطح
- ساختن مسیر مشخص و جدا برای عابران پیاده به همراه یک سری موانع و هدایت آنها برای جلوگیری از رفتارهای نامناسب
- استفاده از آسفالت‌های مناسب جهت جلوگیری از زمین خوردن دوچرخه سواران

راه آهن اتریش

در ۴۸۴۶ کیلومتر شبکه‌ی راه آهن اتریش ۳۲۷۸ تقاطع همسطح وجود دارد. تصادفات در تقاطع همسطح در اتریش به دو قسمت عمده تقسیم می‌شود: ۱- تصادف وسایل نقلیه‌ی جاده‌ای با ریلی و ۲- برخورد وسایل نقلیه‌ی جاده‌ای با موانع تقاطع‌های همسطح. نکته‌ی جالب در رابطه با آمار این کشور این است که تعداد تصادفات نوع دوم بیش از نوع اول است.

آگاهی دهی

یکی از عوامل بسیار مهم آگاهی دهی به مردم در ارتباط با سیستم راه آهن است. طبق مطالعات انجام شده در اتریش، ۷۰٪ از تصادفات تقاطع همسطح در ۱۰ کیلومتری محل سکونت رانندگان جاده‌ای بوده است و آنها با گمان اینکه تقاطع همسطح نزدیکی محل زندگی خود را به خوبی می‌شناسند و زمان‌های حرکت قطارها را می‌دانند دچار حادثه می‌شوند.

راه آهن اتریش به دانش آموزان ۱۳-۱۵ ساله قبل از اینکه هرگونه گواهی نامه‌ای (چه گواهی موتور و چه اتوموبیل) به آن‌ها در رابطه با تقاطع همسطح آگاهی‌های لازم داده می‌شود. این برنامه تقریباً در ۵۰۰ مدرسه و به ۳۰ هزار دانش آموز اجرا شده است.

راه آهن اتریش همچنین برنامه‌هایی نظیر "روز اطلاع رسانی" برای دارندگان آموزشگاه‌های آموزش رانندگی و معلمان آن‌ها نیز کلاس‌هایی برای آموزش سیستم راه آهن و تفاوت‌های عمده‌ی آن با سیستم جاده‌ای و مهم‌ترین مباحث مرتبط با عملکرد تقاطع‌های همسطح و رفتار ایمن در این منطقه را آموزش می‌دهند. این راه آهن همچنین با توجه به عضویت در ILCAD (کمیسیون ایمنی در تقاطع همسطح اتحادیه بین‌المللی راه آهن‌ها) سالانه برنامه‌ای برای ایمنی بیشتر در تقاطع‌ها با ارائه‌ی پوسترها و فیلم‌ها جهت افزایش دانش افراد انجام می‌دهد.



Act safely at level crossings

سه فیلم اخیر ساخته شده توسط این راه آهن با تمرکز بر موارد زیر بوده است:

- مقایسه‌ی ترمز قطار و اتومبیل
- شبه سازی برخورد و تصادف در تقاطع همسطح برای روشن ساختن ابعاد موضوع و پیامدهای آن
- شکستن گیت با استفاده از ماشین: با هدف اینکه به مخاطبان نشان داده شود که وضعیت گیر افتادن بین این گیت‌ها وجود ندارد

مطالعات

چندین مطالعه و پروژه در دهه گذشته با هدف شناخت رفتار در تقاطع‌های همسطح انجام شده است. در ابتدا چندین تقاطع همسطح در اتریش به وسیله‌ی ابزاری با نام ViewPointSystem تحلیل و آنالیز شدند این نرم افزار رفتار رانندگان در جاده با تقاطع همسطح را نمایش می‌دهد. ۲ تحقیق در ارتباط با پذیرش چراغ قرمز به صورت آزمایش کامپیوتری بر ۸۰-۱۰۰ نفر انجام شد. آزمایش اول میانگین مدت زمانی که طول می‌کشید تا افراد علامت قرمز را درک کنند و در مقابل آن بایستند بوده و آزمایش دوم میانگین زمانی که برای گذر از چراغ و خلاف قوانین نیاز است بوده است. و به این شکل مطالعات بر روی رفتار افراد در تقاطع‌های همسطح انجام شده است.

