

بسم الله الرحمن الرحيم



مرکز توسعه، آموزش و فن آوری راه آهن

اطلاعات عمومی راه آهن

تألیف:

مجید ارجونی

ابراهیم بابایی آبکسری

سرشناسه	:
عنوان و نام پدیدآور	:
مشخصات نشر	:
مشخصات ظاهری	:
شابک	:
وضعیت فهرست نویسی	:
یادداشت	:
موضوع	:
موضوع	:
موضوع	:
موضوع	:
موضوع	:
موضوع	:
موضوع	:
شناسه افزوده	:
شناسه افزوده	:
رده بندی کنگره	:
رده بندی دیویی	:
شماره کتابشناسی ملی	:



مرکز توسعه، آموزش و فن آوری راه آهن

به سفارش مرکز توسعه، آموزش و فن آوری راه آهن:

نشانی: میدان راه آهن، خ دشت آزادگان، درب غربی راه آهن، حوزه ۶، ساختمان مرکز تحقیقات و آموزش راه آهن

• سایت مرکز توسعه، آموزش و فن آوری: <http://www.raita.rai.ir>

عنوان کتاب: اطلاعات عمومی راه آهن

تألیف: مجید ارجونی: ابراهیم بابایی آبکسری

ناشر: انتشارات جهانتاب

نوبت چاپ: اول ۱۳۹۸

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه

قیمت: تومان

شابک: - - ۸۲۴۷-۹۶۴-۹۷۸

کلیه حقوق قانونی این اثر برای مرکز توسعه، آموزش و فن آوری راه آهن محفوظ می باشد.

فهرست مطالب

۱	فصل اول: کلیات
۱	مقدمه
۲	تاریخچه‌ای مختصر از راه‌آهن ایران
۳	راه‌آهن سراسری و ایجاد اولین راه‌آهن‌های ایران
۴	اولین راه‌آهن‌های کشور
۴	راه‌آهن حضرت عبدالعظیم
۴	راه‌آهن محمود آباد
۴	راه‌آهن تبریز
۵	راه‌آهن ماکو
۵	راه‌آهن سیاه‌وزان
۵	راه‌آهن رشت - پیر بازار
۵	راه‌آهن زاهدان
۶	راه‌آهن برازجان
۶	راه‌آهن شرکت نفت
۶	ادارات کل و دفاتر ستادی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران
۸	گزیده اصول وظایف ادارات کل و دفاتر ستادی راه‌آهن ج.ا.ا.
۱۹	اساسنامه شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران "سهامی خاص"
۲۸	معرفی ادارات کل مناطق راه‌آهن
۵۳	فصل دوم: تعاریف و اصطلاحات فنی رایج در شبکه ریلی ایران
۷۳	فصل سوم: مقررات و قوانین ایستگاه‌های مسافری راه‌آهن

۷۴	مقررات حمل بار، توشه و خودرو
۷۴	حمل بار و توشه در قطارهای داخلی
۷۷	حمل بار و توشه در قطارهای بین‌المللی
۷۹	حمل خودرو با قطار

۸۳	فصل چهارم: خصوصی سازی
۸۴	اهداف و انگیزه‌های خصوصی سازی
۸۴	الگوهای رایج خصوصی سازی در راه آهن‌های سایر کشورها
۸۴	اجزای فرآیند خصوصی سازی
۸۵	سند خصوصی سازی صنعت راه آهن جمهوری اسلامی ایران
۸۶	کلیات خصوصی سازی
۸۸	نقش راه آهن در اقتصاد
۹۱	سند چشم انداز حمل و نقل ریلی ایران در ۱۴۰۴

۹۳	فصل پنجم: تربیت متخصصان راه آهن
۹۴	آموزشگاه‌های راه آهن
۹۴	هنرستان راه آهن
۹۵	مرکز توسعه، آموزش و فن آوری راه آهن ج.ا.ا. و طرح‌های تربیت متخصصان ریلی
۹۶	دانشکده راه آهن

۹۹	فصل ششم: آرمان و چشم انداز راه آهن ج.ا.ا.
----	--

۱۰۳	فصل هفتم: مهم ترین قوانین و آیین نامه های راه آهن
۱۰۳	قانون ایمنی راه ها و راه آهن
۱۱۰	آیین نامه اجرایی کمیسیون های جلوگیری از سوانح راه آهن
۱۱۴	مدیریت بحران
۱۱۴	انجام اقدامات عمومی در شرایط بحرانی
۱۱۵	انجام اقدامات تخصصی در شرایط بحرانی
۱۱۸	قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی

۱۲۳	فصل هشتم: اساسنامه مؤسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن ج ۱. ایران
۱۳۶	آشنایی با قوانین و مقررات و اصطلاحات اداری و مالی راه آهن
۱۴۰	تخلفات و مجازات های اداری
۱۴۳	آیین نامه حفاظت فنی و کمیته بهداشت کار در راه آهن
۱۴۷	فصل نهم: آشنایی با سازمان های راه آهنی دنیا و تعامل راه آهن ایران با آنها
۱۴۷	سازمان های حمل و نقل ریلی
۱۴۷	راه آهن و سازمان های بین المللی تخصصی ریلی
۱۴۸	اتحادیه بین المللی راه آهن ها "UIC"
۱۵۴	سازمان همکاری راه آهن ها "OSJD"
۱۵۹	فصل دهم: ناوگان ریلی موجود در راه آهن ج.ا.ا
۱۵۹	واگن های مسافری
۱۷۱	قطارهای خودکشش
۱۸۱	معرفی لکوموتیوهای موجود در راه آهن ج.ا.ا
۱۸۷	ضمایم: مدیران ارشد راه آهن از ابتدای تأسیس تاکنون
۱۹۳	منابع و مآخذ

فصل اول

کلیات

مقدمه

همواره حمل و نقل از ابتدایی‌ترین تا پیشرفته‌ترین مراحل توسعه یکی از چالش‌ها و مشغله‌های مهم انسان بوده و نقشی بنیادین در توسعه اقتصادی و صنعتی جوامع داشته است تا جایی که از آن به عنوان ستون اقتصاد هر کشور یاد می‌شود. برای پیشرفت و توسعه هر جامعه به عوامل تأثیرگذار متعددی می‌توان اشاره کرد که از آن میان توسعه راه‌های ارتباطی می‌تواند مهم‌ترین آن باشد. راه‌ها و وسایل نقلیه دو رکن اساسی حمل و نقل‌اند. در گذشته نیاز به راه محدود بود اما از زمانی که انسان به تولید و کسب و کار انبوه پرداخت، نیازش به ایجاد راه‌های بهتر و جاده‌هایی با مشخصات فنی و مناسب‌تر را بیشتر احساس کرد. تا این که امروزه استفاده از وسایل نقلیه غول پیکر و سریع‌السیر و ایجاد راه‌هایی زمینی، هوایی و دریایی امری ضروری است. اما حمل و نقل ایمن و آسان بار و مسافر همواره مدنظر بشر بوده که از بین روش‌های مختلف، راه‌آهن با ویژگی‌های خاص خود از استقبال بیشتری برخوردار بوده و به‌طور انکارناپذیر در ارتقای کمی و کیفی اقتصاد و فرهنگ جوامع، جابه‌جایی کالا، مسافر و حتی تبادلات فرهنگ‌ها و تمدن‌ها نقشی بسزا ایفا نموده است. به علاوه، راه‌آهن به عنوان یکی از عظیم‌ترین سازمان‌های حمل و نقل

کشورها عموماً جزء صنایع بزرگی است که عمدتاً با سرمایه‌گذاری دولتی احداث شده و تحت نظارت مستقیم و یا با حمایت دولت‌ها اداره می‌گردد. در سال ۱۵۵۶ میلادی، برای اولین بار مهندسین آلمانی در معادن زغال سنگ با تیرهای چوبی، راهی به شکل ریل ساختند تا مواد استخراج شده را از این طریق به محل بارگیری حمل کنند. در انگلستان نخستین وسیله حمل و نقل بر روی ریل در سال ۱۶۴۹ میلادی / ۱۰۵۹ قمری، در زمان ملکه الیزابت به راه افتاد. در سال ۱۸۱۴ میلادی جورج استیفنسن اولین لکوموتیو را ساخت و لکوموتیو فوق بتدریج تکمیل شد و قدرت و نیروی آن افزایش یافت.

راه آهن رفته رفته بوجود آمد و به سمت توسعه یافتگی حرکت نمود و مشکلات و موانع آن به تدریج مرتفع گردید. راه آهن یکی از بخش‌های مهم حمل و نقل است و به دلیل برخورداری از ویژگی‌های ایمنی و صرفه اقتصادی، جایگاه خاصی در میان سایر روش‌های حمل و نقل دارد. این ویژگی‌ها اهمیت زیادی به این مجموعه می‌بخشد. در مجموع راه‌اندازی راه آهن بسیار پر هزینه است اما در سیاست گذاری‌های کلان حمل و نقل، راه آهن جایگاه ویژه ای دارد؛ زیرا در دراز مدت بهره‌وری را در اقتصاد افزایش داده و موجب رشد سریع در جهت‌گیری‌های توسعه ملی خواهد شد.

تاریخچه‌ای مختصر از راه آهن ایران

ساخت و احداث راه آهن را می‌توان مبنای رفاه و آسایش بیشتر مردم دانست. از حدود سال ۱۲۶۶ هجری قمری (۱۸۵۰ میلادی - ۱۲۳۹ هـ ش) ایرانیان با رفت و آمد به اروپا و مشاهده راحتی سفر با راه آهن به فکر ساخت راه آهن افتادند. در سال ۱۲۹۰ ق، ناصرالدین شاه با سفر به اروپا و مشاهده خطوط راه آهن نهایت سعی خود را بر آن داشت تا بتواند راه آهنی سراسری برای ایران به وجود آورد؛ اما دولت‌های روسیه و انگلیس مانع این کار شدند. پس از جنگ جهانی اول، سیاست دولت انگلستان در خصوص توسعه شبکه راه آهن در ایران تغییر یافت و به منظور بهره‌برداری بیشتر از خلیج فارس و نواحی اطراف آن از جمله هندوستان "بلوچستان" و ایران "خوزستان" به احداث خطوط راه آهن در ایران پرداخت.

در جنوب غربی ایران خطوط بوشهر - برازجان و خطوط آهن مناطق نفتی را ساخت و در جنوب شرقی ایران خط هندوستان تا زاهدان را ادامه داد. پس از سقوط سلسله قاجار و روی کار آمدن سلسله پهلوی، دولت‌های روس، انگلیس و آلمان در ایران رقابت کردند و نفوذ دولت آلمان در ایران باعث احداث خطوط راه‌آهن سراسری شد. احداث راه‌آهن با استفاده از سرمایه ایرانی و در اجرای قانون انحصار قند، شکر، چای و نمک "مصوب سال ۱۳۰۴ ش" در ۲۳ مهر ۱۳۰۶ با کمک انگلیس و آلمان آغاز شد و در شهریور ۱۳۱۷ به اتمام رسید. احداث این محور هزینه سنگینی داشت. اولین راه‌آهن در ایران در سال ۱۸۸۸ میلادی بین تهران - حضرت عبدالعظیم "شهر ری" احداث شد. در جنگ جهانی دوم، متفقین از راه‌آهن ایران برای حمل مهمات، مسافر و کالا از بندر امام خمینی در جنوب به بندر ترکمن در شمال استفاده کردند. بعد از جنگ جهانی دوم راه‌آهن ایران پل پیروزی خوانده شد.

راه‌آهن سراسری و ایجاد اولین راه‌آهن‌های ایران

ساخت راه‌آهن در ایران، همواره یکی از آرزوهای بزرگ و ملی محسوب می‌گردید و باتوجه به اینکه در حدود نیم قرن کوشش‌هایی از طرف اولیای امور در انجام این امر خطیر به عمل می‌آمد، تحقق این آرزوی ملی تا سال ۱۳۰۶ به طول انجامید.

در ۲۳ مهرماه ۱۳۰۶ اولین کلنگ ساختمان راه‌آهن سراسری در تهران، محل فعلی ایستگاه تهران بر زمین زده شد و از همان زمان ساخت و ساز راه‌آهن از سه نقطه جنوب - مرکز - شمال آغاز گردید و برای اجرای این امر با سرمایه داخلی و بدون استمداد از بیگانگان، و از طرفی تحمل هزینه آن برای ملت ایران طاقت فرسا نباشد، قبل از شروع، بنا به فرمان دولت وقت، قانون انحصار قند و شکر و چای، وضع و در نهم خرداد ۱۳۰۴ به تصویب مجلس شورای ملی رسید.

به موجب این قانون مقرر گردید از هر سه کیلو قند و شکر، دو ریال و از هر سه کیلو چای، شش ریال مالیات اخذ و درآمد حاصل از آن صرف هزینه ساخت و ساز راه‌آهن سراسری گردد.

اولین راه آهن های کشور

راه آهن حضرت عبدالعظیم

از میان طرح ها، نقشه ها و امتیازات راه آهن در ایران، نخست راه آهن حضرت عبدالعظیم یعنی شهر ری به تهران به طول ۸۷۰۰ متر، ایجاد و در سال ۱۳۰۵ هـ ق رسماً افتتاح شد و تا دی ماه ۱۳۳۹ هـ ق فعالیت داشت. این راه آهن دارای چهار لکوموتیو و ۲۱ واگن بود که توسط ۵ نفر اروپایی و ۶۰ نفر ایرانی اداره می شد. این خط توسط شرکت بلژیکی به نام "شرکت سهامی بلژیکی راه آهن و تراموای تهران" احداث گردید. همین شرکت خط و تراموایی نیز در تهران احداث نمود که از میدان امام "توپخانه" به سمت شرق امتداد می یافت و از خیابان چراغ گاز و مقابل بازار پامنار گذر می کرد. (۱۲ واگن که برای جابجایی آنها از ۵۰ اسب استفاده می شده است)

راه آهن محمود آباد

حاج محمد حسن امین الضرب بازرگان معروف زمان ناصرالدین شاه امتیاز کشیدن راه آهن از محمودآباد - تهران را از شاه گرفت، لیکن به دلیل عدم همکاری کمپانی های اروپایی و عدم اعتماد به دولت آن زمان نتوانست خط محمود آباد تا تهران را دایر نماید، سپس وی با سرمایه خود خط آهنی به طول ۱۸ کیلومتر از بندر محمود آباد تا آمل کشید، این خط آهن در سال ۱۳۰۸ هـ ق ساخته شد و دارای یک دستگاه لکوموتیو و ۱۲ واگن بدون سقف بود.

راه آهن تبریز

در سال ۱۳۳۱، هـ ق امتیاز خط آهن جلفا- تبریز با یک انشعاب از صوفیان تا گاو چشمه (شرفخانه) به بانک استقراضی روس داده شد و در سال ۱۳۳۴ افتتاح گردید. این خط آهن به طول ۱۴۷ کیلومتر از تبریز تا جلفا و ۵۳ کیلومتر از صوفیان تا شرفخانه و با عرض خط ۱۵۲۴ میلیمتر توسط این بانک ساخته شد.

راه آهن ماکو

در خلال جنگ جهانی اول، ابتدا روس‌ها خطی از شاه‌تختی به ماکو کشیده و تا بایزید امتداد دادند و سپس از بایزید و از مسیری دیگر مجدداً به داخل خاک ایران برگرداندند. جمعاً در خاک ایران ۱۵۰ کیلومتر خط آهن احداث شد. یکی از مهندسين این خط مهندس پرویز بهمن از نواده بهمن میرزا پسر عباس میرزا بود که در روسیه زندگی می‌کرد. وی بعدها به خدمت وزارت راه درآمد و در ساخت راه‌آهن سراسری ایران، مشارکت داشت.

راه آهن سیاه‌وزان

این خط آهن از کنار مرداب "وزان" در استان گیلان شروع می‌شد؛ ۱۲ کیلومتر از میان جنگل می‌گذشت تا به تالش دولا ب می‌رسید. از این خط آهن برای حمل سنگ، ذغال، هیزم و برنج استفاده می‌شد. این خط در سال ۱۳۱۸ متروکه گردید.

راه آهن رشت - پیر بازار

این راه آهن در سال ۱۲۹۴ شمسی به طول ۹ کیلومتر و به عرض ۷۵ سانتی‌متر توسط خوشتاریا^۱ ساخته شد و ششمین راه آهن ساخته شده در ایران است که تا سال ۱۳۱۱ شمسی دایر بود و شهر رشت را به بندر انزلی متصل می‌نمود؛ گویا فقط ۳ واگن و یک لکوموتیو داشته و هیچ‌گونه انشعابی نیز در این خط وجود نداشت.

راه آهن زاهدان

این راه آهن هفتمین راه آهن ساخته شده در ایران است و در زمان جنگ جهانی اول توسط انگلیسی‌ها ساخته شد که حدود ۹۴ کیلومتر در خاک ایران امتداد دارد. پس از بهره‌برداری مجدد انگلیسی‌ها از این خط در جنگ جهانی دوم، این خط آهن در تاریخ ۱۵ اردیبهشت سال ۱۳۳۷ ه. ش. مجدداً به ایران تحویل گردید.

1. Khoshtaria

راه آهن برازجان

در سال ۱۹۱۹ میلادی (۱۲۹۸ هـ ش) راه آهنی به طول ۵۰ کیلومتر از بوشهر تا برازجان توسط انگلیسی ها ساخته شد که هر روز یک قطار مسافری از ایستگاه احمدی به برازجان و بالعکس از آن بهره برداری می شد. این خط آهن به تدریج متروک و از بین رفت.

راه آهن شرکت نفت

در سال ۱۹۲۴ شرکت نفت انگلیس و ایران، خط آهن کوچکی بین "درخزینه" و مسجد سلیمان ساخت. این راه آهن ۵۲ کیلومتر طول داشت. در ادامه خطی به طول ۴/۶ کیلومتر و با عرض خط ۷۶ سانتی متر از مسجد سلیمان تا کارگاه های چشمه علی احداث گردید؛ همزمان در آبادان حدود ۲۱ کیلومتر راه آهن با عرض خط ۹۱ سانتی متر ساخته شد که سوخت لکوموتیوهای مورد استفاده از این خط، نفتی بود.

ادارات کل و دفاتر ستادی راه آهن جمهوری اسلامی ایران:

دفتر مرکزی و حوزه مدیر عامل

- اداره کل حراست
- هسته گزینش
- دفتر حقوقی
- دفتر برنامه ریزی و بودجه
- دفتر ذی حسابی طرح های عمرانی
- دفتر مدیر عامل و مدیریت عملکرد
- دفتر روابط عمومی و امور بین الملل
- اداره کل ایمنی و نظارت بر شبکه
- دفتر تنظیم گری ضوابط و مقررات

- معاونت مسافری

- اداره کل برنامه‌ریزی و نظارت بر خدمات مسافری
- اداره کل خدمات ساختمانی و ایستگاهی

- معاونت بازرگانی و بهره‌برداری

- اداره کل سیر و حرکت
- اداره کل بازرگانی داخلی
- اداره کل بازرگانی خارجی
- اداره کل لجستیک
- دفتر مهندسی حمل و نقل

- معاونت تأمین سرمایه و اقتصاد حمل و نقل

- دفتر سرمایه‌گذاری و اقتصاد حمل و نقل
- مرکز توسعه، آموزش و فن‌آوری
- دفتر هوشمندسازی و داده کاوی

- معاونت فنی و زیربنایی

- اداره کل خط و سازه‌های فنی
- اداره کل ارتباطات و علائم الکتریکی
- دفتر مهندسی و نظارت تأسیسات زیر بنایی

- معاونت ناوگان

- اداره کل واگن‌ها
- اداره کل نیروی کشش
- دفتر مهندسی و نظارت ناوگان

- معاونت توسعه و مدیریت منابع

- اداره کل منابع انسانی و تشکیلات
- اداره کل امور مالی و اموال
- اداره کل تدارکات و پشتیبانی
- اداره کل امور رفاهی و سلامت

گزیده اصول وظایف ادارات کل و دفاتر ستادی راه آهن ج.ا.ا.

• اصول وظایف اداره کل حراست

۱- تهیه و تنظیم سند راهبردی ۲- برنامه‌های سالانه امور حراست در سطح زیر بخش ریلی ۳- نظارت بر سلامت فعالیت‌ها و کنترل فساد اداری، اغتشاش، اعتصاب ۴- سازماندهی و برنامه‌ریزی جهت تأمین کنترل فیزیکی مجموعه ۵- طبقه‌بندی، کنترل، نظارت و حفاظت از اسناد، مدارک، تأسیسات، پرسنل ۶- شناسایی کارکنان متعهد و متخصص در جهت رشد، ارتقاء، ابقاء و.. ۷- تعیین صلاحیت نیروهای مستعد مشاغل، سازماندهی، برنامه‌ریزی و تأمین امنیت جهت مأمورین و اتباع خارجی ۸- شناسایی معضلات و تهدیدات محیط، پیش‌گیری از تحریکات و فعالیت‌های ضد امنیتی.

• اصول وظایف هسته گزینش

۱- بررسی و تعیین صلاحیت‌های اخلاقی، اعتقادی و سیاسی متقاضیان مشمول قانون گزینش قبل از ورود تا مرحله قطعیت اشتغال ۲- ایجاد بانک اطلاعاتی و حفظ و نگهداری اسناد طبقه‌بندی‌شده و مدارک پرسنلی، رسیدگی به شکایات در مرحله اول تجدیدنظر ۳- نظارت بر حسن اجرای آزمون‌های استخدامی در صورت تفویض از سوی هیأت مرکزی گزینش.