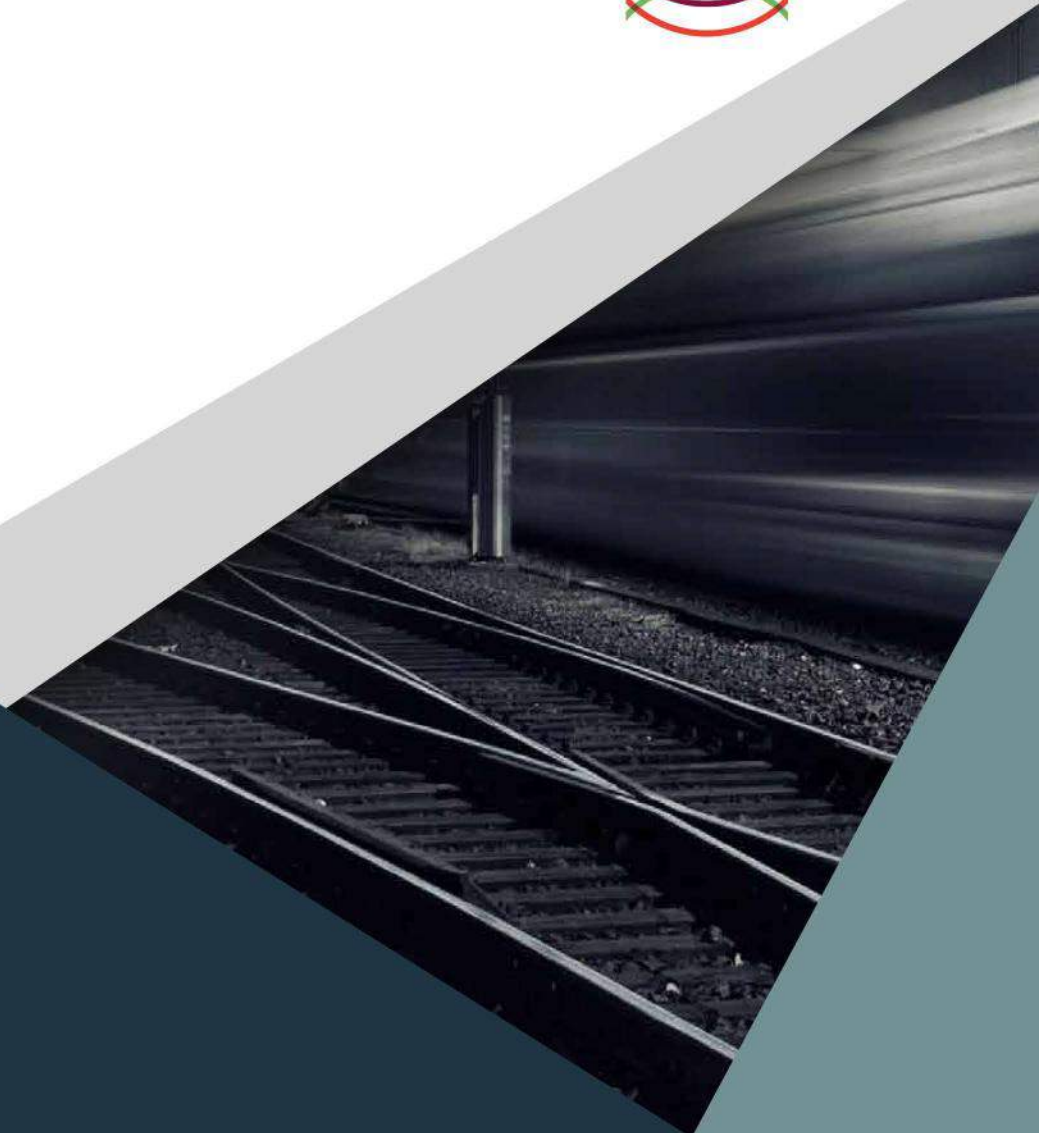




مدیریت بحران از نگاه UIC

علی عبداللهی

Recommendations for Crisis Management





مدیریت بحران از نگاه UIC

Recommendations
for Crisis Management

اتحادیه بین‌المللی راه آهنها (UIC) اخیراً سندی در خصوص دستورالعملهایی برای مدیریت بحران منتشر کرده که در حقیقت مطالعه ای از مطلوب‌گزینی و بهترین اقدامات در خصوص مدیریت بحران در صنعت حمل و نقل ریلی به حساب می‌آید و بنا به درخواست اعضای UIC و با استفاده از نظرات اعضا، پرسش‌نامه‌هایی فراهم شده توسط اعضا، مصاحبه‌هایی با اعضای منتخب، اطلاعات و اسنادی موجود در رابطه با مدیریت بحران و بازنگری تمامی این موارد و تجربیات اعضای منتخب تهیه و تدوین شده است. این گزارش بر آمادگی بهره‌برداران ریلی برای مواجهه اتفاقاتی که ممکن است رخ دهد تأکید می‌نماید؛ لذا به بهره‌برداران ریلی برای طراحی و توسعه مدیریت بحران، یا بررسی برنامه‌های موجود بهره‌برداران ریلی در خصوص مدیریت بحران و تکمیل آن طبق دستورالعملهای ارائه شده کمک می‌کند.

مطالعه مذکور از شش بخش تشکیل شده است که عبارتند از:

- ۱- مقدمه ای بر مدیریت بحران
- ۲- روش گردآوری اطلاعات و نهادهایی که در تهیه این سند UIC را مساعدت کرده‌اند
- ۳- برنامه مدیریت بحران
- ۴- نتیجه‌گیری
- ۵- چشم‌انداز
- و ۶- ضمائم می‌باشد.

فصل سوم این مطالعه که به برنامه مدیریت بحران می‌پردازد اعلام کرده است که یک برنامه مدیریت بحران بایستی یک سند ارجاعی با برنامه‌های اضطراری اساسی در نظر گرفته شود. این برنامه دستورالعملهای سازمانی و فرآیندهای کلی برای مدیریت اطلاعات، فعالیتها، عملیات و ارتباطات در طی یک وضعیت اضطراری فزاینده فراهم می‌کند.

این قسمت از مطالعه مذکور به زیربخشهایی از جمله آنالیز، اولویت‌ها در مدیریت بحران، ساختار و مضمون برنامه‌ی مدیریت بحران، سطوح هشدار می‌پردازد.

ترکیب تیم مدیریت بحران از دیگر زیربخشهای این قسمت می‌باشد که شامل زیرمجموعه‌هایی از قبیل تیم مرکزی مدیریت بحران، تیم مدیریت بحران گسترش یافته، تیم‌های بحران منطقه‌ای، ناحیه‌ای یا مرتبط با کسب و کار و کارگروه‌ها می‌باشد.

زیربخش هفتم به ارتباطات و مکاتبات بحران اشاره دارد که خود شامل زیرمجموعه‌های: گزارش کردن تصادفات و شرایط، ماتریس اطلاعات الگو-اولویت‌های ارتباطات، سیاست اطلاعات و الزامات آن و رمز واژه‌ها، واژگان و ارتباطات و مکاتبات عمومی است.

زیربخش هشتم نیز به بحث آموزش اختصاص دارد و شامل زیربخش‌های مکاتبات و ارتباطات و هشدارها، جلساتی برای برگزاری مانورها و آموزشهای فرماندهی می‌باشد. زیربخش نهم همکاری و زیربخش دهم به ارزیابی و به روز رسانی برنامه‌ی مدیریت بحران می‌پردازد.

در فصل چهارم این گزارش به نتیجه‌گیری و جمع‌بندی پرداخته شده است و در فصل پنجم اختصاص به چشم‌انداز دارد و در فصل ششم فرم‌هایی از جمله چک‌لیست و نمونه فرم صورتجلسات ضمیمه شده است.



مصاحبه



ماہنامہ بین الملل راہ آہن



جاده ابریشم و قطاری امن از خواف ایران تا هرات افغانستان

مهدیه تازی

خط آهن خواف - هرات، پروژه ای است که از هشت سال پیش عملیات عمرانی راه اندازی آن کلید فورده است. این پروژه مد فاصل خواف در ایران و هرات در افغانستان است.



پروژه است. بر این اساس پروژه مذکور بخشی از یک کریدور بزرگ چین تا اروپاست. در این لحظه قرار داد مطالعات مسیر هرات تا مزار شریف با کمک مالی چین در حال بررسی است و اگر این حلقه به مزار شریف وصل شود ما یک مسیر دیگری برای اتصال به چین خواهیم داشت که مسیر نزدیکتری هم به اروپاست. و این از اهداف بلند مدت خط راه آهن مذکور است.

مسئله دیگر مربوط به هند است. در واقع به دلیل وجود معادن بسیار زیادی که در کشور افغانستان وجود دارد و تقریباً همه آنها روی سطح زمین بوده و به راحتی قابل بهره برداری هستند و در این زمینه قراردادهای متعددی با کشور هندوستان وجود دارد. ضمن اینکه هندوستان همواره به دنبال یافتن مسیری بود که از ایران به افغانستان راه یابد. و این یک هدف میان مدت پروژه مذکور است که بدین ترتیب بتوانیم ارتباط هندوستان را از طریق این مسیر به افغانستان تسهیل کنیم. این امکان وجود دارد که از مسیر بندرعباس به کمک این خط راه آهن به افغانستان وصل شویم. در ادامه بحث پروژه ی مسیر چابهار هم مطرح است که به هندوستان هم نزدیک تر است.

آقای نظری در خصوص امنیت این مسیر توضیح دادند:

به نظر من این یک مسئله ی سیاسی است و در واقع بمب گذاری یا ناامنی در کل کشور افغانستان اتفاق نمی افتد. به طور مثال ما طی ساخت این مسیر حتی با یک مشکل امنیتی هم مواجه نشدیم. همینطور ازبکستان که خط راه آهن ۷۵ کیلومتری تا مزار شریف دارد و در این مسیر سالانه بیش از پنج میلیون تن کالا را جابه جا می کند تا به حال به مورد امنیتی برخورد نکرده است. به طور کل در این مسیر یعنی تا هرات و از هرات به مزار شریف و مسیر بعدی تا ازبکستان جزء مناطق امن محسوب شده و مشکل خاصی وجود ندارد.