• اصول وظایف دفتر حقوقی

۱- ساماندهی و خرید و تملک اراضی و اموال غیر منقول ۲- اقامه دعوی حقوقی به طرفیت اشخاص حقیقی و حقوقی و دفاع از دعاوی حقوقی و پی‌گیری آن تا حصول نتیجه

۳- طرح شکایات کیفری علیه اشخاص و پاسخ به شکایات اشخاص علیه راه آهن و پی گیری آن تا حصول نتیجه ۴- حمایت قضایی از کارکنان راه آهن برطبق قانون و مقررات مربوط ۵- تهیه و تدوین پیش نویس قوانین و مقررات و اصلاحیه آن و آیین نامه ها و دستورالعمل های خاص راه آهن و شرکت در جلسات کمیسیون های داخلی مجلس و دولت و پی گیری و دفاع از آن تا مرحله تصویب نهایی در مراجع ذی صلاح.

• اصول وظایف دفتر برنامه ریزی و بودجه

۱- مطالعات راهبردی و برنامه ریزی زیر بخش حمل و نقل ریلی ۲- تدوین و تلفیق برنامه های راهبردی، پنج ساله و یک ساله شرکت راه آهن ج.ا.ا "کلیه سطوح ستادی و عملیاتی" و زیربخش حمل و نقل ریلی ۳- مدیریت و نظارت بر تهیه و تنظیم بودجه سالانه شرکت راه آهن ج.ا.ا مطابق قوانین و مقررات، دستورالعمل ها و آیین نامه ها و ضوابط بودجه و تلفیق آن طی زمان بندی های تعیین شده ۴- نظارت بر اجرای بودجه، انجام اصلاحات در اعتبارات و شرح خدمات و همچنین کنترل پروژه ها، تهیه گزارش تفریغ بودجه با همکاری اداره کل امور مالی.

• اصول وظایف دفتر ذی حسابی طرح های عمرانی

۱- رسیدگی اسناد هزینه و تطابق آن با قوانین، مقررات مالی و محاسباتی و موافقت نامه های طرح های عمرانی ۲- نگهداری حساب اعتبارات و دریافت وجوه تخصیص داده شده از محل منابع مختلف و نظارت بر مصرف آنها ۳- نظارت بر مواردی که انجام آن به عاملین ذی حساب تفویض گردیده است اعم از واگذاری تنخواه گردان و تسویه بدهی ها ۴- مدیریت و انجام حسابداری جنسی موجودی انبارهای شرکت ۵- تهیه و تنظیم اسناد دریافت و پرداخت و سپرده ها اعم از داخلی و خارجی و پی گیری جهت واریز و تسویه اعتبارات اسناد.

• اصول وظایف دفتر مدیر عامل و مدیریت عملکرد

(به علت ادغام، اصول وظایف جدید تصویب نگردیده است)

• اصول وظایف دفتر روابط عمومی و امور بین الملل

(به علت ادغام، اصول وظایف جدید تصویب نگردیده است)

• اصول وظایف اداره کل ایمنی و نظارت بر شبکه

۱- انجام مطالعات، نظارت و به کارگیری سیستم‌های مدیریت ایمنی مناسب در جهت پیشگیری از بروز سوانح در سطح شبکه ۲- رسیدگی، تحلیل و ارزیابی سوانح "فنی، نیروی انسانی و..." به منظور پیشگیری از تکرار موارد مشابه "حوادث خیلی مهم" ۳- نظارت و کنترل در جهت بهبود ایمنی شبکه حمل و نقل ریلی "بازرسی و ممیزی ایمنی" و فراهم‌سازی زمینه پیشگیری از وقوع حوادث ۴- تهیه و تدوین کارنامه سالانه ایمنی / اشاعه فرهنگ ایمنی با همکاری سایر واحدها ۵- ارزیابی عملکرد کمیسیون‌های پیشگیری از سوانح ادارات کل مناطق.

• دفتر تنظیم گری ضوابط و مقررات

(به علت ایجاد، اصول وظایف جدید تصویب نگردیده است.)

معاونت مسافری

۱- مدیریت و نظارت بر اجرای مناسب تدوین استانداردها، ضوابط و معیارهای فنی، در شرایط و نحوه بهره‌برداری شبکه "تبصره ۲ ماده ۱ قانون حق دسترسی آزاد به شبکه" ۲- برنامه‌ریزی توسعه حمل و نقل مسافر متناسب با میزان تقاضا ۳- توسعه، نظارت و ارزیابی کمی و کیفی خدمات جابجایی مسافر ۴- واگذاری امتیاز توسعه، سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری در امور زیر بنایی و ترابری مسافری ۵- تعیین تعرفه و حق دسترسی به شبکه ریلی کشور در شرایط یکسان و بدون تبعیض "ماده ۳ و ۶ قانون حق دسترسی آزاد به شبکه ریلی" و نظارت بر سیستم یکپارچه فروش بلیت مسافری ۶- گسترش و توسعه همکاری‌های بین‌المللی و منطقه‌ای در زمینه حمل و نقل مسافری ۷- نظارت و ارزیابی بر اجرای دستورالعمل‌ها، استانداردها و قوانین و مقررات حاکم بر حمل و نقل ریلی در امر زیربنایی و بهره‌برداری در بخش مسافری ۸- اعطای مجوز پروانه فعالیت و بهره‌برداری از شبکه "حق دسترسی از مسیر، ایستگاه‌ها، دپوها و تعمیرگاه‌ها، انبارها، مراکز اعزام

مأمورین، آژانس‌ها، گواهی‌نامه‌ها و... " ماده یک قانون حق دسترسی آزاد به شبکه ریلی نظارت کمی و کیفی بر ارائه خدمات به مشتریان ۹- مطالعه و ایجاد بستر مناسب زیرساخت‌های شبکه ارتباطی مسافری " ماده ۳ قانون حق دسترسی آزاد به شبکه ریلی " ۱۰- نظارت بر رقابت و رعایت اصل عدم تبعیض و فراهم نمودن شرایط عادلانه در دسترسی آزاد بر شبکه.

• اصول وظایف اداره کل برنامه‌ریزی و نظارت بر خدمات مسافری

۱- تهیه و تنظیم برنامه خدمات مسافری "ایستگاهی و راهبری قطار" متناسب با برنامه حمل و نقل مسافری شبکه ریلی ۲- تعیین و تدوین استانداردهای حداقل سطح خدمات، متناسب با خدمات مورد انتظار ۳- تهیه و تدوین و بازنگری دستورالعمل‌ها، آیین‌نامه‌های مرتبط با رعایت کیفیت خدمات ایستگاهی، راهبری و خدمات فنی داخل واگن ۴- نظارت و کنترل بر رعایت استانداردهای آموزشی کلیه سطوح شغلی خدمات ایستگاهی و راهبری قطار ۵- تدوین معیارها، تعیین صلاحیت‌ها و ممیزی ادواری و رتبه‌بندی شرکت‌های بهره‌بردار از حیث ایمنی و خدمات ایستگاهی و راهبری قطار.

• اصول وظایف اداره کل خدمات ساختمانی و ایستگاهی

(به علت ادغام، اصول وظایف جدید تصویب نگردیده است)

- معاونت بازرگانی و بهره‌برداری

۱- مدیریت و برنامه‌ریزی توسعه حمل و نقل بار و مسافر متناسب با ظرفیت "عرضه مسیر و تقاضای بازار" شرکت‌های حمل و نقلی ۲- هدایت، راهبری و نظارت بر برنامه‌ریزی عملیاتی حمل و نقل ۳- ایجاد ارتباط و بستر مناسب تجاری با مراکز مهم اقتصادی "داخلی و خارجی" ۴- نظارت و کنترل بر اجرای مناسب ضوابط و مقررات حمل و نقل بار و مسافر ۵- اعمال نظارت عالیه بر مدیریت ترافیک شبکه ریلی، ارتقای سطح ایمنی و تقویت و هدایت کلیه عملیات در راستای برنامه ایمنی ۶- استقرار نظام تعرفه دسترسی آزاد بر شبکه و امکان بهره‌برداری مناسب از آن .

• اصول وظایف اداره کل سیر و حرکت

۱- تهیه برنامه عملیاتی حمل و نقل بار و مسافر شبکه ۲- تعیین نیازهای افزایش ظرفیت شبکه خطوط ریلی و شناسایی گلوگاهها و آرایه راه کارهای مناسب ۳- نظارت و کنترل مستمر بر برنامه سیر قطارها، ترافیک ایستگاهها، توزیع ناوگان و اعمال تغییرات و اصلاحات برنامه ریزی و تدارک تجهیزات ایستگاهی ۴- مدیریت و برنامه ریزی شبکه ریلی در مواقع بحران و سوانح ریلی منطبق بر دستورالعملها و الزامات ابلاغی ۵- تعیین و اعلام ظرفیت خطوط در مقاطع زمانی معین به منظور تخصیص بهینه به تقاضای مشتریان.

• اصول وظایف اداره کل بازرگانی داخلی

(به علت تفکیک، اصول وظایف جدید تصویب نگردیده است)

• اصول وظایف اداره کل بازرگانی خارجی

(به علت تفکیک، اصول وظایف جدید تصویب نگردیده است)

• اصول وظایف اداره کل لجستیک

(به علت ایجاد، اصول وظایف جدید تصویب نگردیده است)

• دفتر مهندسی حمل و نقل

(به علت ایجاد، اصول وظایف جدید تصویب نگردیده است)

- معاونت تأمین سرمایه و اقتصاد حمل و نقل

(به علت ایجاد، اصول وظایف جدید تصویب نگردیده است)

اصول وظایف دفتر سرمایه گذاری و اقتصاد حمل و نقل

(به علت ایجاد، اصول وظایف جدید تصویب نگردیده است)

• اصول وظایف مرکز توسعه، آموزش و فناوری

۱- برنامه ریزی، اجراء و نظارت بر اجرای دوره های آموزشی در حوزه های تخصصی مشاغل عملیاتی "فنی" در راه آهن در بخش های زیر بنایی و ناوگان و ارتباطات و سایر مشاغل فنی نظیر بازرگانی و سیر و حرکت و تربیت نیروی متخصص در امور ریلی و تأمین نیاز فوق و همچنین ارتقای سطح دانش فنی پرسنل عملیاتی فوق و ارتباط با مجامع

دانشگاهی داخلی و خارجی در حوزه‌های تخصصی ریلی ۲- مطالعه و تعیین روش‌های توسعه حمل و نقل بار و مسافر، بهبود وضعیت اقتصادی زیر بخش و ایجاد شرایط رقابتی در بازار حمل و نقل ریلی ۳- مطالعات و ارزیابی فنی و اقتصادی پروژه‌های کلان زیر بخش حمل و نقل ریلی ۴- مطالعات افزایش بهره‌وری از طریق انتقال و بکارگیری تکنولوژی و روش‌های جدید فن‌آوری ۵- تحقیقات و انتقال دانش فنی در حوزه‌های زیر ساخت و بهره‌برداری ۶- پژوهش در زمینه آموزش علوم و فنون ریلی، انجام تحقیقات در تدوین دستورالعمل‌ها، استانداردها، معیارها و ضوابط فنی و بهره‌برداری در سطح بین‌المللی، برنامه‌ریزی و هدایت و راهبری امر تحقیقات در زیر بخش حمل و نقل ریلی با رویکرد آموزش و انتقال دانش فنی و ارتقای تکنولوژی و روش‌های نوین فنی ۷- انجام پروژه‌های تحقیقاتی، بررسی و تدوین استانداردهای ریلی، انجام طرح‌های جامع مطالعاتی و ارائه شیوه‌های نوین فنی و تعیین راهبرد انتقال فن‌آوری.

• اصول وظایف دفتر هوشمندسازی و داده کاوی

۱- مطالعه و تدوین سند توسعه فن‌آوری اطلاعات زیر بخش حمل و نقل ریلی با رویکرد سیاست‌های خصوصی‌سازی و تبیین جایگاه فن‌آوری اطلاعات در شرکت راه‌آهن ج.ا.ا.
۲- تطبیق وضعیت و هماهنگی استانداردها و الزامات فن‌آوری اطلاعات شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. با سیاست‌های کلی وزارت‌خانه و دولت ۳- استقرار نظام جامع مدیریت فضای امنیت و تبادل داده‌ها در سطح کل شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. ۴- ارائه خدمات پشتیبانی‌های تخصصی بر محصولات نرم‌افزاری، شبکه و سخت افزار ۵- مطالعه و بهبود روش‌ها و رویه‌ها، شناسایی و مهندسی مجدد و تجزیه و تحلیل سیستم‌ها، روش‌های انجام کار و مکانیزه کردن آن از طریق تهیه و طراحی مفهومی سیستم‌ها.

معاونت فنی و زیر بنایی

۱- تنظیم و ارائه سیاست‌های مناسب پیشنهادی زیر بخش ریلی با رویکرد بهبود و تقویت زیر ساخت شبکه ریلی کشور ۲- نظارت بر تدوین، اصلاح و اجرای ضوابط و دستورالعمل‌های خرید و تعمیرات و نگهداری امور زیربنایی در سطح استانداردها در شرکت

و بخش‌های غیردولتی ۳- نظارت و تقویت مطالعات فنی و اجرایی با رویکرد کاربردی، تلاش و همکاری در جهت توسعه همکاری‌های بین‌المللی به‌منظور انتقال دانش فنی و تکنولوژیکی ۴- برنامه‌ریزی و ایجاد بستر مناسب ایمن و مطمئن شبکه زیر ساخت جهت سیر ناوگان ریلی ۵- نمایندگی راه‌آهن در حوزه توسعه شبکه زیر بنایی در وزارت راه و شهرسازی "ساخت و توسعه ریلی" نظارت بر تدوین و الزام مشخصات فنی، استانداردها، معیارها و کنترل کیفیت تجهیزات و امکانات امور زیرساخت شبکه.

• اصول وظایف اداره کل خط و سازه‌های فنی

۱- تهیه و تدوین دستورالعمل‌ها، آئین‌نامه‌ها، ضوابط و معیارهای فنی و اجرایی و نظارت بر اجرای آن ۲- مدیریت و برنامه‌ریزی توسعه، نگهداری، تعمیرات، بازسازی و راهبری ماشین‌آلات مکانیزه ریلی ۳- نظارت و کنترل بر فعالیتهای پیمان‌کاران و الزام بر رعایت آئین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های مرتبط ۴- نظارت بر ساخت و ساز در مجاورت حریم و محدودیتهای قانونی راه‌آهن و صدور مجوزهای لازم به استناد ضوابط و مقررات جاری، استقرار سامانه مدیریت خط، سازه‌های فنی و ماشین‌آلات مکانیزه و به‌روزرسانی پایگاه‌های اطلاعاتی مربوطه ۵- نظارت بر اجرای رعایت مشخصات فنی، استانداردهای فنی، بکارگیری فن‌آوری‌های نوین در امور توسعه، نگهداری امکانات و تجهیزات مرتبط با زمینه خط، سازه‌های فنی و ماشین‌آلات مکانیزه ۶- تدوین و تنظیم برنامه‌های افزایش ظرفیت شبکه و الویت‌بندی آن متناسب با برنامه حمل و نقل "بار و مسافر" و پیش‌بینی منابع مورد نیاز ۷- انجام مطالعات فنی، اجرایی و تهیه پایگاه‌های اطلاعاتی مورد نیاز، تهیه و تدوین ضوابط، دستورالعمل و معیارهای فنی و اجرایی و نظارت بر حسن اجرای آن ۸- گسترش پایگاه‌های داده ثبتي و ارتقای سطح فن‌آوری اطلاعات، تطبیق وضعیت و هماهنگی IT راه‌آهن با سیاست‌های کلی وزارتخانه و سیاست‌های دولت ۹- ارائه پشتیبانی‌های تخصصی بر محصولات شبکه و سخت‌افزاری امور فن‌آوری اطلاعات.

• اصول وظایف اداره کل ارتباطات و علائم الکتریکی

۱- تدوین و تنظیم برنامه‌های افزایش ظرفیت شبکه و الویت‌بندی آن متناسب با برنامه حمل و نقل "بار و مسافر" و پیش‌بینی منابع مورد نیاز ۲- انجام مطالعات فنی، اجرایی و تهیه پایگاه‌های اطلاعاتی مورد نیاز، تهیه و تدوین ضوابط، دستورالعمل و معیارهای فنی و اجرایی و نظارت بر حسن اجرای آن ۳- گسترش پایگاه‌های داده ثبتی و ارتقای سطح فن‌آوری اطلاعات، تطبیق وضعیت و هماهنگی IT راه‌آهن با سیاست‌های کلی وزارتخانه و سیاست‌های دولت ۴- ارائه پشتیبانی‌های تخصصی بر محصولات شبکه و سخت‌افزاری امور فن‌آوری اطلاعات.

• اصول وظایف دفتر مهندسی و نظارت تأسیسات زیر بنایی

۱- بررسی و تأیید نهایی مطالعات فنی پروژه‌ها، اولویت‌بندی و تخصیص بهینه منابع طرح‌ها و پروژه‌های مصوب حوزه زیر ساخت با رویکرد افزایش ظرفیت، ارتقای ایمنی، ارتقای بهره‌وری و حفظ کیفیت ۲- تحویل و تحول ساختمان و تأسیسات جدید و مدیریت توسعه و تغییر سایت ایستگاه‌ها ۳- همکاری در زمینه گردآوری طرح‌ها و برنامه‌های بین‌المللی ۴- مدیریت و برنامه‌ریزی، نظارت و کنترل بر پیشرفت فیزیکی و ریالی پروژه‌ها و اجرای آن، تحلیل و ارزیابی در مشکلات و تنگناهای اجرایی و ارائه راهکارهای بهبود.

- معاونت ناوگان

۱- تنظیم و ارائه سیاست‌های مناسب پیشنهادی ناوگان زیر بخش ریلی با رویکرد بهبود و تقویت شبکه بهره‌برداری ناوگان ریلی کشور در ابعاد ارتقای ایمنی، افزایش ظرفیت شبکه، ارتقای بهره‌وری، فن‌آوری‌های نوین، روش‌های واگذاری برون‌سپاری و خصوصی‌سازی ۲- برنامه‌ریزی و مدیریت در جهت تخصیص بهینه منابع با رعایت اولویت‌بندی پروژه‌ها "افزایش ظرفیت، ایمنی، کیفیت" و محدودیت منابع به منظور نگهداری و توسعه ناوگان و تجهیزات و امکانات مرتبط ۳- نظارت بر انجام مطالعات فنی کاربردی و اجرای دقیق آن با رویکرد بهبود در روش‌ها ۴- نظارت و اطمینان بر رعایت ابعاد فنی و اجرایی ایمنی در حوزه ناوگان ریلی متناسب با برنامه‌های ارتقای ایمنی.

• اصول وظایف اداره کل واگن‌ها

۱- تهیه و تنظیم برنامه جامع توسعه ۲- بهره‌برداری واگن‌های باری و مسافری
 ۳- تعمیرگاه‌ها و دپوهای تعمیراتی و تجهیزات ریلی مرتبط متناسب با برنامه حمل و نقل
 "بار و مسافر" شبکه ریلی با رویکردهای افزایش ظرفیت، ارتقای ایمنی، حفظ کیفیت،
 ارتقای بهره‌وری ۴- مدیریت و برنامه‌ریزی در اجرای نظام بازرسی، نظارت و کنترل کیفی و
 کمی بر اجرای تأمین برنامه‌های ارتقای ظرفیت، ایمنی، کیفیت جهت بهره‌برداری از شبکه
 حمل و نقل ۵- انجام مطالعات فنی کاربردی در جهت بهبود روش‌های اجرایی و تهیه پایگاه
 اطلاعاتی مورد نیاز، برنامه‌ریزی ۶- پشتیبانی و توسعه امور پست بازدید ادارات کل مناطق
 راه‌آهن در کلیه زمینه‌ها.

• اصول وظایف اداره کل نیروی کشش

۱- تهیه و تنظیم برنامه جامع توسعه ۲- بهره‌برداری نیروی کشش ۳- تعمیرگاه‌ها و
 دپوهای تعمیراتی و تجهیزات ریلی مرتبط متناسب با برنامه حمل و نقل "بار و مسافر"
 شبکه ریلی با رویکردهای افزایش ظرفیت ۴- ارتقای ایمنی، حفظ کیفیت، ارتقای بهره‌وری،
 مدیریت و برنامه‌ریزی در اجرای نظام بازرسی ۵- نظارت و کنترل کیفی و کمی بر اجرای
 تأمین برنامه‌های ارتقای ظرفیت، ایمنی، کیفیت جهت بهره‌برداری از شبکه حمل و نقل
 ۶- برنامه‌ریزی در تأمین امکانات و تجهیزات بهنگام و مناسب مرتبط با تجهیزات امداد و
 نجات و نظارت بر حسن اجرای رسیدگی به موقع بر امور سوانح شبکه ریلی و همکاری با
 کمیسیون‌های مرکز و مناطق راه‌آهن.

• اصول وظایف دفتر مهندسی و نظارت ناوگان

۱- بررسی و تأیید نهایی مطالعات فنی پروژه‌ها ۲- اولویت‌بندی و تخصیص بهینه منابع
 طرح‌ها و پروژه‌های مصوب حوزه ناوگان با رویکرد افزایش ظرفیت ارتقای ایمنی، ارتقای
 بهره‌وری و حفظ کیفیت ۳- تهیه و تدوین استانداردها و مشخصات فنی امکانات و تجهیزات

ناوگان و مدیریت و نظارت بر خرید ۴- خارج از رده نمودن و تأیید بر تحویل و تحول پروژه‌های توسعه و افزایش ظرفیت ۵- سازماندهی و گردآوری و نظارت بر مطالعات لازم در زمینه تأمین نیازهای شبکه زیر بنا و فن‌آوری نوین در زمینه ناوگان ریلی.