پروژه خواف - هرات و چشم اندازهای آن:

مسیر ارتباط راه آهنی بین ایران و افغانستان طی سال های گذشته همواره مطرح بوده و به همین خاطر برنامه ریزی شد که از محل کمک های جمهوری اسلامی ایران تا ۶۴ کیلومتر در افغانستان به سمت هرات خط آهن ایجاد شود. زیر سازی این مسیر به اتمام رسید و روسازی مسیر تا ۲۰ کیلومتر نیز وجود داشت و از آنجا که باید از پتانسیل های موجود استفاده می شد و یکی از کشورهای اولی که مبادله تجاری با افغانستان دارد کشور ایران است، قرار شد که بهره برداری حمل و نقل آغاز شود تا حدود ۳۴ کیلومتر بعدی ساخته شود. در واقع تقریباً طی ۱۰ روز دیگر تا ۳۰ کیلومتر در خاک افغانستان خط آهن نهایی شده و بهره برداری آغاز می شود و در عین حال ساخت این خط آهن تا ۶۴ کیلومتر ادامه خواهد داشت. در واقع این خط آهن ۳۰ کیلومتری ایستگاه غوریان نامیده می شود و ۳۴ کیلومتر بعدی با نام جوتو معروف است و از این ایستگاه تا هرات افغانستان مسیر ۵۰ کیلومتری ست که توسط خود افغانستان ساخته خواهد شد.

بر اساس تفاهم نامه بین ایران و افغانستان برنامه ریزی شده است که بهره برداری از این مسیر نیز شروع شود. بدین ترتیب طی ده روز آینده این مسیر ۳۰ کیلومتری افتتاح خواهد شد و اولین محموله آن ۴۰۰ هزار تن سیمان صادراتی ایران به کشور افغانستان است. البته در ابتدا بحث حمل و نقل بار مطرح است که حدود پنج میلیون تن در سال پیش بینی می شود در ادامه احتمالاً قطار مسافربری در این مسیر نیز خواهیم داشت. ضمناً از مسیر ایران کالاهای متفاوتی به افغانستان صادر می شود یعنی علاوه بر سیمان، بنزین از شهر اراک، محموله دیگر نفتی از کردستان عراق به صورت ترانزیت از ایران به افغانستان صادر خواهد شد. به هر حال ایران به دلیل هم جوارگی با افغانستان مرادوات تجاری فراوانی با این کشور دارد.

غیر از ایران و افغانستان چه کشورهای دیگری در این پروژه سهم و ذینفع خواهند بود و آیا این خط راه آهن به عنوان یک مسیر استراتژیک بررسی می شود؟

این همکاری یک بحث استراتژیک است. اولین بحث ایجاد کریدور چین به اروپاست. بر اساس مطالعات و جلساتی که برگزار شده و توافقاتی که توسط روسای جمهور کشورها در سازمان اکو بدست آمده، قرار بر این شد که خط راه آهن استاندارد را از کشور چین به سمت قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان، ایران و اروپا داشته باشیم که در واقع از اهداف بلند مدت این

منطقه خواف - هرات یکی از غنی ترین مناطق جهان از نظر معادن سنگی است و از آنجا که حمل و نقل جاده ای عجلانی نیست و برای حفظ محیط زیست، ایمنی، صرفه جویی انرژی و سایر مسائل از حمل و نقل ریلی برای جابه جایی استفاده خواهد شد. همچنین به دلیل اینکه معادن افغانستان روی مرز واقع هستند، چنانچه بهره برداری و استخراج معادن در کشور همسایه انجام شود، افغانستان به مسیری برای دسترسی به دریا نیاز دارد.

ضمناً با اتمام راه آهن خواف به هرات، علاوه بر حمل و نقل سنگ های معدنی ایران و افغانستان و حمل آنها تا آب های آزاد، افغانستان به ۱۱ کریدور بین المللی از طریق ایران وصل می شود. ضمناً یکی از پروژه های مهم ریلی در ایران، ایجاد خط آهن میان چابهار، تاجیکستان، قرقیزستان و چین است که با تکمیل پروژه خط آهن خواف - هرات بخشی از مسیر به سرانجام می رسد.

پروژه خواف - هرات علاوه بر توسعه و پیشرفت منطقه به ویژه کشور افغانستان در تکمیل و توسعه ی شبکه ی ریلی کشورهای اکو و ترانزیت از کشورهای آسیای میانه به اقیانوس هند و همچنین از راه ایران به ترکیه و اروپا تاثیرگذار خواهد بود.

راه آهن خواف - هرات نخستین قدم برای احیای جاده ابریشم است. ایران از طریق این مسیر می تواند راه نزدیک تری برای اتصال به چین بیابد و کالا بین چین و اروپا از طریق ایران ترانزیت شود و این خط آهن می تواند باعث رشد اقتصاد منطقه گردد.

بدین ترتیب علاوه بر توسعه و پیشرفت محدوده ی مرزی ایران و افغانستان، ایجاد شبکه ی ریلی بین ایران و افغانستان و امکان صادرات بین دو کشور، اتصال افغانستان به آبهای آزاد از مزایای دیگر این پروژه محسوب می شود.

آقای عباس نظری مدیر امور بین الملل راه آهن ایران در مصاحبه ای اختصاصی با اسپوتنیک به شرح و توضیح پروژه خط آهن خواف - هرات پرداخته و به چند سوال خبرنگار اسپوتنیک در این زمینه پاسخ دادند:





مدیرکل دفتر امور بین‌الملل راه آهن ج.ا.ا. در گفتگو با اسپوتنیک خبر داد:

وام ۱،۲ میلیارد یورویی روسیه به ایران همکاری ریلی روسیه و ایران به نفع آسیا و اروپاست.

خبرگزاری اسپوتنیک روسیه-آزاده آزاد
برگ اول

در زمان دیدار حسن روحانی رئیس‌جمهور ایران با ولادیمیر پوتین رئیس‌جمهور روسیه در پاییز سال ۲۰۱۵ میلادی قرارداد برقی سازی راه آهن ایران در گرسار-اینچه برون (از سمنان تا گلستان) به امضا رسید که در سواحل جنوبی دریای خزر واقع است. این خط راه آهن از مازندران عبور می‌کند و ایران را به ترکمنستان و از آنجا به قزاقستان متصل می‌سازد.

برقی سازی این مسیر به کاهش سطح آلودگی صوتی، مصرف سوخت، آلودگی هوا و بروز حوادث کمک خواهد کرد. برنامه برقی سازی باعث افزایش دو برابر حمل و نقل کالا تا هفت و نیم میلیون تن در سال خواهد شد.

مسیر راه آهن از قمصر تا اینچه برون دومین مسیر برقی راه آهن در ایران خواهد بود. دومین خط راه آهن برقی ۴۰ سال پیش در تبریز ساخته شد.

سازمان راه آهن روسیه اعلام کرد ارزش قراردادی که ایران و روسیه برای برقی سازی خط قمصر - اینچه برون امضا کرده‌اند، به ارزش ۱،۲ میلیارد یورو است. فدراسیون روسیه برای اجرای این پروژه به ایران وام داده است.

طرح برقی سازی خط ریلی قمصر - اینچه برون به مسافت ۴۹۵ کیلومتر است که ۲۰۳ کیلومتر آن در مسیر کوهستانی قرار دارد. برای این مسیر ریلی ۳۲ ایستگاه و ۹۵ تونل در نظر گرفته شده است و ۷ پست نگهداری، ۱۱ پست برش و ۶ پست ارتباط خطوط و همچنین ساختمان خدمات رسانی برقی احداث خواهد شد. طبق برآوردهای اولیه، اجرای این طرح ۳ سال به طول خواهد انجامید.

نماینده شرکت هلدینگ راه آهن دولتی روسیه در هشتمین اجلاس کارگروه همکاری‌های ایران و روسیه با اشاره به پروژه بین‌المللی RZD راه آهن روسیه، اظهار داشت: ۱۱۷ شرکت تابع، عضو این هلدینگ هستند که ۲۵ درصد از کل سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده در روسیه را در بر می‌گیرد.

حمل و نقل یکی از مهمترین و اصلی‌ترین اجزاء سیستم‌های مدرن اقتصادی است. اقتصاد مدرن بدون شبکه حمل و نقل قابل تصور نیست.

اولین مسیر قابل اطمینان حمل و نقل در قرن پنجم قبل از میلاد در خاک ایران در زمان حکومت داریوش اول ظاهر شد. علت ساخت مسیر حمل و نقل در آن دوران با تأمین ارتباط بایات بین مناطق دورافتاده امپراطوری ایران (پارس) مرتبط بود تا سرعت بتوان حکومت مرکزی را از اوضاع و احوال آن نقاط باخبر کرد و فرمان پادشاه به حاکمان آن مناطق رسانده شود و سرعت بتوان به نقل و انتقال نیروها پرداخت. جاده‌ها توسط سربازان محافظت می‌شد و هر نوع جنایتی در رابطه با آن‌ها مجازات سنگینی بدنبال داشت.

شاه عباس کبیر نیز توجه خاصی به ساخت جاده‌ها میدول داشت. در زمان وی ۴۰۰ کیلومتر جاده از استرآباد تا مازندران ساخته شد. مرحله مهم در تاریخ حمل و نقل ایران مبارزه بر سر ساخت خطوط راه آهن بود.