- معاونت توسعه و مدیریت منابع

۱- مطالعه و برنامه‌ریزی در تدوین و استقرار نظام‌های نوین مدیریتی، نظام برنامه‌ریزی اداری شرکت "اصلاحات و نوسازی اداری" ۲- کنترل و نظارت بر اجرای صحیح نظام اداری و استخدامی شرکت ۳- نظارت و تأیید وظایف و اختیارات شرکت در کلیه سطوح سازمانی شرکت به منظور اصلاح ساختار تشکیلاتی متناسب با سیاست‌ها و اهداف کلان و ارایه نمودار سازمانی پیشنهادی ۴- برنامه‌ریزی در شناسایی و تجهیز بهنگام، تأمین و ارائه خدمات مدیریت مورد نیاز شرکت و توسعه فن‌آوری اداری و مالی ۵- نظارت، کنترل و ایجاد هماهنگی در بخش منابع "ارزی و ریالی" در جهت تخصیص بهینه به منظور تأمین خریدهای داخلی و خارجی.

• اصول وظایف اداره کل منابع انسانی و تشکیلات

۱- انجام مطالعات اشتغال دولتی و خصوصی ۲- مطالعات برنامه‌ریزی جامع نیروی انسانی (نیازسنجی، جذب، نگهداری، بهسازی، ارزشیابی، چیدمان و...) و اصلاح بافت و ترکیب نیروی انسانی متناسب با سیاست‌های خصوصی‌سازی و برون‌سپاری / استانداردها / قوانین و مقررات جاری و سایر سیاست‌های سازمانی ۳- مدیریت بر اجرای قوانین و مقررات ناظر بر وضعیت کارکنان (کارگزینی، انتصاب، انتقال، بازنشستگی، ایشارگران و...) مطالعه، تدوین و اصلاح آئین‌نامه‌ها، مقررات و دستورالعمل‌های مرتبط با منابع انسانی ۴- انجام مطالعات برای تعیین راهکارهای ارتقاء انگیزه و بهره‌وری کارکنان در بخش دولتی و غیردولتی و تعیین شاخص‌های اندازه‌گیری بهره‌وری نیروی انسانی ۵- مدیریت، نظارت و کنترل بر نیروهای فعال مستقیم / غیرمستقیم (پیمانکاران - شرکت‌های فعال و...) در زیر بخش حمل و نقل ریلی ۶- مطالعه و برنامه‌ریزی در استانداردسازی و بهبود و ارتقاء سطح معیشت کارکنان با استفاده از ظرفیت‌های موجود و ضوابط و مقررات جاری کشور

۷- مدیریت و برنامه‌ریزی پایگاه داده منابع انسانی با رویکرد استقرار سامانه جامع نیروی انسانی (احکام / حضور و غیاب / قوانین و مقررات / و ...) با رویکرد و به‌روزرسانی متناسب با ضوابط و مقررات و سیاست‌های جاری ۸- مطالعه و طراحی ساختار سازمانی مناسب با توجه به شرایط محیطی و استراتژی‌های شرکت ۹- اجرای مفاد قانون برنامه‌های توسعه در بخش تشکیلاتی ۱۰- بازنگری طرح تبیین مسیر شغلی ۱۱- بازنگری طرح طبقه‌بندی و ارزش‌یابی مشاغل کارمندی و کارگری شرکت ۱۲- تنظیم اصول وظایف واحدها متناسب با مأموریت‌های شرکت و واحد مربوطه ۱۳- تعریف و تدوین و تأیید شرح وظایف پست‌های سازمانی طراحی شده با همکاری واحدها ۱۴- مطالعات و طراحی ساختار سازمانی و منطقی‌سازی آن با سیاست‌های متداول (عدم تمرکز، حاکمیتی و...) ۱۵- همسو نمودن منابع با حدود اختیارات و مسئولیت‌ها.

• اصول وظایف اداره کل امور مالی و اموال

۱- برنامه‌ریزی، سازماندهی و نظارت بر منابع مالی و اموال شرکت ۲- برنامه‌ریزی و مدیریت بر اجرای نظام حسابداری انبار و اموال ۳- تعیین ارزش دارایی‌ها و اموال منقول، غیرمنقول شرکت ۴- کنترل بر اموال با رعایت استانداردها و ضوابط و مقررات ۵- اجرای صحیح سیستم وصول درآمد و تأمین و ممیزی دقیق در زمینه ثبت درآمد ۶- انجام امور ذی‌حساب مالی و نگهداری و رسیدگی بر تنظیم حساب‌ها و اموال شرکت طبق قانون ۷- به‌کارگیری سیستم‌های مکانیزه و روش‌های صحیح و استانداردهای حسابداری و مدیریت مالی با استفاده از آخرین فن‌آوری و روش‌های تعیین‌شده به‌منظور نیل به سیستم جامع مالی و قیمت تمام شده.

• اصول وظایف اداره کل تدارکات و پشتیبانی

۱- مدیریت در اجرای نظام یکپارچه معاملات "خرید، استعلام، مناقصه، مزایده، ترک تشریفات" در چارچوب ضوابط و مقررات جاری و دولت الکترونیک، پایگاه اطلاع‌رسانی معاملات، بانکداری الکترونیکی و... "۲- بررسی مقادیر گمرکی و سود بازرگانی و اتخاذ تمهیدات لازم در جهت کاهش آنها ۳- نظارت و کنترل در تعیین و عقد قراردادهای با

شرکت‌های تأمین‌کننده خدمات تدارکاتی "ترخیص کالا، مناقصات، عقد قراردادهای، چاپ و توزیع فرم‌ها، اوراق بهادار و پلمپ سیمی" تأمین منابع مالی مربوط به معاملات.

• اصول وظایف اداره کل امور رفاهی و سلامت

- ۱- مدیریت و برنامه‌ریزی تدوین سیاست‌های ارتقاء خدمات رفاهی و ورزشی کارکنان و نظارت بر حسن اجرا "خدمات رفاهی / عمومی و ورزشی پرسنل" و اجرای آن از طریق بخش غیردولتی
- ۲- مطالعه، برنامه‌ریزی و نظارت بر انجام ارتقاء کیفیت و توسعه خدمات رفاهی، بیمه و مددکاری کارکنان در چارچوب سیاست‌ها و ضوابط و مقررات جاری
- ۳- مطالعه، برنامه‌ریزی و نظارت بر ارتقاء خدمات بهداشتی درمانی فردی، عمومی و حرفه‌ای و محیط کار با رویکرد ارتقاء سطح سلامت و رفاه کارکنان.

اساسنامه شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران "سهامی خاص"

فصل اول: کلیات - نام شرکت - میزان سرمایه - مرکزی اصلی

ماده ۱- شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران "سهامی خاص" که به موجب قانون مصوب ۱۳۵۵/۱۲/۱۶ تأسیس گردیده و در این اساسنامه شرکت نامیده می‌شود، شرکتی است وابسته به وزارت راه و ترابری که به صورت بازرگانی اداره شده و کلیه عملیات خود را بر طبق مفاد این اساسنامه و در مواردی که در اساسنامه تعیین تکلیف نشده باشد طبق مقررات قانون تجارت عمل خواهد نمود.

ماده ۲- مدت شرکت نامحدود و مرکز آن تهران می‌باشد. شرکت می‌تواند در داخل و خارج کشور به منظور گسترش فعالیت خود با تصویب مجمع عمومی، دفاتری را تأسیس یا نمایندگی‌هایی داشته باشد.

ماده ۳- شرکت دارای شخصیت حقوقی و استقلال مالی است.

ماده ۴- سرمایه اولیه شرکت ده میلیارد ریال منقسم به هزار سهم ده میلیون ریالی با نام و غیر قابل انتقال است که کلاً متعلق به دولت می‌باشد و از محل دارایی راه‌آهن دولتی ایران تأمین می‌گردد.

تبصره- کلیه اموال منقول و غیر منقول راه آهن دولتی ایران بر اساس آخرین ترازنامه توسط کمیسیون مرکب از کارشناسان وزارت امور اقتصادی و دارایی و شرکت ارزیابی و پس از کسر دیون و تعهدات، مابه التفاوت پس از تصویب مجمع عمومی به سرمایه اولیه شرکت اضافه خواهد شد.

فصل دوم: موضوع شرکت

ماده ۵- موضوع این شرکت تأمین امر حمل و نقل کشور "بار و مسافر" از طریق راه آهن و انجام مطالعات و تحقیقات و فعالیت در زمینه حمل و نقل و امور مربوط به ایجاد، تجهیز، توسعه، نگهداری خطوط و تأسیسات راه آهن کشور و بهره برداری از آنها و مطالعه و نیز فراهم نمودن امکانات آموزشی لازم جهت تأمین پرسنل متخصص مورد نیاز می باشد تبصره - اشتغال به امور مذکور در این ماده در سراسر کشور منحصراً به عهده شرکت می باشد مگر در مواردی که به موجب قوانین جداگانه انجام قسمتی از این فعالیت ها به مؤسسات دیگر واگذار شود.

ماده ۶- شرکت جهت پیشبرد اهداف و تأمین مقاصد و انجام عملیات مذکور در ماده ۵ از لحاظ فعالیت های بهره برداری و توسعه مجاز به انجام این امور می باشد. انعقاد قرارداد در زمینه فعالیت های موضوع شرکت با مؤسسات داخلی و خارج از کشور با رعایت اصول ۷۷ و ۸۱ و ۸۲ قانون اساسی و سایر قوانین و مقررات مربوطه خرید و فروش و اجاره و استیجاره هر گونه مال اعم از منقول و غیر منقول در جهت اهداف شرکت با رعایت آیین نامه های مالی و معاملاتی شرکت قبول هر گونه مال و یا حقی که به شرکت منتقل می گردد با رعایت قوانین و مقررات مربوطه تحصیل و اعطای اعتبار یا وام در داخل کشور به منظور اجرای مقاصد شرکت با رعایت قوانین و مقررات مربوطه ایجاد و به کار انداختن انواع سرویس های مخابراتی و تأسیساتی برقی اختصاصی در طول شبکه راه آهن و ایستگاه ها و تأسیسات وابسته به آن با توافق سازمانها و وزارتخانه های مربوطه عضویت درسازمانها و مجامع بین المللی که فعالیت آنها در رابطه با امور شرکت باشد با تصویب مجلس شورای اسلامی و رعایت مقررات مربوطه.

فصل سوم: ارکان شرکت

ماده ۷- شرکت دارای ارکان زیر است:

مجمع عمومی

هیأت مدیره

مدیر عامل

بازرس، حسابرس "مجمع عمومی"

ماده ۸- نمایندگی سهام دولت در مجمع عمومی شرکت به عهده وزیر مسکن و شهرسازی، وزیر امور اقتصادی و دارایی و وزیر برنامه و بودجه و یا نمایندگان آنها خواهد بود و ریاست مجمع با وزیر راه و شهرسازی می‌باشد.

تبصره - مدیر عامل شرکت بدون حق رأی در جلسات مجمع شرکت می‌نماید.

ماده ۹- مجمع عمومی شرکت به صورت عادی یا فوق العاده تشکیل می‌گردد که مجمع عمومی عادی با ذکر تاریخ و محل تشکیل و تعیین دستور جلسه حداقل ده روز قبل از انعقاد مجمع به وسیله دعوت کتبی رئیس مجمع تشکیل خواهد شد.

تبصره - سوابق مربوط به موضوعاتی که در دستور جلسه مجمع قرار دارد باید همراه دعوت نامه برای اعضای مجمع ارسال شود.

ماده ۱۰ - وظایف مجمع عمومی به شرح زیر است:

- بررسی و تصویب تغییرات اساسنامه شرکت برای تقدیم به مجلس شورای اسلامی
- رسیدگی و اظهار نظر نسبت به گزارش عملیات سالانه شرکت
- تصویب ترازنامه و حساب سود و زیان شرکت و اتخاذ تصمیم درباره نحوه تقسیم سود ویژه و اندوخته‌های شرکت با رعایت ضوابط مربوطه
- تصویب خط مشی و بودجه سالانه شرکت
- انتخاب اعضای هیأت مدیره و مدیر عامل شرکت که از طرف رئیس مجمع عمومی پیشنهاد خواهد شد
- انتخاب بازرس "حسابرس" که از طرف وزیر امور اقتصادی و دارایی پیشنهاد خواهد شد
- تصویب طرح کلی سازمان شرکت و اصلاح آن

- بررسی و تصویب آیین‌نامه‌های استخدامی و مالی و معاملاتی شرکت و ارائه آن به هیأت وزیران جهت تصویب نهایی
- بررسی و تصویب تعرفه‌های راه آهن "بار و مسافر" به منظور ارائه به هیأت دولت و همچنین تصویب آیین‌نامه احداث خطوط صنعتی و تجاری و تغییرات بعدی آن که از طرف هیأت مدیره پیشنهاد گردد.
- تعیین حقوق و مزایای مدیر عامل و اعضای هیأت مدیره پس از تأیید شورای حقوق و دستمزد و تعیین حق الزحمه بازرس "حسابرس" شرکت.
- اتخاذ تصمیم درباره مطالبات مشکوک‌الوصول و لاوصول شرکت حداکثر تا یک هزارم سرمایه اولیه شرکت و بیش از آن با تصویب هیأت دولت
- اتخاذ تصمیم درباره سرمایه‌گذاری و مشارکت با بخش خصوصی یا دولتی
- بررسی و اتخاذ تصمیم نسبت به مواردی که طبق قانون تأسیس راه آهن برابر مقررات این اساسنامه و سایر ضوابط قانونی باید در مجمع عمومی مطرح گردد.
- رسیدگی و اتخاذ تصمیم نسبت به مصالحه در دعاوی و اختلافات با اشخاص حقیقی یا حقوقی و ارجاع آنها به داوری و انتخاب داور با رعایت مقررات مربوطه
- پیشنهاد تصویب یا لغو عضویت در مجامع و اتحادیه‌های بین‌المللی طبق مقررات مربوطه
- ماده ۱۱- مجمع عمومی عادی حداقل سالی دوبار، یک بار حداکثر تا پایان تیر ماه هر سال به منظور رسیدگی و تصویب ترازنامه و حساب سود و زیان مالی شرکت و انتخاب بازرس "حسابرس" و سایر موضوعات مذکور در دستور جلسه و بار دیگر در نیمه دوم سال برای رسیدگی و تصویب بودجه و برنامه سال بعد و سایر مسائل مربوطه تشکیل خواهد شد
- ماده ۱۲- مجمع عمومی فوق‌العاده در مواقع ضروری بنا به دعوت رئیس مجمع یا مدیر عامل و یا به تقاضای کتبی بازرس "حسابرس" با ذکر علت تشکیل می‌گردد.
- ماده ۱۳- اتخاذ تصمیم در مورد افزایش یا کاهش سرمایه، بررسی در مورد انحلال شرکت و اصلاح و تغییر یا الحاق به مواد اساسنامه و پیشنهاد آن به مراجع مقرر در قانون از وظایف و اختیارات مجمع عمومی فوق‌العاده است.

هیأت مدیره

ماده ۱۴- هیأت مدیره شرکت مرکب از پنج نفر عضو خواهد بود که به وسیله مجمع عمومی از میان افراد متعهد کاردان و با تجربه و آشنا به امور راه آهن که دارای تحصیلات عالی باشند، انتخاب می شوند و حداقل سه نفر از اعضای هیأت مدیره باید از کادر رسمی و با سابقه راه آهن باشند و یکی از اعضای هیأت مدیره به پیشنهاد وزیر راه و شهرسازی و تصویب مجمع عمومی و تأیید هیأت وزیران به سمت رئیس هیأت مدیره و مدیر عامل شرکت انتخاب خواهد شد و سمت معاونت وزارت راه و شهرسازی را خواهد داشت. اداره امور کلی شرکت با رعایت شرایط مندرج در این اساسنامه به عهده هیأت مدیره می باشد.

تبصره ۱- جلسات هیأت مدیره حداقل با حضور سه نفر از اعضاء که یکی از آنها رئیس هیأت مدیره و مدیر عامل یا قائم مقام وی خواهد بود، تشکیل و اعتبار تصمیمات متخذه منوط به تأیید حداقل سه نفر از اعضاء خواهد بود.

تبصره ۲- هیأت مدیره حداقل ماهی دو بار تشکیل جلسه خواهد داد و صورت جلسات هیأت مدیره می بایستی در دفتر مخصوصی ثبت و به امضای اعضای حاضر در جلسه برسد.

تبصره ۳- اعضای هیأت مدیره می بایستی در تمام دوران تصدی این سمت به طور موظف و تمام وقت در شرکت انجام وظیفه نمایند.

تبصره ۴- اعضای هیأت مدیره برای مدت چهار سال انتخاب خواهند شد و تا زمان انتخاب هیأت مدیره جدید در مقام خود باقی خواهند ماند. انتخاب مجدد اعضای هیأت مدیره از طرف مجمع بلامانع است.

تبصره ۵- اعضای هیأت مدیره موظفند به طور منظم در جلسات هیأت مدیره شرکت نمایند مگر با عذر موجه که مورد تأیید هیأت مدیره باشد.

تبصره ۶- در صورت فوت یا بازنشستگی یا استعفاء یا انتقال یا حجر و یا بر کناری از خدمت هر یک از اعضای هیأت مدیره، مجمع عمومی عادی به طور فوق العاده برابر مقررات این اساسنامه جهت انتخاب جانشین وی برای بقیه مدت تشکیل جلسه خواهد داد.

تبصره ۷- تغییر مدیر عامل و سایر اعضای هیأت مدیره شرکت قبل از انقضای مدت مقرر

- بنا به پیشنهاد رییس مجمع و تصویب مجمع عمومی عادی امکان پذیر خواهد بود.
- تبصره ۸- مدیر عامل شرکت مکلف است ۴۵ روز قبل از تشکیل مجمع عمومی ترازنامه و حساب سود و زیان شرکت را که به تصویب هیأت مدیره شرکت رسیده برای بررسی و اظهار نظر به بازرس "حسابرس" شرکت تسلیم نماید
- ماده ۱۵- وظایف و اختیارات هیأت مدیره به شرح زیر است:
- اجرای تصمیمات مجمع عمومی
 - تهیه و تنظیم سازمان کلی و آیین نامه های مالی و معاملاتی و استخدامی شرکت و اصلاحات لازم و پیشنهاد به مجمع عمومی
 - بررسی و پیشنهاد برنامه توسعه خطوط و تأسیسات راه آهن به مجمع عمومی
 - بررسی و پیشنهاد بودجه سالیانه شرکت جهت ارائه به مجمع عمومی
 - بررسی ترازنامه و حساب سود و زیان شرکت برای ارائه به مجمع عمومی
 - تهیه گزارش سالانه عملیات شرکت و هر نوع گزارش و پیشنهاد که بایستی به مجمع عمومی تسلیم شود
 - بررسی و پیشنهاد لازم جهت تغییر در تعرفه های راه آهن "بار و مسافر" و آیین نامه های احداث خطوط صنعتی و تجاری به مجمع عمومی
 - تصویب آیین نامه های داخلی مربوط به طرز اداره شرکت و تعیین حدود اختیارات هر یک از واحدهای شرکت با رعایت مقررات مربوطه
 - رسیدگی و اتخاذ تصمیم در مورد قراردادهایی که برابر آیین نامه معاملات شرکت می بایستی به تصویب هیأت مدیره برسد.
 - تصویب طرح های لازم جهت حل مسائل مربوط به بهبود و پیشرفت امور شرکت جهت ارائه به مجمع عمومی
 - اظهار نظر در امور مربوط به شرکت و گزارش هایی که از طرف رییس هیأت مدیره و مدیر عامل یا قائم مقام او در هیأت مدیره مطرح می شود.
 - اتخاذ تصمیم نسبت به خرید و فروش اموال غیر منقول و همچنین اجاره و استیجار ماشین آلات و اماکن و هر گونه وسایلی که مورد نیاز شرکت باشد در حدود آیین نامه های

مالی و معاملاتی و سایر مقررات مربوطه و تخریب و نوسازی ساختمان‌ها و تأسیسات شرکت با رعایت ضوابط مربوطه

- تصویب تغییرات سازمانی و تشکیلات اداری شرکت در چهارچوب سازمان کلی که به تصویب مجمع عمومی رسیده است.

- بررسی برنامه عملیات سالانه شرکت که از طرف مدیر عامل گزارش می‌شود و نظارت بر اجرای برنامه‌های جاری براساس خط مشی و هدف‌های شرکت.

- پیشنهاد نحوه تقسیم سود ویژه و استفاده اندوخته‌های شرکت به مجمع عمومی با رعایت ضوابط مربوطه

مدیر عامل و رئیس هیأت مدیره

ماده ۱۶- رئیس هیأت مدیره و مدیر عامل شرکت بالاترین مقام اجرایی شرکت است و امور شرکت را طبق مفاد این اساسنامه و آیین‌نامه‌ها و مقررات مربوطه اداره می‌نماید و برای این منظور دارای اختیارات اجرایی اعم از اداری و مالی و فنی و بازرگانی زیر می‌باشد:

- مدیر عامل با موافقت رئیس مجمع عمومی می‌تواند یکی از اعضای هیأت مدیره را به عنوان قائم مقام مدیر عامل تعیین نماید که در غیاب او دارای کلیه اختیارات مدیر عامل باشد؛ ضمناً مدیر عامل می‌تواند با مسئولیت خود قسمتی از اختیارات خود را به هر یک از اعضای هیأت مدیره یا کارکنان شرکت واگذار نماید.

- مدیر عامل شرکت معاونین خود را می‌تواند از میان اعضای هیأت مدیره انتخاب نماید.

- معرفی امضاهای مجاز و تعهدآور برای شرکت

- صدور اجازه دریافت و پرداخت وجوه باز کردن حساب ریالی یا ارزی در بانک‌های

داخلی یا خارجی به حساب شرکت طبق مقررات مربوطه

- اعمال نظارت‌های مالی و محاسباتی و فنی نسبت به کلیه عملیات و معاملات شرکت

- فراهم نمودن امکانات و تسهیلات لازم برای انجام وظایف بازرس "حسابرس" شرکت

- اقدام در تمرکز وجوه مربوط به شرکت و صدور دستور پرداخت هزینه عملیات اجرایی

طبق برنامه و بودجه مصوب با رعایت مقررات مربوطه

- نصب و عزل کلیه مأمورین و کارکنان شرکت و تعیین مشاغل و حقوق و دستمزد و مزایا و پاداش و ترفیع و تشویق و تنبیه و معافیت و خروج آنها از خدمت و بازنشستگی و سایر امور استخدامی طبق آیین نامه های مربوطه
- اقامه دعوی علیه هر شخص اعم از حقیقی یا حقوقی و دفاع از دعاوی که علیه شرکت اقامه می شود در تمام مراجع و مراحل و دادگاه های صالح با حق تعیین وکیل و حق توکیل غیر با کلیه اختیارات مندرج در مواد ۶۲ و ۶۳ آیین دادرسی مدنی به غیر از حق مصالحه و ارجاع امر به داور که نیاز به موافقت مجمع دارد.
- انتخاب وکلای دعاوی و مشاوران شرکت و تعیین حق الوکاله و حق المشاوره آنان با رعایت مقررات مربوطه
- دستور تعقیب اداری کارکنان برابر مقررات و ارجاع پرونده به مراجع صالحه در صورتی که تخلف جنبه جزایی داشته باشد.
- تهیه و تنظیم بودجه سالانه و ترازنامه و حساب و سود و زیان شرکت و برنامه عملیاتی و آیین نامه های شرکت و ارائه آن به مجمع عمومی پس از تصویب هیأت مدیره
- تبصره -** کلیه چک ها و اوراق مالی و تعهدآور و قراردادهای باید به امضای مدیر عامل و یکی از اعضای هیأت مدیره یا نمایندگان منتخب آنان برسد.

بازرس "حسابرس"

- ماده ۱۷- شرکت دارای یک نفر بازرس "حسابرس" می باشد که بنا به پیشنهاد وزیر امور اقتصادی و دارایی و تصویب مجمع عمومی برای مدت یک سال انتخاب می شود و انتخاب مجدد او بلامانع می باشد و تا زمانی که انتخابات جدید به عمل نیامده بازرس "حسابرس" سابق به خدمت خود ادامه خواهد داد.
- تبصره- برکناری بازرس "حسابرس" قبل از انقضای مدت مقرر نیز با مجمع عمومی می باشد.
- ماده ۱۸ - در انتخاب بازرس "حسابرس" شرکت رعایت مفاد ماده ۱۴۷ قانون تجارت الزامی است.

- ماده ۱۹ - در صورت فوت یا استعفاء و بازنشستگی و یا حجر و برکناری از خدمت بازرس "حسابرس" مجمع عمومی طبق مقررات این اساسنامه جهت انتخاب جانشین وی

برای بقیه مدت به طور فوق العاده تشکیل خواهد شد.

ماده ۲۰- وظایف بازرس "حسابرس" به قرار زیر می باشد:

- رسیدگی به گزارشات مالی و ترازنامه و حساب سود و زیان سالیانه و تهیه گزارش چگونگی عملیات جهت اتخاذ تصمیم به مجمع عمومی
- انجام سایر وظایفی که به موجب قانون تجارت به عهده بازرس "حسابرس" شرکت محول است.

تبصره - بازرس "حسابرس" جهت اجرای وظایف و مسئولیت های خود می تواند از حسابرسان شرکت و یا خدمات مؤسسات حسابرسی استفاده نماید.

ماده ۲۱- بازرس "حسابرس" در اجرای وظایف خود با اطلاع مدیر عامل حق مراجعه به کلیه پرونده های اداری و مالی و فنی و دفاتر شرکت را خواهد داشت و هر گونه توضیح و اطلاع را که به منظور انجام وظایف قانونی لازم و صلاح بداند می تواند اخذ نماید ولیکن در هیچ مورد نمی تواند مانع جریان عادی کار شده و عملیات شرکت را متوقف یا مختل سازد.

فصل چهارم: سایر مقررات

ماده ۲۲- سال مالی شرکت از اول فروردین ماه هر سال شروع و آخر اسفند ماه همان سال خاتمه می یابد به استثنای سال اول که شروع آن از تاریخ اجرای این اساسنامه خواهد بود.

ماده ۲۳- کلیه دفاتر شرکت در آخر اسفند ماه بسته شده و ترازنامه و حساب سود و زیان و گزارش عملکرد سالانه شرکت حداقل ۴۵ روز قبل از تاریخ تشکیل اولین مجمع عمومی سالانه از طرف رییس هیأت مدیره و مدیر عامل در اختیار بازرس "حسابرس" گذارده می شود.

ماده ۲۴- تصویب ترازنامه شرکت از طرف مجمع عمومی به منزله پذیرش عملکرد سالانه هیأت مدیره شرکت می باشد. قانون فوق مشتمل بر ماده واحده و چهار تبصره و اساسنامه مربوطه مشتمل بر چهار فصل و ۲۴ ماده و پانزده تبصره در جلسه روز یکشنبه بیست و نهم شهریور ماه یک هزار و سیصد و شصت و شش مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۶۶/۷/۲ به تأیید شورای نگهبان رسیده است.

معرفی ادارات کل مناطق راه آهن^۱:

اداره کل راه آهن آذربایجان



ایستگاه راه آهن تبریز در سال ۱۲۹۵ "ه. ش" با بهره‌برداری از محور تبریز - جلفا به طول ۱۴۹ کیلومتر در اراضی شنب غازان افتتاح شد و پس از آن در سال ۱۳۳۷ "ه. ش" محور تبریز - تهران به طول ۷۲۲ کیلومتر به بهره‌برداری رسید. این خط در حال حاضر با حداکثر شیب و فراز ۲۹ در هزار دارای ۴۶ ایستگاه و ۲۰۴۱ دهانه پل به طول ۱۸۴۵۸ متر و ۴۵ تونل می‌باشد. از ویژگی‌های برجسته ایستگاه راه آهن تبریز می‌توان به حمل و نقل بین‌المللی کالا به ترکیه و اروپا از طریق محور تبریز - رازی، حمل و نقل بین‌المللی کالا به جمهوری خود مختار نخجوان از طریق محور تبریز - جلفا و تنها خط برقی راه آهن در ایران "خط برقی تبریز - جلفا" اشاره کرد. طول محور ۸۱۶/۳ کیلومتر است که ۱۹۱/۳ کیلومتر خط برقی و حدود ۲۷۴ کیلومتر آن را خطوط فرعی و تجاری تشکیل می‌دهند.

محدوده اداره کل:

- ۱- ایستگاه میانه مرز مشترک با اداره کل راه آهن شمالغرب.
- ۲- از طریق بلاک رازی - کاپیکوی با کشور ترکیه هم مرز است.
- ۳- از طریق بلاک جلفای ایران با جلفای کشور آذربایجان هم مرز است.

۱. آمار براساس سالنامه آماری سال ۱۳۹۶ می‌باشد.

اداره کل راه آهن اصفهان



اداره کل راه آهن اصفهان ۶۲۰ کیلومتر خط اصلی، ۱۱۴ کیلومتر خط صنعتی تجاری، ۲۴۹ کیلومتر خط مانوری و ۲۴۹۵ دهانه پل به طول ۳۱۱۴۹ متر دارد. این اداره کل دارای ۳۶ ایستگاه است که مهم ترین آنها؛ سیستان، زرین شهر، حسن آباد و ایستگاه های تشکیلاتی آن اصفهان و کاشان می باشند، همچنین دارای ۴ عدد تونل و حداکثر شیب و فراز در این اداره کل ۱۵ در هزار است. محور جغرافیایی این اداره کل از شوراب شروع و بعد از عبور از کاشان و بادرود در منطقه سگری و ایستگاه سیستان از یک طرف به ورودی ایستگاه ارژنگ و از طرف دیگر پس از رسیدن به دیزیچه، به ایستگاه زرین شهر و حسن آباد ختم می گردد. این اداره کل به مراکز صنعتی و اقتصادی اصلی استان متصل و وظیفه مهم خدمت رسانی به اقتصاد استان را بر عهده دارد.

محدوده اداره کل:

- ۱- ایستگاه صیدآباد، مرز مشترک با اداره کل راه آهن فارس.
- ۲- ایستگاه شوراب، مرز مشترک با اداره کل راه آهن قم.
- ۳- ایستگاه ارژنگ، مرز مشترک با اداره کل راه آهن یزد.
- ۴- ایستگاه بادرود، مرز مشترک با اداره کل راه آهن یزد.

اداره کل راه آهن تهران:



در روز بیست و سوم مهر ماه ۱۳۰۶ "ه. ش"، کلنگ احداث ساختمان راه آهن سراسری ایران در محل فعلی ایستگاه های تهران - اهواز و بندر گز به زمین زده شد. تهران از عصر ناصرالدین شاه دارای راه آهن است که فابیوس بوتال بلژیکی آن را بین تهران و حضرت عبدالعظیم تأسیس نمود و به مدت ۹۹ سال امتیاز بهره برداری آنرا در اختیار داشت. این اداره کل دارای ۶۸۸ کیلومتر خط اصلی و حدود ۲۵۷ کیلومتر خط صنعتی، تجاری و مانوری است. تعداد پل های این اداره کل ۱۰۸۰ دهانه به طول ۱۵۹۱۰ متر می باشد و دارای ۱ عدد تونل است. وسعت ایستگاه راه آهن تهران به طور تقریبی ۱۷۴ هکتار می باشد که به خیابان های شوش - دشت آزادگان - بزرگراه بعثت و خیابان شهید رجائی محدود است. این اداره کل ۲۷ ایستگاه دارد که ایستگاه های تشکیلاتی آن؛ تهران و آپرین می باشند. حداکثر شیب و فراز محور این اداره کل ۱۵ در هزار است.

محدوده اداره کل:

- ۱- ایستگاه گرمسار، مرز مشترک با اداره کل راه آهن شمال شرق ۱.
- ۲- ایستگاه علی آباد، مرز مشترک با اداره کل راه آهن قم محور جدید.
- ۳- ایستگاه پرندک، مرز مشترک با اداره کل راه آهن قم محور قدیم.
- ۴- ایستگاه کهندژ، مرز مشترک با اداره کل راه آهن شمال غرب.

اداره کل راه‌آهن جنوب



در سال ۱۳۱۴ "ه. ش" کلنگ احداث اداره کل راه‌آهن جنوب به زمین زده شد و در سال ۱۳۱۷ "ه. ش" به اتمام رسید. محدوده ایستگاه‌های این اداره کل از سوزن خروجی ایستگاه هفت تپه شروع و به ایستگاه بندر امام و ایستگاه خرمشهر - شلمچه ختم می‌شود؛ و این محدوده از سمت اندیمشک از سوزن ورودی هفت تپه تا بندر امام و ماهشهر و ایستگاه شلمچه است. این اداره کل جمعاً ۲۳ ایستگاه دارد که ایستگاه‌های تشکیلاتی آن اهواز، بندر امام و میاندشت می‌باشند. حداکثر شیب و فراز در این اداره کل، ۵ در هزار است. طول خطوط اصلی موجود در این ناحیه ۴۷۸ کیلومتر و طول خطوط فرعی و تجاری و صنعتی ۲۰۴ کیلومتر و دارای ۱۷۲ دهانه پل به طول ۷۲۹۱ متر می‌باشد.

محدوده اداره کل:

۱- ایستگاه هفت تپه، مرز مشترک با اداره کل راه‌آهن زاگرس.

اداره کل راه آهن خراسان



در سال ۱۳۱۶ "ه. ش"، عملیات اجرایی خط آهن تهران - مشهد به طول ۹۲۶ کیلومتر آغاز شد. در سال ۱۳۳۵ اولین قطار باری در این محور راه اندازی و در سال ۱۳۳۶ محور راه آهن تهران - مشهد رسماً افتتاح گردید.

در دوازدهم اردیبهشت ۱۳۴۵ ساختمان اصلی ایستگاه مشهد افتتاح گردید. در اوایل دهه ۹۰ میلادی، با توجه به تحولات بنیادین و باز شدن مرزهای کشورهای آسیای میانه، کلنگ احداث راه آهن مشهد - سرخس به طول ۱۹۵ کیلومتر از سوی ایران و نیز محور سرخس - تجن از سوی کشور ترکمنستان زده شد. این محور در تاریخ ۲۵ اردیبهشت سال ۱۳۷۵ با حضور رؤسای جمهور کشورهای عضو اکو و همچنین مسئولین ارشد کشورهای منطقه افتتاح گردید. این اداره کل دارای ۷۳۱ کیلومتر خط اصلی و حدود ۲۷۴ کیلومتر خط صنعتی، تجاری و مانوری می باشد و همچنین دارای ۲۲۳۹ دهانه پل به طول ۲۱۵۲۷ متر است و مرز آن از ایستگاه نقاب شروع و به ایستگاه راه آهن مشهد مقدس ختم می شود تعداد ۲۳ ایستگاه دارد که ایستگاه مشهد، سرخس، نقاب، مطهری تشکیلاتی هستند. حداکثر شیب و فراز در این اداره کل، ۱۵ در هزار است.

محدوده اداره کل:

- ۱- ایستگاه نقاب، مرز مشترک با اداره کل راه آهن شمال شرق ۱.
- ۲- ایستگاه کاشمر، مرز مشترک با اداره کل راه آهن شرق.
- ۳- در محل پل مرزی تجن با کشور ترکمنستان هم مرز است.

اداره کل راه آهن شرق:



این اداره کل در سال ۱۳۸۴ "ه. ش"، تأسیس گردید و با ادارات کل راه آهن یزد و خراسان همجوار است. این اداره کل از ۳۴ ایستگاه تشکیل گردیده که خطوط ریلی تحت پوشش آن از نظر تقسیمات کشوری، بخش‌هایی از استان‌های خراسان و یزد را در بر می‌گیرد. مرکز این اداره کل، طبس و طول خطوط اصلی آن ۷۸۶ کیلومتر و ۱۷۸ کیلومتر خط صنعتی، تجاری و مانوری می‌باشد. این اداره کل دارای ۲۲۳۹ دهانه پل به طول ۲۳۰۱۴ متر و ۲۷ عدد تونل می‌باشد. شهرهای مهم طبس، تربت حیدریه و بجستان در مسیر خطوط آن قرار دارد. مراکز صنعتی و عمده بار در محدوده این اداره کل معدن بالاست رخ، معدن سنگ فلورین، معدن ذغال سنگ پرواده، معدن سنگ آهن سنگان خواف می‌باشد. ایستگاه‌های تشکیلاتی این اداره کل عبارتند از طبس، خواف و تربت حیدریه و حداکثر شیب و فراز در این اداره کل ۱۵ در هزار است.

محدوده اداره کل:

- ۱- ایستگاه جندق، مرز مشترک با اداره کل راه آهن یزد.
- ۲- ایستگاه نمکی، مرز مشترک با اداره کل راه آهن خراسان.
- ۳- در بلاک ایستگاه شمتیغ ایران با ایستگاه شمتیغ افغانستان با کشور افغانستان هم‌مرز است.

اداره کل راه آهن شمال



راه آهن شمال هم‌زمان با تأسیس راه آهن سراسری ایران در زمان سلطنت رضاخان در بیست و سوم مهر ماه ۱۳۰۶ "ه. ش" بر حسب نیاز و دستور دولت‌های استعمارگر بریتانیا و روسیه آغاز و در شهریور ۱۳۱۶ "ه. ش" خاتمه یافت هم اکنون این راه آهن دارای ۲۲ ایستگاه، شامل ۲ ایستگاه تشکیلاتی و ۱۵ ایستگاه غیر تشکیلاتی است. طول راه آهن شمال ۳۳۴ کیلومتر خط اصلی و حدود ۵۷ کیلومتر خط صنعتی، تجاری و مانوری دارد و ایستگاه‌های فیروزکوه و پل سفید تشکیلاتی هستند و حداکثر شیب و فراز در این اداره کل ۲۸ در هزار است. این اداره کل دارای ۱۳۸۳ دهانه پل به طول ۸۷۴۸ متر و ۹۵ تونل و گالری می‌باشد و طولانی‌ترین تونل به طول ۲۸۸۷ متر در بلاک گدوک - دوگل قرار دارد.

محدوده اداره کل:

- ۱- ایستگاه گلوگاه، مرز مشترک با اداره کل راه آهن شمال شرق ۲.
- ۲- ایستگاه گرمسار، مرز مشترک با اداره کل راه آهن تهران و شمال شرق ۱.

اداره کل راه آهن شمال شرق ۱



این اداره کل متشکل از ۲۷ ایستگاه، حد فاصل ایستگاه‌های گرمسار "راه آهن تهران" و نقاب "راه آهن خراسان" به مرکزیت شاهرود با ایستگاه‌های تشکیلاتی شاهرود و سمنان است و دارای ۲۷ ایستگاه می‌باشد. از مجموع ۹۲۶ کیلومتر خط آهن مسیر تهران - مشهد، به طول ۵۴۰ کیلومتر به صورت دو خطه در حوزه استحفاظی اداره کل راه آهن شمال شرق قرار دارد. محدوده این اداره کل، سوزن خروجی ایستگاه گرمسار تا سوزن ورودی ایستگاه نقاب است و همچنین حدود ۱۴۳ کیلومتر خط تجاری، صنعتی و مانوری در این ناحیه وجود دارد. این ناحیه شامل ۳۴۳۴ دهانه پل به طول ۲۱۵۸۵ و حداکثر شیب و فراز در این اداره کل ۱۵ در هزار است.

محدوده اداره کل:

- ۱- ایستگاه راه آهن نقاب مرز مشترک با اداره کل خراسان.
- ۲- ایستگاه راه آهن گرمسار مرز مشترک با اداره کل تهران است.

اداره کل راه آهن شمال شرق ۲



راه آهن مازندران یا راه آهن شمال نام یکی از شعبه های اصلی از راه آهن سراسری ایران است که در سال ۱۳۰۸ "ه. ش" در دوران رضاخان، نخستین فاز آن بین شهرهای ساری - بندرشاه "بندر ترکمن فعلی" افتتاح گردید و در تاریخ ۱۳۹۳/۹/۱۲ راه آهن منطقه شمال شرق ۲ با افتتاح مسیر ریلی گرگان - اینچه برون از راه آهن شمال جدا شد. تعداد ایستگاه های این اداره کل ۸ ایستگاه "گلوگاه، بندر گز، بندر ترکمن، قره تپه (سبز دشت)، گرگان، یامپی، پتروشیمی و اینچه برون" است این اداره کل دارای ۱۴۵ کیلومتر خط اصلی و ۳۶ کیلومتر خط صنعتی، تجاری و مانوری می باشد و همچنین دارای ۲۲۵ دهانه پل به طول ۴۱۳۷ متر است. ایستگاه های تشکیلاتی این اداره کل گرگان و بندر ترکمن است. حداکثر شیب و فراز در این اداره کل ۱۲ در هزار است.

محدوده اداره کل:

- ۱- ایستگاه گلوگاه، مرز مشترک با اداره کل راه آهن شمال.
- ۲- پل مرزی اینچه برون، مرز مشترک با کشور ترکمنستان.

اداره کل راه آهن شمال غرب



حوزه استحفاظی اداره کل راه آهن شمال غرب دارای ۳۱۷ کیلومتر خط اصلی و ۱۴۳ کیلومتر خط صنعتی، تجاری و مانوری می باشد، که از ایستگاه کهندژ "یک ایستگاه قبل از ایستگاه قزوین" شروع و تا ایستگاه میانه ادامه دارد. در طول مسیر شهرهای قزوین، تاکستان، ابهر، خرمدره، زنجان و میانه را پوشش می دهد. این اداره کل در مجموع دارای ۲۰ ایستگاه می باشد که شامل ۳ ایستگاه تشکیلاتی قزوین، زنجان و میانه است. راه آهن شمال غرب دارای ۵۸ تونل و ۲۰۰۳ دهانه پل به طول ۱۷۹۵۰ می باشد. حداکثر شیب و فراز در این اداره کل ۱۰ در هزار است.

محدوده اداره کل:

- ۱- ایستگاه کهندژ، مرز مشترک با اداره کل راه آهن تهران.
- ۲- ایستگاه میانه، مرز مشترک با اداره کل راه آهن آذربایجان.