خطوط راه آهن ایران در قرن نوزده توسعه یافت که با مقابله روسیه و بریتانیا بر سرگسترش نفوذ خود در ایران مرتبط بود. در سال ۱۸۹۰ میلادی قرارداد روسیه-ایران در باره راه آهن به امضا رسید که ایران را از ساخت راه آهن تا ۱۰ سال باز می‌داشت و این قرارداد در سال ۱۹۰۰ به مدت ۱۰ سال دیگر تمدید شد.

با وجود این، اولین تلاش ساخت خط راه آهن در ایران از دهه ۸۰ قرن ۱۹ به انجام رسید. در سال ۱۸۸۸ خط کوتاه راه آهن بین تهران و آرامگاه شاه عبدالعظیم (۹ کیلومتر) کشیده شد.



اولین خط راه آهن قابل توجه در ایران در سال ۱۹۱۵ توسط وزارت راه آهن روسیه تزاری بین جلفا و تبریز ساخته شد که از سمت جلفا از مرز روسیه - ایران عبور کرده و به شبکه راه آهن روسیه متصل می‌شد. این خط بر طبق استاندارد چرخ‌های روسی ۱۵۲۴ میلیمتری به بهره‌برداری رسید و طول آن ۱۴۸ کیلومتر بود.





همکاری ریلی روسیه و ایران به نفع آسیا و اروپاست.



نماینده شرکت هلدینگ راه آهن دولتی روسیه افزود: راه آهن روسیه به طول ۸۵ هزار کیلومتر که ۴۰ هزار کیلومتر آن برقی است، ۴۵ درصد از حجم گردش کالا و ۲۶ درصد از کل مسافر این کشور را در بر می‌گیرد و در ۴۰ کشور جهان دارای دفتر نمایندگی است.

نماینده شرکت راه آهن روسیه با اشاره به اهمیت پروژه گرسار-اینچه برون، تصریح کرد: این پروژه کلید روسیه در ایران است، در ماه ژوئن سال گذشته بر فعال شدن اپراتور لجستیکی روسیه در کریدور شمال-جنوب تأکید شد و نتیجه آن حمل موفقیت آمیز بار از هندوستان به روسیه از طریق راه آهن ایران بود. بدون شک یکی از راه‌های دستیابی برای بهره‌برداری از کریدور شمال-جنوب راه‌اندازی راه آهن قزوین-رشت-آستارا است که اهمیت قابل توجهی برای روسیه دارد.

در خصوص همکاری روسیه و ایران، یوسف گران پاشا مدیرکل راه آهن شمال ایران اعلام نمود که بانک روسیه وام یک میلیارد یورویی برای برقی سازی ۵۰۰ کیلومتر مسیر راه آهن در شمال کشور به ایران واگذار می‌کند. به گفته وی اجرای این برنامه بزودی شروع می‌شود و سه سال ادامه خواهد داشت. وی نام بانک روسی را فاش نساخت ولی اظهار داشت که با اجرایی شدن این قرارداد ظرفیت حمل بار تا سه برابر افزایش خواهد یافت و به حدود هفت میلیون تن در سال خواهد رسید.

وی گفت: در حال حاضر راه آهن شمال هم از طریق مرز خشک اینچه برون و هم از طریق بندر امیرآباد به کشورهای آسیای میانه متصل است.

آقای نظری مدیرکل دفتر بین‌الملل راه آهن ایران در یک مصاحبه ویژه به سوالات اسپوتنیک در این خصوص پاسخ دادند.

پرسش: وام برای چه مسیری مورد استفاده قرار خواهد گرفت؟

پاسخ: ما تقریباً ۵ میلیارد یورو وام کشور روسیه به جمهوری اسلامی ایران داشتیم که موافقتنامه آن امضا شده و امروز قابل اقدام است. وزارت نیرو هم پروژه دارد و کار می‌کند با استفاده از این وام. ۱۰۲ میلیارد یورو قرار است به راه آهن جمهوری اسلامی ایران اختصاص پیدا بکند جهت برقی نمودن محور گرسار به اینچه برون.

پرسش: برقی سازی در چه مسیرهای دیگری ممکن است انجام بگیرد؟

پاسخ: مذاکرات خوبی با کشور روسیه داریم. زمانی که محور تبریز-آذرشهر را با روس ها مذاکره کردیم در همانجا دو طرف اعتقاد داشتیم که این «پایلوت» پروژه های برقی سازی در ایران خواهد بود و این امر محقق شد. ما امروز با همان «پایلوت» ۵۰ کیلومتری به بیش از ۶۰۰ کیلومتر رسیدیم. مذاکراتی با راه آهن روسیه در این زمینه داریم و امیدواریم که پروژه گرسار-اینچه برون اجرایی بشود. در صورتی که این اتفاق بیفتد، پروژه های برقی سازی از پیش تعیین شده است و در این زمینه هم مذاکرات مقدماتی با مسئولین راه آهن روسیه داریم و از این توانمندی روسیه و امیدواریم که بصورت «فاینانس» بتوانیم در کشورمان استفاده بکنیم.