اداره کل راه آهن زاگرس



ساختمان این بخش از مسیر به هنگام احداث راه آهن سراسری شمال به جنوب، از سال ۱۳۰۶ ه. ش " آغاز و در دی ماه سال ۱۳۰۸، ایستگاه اندیمشک "که در آن زمان صالح آباد نامیده می شد"، افتتاح گردید. پس از سال ۱۳۱۲ کار احداث بقیه مسیر شروع و تا سال ۱۳۱۷ به اتمام رسید خطوط ناحیه راه آهن زاگرس در ابتدای ساخت راه آهن، جزء ناحیه جنوب محسوب می شد، اما در اواخر سال ۱۳۲۴ و پس از خروج متفقین از این مناطق، این محور به علت کوهستانی بودن منطقه و خطراتی که همیشه خط آهن را از نظر حوادث غیرمترقبه از قبیل ریزش کوه، سیلاب ها و سوانحی که اتفاق می افتاد و لزوم مدیریت این گونه حوادث، تفکیک گردید و «راه آهن لرستان» از ایستگاه های دورود تا اندیمشک، تشکیل شد. در سال ۱۳۹۰ اداره کل جدید لرستان به مرکزیت ایستگاه دورود و اداره کل جدیدی با مرکزیت ایستگاه اندیمشک تحت عنوان اداره کل راه آهن زاگرس تأسیس گردید. این اداره کل دارای ۲۵۱ کیلومتر خط اصلی و ۷۸ کیلومتر خط صنعتی، تجاری و مانوری می باشد و همچنین دارای ۴۲۳ دهانه پل به طول ۴۲۱۲ متر و ۵۶ تونل است. حداکثر شیب و فراز در این اداره کل ۱۶ در هزار است.

محدوده اداره کل:

- ۱- ایستگاه تنگه هفت، مرز مشترک با اداره کل راه آهن لرستان.
- ۲- ایستگاه هفت تپه، مرز مشترک با اداره کل راه آهن جنوب.

اداره کل راه آهن هرمزگان



در سال ۱۳۵۱ "ه. ش"، مطالعات فنی و اقتصادی و در پی آن تهیه طرح جامع اجرایی ساخت این خط آهن تکمیل گردید. در سال ۱۳۶۰ عملیات اجرایی پروژه آغاز و در تاریخ ۶۹/۳/۷ این محور تا شهرستان سیرجان به طول ۲۵۴ کیلومتر به بهره‌برداری رسید. در تاریخ ۱۳۷۲/۵/۹ خط سیرجان - تزرگ افتتاح و از آن بهره‌برداری شد و در تاریخ ۷۳/۸/۶ خط تزرگ - فین افتتاح و مورد بهره‌برداری قرار گرفت. احداث راه آهن بافق - بندرعباس و بهره‌برداری از محور طلایی راه آهن مشهد - سرخس - تاجن و استقبال کشورهای منطقه از حمل و نقل ریلی توسط راه آهن جمهوری اسلامی ایران و به تبع آن ده‌ها میلیون دلار درآمد ارزی حاصل از ترانزیت کالا در مدت کوتاه بیانگر این نکته است که برای رهایی از اقتصاد تک محصولی و متکی به درآمدهای نفتی می‌توان به مزایا و پتانسیل‌های دیگری تکیه کرد. راه آهن بندرعباس در ۱۳۷۳/۱۲/۲۶ توسط رئیس‌جمهور وقت حجت‌الاسلام و المسلمین هاشمی رفسنجانی و طی مراسمی با حضور مقامات عالی‌رتبه چندین کشور از جمله کشورهای تازه استقلال یافته شوروی سابق، افتتاح و

راه اندازی شد. این اداره کل دارای ۱۲۲۰ کیلومتر خط اصلی و ۳۱۴ کیلومتر خط صنعتی، تجاری و مانوری است، و همچنین دارای ۱۸۴۸ دهانه پل به طول ۳۵۹۰۶ متر و ۳۰ تونل و ۴۱ ایستگاه می باشد که ایستگاه های تشکیلاتی آن عبارتند از انشعاب، سیرجان و گلگهر حداکثر شیب و فراز این اداره کل ۱۲.۵ در هزار است.

محدوده اداره کل:

- ۱- ایستگاه اضطراری ۲۶، مرز مشترک با ادارات کل راه آهن کرمان و یزد.
- ۲- گار مانوری اسکله شهید رجایی، با دریای آزاد هم مرز است.

اداره کل راه آهن یزد



آرزوی مردم استان یزد برای بهره‌مندی از راه آهن، در تاریخ اول خرداد ماه سال ۱۳۵۰ "ه. ش" محقق گردید. با طلوع عصر انقلاب صنعتی و ایجاد کارخانه ذوب آهن اصفهان، ضرورت دستیابی به منابع معدنی ذغال سنگ و سنگ آهن باعث گردید تا مسئولین وقت با اهمیت خاصی این پروژه عظیم اقتصادی را در اولویت کار خود قرار دهند. در حال حاضر این اداره کل دارای ۹۰۷ کیلومتر خط اصلی و حدود ۱۹۵ کیلومتر خط صنعتی، تجاری و مانوری می‌باشد و همچنین دارای ۲۵۶۲ دهانه پل به طول ۲۱۹۷۱ متر و ۱ تونل می‌باشد. مرکز آن ایستگاه یزد است این اداره کل با اتصال به ۴ اداره کل "شرق، اصفهان، هرمزگان و کرمان" سهم و اهمیت قابل توجهی در شبکه حمل و نقل ریلی به خود اختصاص داده است. این اداره کل از ایستگاه بادرود در استان اصفهان شروع و تا سوزن خروجی ایستگاه اضطراری ۲۶، ادامه دارد. این اداره کل دارای ۴۱ ایستگاه و ایستگاه‌های تشکیلاتی آن عبارتند از یزد، بافق، چارملو، میبد، اردکان و حداکثر شیب و فراز در این اداره کل ۱۶ در هزار است.

محدوده اداره کل:

- ۱- ایستگاه ارژنگ، مرز مشترک با اداره کل راه آهن اصفهان.
- ۲- ایستگاه بادرود، مرز مشترک با اداره کل راه آهن اصفهان.
- ۳- ایستگاه جندق، مرز مشترک با اداره کل راه آهن شرق.
- ۴- ایستگاه اضطراری ۲۶، مرز مشترک با ادارات کل راه آهن کرمان و هرمزگان.

اداره کل راه آهن کرمان



این اداره کل دارای ۵۵۱ کیلومتر خط اصلی و حدود ۱۶۲ کیلومتر خط صنعتی، تجاری و مانوری و همچنین دارای ۱۸۰۸ دهانه پل به طول ۱۱۱۸۵ متر می باشد. کل مسیر، به صورت یک خطه می باشد. از ۱۶۵۸ کیلومتر مسیر تهران - زاهدان ۵۵۱ کیلومتر در محدوده راه آهن کرمان قرار دارد؛ در مجموع راه آهن کرمان دارای ۲۳ ایستگاه است که ایستگاه های زرنده، بم و کرمان تشکیلاتی هستند. شیب و فراز در این اداره کل ۱۸ در هزار است.

محدوده اداره کل:

- ۱- ایستگاه اضطراری ۲۶، مرز مشترک با ادارات کل راه آهن یزد و هرمزگان.
- ۲- ایستگاه شورگاز، مرز مشترک با اداره کل راه آهن جنوب شرق.

اداره کل راه آهن فارس



استان فارس با توجه به برخورداری از پتانسیل مهم کشاورزی و صنایع معدنی در سال ۱۳۸۸ به شبکه سراسری راه آهن پیوست و رسالت خود را بر جابجایی مسافر و صادرات محصولات صنعتی استان قرار داد. این اداره کل دارای ۴۸۴ کیلومتر خط اصلی و ۸۷ کیلومتر خط صنعتی- تجاری می باشد. این محور دارای ۱۶۲۹ دهانه پل به طول ۲۶۰۶۹ متر و ۲۳ تونل و گالری می باشد. این اداره کل دارای ۲۳ ایستگاه است که ایستگاه های مهم آن عبارتند از: شیراز، آباده و حداکثر شیب و فراز در این اداره کل ۲۰ در هزار است.

محدوده اداره کل:

ایستگاه صید آباد، مرز مشترک با اداره کل راه آهن اصفهان.

اداره کل راه آهن قم



اداره کل راه آهن قم با مرکزیت قم، در سال ۱۳۹۲ "ه. ش" افتتاح گردید که محدوده جغرافیایی تحت پوشش آن، از خروجی ایستگاه رباط کریم تا خروجی ایستگاه ساقه به سمت اراک و از ورودی ایستگاه سپر رستم جدید تا خروجی ایستگاه شورآب به سمت اصفهان تعیین شده است. موقعیت جغرافیایی خاص شهر قم به دلیل استقرار در مرکز دو محور اصلی شبکه ریلی "مسیر تهران - قم - کرمان - بندرعباس، مسیر تهران - قم - اهواز - خرمشهر" و قرار گرفتن در مسیر در حال احداث تهران - قم - اصفهان - شیراز - بوشهر به عنوان نقطه مرکزی کریدور شمال - جنوب، برخورداری از حجم بالای ترافیک با میانگین عبور بیش از ۵۰ رام قطار مسافری و ۵۴ رام قطار باری در شبانه روز، وجود منطقه آزاد اقتصادی سلفچگان، حضور سالانه بیش از ۱۵ میلیون نفر زائر و مسافر در این شهر و فاصله نزدیک آن با فرودگاه بین المللی امام خمینی "ره" از مهم ترین دلایل تأسیس این کل می باشد. این اداره کل دارای ۷۵۲ کیلومتر خط اصلی و ۷۷ کیلومتر خط صنعتی، تجاری و

مانوری است و دارای ۱ تونل و ۷۴۰ دهانه پل به طول ۶۵۷۱ متر و ۲۷ ایستگاه می‌باشد. ایستگاه‌های تشکیلاتی آن قم، محمدیه، گار و همدان است. حداکثر شیب و فراز در این اداره کل ۱۵ در هزار است.

محدوده اداره کل:

- ۱- ایستگاه علی‌آباد، مرز مشترک با اداره کل راه‌آهن تهران محور جدید.
- ۲- ایستگاه پرندک، مرز مشترک با اداره کل راه‌آهن تهران محور قدیم.
- ۳- ایستگاه شوراب، مرز مشترک با اداره کل راه‌آهن اصفهان.
- ۴- ایستگاه سواریان، مرز مشترک با اداره کل راه‌آهن اراک.

اداره کل راه آهن لرستان



اداره کل راه آهن لرستان در سال ۱۳۱۷ "هـ. ش" با مرکزیت اندیمشک به طول ۲۱۵ کیلومتر و به تعداد ۱۱ ایستگاه، در ساختار راه آهن ایجاد گردید که در سال ۱۳۹۰ با توجه به درخواست به حق مردم و پی گیری های نمایندگان استان لرستان به مرکزیت شهر درود انتقال یافت. این اداره کل دارای خط اصلی به طول ۱۵۶ کیلومتر و ۳۶ کیلومتر خط صنعتی، تجاری و مانوری است که از ورودی سوزن شمالی ایستگاه مؤمن آباد تا سوزن جنوبی ایستگاه تنگ هفت امتداد یافته است. ایستگاه های این اداره کل به ترتیب عبارتند از مؤمن آباد، ازنا، دربند، رودک، دورود، قارون، بیشه، سپید دشت، چمسنگر، کشور و تنگ هفت. همچنین دارای ۴۹۶ دهانه پل به طول ۵۴۲۱ متر و ۹۶ تونل و گالری می باشد. ایستگاه های تشکیلاتی اداره کل عبارتند از: ازنا، درود و تنگ هفت و شیب و فراز در این اداره کل ۱۵ در هزار است.

محدوده اداره کل:

- ۱- ایستگاه مؤمن آباد، مرز مشترک با اداره کل راه آهن اراک.
- ۲- ایستگاه تنگ هفت، مرز مشترک با اداره کل راه آهن زاگرس.

اداره کل راه آهن اراک

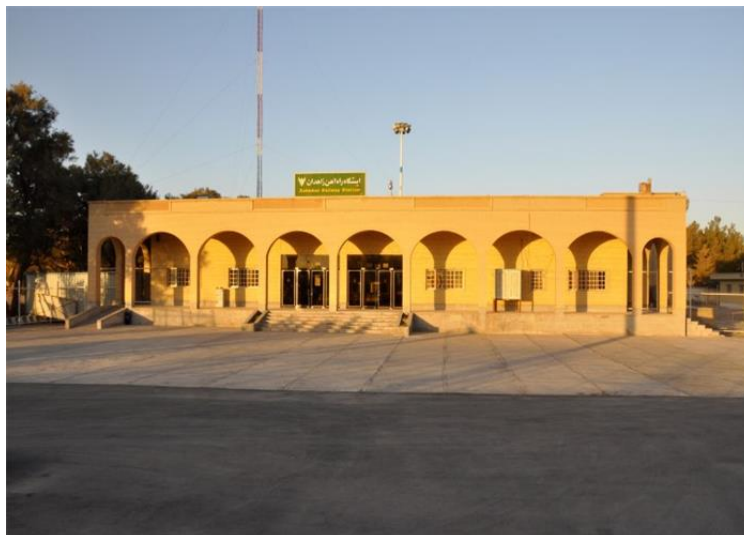


این اداره کل در تاریخ ۱۳۱۷ "ه. ش" با اتصال محور شمال به جنوب در ایستگاه سمیه، به طور رسمی به بهره‌برداری رسید. محدوده این اداره کل به لحاظ استانی در چهار استان قم، مرکزی، همدان و لرستان قرار دارد. طول خطوط اصلی این ناحیه ۴۳۰ کیلومتر خط اصلی و ۹۸ کیلومتر خط صنعتی، تجاری و مانوری است و همچنین دارای ۷۵۶ دهانه پل به طول ۷۹۹۲ متر و ۶ تونل می‌باشد. ایستگاه‌های تحت پوشش این اداره کل عبارتند از: راهگرد، نانگرد، مشک‌آباد، ملک‌آباد، اراک، سمنگان، شازند، نور آباد، سمیه، حک، جلایر، زنگنه، ملایر و مهم‌ترین ایستگاه باری این اداره کل، سمنگان و مهمترین ایستگاه‌های مسافری آن اراک و ملایر هستند حداکثر شیب و فراز در این اداره کل ۱۵ در هزار می‌باشد.

محدوده اداره کل:

- ۱- ایستگاه سواریان، مرز مشترک با اداره کل راه آهن قم.
- ۲- ایستگاه مؤمن‌آباد، مرز مشترک با اداره کل راه آهن لرستان.

اداره کل راه آهن جنوب شرق



اداره کل راه آهن زاهدان را می توان ادامه راه آهن هندوستان محسوب کرد که در سال های ۱۲۹۷ و ۱۲۹۸ "هـ . ش" " ۱۹۱۸-۱۹۱۹ میلادی" یعنی در اواخر جنگ جهانی اول توسط انگلیسی ها احداث شد و هدف احداث آن، تأمین احتیاجات نظامی بود. این خط آهن در منطقه دزد آب "زاهدان فعلی" متوقف و بهره برداری از آن تا سال ۱۳۱۷ از طریق راه آهن غرب هندوستان انجام می شد تا این که در یک سال کلیه اموال منقول و غیرمنقول به هندوستان منتقل و محور مذکور تعطیل شد پس از آن که در سال ۱۳۴۷ هندوستان به دو کشور پاکستان و هندوستان تقسیم شد، قطارهای پاکستانی کماکان تا زاهدان رفت و آمد می کردند نهایتاً در سال ۱۳۳۷ "هـ . ش" موافقت نامه ای بین دو دولت ایران و دولت جمهوری پاکستان به امضاء رسید که به موجب آن از تاریخ ۱۳۳۸/۱۰/۲۳ از سرحد ایران و پاکستان تا زاهدان راه آهن فعلی تحویل ایران گردید. محور زاهدان - کرمان در تاریخ ۱۳۹۰/۱/۵ افتتاح و راه آهن زاهدان به شبکه ریلی متصل شد. با گشایش راه آهن کرمان - زاهدان، شرق آسیا از طریق خط آهن سراسری ایران به ترکیه و از آنجا به اروپا متصل گردید. محدوده این اداره کل از ایستگاه مرزی میل ۷۲ شروع و تا سوزن ورودی شورگز ادامه دارد. این اداره کل دارای ۳۲۹ کیلومتر خط اصلی و ۵۱ کیلومتر خطوط

صنعتی، تجاری و مانوری می‌باشد. همچنین این اداره کل دارای ۶۹۷ دهانه پل به طول ۶۰۱۹ متر و دارای ۲ تونل و گالری می‌باشد. ایستگاه‌های تشکیلاتی آن زاهدان و میرجاوه می‌باشند و حداکثر شیب و فراز در این اداره کل ۱۹ در هزار است.

محدوده اداره کل:

- ۱- ایستگاه مرزی میل ۷۲، مرز مشترک ایران با پاکستان.
- ۲- ایستگاه شورگز، مرز مشترک با اداره کل راه‌آهن کرمان.

اداره کل راه آهن غرب



در تیر ماه سال ۱۳۹۶ هـ. ش بخشی از محور در دست احداث تهران، همدان، سنندج حد فاصل تهران، همدان افتتاح گردید و در مورخه ۱۳۹۷/۹/۲۰ این اداره کل رسماً فعالیت خود را آغاز نمود. محدوده اداره کل راه آهن غرب در قسمت در دست بهره برداری، از سوزن خروجی ایستگاه جدایش شروع، و به ایستگاه همدان منتهی می شود. این اداره کل در حال حاضر مجموعاً ۱۱ ایستگاه دارد که ایستگاه های تشکیلاتی و مسافری آن عبارت است از؛ ایستگاه ساوه، ایستگاه نوبران، ایستگاه فامنین و ایستگاه همدان. حداکثر شیب و فراز در این اداره کل پانزده در هزار است و طول خطوط اصلی در دست بهره برداری این اداره کل ۲۵۵ کیلومتر است.

محدوده اداره کل:

- ۱- محدوده در دست بهره برداری، حدفاصل ایستگاه جدایش تا همدان.
- ۲- محدوده در دست احداث، حدفاصل همدان، سنندج و همدان، ملایر.

اداره کل راه آهن شمال ۲



اداره کل راه آهن شمال ۲ از خروجی ایستگاه هشتگرد در استان البرز شروع و ضمن در برگرفتن تقریباً تمام خطوط ریلی استان قزوین به غیر از ایستگاه تاکستان با عبور از ایستگاه سیاه چشمه، ایستگاه دستجرده، کوهین، شیرین سو، لوشان، منجیل، رستم آباد، سراوان (امامزاده هاشم) ایستگاه رشت و ادامه مسیر در ایستگاه آستارا ختم خواهد شد.

تعداد ۹ ایستگاه شامل دستجرده، کوهین، شیرین سو، لوشان، منجیل، رستم آباد، امامزاده هاشم، رشت و پیربازار در این مسیر احداث و پیش‌بینی شده است. ساخت پروژه راه آهن قزوین رشت از سال ۱۳۸۵ آغاز شده است. طول مسیر ریلی ریلی قزوین رشت ۱۸۵ کیلومتر می‌باشد و بیش از ۲۲ کیلومتر از این مسیر تونل و افزون بر هشت کیلومتر پل احداث شده است. خط ریلی قزوین - رشت ۵۲ دستگاه تونل به طول ۲۲ کیلومتر دارد و همچنین حدود هشت کیلومتر پل‌های ویژه در این مسیر وجود دارد که بزرگترین پل راه آهن کشور به طول یک هزار و ۴۳۰ متر روی سد منجیل است. راه آهن قزوین رشت در دهه فجر ۱۳۹۷ توسط رئیس جمهور محترم افتتاح گردید.

فصل دوم

تعاریف و اصطلاحات فنی رایج در شبکه ریلی ایران

۲-۱- ایستگاه

مجموعه‌ای است از ساختمان‌های اداری، مسکونی و خطوط ریلی و سوزن‌های به‌هم‌پیوسته و سکوها‌ی بار و مسافر و سایر تأسیسات، و محل توقف، تنظیم، قبول، اعزام، عملیات مانور، سبقت و تلاقی قطارها و سایر وسایل نقلیه‌ی راه‌آهن. در ایستگاه‌ها همچنین امور مربوط به قبول و تحویل بار و توشه و سوار و پیاده‌شدن مسافران انجام می‌گیرد، که برحسب موقعیت و میزان فعالیت، درجه‌بندی گردیده‌اند و دارای محدوده مشخص و معینی می‌باشد.

در ایستگاه‌های راه‌آهن دو خطه، که در حد فاصل ایستگاه‌های آن دو خط برای رفت و برگشت قطارها احداث گردیده، باید در طرفین محدوده ایستگاه، سوزن‌های رابط نصب گردد تا خط اصلی فرد و کلیه خطوط منشعب از آن، به امتداد خط اصلی زوج و کلیه خطوط منشعب از آن، به امتداد خط اصلی فرد اتصال یابد.

۲-۲- ایستگاه تشکیلاتی

به ایستگاهی گفته می‌شود که به تناسب جمعیت، موقعیت صنعتی و اقتصادی منطقه، همجواری با شهرها و سازمان‌های دولتی و بخش‌های خصوصی احداث گردیده است. برای

تنظیم و تشکیل قطارها، دارای دسته مانور مستقل و پرسنل از قسمت‌های مختلف سیر و حرکت، ناوگان، خط، ارتباط و علائم الکتریکی و پلیس می‌باشد و مجموعه‌ای از فعالیت‌های ترافیکی، دپو، پست بازدید، خط تعمیر، خط، ارتباطات و علائم الکتریکی و امور انتظامی در آن انجام می‌پذیرد. این نوع ایستگاه‌ها دارای تأسیسات فنی، سینی دوار یا خط مثلث و خطوط صنعتی و تجاری است که از آن منشعب می‌گردد.

۲-۳- ایستگاه غیرتشکیلاتی

ایستگاهی است که در آن حداقل چهار عمل اصلی سیروحرکت قطار از جمله: قبول، اعزام، سبقت و تلاقی "که مستلزم دارا بودن حداقل سه خط می‌باشد" انجام می‌پذیرد و به درجه‌های مختلف دسته‌بندی می‌گردد.

۲-۴- ایستگاه بسته

ایستگاهی است که بنا به مقتضیات و دستور راه‌آهن، موقتاً سوزن‌ها و علائم آن برچیده شده و قطارها در آن توقف نمی‌نمایند.

۲-۵- ایستگاه نیم بسته

ایستگاهی است که بر حسب مقتضیات و به موجب دستور راه‌آهن سوزن‌های آن موقتاً برچیده شده و فقط توقف قطار به منظور سوار و پیاده‌شدن مسافر و قبول و تخلیه‌ی توشه مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۲-۶- ایستگاه موقت

محلّی است که در مواقع ضروری "سوانح یا انسداد خط" بین دو ایستگاه موقتاً دایر می‌گردد، تا بتوان وسایل نقلیه ریلی امدادی را طبق مقررات مربوط به آن محل قبول و یا از آن محل اعزام و یا عمل مبادله را انجام داد.

۲-۷- ایستگاه اضطراری

به منظور روان‌سازی ترافیک و افزایش ظرفیت خط، ایستگاه اضطراری بین دو ایستگاه راه‌آهن در محور دو خطه در نقطه‌ای مشخص دایر می‌گردد که فقط محدود به سوزن‌های رابط خطوط زوج و فرد و علائم مربوط بین دو ایستگاه طرفین می‌باشد. رعایت مواد ایمنی سیر قطارها در این‌گونه ایستگاه‌ها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

۲-۸- توقفگاه

محلی است بین دو ایستگاه که بر حسب ضرورت و احتیاج برای سوار و پیاده‌شدن مسافر از قطار مسافری یا مختلط طبق برنامه از آن استفاده می‌شود.

۲-۹- ایستگاه رابط

ایستگاهی است بین چند ایستگاه، که بر حسب ضرورت و به طور موقت و بدون ایجاد ساختمان و تأسیسات به منظور برقراری ارتباط بین دو یا چند بلاک از محورهای مختلف ایجاد می‌گردد. این نوع ایستگاه‌ها فاقد خطوط فرعی بوده و صرفاً دارای تعدادی سوزن منتهی به بلاک می‌باشد. که کلیه بلاک‌ها مجهز به علامت حدود ایستگاه است. این ایستگاه‌ها حسب مورد بر اساس دستورالعمل خاص کمیسیون عالی سوانح مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد.

۲-۱۰- شیب طولی و عرضی

شیب طولی عبارتست از تغییر تدریجی تراز خط که از تقسیم اختلاف ارتفاع به طول آن به دست می‌آید و واحد آن بر حسب در، هزار می‌باشد. شیب عرضی عبارتست از تغییر ارقام (اختلاف ارتفاع) عرض دو ریل نسبت به هم برای جبران یا کاهش آثار نیروی گریز از مرکز ناوگان عبوری در قوس‌ها می‌باشد که با رعایت شعاع قوس، سرعت ناوگان عبوری و با توجه به مقادیر حدی واژگونی، خروج از خط، راحتی و تنش محاسبه می‌گردد.

۲-۱۱- تونل‌ها

تونل سازه‌ای است که حسب ضرورت برای عبور از درون کوه‌ها در طول مسیر خطوط ریلی ساخته می‌شود.

انواع تونل‌های مورد استفاده در راه آهن ایران به قرار زیر است:

۱- تیپ A: به ابعاد ۵/۸ متر ارتفاع و ۵/۲ متر عرض که در خط مستقیم و قوس‌های با شعاع بیش از ۲۵۰ متر استفاده می‌شود.

۲- تیپ B: به ابعاد ۵/۵×۵/۸ متر که برای قوس‌هایی با شعاع کمتر از ۲۵۰ متر استفاده می‌شود.

۳- تیپ C: به ابعاد ۵/۵×۶ متر که به ندرت مورد استفاده قرار گرفته‌اند.

۴- تیپ تونل‌های محور سرخس به ابعاد ۶/۲×۷/۲ متر می‌باشد.

۵- تیپ تونل‌های دو خطه محور بندرعباس به ابعاد ۱۰×۷/۵ متر می‌باشد.

هرچه شعاع قوس‌ها کمتر باشد، لازم است فضای آزاد بیشتری در عرض تونل داشته باشیم تا برخوردی با دیواره تونل صورت نگیرد. اگر خاک زیر خط در تونل مقاوم باشد، تونل بدون رادیه و در غیر این صورت با رادیه ساخته می‌شود. مقطع تونل‌ها نعل اسبی شکل است، یعنی مرکب از چهار قوس به شعاع‌های مختلف است. کف تونل‌ها به طرف کانال خروج آب "که دارای درپوش بتن مسلح است" شیب دارد و خود کانال نیز به سمت دهانه تونل شیب دارد تا آب‌های نفوذی را از تونل خارج نماید. بالای سردر تونل‌ها "تت" نیز کانال کوچکی به نام پارتال قرار دارد که آب‌های جاری شده از سطح کوه را به وسیله ناودانی مخصوص تخلیه می‌کند. به علاوه دیوارهای بالی یا برگشتی در دو طرف دهانه منظور می‌شود تا از ریزش خاک و سنگ به دهانه تونل جلوگیری نمایند. زهکشی‌هایی نیز در دیواره تونل قرار دارند تا آب پشت دیوارها را به کانال هدایت کنند.

۲-۱۲- گالری‌ها

گالری‌ها سازه‌هایی شبیه تونل هستند که در قسمت‌های برف گیر یا در جاهایی که ترانشه ریزشی داریم به منظور ایجاد فضایی امن و ایمن در مسیر خط ساخته می‌شوند.

گالری‌ها به طور معمول بتنی یا سنگی هستند. و معمولاً باید به اندازه کافی روی آن خاکریزی شود تا ضربه‌های ناشی از سقوط سنگ‌های بزرگ بر آنها بی‌اثر باشد.

۲-۱۳- پل

سازه‌ای است که حسب ضرورت در مسیر خطوط ریلی برای عبور از روی بستر رودخانه‌ها و دره‌های عمیق و نیمه عمیق، در طول مسیر خطوط ریلی ساخته می‌شود و انواع مختلفی دارد. مهم‌ترین اجزای یک پل عبارتند از:

پی: عضوی است که در روی زمین طبیعی قرار می‌گیرد و به خاطر داشتن سطح بزرگ، فشار وارده از پل به زمین را به حد قابل تحمل توسط خاک می‌رساند. پی معمولاً از بتن مسلح ساخته شده و در مواقعی که خاک زیر پل خیلی سست باشد از شمع به عنوان پی استفاده می‌گردد.

پایه: عضوی است که کلیه نیروهای وارده بر پل را به پی منتقل می‌نماید. پایه‌ها می‌توانند سنگی، بتنی و یا حتی فلزی باشند. به پایه‌های کناری پل، کوله گفته می‌شود.

تابلیه: عضو اصلی تحمل‌کننده بار ترافیکی است، تابلیه بار را به پایه‌ها منتقل می‌کند و می‌تواند بتن مسلح یا فلزی باشد.

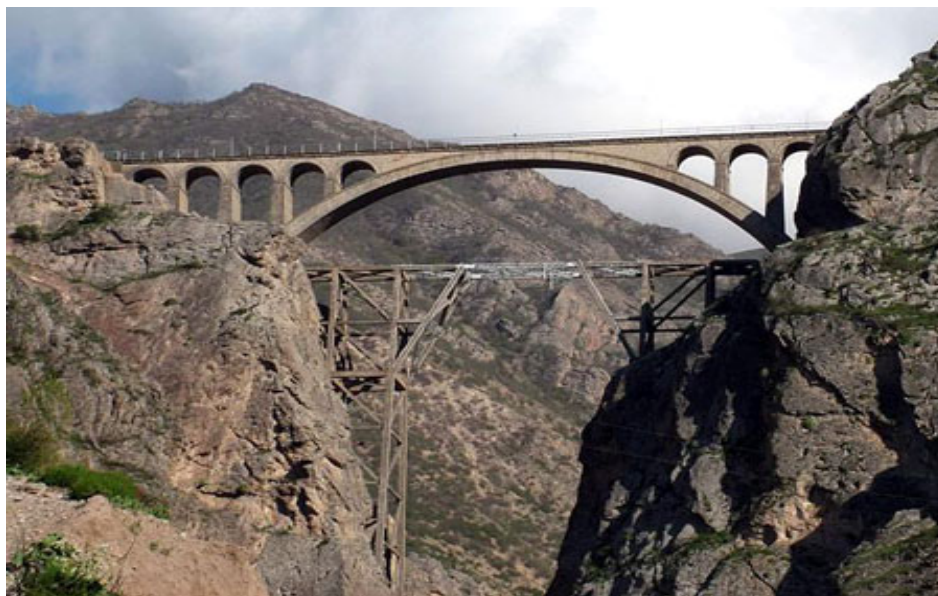
قرنیز: برای جلوگیری از پخش شدن لایه بالادستی در کنار تابلیه به موازات ریل‌ها قرار داده می‌شود که معمولاً از سنگ یا بلوک‌های بتنی ساخته شده است.

نرده: برای پل‌هایی با بیش از ۴ متر طول و ارتفاع قابل توجه، برای جلوگیری از سقوط عابر پیاده از نرده استفاده می‌شود و زیبایی خاصی نیز به پل می‌بخشند.

رادیه: همان کف پل است که برای جلوگیری از شسته شدن پی‌ها ساخته می‌شود و آن‌ها را به هم متصل می‌نماید.

بیرید: برای جلوگیری از شسته شدن رادیه، در ابتدا و انتهای آن بیرید منظور می‌گردد که مانع از نفوذ آب‌های جاری به زیر رادیه می‌شود.

پل های قطور راه آهن پل ورسک شمال



پل ورسک از بزرگ ترین پل های راه آهن سراسری ایران است که در ارتفاعات روستای ورسک در شهرستان سواد کوه در استان مازندران قرار دارد. در ساخت این پل از هیچ سازه فلزی استفاده نشده است. طول پل ۱۱۰ متر و طول قوس زیر آن ۶۶ متر است و در زمان جنگ جهانی دوم به پل پیروزی معروف بود. پل ورسک در شمار مهم ترین آثار فنی مهندسی راه آهن شمال ایران محسوب می شود و با شماره ۱۵۴۳ به ثبت ملی رسیده است. این پل که از شاهکارهای مهندسی به حساب می آید در سال ۱۳۱۵ افتتاح و مورد بهره برداری قرار گرفت.

پل تله زنگ درود - لرستان



پل تله زنگ در کیلومتر ۵۸۷ مسیر راه آهن لرستان، حد فاصل درود و اندیمشک واقع شده است. این پل در ۶۴۰ متری ایستگاه تله زنگ قرار گرفته و امکان عبور قطار را از روی دره عمیقی فراهم می کند. دهانه ی اصلی پل، شش تیورورق فلزی پس تنیده به طول ۷۲ متر و به ارتفاع ۲/۵ متر می باشد که با دو پایه مورب، دهانه ۷۲ متری به دو دهانه ۱۵ و یک دهانه ۴۲ متری تقلیل داده شده است.

پل قطور آذربایجان



این پل در شرق شهر جلفا واقع شده است و در سال ۱۹۱۳ میلادی به وسیله شرکت راه آهن تبریز - جلفا با نظارت سرمهندس ترسکینسکی ساخته و در سال ۱۹۱۴ میلادی افتتاح گردید. طول این پل حدود ۱۱۰ متر و عرض آن حدود ۵/۵ متر است.

۲-۱۴- دیوارها

دیوارها، سازه‌هایی هستند که بمنظور جلوگیری از شسته شدن خاکریز و جمع آوری و هدایت آب به کار می‌روند دیوارها چهار گونه‌اند:

دیوار برگشتی: این دیوار که عمود بر پایه پل به موازات خط ساخته می‌شود و برای پل‌های کوچک با خاکریز بلند مورد استفاده قرار می‌گیرد.

دیوار بالی: این دیوار با زاویه‌ای حاده نسبت به پایه‌ها ساخته می‌شود و جلوی خاکریز را می‌گیرد.

دیوار ربع مخروطی: این دیوار در مواردی که ارتفاع پایه‌ها زیاد است به کار می‌رود و از شسته شدن خاکریز جلوگیری می‌کند.

دیوار هدایت آب: این دیوار آب را از فاصله دور جمع کرده و به دهانه پل هدایت می‌کند.

دیوار حائل: دیوارهایی که برای افزایش پایداری تراشه‌ها احداث می‌گردند.

دیوار پوششی: دیواری که دارای عملکرد پوششی بوده و عمدتاً به منظور جلوگیری از فرسایش آبی یا هوازدگی تراشه‌ها احداث می‌شوند.

گارد بالاستی: در حاشیه بالایی خاکریزهای کم‌عرض قرار گرفته و باعث افزایش پایداری مصالح بالاست می‌گردند.

ساحلی و سیل برگردان: این دیوارها با هدف جلوگیری از آسیب آب در مواقع طغیان رودخانه و حفاظت جداره طبیعی زیرسازی راه‌آهن در مقابل گسترش بستر رودخانه احداث می‌شوند.

۲-۱۵- سوزن

دوراهی یا سوزن دستگاهی است برای تغییر مسیر حرکت وسایل نقلیه راه‌آهن به خطوط دیگر

۱- **حالت عادی سوزن (نرمال):** به حالتی از دو راهی گفته می‌شود که وسایل نقلیه را در مسیر اصلی هدایت نماید.

۲- **حالت معکوس سوزن (ریورس):** به حالتی از دو راهی گفته می‌شود که وسایل نقلیه را به مسیر فرعی هدایت می‌کند.

۲-۱۵-۱- انواع سوزن:

۱- سوزن‌های الکتریکی

دستگاه دوراهی است که تغییر وضعیت آن توسط برق و الکتروموتور و با فرمان اپراتور مجاز انجام می‌گیرد.

۲- سوزن نیمه الکتریکی

دستگاه دوراهی است که از طریق پانل علائم، قفل آن آزاد شده و تغییر وضعیت آن توسط مأمور موظف انجام می‌گیرد و تا زمانی که کلید سوزن در پانل و در جای خود قرار نگرفته خطی که سوزن از آن منشعب شده به حالت اشغال می‌باشد.

۳- سوزن دستی:

دستگاه دوراهی است که تغییر وضعیت آن توسط سوزنبن انجام می‌گیرد.

۲-۱۶- تراورس

تراورس برای ریل نقش بازوی نگهدارنده "حفظ فاصله، تثبیت کننده عرض خط" و تیر حامل را ایفا می‌نماید و به عنوان تیر حامل وظیفه دارد:

- فشار عمودی انتقال داده شده توسط ریل، حاصل از تردد قطار، نیروهای افقی حاصل از حرکات ارتعاشی قطار و در قوس حاصل از نیروی هدایت طوقه چرخ، همچنین نیروهای طولی حاصل از فشار به جلوی قطار، به ویژه در راه‌های ترمز و راه اندازی را تقبل و به طور یکنواخت به بستر خط "بستر بالاست" هدایت و پخش نماید.

۲-۱۶-۱ انواع تراورس

۱- تراورس‌های چوبی

برای تهیه تراورس چوبی به ندرت از چوب درخت سیاه کاج و صنوبر استفاده می‌شود. به هنگام برش چوب، چوب‌هایی که مناسب تراورس می‌باشند به وسیله مالیدن ضماص مخصوص به انتهای آنها جداسازی و علامت‌گذاری می‌گردند. تراورس‌های چوبی از جنس راش و بلوط، که در شمار چوب‌های سخت قرار دارند. معمولاً در محورهای با بار زیاد، در قوس‌های با شعاع کوچک، در شیب‌های بیش از ۵ در هزار، در تونل‌ها، در قطعه خط‌هایی که تراکم جریان وجود دارد، همچنین در گذرگاه‌های هم سطح و در خطوط سکوی قطار به کار گرفته می‌شوند.

۲- تراورس‌های فولادی

با تولید تراورس‌های فولادی، این تراورس مبدل به یک محصول درجه اول شد. تراورس‌های فولادی که در حال حاضر در راه‌آهن آلمان به کار می‌رود با جوشکاری به خوبی صفحات زیر ریل را به خود می‌پذیرند که البته با توجه به جوشکاری این ادوات بر روی آن فقط می‌توان "پابند" ریل نوع K را بر روی آنها استفاده نمود.

۳- تراورس‌های بتونی

با پیشرفت در زمینه بتون پیش تنیده، تحول و توسعه بیشتری در تراورس‌های بتونی به وجود آمد؛ به طوری که به صورت یک ابزار ساختمانی مطلوب در روسازی خط مطرح شد. مهم‌ترین انواع تراورس‌های بتونی به صورت تراورس منوبلوک، دی بلوک و تراورس مفصلی است.

۲-۱۷- ریل

وظیفه‌ی ریل پذیرفتن بارهای چرخ و انتقال آنها به تراورس است. به علاوه ریل بایستی چرخ را هدایت نموده و برای آن مسیری صاف فراهم نماید.

انواع ریل‌های راه‌آهن:

در حال حاضر در ایران از ۷ نوع ریل مختلف استفاده می‌شود.

انواع ریل: LBS - UIC 60 - UIC 50 - U33- 2A - 3A - 4A. مدل‌های جدید از قبیل UIC 60 , UIC 50، مدل‌های بین‌المللی هستند که حاصل سازمان راه‌آهن UIC است.

۲-۱۸- بالاست:

لایه‌ای از مصالح درشت‌دانه (سنگی یا سرباره کوره‌های ذوب‌آهن) با اسعاده ۲۰ تا ۶۰ میلی‌متر، که به عنوان یک تکیه‌گاه مناسب برای تثبیت تراورس‌ها می‌باشد. وظیفه بالاست انتقال نیرو از تراورس به خاکریز، هدایت آب به بیرون از خط و استقرار خط را به عهده دارند.

۲-۱۹- انواع سیستم‌های حرکت در راه‌آهن ایران

۱- جواز راه آزاد:

در این سیستم عملیات قبول و اعزام و سبقت و تلاقی قطارها مطابق هماهنگی قبلی مسئولان ایستگاه‌های مرتبط از طریق تلفن اختصاصی راه‌آهن و رعایت سایر شرایط پنج گانه قبول و اعزام قطارها و صدور برگه‌ی جواز موسوم به "جواز راه آزاد" صورت می‌پذیرد.

۲- میله‌ی راهنما:

برای اجازه حرکت قطارها در ایستگاه‌های محور شمال به جای پروانه راه آزاد از میله راهنما استفاده می‌شود. سیستم میله راهنما اجازه نمی‌دهد در آن واحد بیش از یک قطار در خط بین دو ایستگاه حرکت داده شود و این امر بدین وسیله تأمین می‌گردد که لکوموتیوران اجازه ندارد قطار را وارد قطعه خطی نماید مگر اینکه متصدی ترافیک ایستگاه، میله راهنمای مربوط به همان قطعه را ارائه نماید و از طرف دیگر از دستگاه فقط می‌توان یک میله خارج نمود آن هم با موافقت متصدی ترافیک ایستگاه طرف مقابل که پس از مذاکرات تلفنی به وسیله فرستادن جریان برق به دستگاه ایستگاه فرستنده قطار موافقت خود را اعلام می‌دارد زیرا بدون جریان برق که باید از ایستگاه دیگر فرستاده شود بیرون آوردن میله از دستگاه غیرممکن است.

۳- سیستم علائم الکتریکی:

عبارت است از مجموعه آلات و ادوات که به وسیله جریان الکتریکی بین سوزن‌ها و چراغ‌های علائم ایستگاه، از طریق اینترلاکینگ، ارتباط برقرار نموده و فرامین لازم را به آنها می‌دهد. این تجهیزات به منظور پیشگیری از خطای انسانی و بالابردن سرعت انتقال فرامین و تسریع و تسهیل در امور ایمنی و سیر و حرکت نصب می‌گردند.

✓ اینترلاکینگ " L.C "

در این سیستم به خاطر انجام تغییر مسیر سوزن‌ها توسط مسئول پانل، نیازی به سوزن‌بان نمی‌باشد. طرز کار سیستم‌های علائم الکتریکی به این صورت است که چنانچه سیستم، محلی باشد، کلیه عملیات تغییر مسیر در دو طرف ایستگاه توسط مسئول وقت و با فشار دادن دکمه‌های EP-WP و دکمه‌های E1 و E2 یا W1-W2، که روی پانل نصب گردیده‌اند، انجام می‌گیرد.

✓ سیستم R.C

سیستم RC خطوط تهران - رازی و تبریز - جلفا برای تأمین سه هدف زیر نصب گردیده است.

الف) ایمنی و سلامت بیشتر در تردد قطارها

ب) کاهش دخالت نیروی انسانی

ج) صرفه‌جویی در وقت و هزینه‌ها

RC در سیستم علائم الکتریکی:

فرامین لازم به‌وسیله دو نوع پانل صادر می‌گردند:

الف. دستگاه پانل فرماندهی که در اطاق فرماندهی ایستگاه نصب است و شامل خطوط و علائم ایستگاه فرماندهی و خطوط و علائم ایستگاه‌های تحت فرمان می‌باشد که این مجموعه با مقیاس کوچک‌تری در یک پانل طراحی و مشخص گردیده است.