گفتگوی مدیرکل دفتر امور بین الملل راه آهن ج.ا.ا با اسپوتنیک (بخش دوم):

کریدور شمال-جنوب باعث پیوند چند کشور می شود

خبرگزاری اسپوتنیک روسیه-آزاده آزاد

برگ دوم

آقای نظری مدیرکل دفتر بین الملل راه آهن ایران در یک مصاحبه ویژه به سوالات اسپوتنیک پاسخ دادند.

پرسش: در حوزه همکاری های روسیه و ایران چه طرح ها و پروژه هایی در دست اجراست؟

پاسخ: «همکاری های خیلی خوبی با کشور روسیه داریم. یکی از بحث های خیلی مهم، بحث راه اندازی کریدور شمال-جنوب است که از شمال اروپا شروع می شود این پروژه، کشور روسیه و کشور آذربایجان، ایران و نهایتاً به کشور هندوستان در این کریدور وصل می شود. موافقتنامه سه جانبه ای بین سه راه آهن ایران، آذربایجان و کشور روسیه امضا شد و در این موافقتنامه اقدامات لازم را در جهت حمل و نقل ترکیبی انجام و همچنین اقداماتی که جهت رفع گسستگی بین آستارا ایران تا رشت موجود است به ویژه، بحث تعیین تعرفه های روابطی و بحث «جدول زمانبندی» مسیر انجام شد. چون بعلت وجود کریدورهای رقیب در این منطقه می تواند مسیر کریدور شمال-جنوب از طریق این سه کشور را امکان پذیر نماید. بحث رقابت پذیری هم از لحاظ نرخ و هم از لحاظ زمان می بایست بتواند رقابت کند. در این راستا راه اندازی قطار آزمایشی در ۲۰۱۶ بین هندوستان تا کشور روسیه، توانست طی ۲۲ روز مسیر دریایی، جاده ای و ریلی را طی کند. البته یکی از اقدامات مهمی که در این مسیر انجام می شود بحث کاهش تعرفه ها تا ۵۰ درصد می باشد. بحث برقی کردن محور گرمسار-اینچه برون نیز حدوداً بطول ۶۰۰ کیلومتر، یک قرارداد ۱۰۲ میلیارد یورویی است. البته سابقه همکاری با کشور روسیه را در زمینه برقی کردن محورهای ریلی نیز مطرح است، در سال ۱۹۸۰ مسیر تبریز-جلفا بطول ۱۴۶ کیلومتر توسط روس ها ساخته شد و امروز مورد بهره برداری قرار می گیرد. کار اجرایی محور تبریز-آذرشهر در سال ۲۰۱۲ تمام شد و بطول ۴۷ کیلومتر افتتاح شد که با هماهنگی کشور روسیه محور برقی شد و امروز در حال بهره برداری است. محور گرمسار-اینچه برون پروژه بسیار بزرگ و عظیمی است که جدا از برقی کردن محور، بازسازی محور و اصلاح ارتفاع تونل ها هم در این پروژه مد نظر است و همچنین تأمین ناوگان کل آن پروژه که ناوگان برقی را می طلبد، که حالا به اتفاق با شرکت «زیمنس» آلمان در حال مذاکره هستیم. این پروژه تمامی پیوست های فنی، مالی و حقوقی این پروژه توسط کارشناسان و متخصصین دو کشور به انجام رسیده و نحوه تأمین مالی این پروژه از محل ۵ میلیارد یورو وامی است که دولت روسیه به دولت ج.ا.ا ایران داده شده است. در رابطه با میزان استفاده بخش خصوصی و یا شرکت های خصوصی ج.ا.ا ایران مسئولین ج.ا.ا ایران نیز قرار است استفاده بشود و تنها موضوع باقی مانده در مذاکرات بین دو راه آهن صرفاً همین بحث است. در حال حاضر ۷۰ درصد این پروژه توسط روس ها و ۳۰ درصد توسط پیمانکاران داخلی ج.ا.ا ایران انجام می شود که ج.ا.ا ایران در تلاش است جهت استفاده از منابع و توانمندی شرکت های داخلی و خصوصی این میزان را افزایش بدهد و امیدواریم در آینده نه چندان دور این قضیه محقق بشود.





کریدور شمال-جنوب باعث پیوند هند کشور می شود.

پرسش: در چه زمینه های دیگری همکاری ریلی ایران و روسیه ادامه دارد؟

پاسخ: بحث قرارداد ساخت مشترک واگن باری است به تعداد ۶۰۰۰ واگن که خوب یک ابتکار عملی بود و بنحوی بصورت تأمین مالی توسط کشور روسیه انجام می شود و اصطلاحاً ساخت این واگن ها مشترک است و به نحوی بعضی از قطعات از کشور روسیه وارد می شود و با «جوینتی» که با شرکت های واگن سازی ما ایجاد شده در داخل کشور ما این واگن ها تکمیل می شود و به شرکت های خصوصی جهت بهره برداری واگذار می شود. الان در حال حاضر ۲۰۰۰ واگن تکمیل شده و در چرخه بهره برداری است و ۴۰۰۰ واگن هم در دست ساخت است. البته قرارداد ساخت واگن های مسافری با شرکت «ترانس ماش هولدینگ» هم امضا شده که به همان صورت قرار است با «فاینانس» کشور روسیه و بصورت مشترک با شرکت های واگن سازی داخل اینکار صورت پذیرد.

یکی از بحث های دیگری که ما اخیراً به نحوی در حال کار هستیم، استفاده از تجارب کشور روسیه است که همانطور که می دانید از لحاظ ریلی بسیار توانمند است و دامنه وسیعی از بحث حمل و نقل ریلی را در کشور روسیه، حمل و نقل ریلی تشکیل می دهد و ۸۵ درصد حمل و نقل در کشور روسیه توسط راه آهن روسیه است و ۱۵ درصد توسط سایر شقوق حمل و نقل است. برای همین همکاری هایی شروع شده که با شرکت های بزرگ روسیه در زمینه طراحی بزرگترین بندر ایران - بندر شهید رجایی، مذاکرات بسیار فشرده ای داریم در حال نهایی کردن قرارداد طراحی بندر شهید رجایی هم در بعد بندری و ریلی و هم در بعد منطقه ویژه آنجا هست که اگر این طراحی شکل بگیرد و محقق بشود طراحی اقدامات اساسی در بندر شهید رجایی به انجام برسد. وضعیت بسیار متفاوتی خواهیم داشت، یعنی حدوداً سهم بندر شهید رجایی ۱۶ میلیون تن در سال که به ۳۶ میلیون تن در سال افزایش پیدا خواهد کرد. البته چون طراحی گسترده است و تأسیسات خود سازمان بندر و مناطق ویژه را هم دربر می گیرد، یک شرایط بسیار متفاوتی ایجاد می شود و تقریباً همه چیز دیجیتال می شود و همه چیز فرایند نرم افزاری اش بصورت کامپیوتری انجام خواهد شد در جهت اینکه ما بتوانیم هم خطای کمتری داشته باشیم و هم موجب افزایش بهره وری شویم.



مورد دیگر تعامل با شرکت های بزرگ روسیه در انتقال دیتاهای اینترنت از ایران است. کشور ج.ا. ایران از لحاظ سوق الجیشی و جغرافیایی در قلب دنیا و در قلب کریدورهای شرق-غرب و شمال-جنوب قرار گرفته است. در حال حاضر نحوه انتقال دیتاهای اینترنتی از اروپا به استاربا از طریق کانال سوئز است که بصورت فیبر های نوری و تأسیسات انتقال دیتا می باشد حدوداً ۹۵ درصد زیر آب و ۵ درصد در خشکی است. پیشنهاد دیگری نیز از روسیه داشتیم در جهت اینکه بتوانند از طریق ایران به کشور هندوستان، عمان، پاکستان و افغانستان متصل شوند. این یک اقدام بسیار بزرگ است و در این پروژه از کشورهای شمال اروپا به روسیه وارد می شود و از روسیه به کشورهای آذربایجان و ایران، که ۹۵ درصد در این طرح فیبر نوری روی خشکی است و داخل آب نیست. همانطور که می دانید انتقال تأسیسات از زیر دریا بسیار سخت است و تعمیرات و نگهداری آن نیز کار بسیار مشکلی است، در حالیکه روی خشکی این امکانات به وفور قابل انجام است. لذا در حال تنظیم قرارداد هستیم که با استفاده از فیبر نوری، راه آهن ج.ا. ایران از نظر محور حمل و نقل به عنوان محور ترانزیتی محسوب شود. ضمناً با مقامات کشور افغانستان مذاکره شده و امیدواریم که بتوانیم فیبر نوری و انتقال دیتا از طریق کشور افغانستان به کشور تاجیکستان و قرقیزستان و در نهایت به چین برسانیم. همه طرف ها آمادگی خود را اعلام داشته و در آینده بسیار نزدیک محقق خواهد شد که در آمد قابل توجهی هم برای همه کشورها بخصوص برای کشور ج.ا. ایران در این مسیر دارد و بیش از ۲۰۰۰ کیلومتر مسیر را در ایران طی خواهد کرد.





ماهنامه
دفتر امور
بین المللی
راه آهن





ماهنامه دفتر امور بین الملل راه آهن



راه آهن جمهوری اسلامی ایران



THE DEVELOPM

PORT ROUTE