✓ سیستم C.T.C

در سیستم علائم الکتریکی C.T.C رفت و آمد قطارها با تغییر دادن به موقع رنگ علائم و تغییر مسیر سوزن‌ها از یک ایستگاه (مرکز فرماندهی) در ایستگاه‌های تحت پوشش انجام می‌گیرد و مزیت این سیستم به شرح ذیل می‌باشد:

الف: ایمنی و سلامت بیشتر در تردد قطارها

ب: کاهی نیروی انسانی

ج: صرفه‌جویی در وقت

د: مدیریت واحد یکپارچه بخشی از شبکه ریلی

سیستم علائم الکتریکی C.T.C دارای یک مرکز فرماندهی شامل تعدادی میز کار و پانل (مانیتور) می‌باشد که قادر است برای حرکت قطارها توسط اپراتور تصمیم‌گیری نموده و به‌وسیله یک مانیتور نشان‌دهنده به وضعیت ایستگاه‌ها بر امور سیر و حرکت نظارت نماید. همچنین برای هریک از ایستگاه‌های تحت پوشش نیز به‌طور جداگانه پانل محلی پیش‌بینی و نصب گردیده است.

۲-۲- انواع قطارها

قطار مسافری: قطاری است متشکل از مجموعه سالن‌های مسافری، واگن‌های مولد

بخار و برق، توشه، رستوران و واگن حمل خودرور که برای حمل و نقل مسافر و توشه، تشکیل و طبق برنامه اعزام می‌شود.

قطار تشریفات: قطاری است که برای مسافرت مقامات عالی رتبه کشوری، یا هیأت‌ها و میهمانان داخلی و خارجی بر حسب دستور راه‌آهن، تشکیل و اعزام می‌شود.

قطار باری: قطاری است شامل واگن‌های باری که همواره از یک مبدأ به یک مقصد تنظیم شده و برای سیر آن از هر گونه مانور برنامه ریزی شده در مسیر "انفصال یا اتصال واگن" خودداری شده و طبق برنامه اعزام می‌گردد. البته در شرایط خاص و به لحاظ انفصال واگن تعمیراتی یا اتصال و انفصال لکوموتیو امداد از قطار، اجازه مانور در مسیر را دارد.

قطار نجات: قطاری است شامل واگن‌های شن کش، لبه بلند و کوتاه، مسقف، واگن مخزن دار، تفتیش و جرثقیل که برای حمل بالاست و ادوات مخصوص خط، ماشین‌آلات سبک و سنگین و ادوات ناوگان و نفرات به منظور آزادسازی خط به محل سانحه اعزام می‌گردد.

قطار متراژی: قطاری است که طول "متراژ" آن از طول تعیین شده توسط کمیسیون عالی سوانح برای آن محور بیشتر باشد.

قطار باری برنامه‌ای: قطار باری است که طبق برنامه زمان‌بندی شده تنظیم و اعزام می‌گردد.

قطار کامل: به قطاری اطلاق می‌گردد که کلموتیو و واگن‌های آن متعلق به شرکت‌های خصوصی باشد.

قطار مختلط: قطاری است که از تعدادی سالن‌های مسافری و واگن‌های باری تشکیل شده است و با برنامه قطار باری اعزام می‌گردد.

قطار عملیات: قطاری است حامل لوازم و ابزارآلات و مصالح و نفرات که به منظور انجام مانور در ایستگاه‌های مسیر و نیز انجام امور فنی و خدماتی راه‌آهن تنظیم و حرکت داده می‌شود.

قطار نظامی: قطاری است که فقط برای حمل محصولات و مهمات یا افراد نظامی تشکیل و حرکت داده می‌شود.

قطار هلال احمر: قطاری است متشکل از سالن‌های بیمارستانی که بنا به ضرورت جهت امداد و درمان و حمل مجروحین به طول خط اعزام می‌گردد.

قطار برف‌روب: قطاری است متشکل از لکوموتیو، دستگاه برف‌روب پروانه‌دار و به تناسب تعدادی سالن مسافری و واگن باری که منظور عملیات برف‌روبی به محل اعزام می‌گردد.

قطار ماسه‌روب: قطاری است متشکل از لکوموتیو و دستگاه ماسه‌روب که بنا به ضرورت به محل ماسه‌گیر اعزام می‌گردد.

قطار زوج: به کلیه قطارهایی که از تهران به سمت ادارات کل مناطق راه‌آهن اعزام می‌شوند، "قطار زوج" می‌گویند.

قطار فرد: به کلیه قطارهایی که از ادارات کل مناطق به سمت تهران اعزام می‌شوند "قطار فرد" می‌گویند.

۲-۲۱- تعریف مشاغل مرتبط با سیر و حرکت

رئیس ایستگاه: مسئول اداره‌ی کلیه‌ی امور ایستگاه طبق وظایفی که برای او تعریف شده، می‌باشد.

مسئول وقت ایستگاه: مسئولیت امور ایستگاه برای مدت معینی به او محول می‌گردد که وظایف رئیس ایستگاه را طبق آیین‌نامه در آن مدت، انجام می‌دهد.

مسئول و متصدی ترافیک: در ایستگاه‌های تشکیلاتی تمام یا قسمتی از وظایف فنی رییس ایستگاه به آنها محول می‌گردد که طبق مقررات در هر کشیک انجام می‌دهند.

سرمانورچی: در ایستگاه‌های تشکیلاتی طبق نظر مسئول وقت ایستگاه، مسئولیت تنظیم، تشکیل و تفکیک قطارها و قرار دادن واگن‌ها در محل‌های مربوطه را عهده‌دار می‌باشد.

مانورچی: در ایستگاه‌های تشکیلاتی در تنظیم، تشکیل و تفکیک قطارها تحت نظر سرمانورچی انجام وظیفه می‌نماید.

مانورچی راهنما: مسئولیت راهنمایی لکوموتیو و سایر وسایط نقلیه در محوله ایستگاه‌ها را عهده‌دار می‌باشد.

سوزن‌بان: مسئول مراقبت از سلامت دستگاه سوزن و تنظیم مسیر خطوط طبق وظایفی که برای او تعیین شده، می‌باشد.

مأمورین بازدید آلات ناقله (بازرسی فنی قطار): مسئولیت بازدید فنی کامل قطارها (باری و مسافری) و صدور جواز سلامت سیر قطار در ایستگاه‌ها می‌باشند.

تعمیرکار واگن: تعمیرات واگن‌ها را بر عهده دارد و همچنین در بازدید قطار و رفع عیوب جزیی در معیت و تحت نظر مأمورین بازدید شرکت می‌نماید.

مسئول کنترل ترافیک: مسئولیت کنترل و نظارت بر کلیه امور ترافیکی منطقه از جمله قبول و اعزام قطارها، سبقت، تلاقی، توزیع واگن‌ها، برنامه‌ریزی حرکت قطارها، استفاده بهینه از نیروی کشش و ظرفیت واگن‌ها، تخلیه و بارگیری واگن‌ها و سایر امکانات موجود در خطوط راه آهن و ثبت وقایع را مطابق مقررات برعهده دارد.

کنترلر ترافیک: مسئولیت نظارت و کنترل بر سایر وسائط نقلیه ریلی مطابق با برنامه‌های ابلاغی و انجام به موقع امور از قبیل مانور و همچنین ترسیم نمودار سیر (گراف) را بر عهده دارد و تحت نظر مسئول کنترل انجام وظیفه می‌نماید.

کنترلر نیروی کشش (ناوگان): با همکاری کنترلر سیر و حرکت منطقه بر امور فنی مربوط به لکوموتیو و واگن‌ها و جرثقیل‌ها نظارت نموده و در صورت لزوم، به راهبران قطارها در طول خط مشاوره ارائه می‌نماید.

کنترلر راهبری قطار: با هماهنگی و همکاری کنترلر سیر و حرکت بر امور فنی سیر قطارها و عملکرد و ساعت کار مأمورین راهبری نظارت می‌نماید و در صورت لزوم به راهبران قطارها در طول خط مشاوره ارائه می‌نماید.

ناظم دیو: تحویل و تحول لکوموتیوهای آماده به سرویس، هماهنگی جهت تأمین مأمورین راهبری و نظارت بر حسن اجرای برنامه ابلاغی را بر عهده دارد.

رییس قطار: مسئول امور فنی، مالی، ایمنی سیر و قطار بوده و بر عملکرد سایر مأمورین طبق وظایفی که برای او تعیین شده نظارت می‌نماید.

لکوموتیوران: مسئولیت هدایت لکوموتیو و قطار را عهده دار می‌باشد. رانندگان سایر وسائط نقلیه را به نام آن وسیله می‌نامند.

آموزگار لکوموتیوران: وظیفه آموزشی و ارزیابی مأمورین راهبری قطار را در تمام مراحل لکوموتیورانی به صورت تئوری و عملی بر عهده دارد.

لکوموتیوران کارورز: لکوموتیورانی است که تحت نظر لکوموتیوران و آموزگار لکوموتیوران (به منظور کسب مهارت در امر لکوموتیورانی) همراه قطار سیر می‌نماید.

مأمور فنی: مسئولیت بازدید فنی و کنترل تجهیزات قطار را براساس شرح وظایف تعیین شده از مبدأ تا مقصد بر عهده داشته و تحت نظر رئیس قطار انجام وظیفه می‌نماید.

راهبان: مسئولیت بازدید از قطعه خط تعیین شده را بر عهده دارد.

راهدار: مسئولیت حفاظت از گذرگاه همسطح را بر عهده دارد.

مأمورین خط و سازه‌های فنی: مسئولیت نگهداری و تعمیرات خطوط و سازه‌های فنی را بر عهده دارند.

سرپرست کارگاه: مسئولیت برنامه‌ریزی، هماهنگی و نظارت بر عملیات اجرایی خط و سازه‌های فنی و مأمورین مربوطه را در کارگاه‌های عملیاتی بر عهده دارد.

۲-۲۲- وظایف مأمورین کنترل ترافیک

مسئولیت مراقبت در سیر قطارها و دیگر وسایل نقلیه و نظارت لازم در امور قبول و اعزام، تلاقی و سبقت و سایر مسائل مربوط به قطارها و همچنین توزیع واگن و نظارت در تسریع بارگیری و تخلیه به منظور حداکثر استفاده از واگن و نیز بهره‌برداری مطلوب از نیروی کشش و ظرفیت واگن‌ها و سایر امکانات در هر منطقه از خطوط راه‌آهن بر عهده واحدی به نام کنترل می‌باشد که به وسیله دستگاه تلفن یا سایر سیستم‌های ارتباطی باید با کلیه ایستگاه‌های مربوطه ارتباط و تماس دائم داشته باشند.

در هر واحد کنترل، به تعداد لازم متصدی، کنترلر، آمارگر و کارشناس زیر نظر مسئول کنترل انجام وظیفه می‌نمایند که بایستی در مقابل دید هر کنترلر، کروکی کلیه ایستگاه‌ها، خطوط و طول آنها و شیب و فراز طرفین ایستگاه‌های مزبور موجود باشد.

کنترلرهای هر منطقه طبق برنامه‌ای انجام وظیفه می‌نماید که برای کشیک کار آنها از طرف مسئول کنترل، تنظیم و با تأیید سیر و حرکت منطقه ابلاغ می‌شود، در هر کشیک

حداقل یک کنترلر انجام وظیفه می نماید.

دستورات لازم به وسیله کنترلر به ایستگاه ها، صادر و مسئولین و متصدیان ترافیک موظف به اجرای دستورات کنترلر می باشند، در صورتی که دستور کنترلر با مفاد مقررات عمومی حرکت و آیین نامه های مربوط مغایر باشد، مجریان باید مغایر بودن دستور را با مقررات، به کنترلر تذکر و منتظر دستور بعدی باشند.

۲-۲۳- نحوه اعزام و حرکت قطار

قطار بعد از تنظیم و تشکیل از ایستگاه تشکیلاتی، صدور جواز ترمز و اخذ ورقه سیر، با فرمان رئیس قطار مسافری و یا باری، با هماهنگی و اجازه مسئول وقت ایستگاه در سیستم جوازی با جواز راه آزاد و اجازه سوزن بان، در سیستم میله ی راهنما با آزاد نمودن سیمافور و اجازه سوزن بان، در سیستم علائم الکتریکی با چراغ سبز رنگ سه نمای خروجی، طبق مقررات و رعایت نکات ایمنی مندرج در برگ احتیاط حرکت نموده و از ایستگاه مبدا به ایستگاه مقصد سیر می نماید.

جواز آزمایش ترمز: فرمی است که پس از اتمام بازدیدهای فنی و آزمایش ترمز قطار توسط بازدیدکننده آلات ناقله صادر و مشخصات فنی قطار در آن ثبت می شود که صدور آن به مفهوم تأیید سلامت قطار از نظر ترمز هوا، ترمز دستی و سایر امور فنی بوده و قطار قابلیت سیر در آن منطقه حداقل تا پست بازدید بعدی یا پست بازدیدی که با توجه به شرایط منطقه سیر، راه آهن آن را معین و ابلاغ می نماید را دارد.

تعمیرات جاری: به تعمیراتی گفته می شود که در حین ورود قطار ورودی، توسط بازدید کننده، تشخیص داده می شود و بدون اینکه واگن از قطار منفصل شود توسط مکانسین واگن رفع عیب می گردد. "برچسب تعمیرات جاری به رنگ آبی است".

تعمیرات اساسی: به تعمیراتی گفته می شود که هر چهار سال یکبار انجام می گیرد، در آن کلیه قسمت های واگن "شاسی و بدنه - آلات ناقله - سیستم تعلیق و..." بازدید، رفع عیب و گارانتی می گردد. "برچسب تعمیراتی زرد رنگ هستند".

تعمیرات ویژه: به تعمیراتی گفته می شود که بر حسب مورد برای واگن اتفاق می افتد و

واگن از قطار، منفصل گردیده و تعمیرات در خط تعمیر انجام می‌پذیرد "برچسب تعمیرات، زرد رنگ است".

۲-۲۴- سیستم‌های مدیریت ترافیک ریلی

سیستم‌های مدیریت ترافیک ریلی، سیستم‌هایی هستند که به نوعی پشتیبان فرایندها، رویه‌ها و رویه‌های عملیاتی محسوب می‌گردند. و اصولاً بر مبنای مفاهیمی همچون سیگنالینگ، مجموعه اطلاعات عملیاتی سازگار و یکپارچه و فن‌آوری اطلاعاتی پیشرفته، عمل می‌کنند. مدیریت ترافیک ریلی در حال تبدیل شدن به یک اصطلاح معمول در عملیات خطوط ریلی و نیز عامل مشترک در عملیات ترافیک خطوط هوایی و جاده‌ای است. مدیریت ترافیک ریلی به جنبه‌های عملیاتی و اطلاعاتی خدمات دهی قطارها از قبیل: جدول زمانی قطارها، برنامه‌ریزی پیشرفت ارائه اطلاعات به مسافران، فرایند تقاضای خط دهی از سوی شرکت‌های مسافربری عامل، مدیریت تاخیرها یا مدیریت تعارض بین خطوط، مدیریت مسافران، رابطه میان کارکنان خطوط ریلی و... اطلاق می‌گردد. مدیریت ترافیک ریلی مبتنی بر سیستم‌ها و ابزارهای مخابراتی است که به پیاده سازی و بهینه سازی طرح‌ها به منظور خدمات دهی روزانه با استفاده از منابع موجود می‌پردازد.

۲-۲۵- روسازی و زیر سازی راه آهن

روسازی بدنه اصلی خط آهن است که وظیفه تحمل، انتقال و توزیع بار وارده از چرخ‌های ناوگان به بستر (زیرسازی) را به عهده دارد. روسازی متداول خط آهن از دو ریل ممتد و موازی، تراورس‌های عمود بر ریل، لایه بالاست و زیر دست، ادوات اتصال و عایق بندی آنها تشکیل می‌شود. زیرسازی عبارت است از توده فشرده خاک و مصالح سنگی دانه‌بندی شده با مشخصات فنی معین شامل تمامی عملیات لازم تا اجرای بستر روسازی (لایه زیرین بالاست یا زیر بالاست) است. روسازی راه آهن به سایر عملیات لازم تا تکمیل خط بعد از زیرسازی اطلاق می‌شود.

فصل سوم

مقررات و قوانین ایستگاه‌های مسافری راه‌آهن

- همراه آوردن وسایل محترقه، آتش‌زا، بدبو، سمی و خطرناک به داخل ایستگاه ممنوع است.
- همراه داشتن بسته‌های بزرگ و حیوانات به داخل ایستگاه ممنوع است.
- ارائه کارت شناسایی معتبر برای کنترل بلیت الزامی است.
- ورود افراد بدون بلیت یا دارای بلیت مخدوش و غیرهمنام به سکوها به هر دلیل ممنوع است.
- درهای قطار ده دقیقه پیش از حرکت بسته می‌شود. لذا حضور به‌موقع قبل از حرکت در ایستگاه ضروری است.
- رعایت حجاب و پوشش مناسب الزامی است.
- برای حفظ بهداشت محیط از انداختن ته سیگار، آدامس و... بر روی زمین و روی سکوها اجتناب کنید. به همین منظور سطوح‌های زباله در نقاط مختلف ایستگاه تعبیه شده است.
- از تماس با تجهیزات و وسایل موجود در ایستگاه "تابلوها" خودداری کنید.
- از نشستن و دراز کشیدن بر روی زمین، پلکان و معابر خودداری شود.
- به وسایل و بار خود توجه کامل داشته باشید و مراقب باشید از وسایل شما چیزی در ایستگاه جا نماند.
- از پذیرفتن وسایل امانی افراد ناشناس و یا مشکوک و تحویل وسائل خود به دیگران خودداری کنید.
- ایجاد سروصدا و هرگونه مزاحمت برای مسافران ممنوع است.

- استعمال دخانیات در سالن، باجه‌ها و دفاتر اداری ممنوع است.
- عبور افراد از روی ریل‌ها به هر دلیل ممنوع است.
- تکدی‌گری و دستفروشی و... که باعث ایجاد مزاحمت برای مسافران می‌شود، ممنوع است.
- خارج کردن چرخ حمل بار از محوطه ایستگاه ممنوع است.
- از ریل‌ها به حد کافی دور بمانید "حریم ایمن شما پشت خط زرد سکو می‌باشد".
- قطارهایی که حداقل یک ساعت پس از اذان حرکت می‌کنند، برای آن وعده نماز توقف نخواهند داشت. برای ادای فریضه نماز به مسجد و یا نمازخانه ایستگاه مراجعه کنید.
- نصب پوستر، تابلو، پلاکارد و... در ایستگاه ممنوع است.
- هرگونه فعالیت تبلیغاتی، مصاحبه، نظرسنجی و تصویربرداری حرفه‌ای باید با مدیریت سالن هماهنگ شود.

مقررات حمل بار، توشه و خودرو

• حمل بار و توشه در قطارهای داخلی

• بار همراه مسافر

الف) مسافر می‌تواند در قطار وسایل زیر را به همراه داشته باشد: کیف دستی و بسته و جامه‌دان‌های کوچک محتوی لوازم شخصی، صندلی چرخ دار بیمار، کالسکهٔ بچه، قفس کوچک پرندگان ریز جثه با حداکثر ابعاد ۴۰ سانتی متر.

ب) مسافر نمی‌تواند در قطار وسایل زیر را به همراه داشته باشد: اسلحه، مهمات، مواد منفجره و اشیای قاچاق - مواد سمی، اسیدی و بیماری زا و بدبو - مواد آتش زا و سوختی، پیک نیک و... مواد و وسائل رادیو اکتیو، حیوانات اهلی و وحشی، بارهای حجیم مانند بسته‌های بزرگ و کارتن و...

وسایل همراه مسافر باید متناسب با فضای در اختیار وی در کوپه باشد، به نحوی که مزاحمتی برای سایر مسافران ایجاد نکند و یا موجب خسارت به قطار نشود. از این رو نباید از ابعاد ۷۵ سانتی متر و وزن ۳۰ کیلو گرم تجاوز کند. مسافر می‌تواند همراه بار مجاز، یک بسته‌ی کوچک خوراکی یا میوه و سبزی همراه داشته باشد.

مسئولیت حفظ و نگهداری وسایل همراه مسافر به عهدهٔ وی می‌باشد و شرکت مسئولیتی

در قبال اموال گمشده مسافر ندارد. مهماندار و مأمور نیروی انتظامی پس از پیاده شدن مسافران در ایستگاه مقصد، سالن‌ها را مورد بازبینی قرار داده و اقلام جامانده از مسافران را - در صورت یافتن - طی صورت جلسه‌ای، ثبت و وسایل را به مدت یک ماه در نیروی انتظامی محل برای عودت به صاحب اشیاء نگهداری می‌کنند. اشیای فاسد شدنی شامل این زمان نمی‌شوند.

ج) بار غیرهمراه "توشه": بار غیرهمراه عبارت است از وسایلی که مسافر نباید در کوپه همراه داشته باشد و باید حمل آن توسط واگن حمل بار انجام می‌شود از قبیل: جامه دان، صندوق میوه، محموله تجاری و محمولاتی که ابعاد آنها بیش از ۷۵ سانتی‌متر باشد. این قبیل محمولات باید به باجه‌ی توشه "باجه باگاژ" ایستگاه تحویل داده شوند. مسافران می‌توانند بار مازاد خود را تا ۴۵ دقیقه قبل از حرکت قطار به باجه توشه در ایستگاه تحویل دهند.

چنانچه بار همراه شما زیاد می‌باشد برای رسیدن به موقع به قطار، وقت کافی را برای تحویل و صدور بارنامه در نظر بگیرید. مأموران قطار در صورت مشاهده بار بیش از حد مجاز همراه مسافر، براساس مقررات عمل خواهند کرد. همچنین به ازای هر یک صد کیلومتر و یا کسر آن، مبلغ ۴۰۰۰ ریال بابت هر بسته بار از مسافر در قبال صدور قبض دریافت خواهد شد. از قرار دادن وسایل و اشیای گران‌بها در بسته‌هایی که به باجه‌ی توشه تحویل می‌شود، خودداری کنید. در صورت مفقود شدن آنها، مسئولیتی به عهده تحویل گیرنده‌ی بار نمی‌باشد. وزن هر بسته که به باجه‌ی توشه سپرده می‌شود نباید دارای ابعادی بیش از ۲ متر و یا وزنی بیش از ۲۰۰ کیلوگرم باشد. تا حمل، بارگیری و تخلیه‌ی آن بدون جرثقیل امکان‌پذیر باشد.

کلیه بسته‌هایی که به عنوان توشه به باجه‌ی توشه سپرده می‌شود باید بطور کامل بسته بندی شده و لفاف آنها مقاومت کافی برای محافظت از محموله را داشته باشد. گیرنده توشه یا خرده بار قبل از خارج کردن توشه از انبار و یا قبل از قبول بار، به تعداد و مشخصات هر بسته، رسیدگی و چنانچه اعتراض دارد در موقع تحویل گرفتن اطلاع دهد تا صورت مجلس کم و کسر و یا نواقص تنظیم شود؛ چرا که هرگونه اعتراضی که بعد از بردن توشه از انبار و

ترک محل به عمل آید، پذیرفته نمی‌شود.

در صورت فقدان تمام یا قسمتی از توشه و خرده بار ارائه شده، شرکت موظف است: الف) چنانچه تمام محموله مفقود شده است با توجه به ارزش اعلام شده کالا از طرف فرستنده و درج شده در بار نامه، غرامت مربوطه بعلاوه کرایه حمل آن عیناً به صاحب کالا مسترد دارد.

ب) چنانچه قسمتی از محموله مفقود شده باشد، با توجه به ارزش اعلام شده با بررسی و تحقیقات لازم از روی قرائن، ارزش آن تعیین و ارزش کارشناسی شده بعلاوه بخشی از کرایه را به نسبت کرایه محموله مفقود شده به صاحب کالا مسترد دارد.

چنانچه تا شش ماه پس از صدور بارنامه دست یابی به گیرنده یا فرستنده میسر نگردد، شرکت حق خواهد داشت برابر تشریفات قانونی محموله را حراج و حقوق خود را از حاصل فروش دریافت نماید. مهلت انجام حراج برای محصولات فاسد شدنی حداکثر ۴۸ ساعت پس از ورود به انبار خواهد شد.

مایعات و محمولاتی که ظروف آنها استحکام لازم را نداشته و فاقد لفاف کافی باشند برای حمل پذیرفته نمی‌شوند. همچنین مواد محترقه، منفجره، قابل اشتعال و سوزاننده برای حمل پذیرفته نخواهند شد.

از قراردادن پول نقد و مسکوکات، جواهرات و اشیای قیمتی در بسته‌های تحویلی خودداری شود. در صورت قراردادن چنین اشیایی و مفقود شدن احتمالی آنها، هیچ گونه ادعایی از گیرندگان بار پذیرفته نخواهد شد.

توشه و محمولاتی که برای حمل پذیرفته می‌شوند در مقابل آتش سوزی و حوادث، بیمه می‌باشند. از این رو هنگام صدور بارنامه و تحویل بار، ارزش واقعی محمولات اظهار شود. بار شما در صورت عدم وجود واگن توشه در روز حرکت، با قطارهای روز بعد به مقصد ارسال خواهد شد.

• در صورت نبود گیرنده برای دریافت توشه خود در منزل و یا به هر دلیلی محموله ارائه شده توسط مأموران توشه مجدداً به انبار توشه عودت داده شود برای مراجعات بعدی، گیرنده ملزم به پرداخت هزینه حمل شهری دفعات بعدی محموله خواهد بود.

حمل بار و توشه در قطارهای بین‌المللی

توشه شامل توشه همراه و توشه بارنامه‌ای است.

الف) توشه همراه: مسافر فقط اشیای شخصی خود را که در طول سفر به آن نیاز دارد می‌تواند با خود به داخل قطار برد و سایر لوازم و اشیاء را باید در ایستگاه مبدا به قسمت توشه تحویل دهد.

ب) توشه بارنامه‌ای: بارهایی برای حمل در واگن توشه پذیرفته می‌شوند که مربوط به همان مسافرت بوده و دارای بسته بندی مناسب باشد، مانند چمدان، ساک مسافرتی و... بلیت معتبر تا مقصد توشه ارائه شود.

- هر مسافر بزرگ سال دارای بلیت حق دارد حداکثر ۳۰ کیلوگرم توشه بدون پرداخت کرایه به باجه مربوطه تحویل داده تا با واگن توشه حمل شود. این معافیت برای کودکان دارای بلیت نیم بها، ۲۰ کیلوگرم می‌باشد.

در صورتی که توشه مسافر بیش از حد تعیین شده باشد، باید کرایه حمل توشه مازاد خود را پرداخت کند.

- حداکثر بار مجاز برای هر مسافر ۱۵۰ کیلو گرم است که ۳۰ کیلوگرم برای بلیت تمام بهاء و ۲۰ کیلوگرم برای بلیت نیم بهاء رایگان می‌باشد. هر مسافر می‌تواند حداکثر ۵ بسته بار، تحویل توشه نماید.

فهرست ایستگاه‌هایی که دارای انبار توشه می‌باشد:

ردیف	نام شهر	ردیف	نام شهر	ردیف	
۱	*تهران	۱۵	کرمان	۲۹	بهشهر
۲	ورامین	۱۶	احمدآباد	۳۰	بندرترکمن
۳	گرمسار	۱۷	سیرجان	۳۱	گرگان
۴	سمنان	۱۸	*بندرعباس	۳۲	کرج
۵	دامغان	۱۹	قم	۳۳	قزوین
۶	شاهرود	۲۰	اراک	۳۴	زنجان
۷	نیشابور	۲۱	ازنا	۳۵	میانه
۸	*مشهد	۲۲	دورود	۳۶	مراغه
۹	کاشان	۲۳	اندیمشک	۳۷	عجب شیر
۱۰	اصفهان	۲۴	اهواز	۳۸	تبریز
۱۱	یزد	۲۵	خرمشهر	۳۹	آزادور
۱۲	بافق	۲۶	ساری	۴۰	نقاب
۱۳	زرنند	۲۷	قائم شهر	۴۱	جاجرم
۱۴	سپیددشت	۲۸	زاهدان		

محل ایستگاه‌های دارای باجه باگاژ "تحويل بار" در داخل سالن اصلی است که برای دریافت بار مسافirin محترم آماده ارائه خدمات می‌باشند. در سایر ایستگاه‌ها جهت تحويل بار می‌باید به محل انبار توشه مراجعه شود.

- در انبارهای توشه خدماتی نظیر بسته بندی بار و نیز قبول تحويل آن در مقصد به آدرس اعلامی توسط مسافirin محترم ارائه می‌گردد.

- برای بار غیر همراه از لحاظ وزن کلی محدودیتی وجود ندارد و مسافirin محترم می‌توانند هر میزان بار که همراه دارند تحويل انبار توشه دهند. "همان طور که در مقررات مندرج در پشت برگه بلیت آمده است حداقل ۲۰ کیلوگرم برای بار مسافirin در نظر گرفته می‌شود".

- در صورت وارد آمدن صدمه به بار مراتب با حضور مسافر، نماینده بیمه و نماینده انبار

توشه صورت جلسه می‌شود و شرکت بیمه گذار متعهد است پس از انجام مراحل قانونی نسبت به باز پرداخت خسارت مسافری اقدام نماید. به همین منظور درج ارزش واقعی بار به هنگام تحویل آن به انبار توشه توسط مسافر الزامی است. هزینه حمل بار با توجه به مسافت و نیز مقاصد مختلف براساس تعرفه‌های قانونی محاسبه و اخذ می‌گردد.

حمل خودرو با قطار

شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در راستای ایجاد جذابیت بیشتر در حمل و نقل ریلی مسافری اقدام به خرید و افزودن واگن‌های خودروبر دوطبقه با قابلیت اتصال به قطارهای مسافری کرده تا امکان انتقال و استفاده خودرو برای مسافرانی که به خودرو خود در مقصد نیاز دارند، فراهم شود. لازم به ذکر است با ورود بخش خصوصی، این مهم در حال حاضر توسط شرکت‌های خصوصی طرف قرارداد با راه‌آهن انجام پذیرد. این واگن‌ها در کلیه محورهای راه‌آهن "به غیر از محور شمال" و با ظرفیت ۱۰ الی ۱۲ خودرو "با توجه به ابعاد خودرو" در حال سیر هستند.

- استرداد بلیت حمل خودرو

۱. استرداد ۹۰ درصد بهای بلیت تا ساعت ۱۲ روز قبل از حرکت
 ۲. استرداد ۷۰ درصد بهای بلیت از ساعت ۱۲ روز قبل از حرکت تا ۳ ساعت مانده به حرکت
 ۳. استرداد ۵۰ درصد بهای بلیت از ۳ ساعت مانده به حرکت تا زمان حرکت. بلیت پس از بارگیری خودرو و یا حرکت قطار استرداد نمی‌شود.
- توجه:** خودرو باید ۳ ساعت قبل از حرکت قطار تحویل داده شود.
- در صورت مفقود شدن بلیت حمل خودرو طبق مقررات بلیت المثنی صادر می‌شود.

سکوهای خودروی سراسری راه‌آهن

- ۱- پذیرش خودرو برای اعزام از مبدأ حرکت از ۸ صبح تا حداکثر ۳ ساعت مانده به حرکت قطار می‌باشد.

۲- هنگام تهیه بلیت برای مسیرهای بلند "مانند مشهد- اهواز" پیش بینی زمانی لازم برای تأخیرهای احتمالی، تخلیه‌ی واگن و بارگیری مجدد آن در ایستگاه واسط "تهران" و رعایت بند ۱ صورت گیرد.

۳- خودرو هنگام تحویل به انبار باید دارای موجودی بنزین مطابق با حداکثر یک چهارم ظرفیت باک خودرو باشد.

۴- برای رعایت ایمنی خودروها، سر باتری در مبدأ جدا و در مقصد مجدداً نصب می‌شود.

۵- امکان حمل خودرو با ارتفاع بیش از ۱۵۸ سانتی‌متر یا عرض بیش از ۱۸۰ سانتی‌متر (اکسل پهن) وجود ندارد. این محدودیت شامل خودروهایی همچون مانند پاترول، پاجيرو، جیپ و... می‌باشد.

۶- وجود هر گونه وسایل و بار اضافی در داخل خودرو به مثابه بار توشه تلقی و برابر مقررات اقدام خواهد شد.

۷- برای رفع مشکلات در مقصد، قبل از بارگیری باید کلیه‌ی نواقص یا آسیب دیدگی قبلی خودرو و کسری لوازم به مسئولان اعزام اظهار شود.

۸- به محض اطلاع از ورود خودرو به مقصد باید نسبت به ترخیص و تحویل خودرو با در دست داشتن مدارک مثبت "کارت ماشین، کارت شناسایی معتبر" اقدام شود؛ در غیر این صورت بعد از ۲۴ ساعت بابت حق توقف و هزینه انبارداری طبق مقررات محاسبه و دریافت خواهد شد.

۹- برای تحویل خودرو، کارت شناسایی یا شناسنامه خودروی معتبر و منطبق با مندرجات در بلیت ضرورت دارد و خودرو به کسی تحویل خواهد شد که بلیت حمل خودرو به نام او صادر شده است، و از تحویل خودرو به افراد غیر و بدون مدارک مثبت خودداری خواهد شد.

۱۰- در صورت تأخیر در تحویل خودرو در مقصد تا ۲۴ ساعت تأخیر در تحویل خودرو، ۵۰ درصد کرایه برگشت داده می‌شود و در صورت عدم تحویل خودرو در مقصد، ۱۰۰ درصد کرایه برگشت داده می‌شود.

۱۱- برای دریافت خسارت تأخیر متقاضیان محترم می‌توانند با به همراه داشتن اصل لاشه بلیت و کارت شناسایی معتبر با مراجعه به آژانس‌های سراسر کشور نسبت به دریافت خسارت اقدام کنند.

۱۲- در صورت مفقود شدن بلیت حمل خودرو طبق مقررات، بلیت المثنی صادر می‌شود.

۱۳- اطلاعات مورد نیاز حمل خودرو با قطار اعم از تاریخ و ساعت حرکت، شماره قطار، زمان و شرایط تحویل خودرو و... جهت اطلاع آنها بر روی برگه بلیت حمل خودرو درج می‌شود.

فصل چهارم

خصوصی سازی

سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی عبارت است از آزاد شدن دولت از فعالیت‌های اقتصادی غیرضرور، باز شدن راه برای حضور حقیقی سرمایه گذار در عرصه اقتصاد کشور، تکیه بر تعاون و چتر گسترده شرکت‌های تعاونی بر روی اقشار ضعیف مردم، پرداختن دولت به آداب و قواعد نقش حاکمیتی، سیاست گذاری‌های اجرایی و ایفای نقش حاکمیتی و صرف چگونگی مصرف درآمدهای ناشی از این واگذاری در بخش‌های که ذکر شده و بعد از الزامات دولت در امر واگذاری.

خصوصی سازی اصطلاحی فراگیر و متنوع است و تعاریف متعدد و گوناگونی دارد که مفهوم تمامی آنها یکسان است، اما فرآیند و مکانیسم‌های آن متفاوت می‌باشد. خصوصی سازی فرآیندی است که طی آن دولت وظایف و دارایی‌های خود را به بخش خصوصی انتقال داده و زمینه افزایش مشارکت مردم در کلیه سطوح در امور اقتصادی جامعه را فراهم می‌کند. از دیگر مفاهیم آن می‌توان به بهبود عملکرد، انتقال مالکیت و مدیریت، آزادسازی، بازارگرایی، ایجاد شرایط رقابت کامل واگذاری، حذف مقررات دست و پا گیر دولتی، بازار گرا کردن بنگاه‌ها و اقتصاد اشاره کرد.

اهداف و انگیزه‌های خصوصی سازی:

- ۱- افزایش رقابت و بهره‌وری
- ۲- کاهش نقش مستقیم دولت در فعالیت‌های اقتصادی
- ۳- تقلیل هزینه‌های بودجه‌ای دولت ناشی از پرداخت یارانه و هزینه‌های سرمایه‌ای
- ۴- دست‌یابی دولت به منابع مالی بخش غیردولتی
- ۵- توسعه بازارهای سرمایه داخلی و دست‌یابی به سرمایه، تکنولوژی و منابع مالی خارجی
- ۶- کاهش بروکراسی
- ۷- تقویت انگیزه‌های کاری
- ۸- جلوگیری از انحصارات آشکار
- ۹- بهبود کیفیت ارائه خدمات و پاسخ‌گویی مناسب‌تر به مشتریان

• الگوهای رایج خصوصی سازی در راه‌آهن‌های سایر کشورها

- ۱- الگوی حق دسترسی "Open Access"
 - ۲- الگوی یکپارچگی عمودی "Vertical Integrated"
- الگوی خصوصی سازی در راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، الگوی جداسازی ساختار زیربنایی از بهره‌برداری می‌باشد و شرکت‌های غیردولتی در قالب قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی به خطوط ریلی، نسبت به حمل بار و مسافر در شبکه فعالیت می‌نمایند.

اجزای فرآیند خصوصی سازی:

- تعیین و تفکیک فعالیت‌های تصدی‌گری و حاکمیتی
- تجاری سازی
- بستن قرارداد با شرکتهای خصوصی "برون‌سپاری، اجاره، مدیریت پیمان"
- آزاد سازی قیمت‌ها و ارتقای فضای کسب و کار
- سرمایه‌گذاری مشترک

- انحصار زدایی

- انتقال خدمات به بخش غیر دولتی

راه آهن به عنوان یکی از مهم ترین اهرم های رشد و توسعه اقتصادی کشور در راستای واگذاری امور به بخش خصوصی قدم های مؤثری برداشته است؛ از آن جمله می توان به تصویب قانون حق دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی اشاره نمود. نخستین اقدام اساسی در راستای توسعه سیاست خصوصی سازی ایجاد مجموعه ای از شرکت های اقماری در زیر مجموعه خود راه آهن بوده است. شرکت قطارهای مسافری رجاء، شرکت خط و ابنیه فنی " تراورس"، شرکت خدمات مهندسی ساختمان و تأسیسات " بالاست" و شرکت حمل و نقل کالا نمونه هایی از پیاده سازی این سیاست هستند. این اقدامات تقریباً در فاصله زمانی بین سالهای ۱۳۷۰ لغایت ۱۳۸۰ انجام پذیرفتند. خصوصی سازی در راه آهن به صورت رسمی و سازمان یافته از سال ۱۳۸۱ با ایجاد واحدی با نام "مشاور خصوصی سازی" شکل تازه ای به خود گرفت، به طوری که زمینه های اصلی خصوصی سازی در راه آهن ایران واگذاری واگن های باری، واگذاری سالن های مسافری، واگذاری لکوموتیوها، خرید لکوموتیو، واگن باری و مسافری توسط بخش خصوصی، واگذاری دپوهای تعمیراتی واگن و لکوموتیو و واگذاری خدمات ایستگاهی تعریف گردیدند.

• سند خصوصی سازی صنعت راه آهن جمهوری اسلامی ایران

شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در سال های اخیر، پس از تصویب آیین نامه اجرایی مواد "۳۰" و "۱۲۸" قانون برنامه سوم توسعه کشور، گام های مهمی را به سوی مشارکت بخش غیر دولتی در صنعت راه آهن برداشت.

این مشارکت در روش ها و اشکال مختلفی انجام شد که آنها را می توان عمدتاً در قالب روش هایی اعم از تشکیل شرکتهای اقماری و مشترک، اعطای تسهیلات تأمین ناوگان و تجهیزات ریلی توسط بخش غیر دولتی "از محل وجوه اداره شده" و برون سپاری فعالیت ها طبقه بندی کرد. نتیجه اساسی این اقدامات باز شدن و متعاقباً کم رنگ شدن مرزهای سازمانی گذشته، تکیه بیش از پیش بر تأمین کنندگان داخلی و توجه به منابع مالی بخش

غیر دولتی بود. امروزه علی رغم تأثیر این تحولات بر ساختار و فرهنگ سازمانی شرکت، تدوین استراتژی و یا برنامه‌های بلند مدت برای جهت دهی این تغییرات در حال و آینده ضروری به نظر می‌رسد. استراتژی خصوصی سازی ابزاری خواهد بود که از منظر آن می‌توان نقش و مأموریت آتی راه آهن را در اقتصاد کشور ملاحظه نمود، ضمن آن که بیان کننده گستره و عمق تحولات نیز خواهد بود.

• کلیات خصوصی سازی

تعاریف

۱- **صنعت راه آهن:** صنعت راه آهن به معنی مجموعه مؤسسات، سازمان‌ها و شرکتهای فعال در حوزه زیر بخش حمل و نقل ریلی کشور، اعم از شرکت راه آهن ج.ا.ا، شرکت‌های زیر مجموعه آن و بخش غیر دولتی "شامل انتفاعی و یا غیر انتفاعی" می‌باشد. این تعریف شامل حمل و نقل ریلی درون شهری و حومه ای مرتبط با آن "که تحت عنوان مترو معروف است" نمی شود.

۲- **سند خصوصی سازی در صنعت راه آهن:** منظور از "سند خصوصی سازی در صنعت راه آهن" که از آن به اختصار تحت عنوان "سند" یاد می‌شود، شامل مجموعه سیاست‌های توسعه مشارکت بخش غیر دولتی در صنعت راه آهن و برنامه‌های اجرایی آن تا پایان برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور می‌باشد.

۳- **خصوصی سازی در صنعت راه آهن:** خصوصی سازی در صنعت راه آهن به معنای فرایند واگذاری مالکیت دارایی‌ها "به جز شبکه راه آهن"، مدیریت آنها یا جذب منابع تولیدی بخش غیر دولتی در تولید خدمات حمل و نقل ریلی است .

۴- **مقررات:** مقررات به معنی کلیه روش‌های پایداری است که توسط راه آهن، دولت و یا سایر مراجع قانونی به منظور تأثیرگذاری بر رفتار اشخاص حقیقی و یا حقوقی در حوزه صنعت راه آهن تدوین می‌شود.

۵- **تعرفه:** منظور از تعرفه در این سند، نظام‌های قیمت گذاری دسترسی اشخاص حقیقی یا حقوقی به شبکه و یا ارایه خدمات حمل و نقل ریلی در بخش بار و مسافر به

استفاده کنندگان نهایی می باشد.

۶- رقابت: به وضعیتی از بازار اطلاق می شود که در آن تعدادی تولید کننده، خریدار و فروشنده مستقل برای تولید، خرید و یا فروش یک کالا یا خدمت مشابه و یا جانشین نزدیک فعالیت می کنند؛ به طوری که هیچ یک از تولیدکنندگان، خریداران و فروشندگان قدرت تعیین قیمت را نداشته باشند.

• رقابت در راه آهن به دو گونه است:

- ۱- **رقابت در بازار:** منظور شرایطی است که شرکت های حمل و نقل ریلی، برای جذب بار در یک بازار با یکدیگر به فعالیت می پردازند.
- ۲- **رقابت برای بازار:** منظور شرایطی است که شرکت های فعال در صنعت راه آهن برای دریافت امتیاز و یا حق تولید خدمت "و یا کالا" تلاش می کنند.

۷- انحصار: به وضعیتی از بازار اطلاق می شود که شرایط زیر را داشته باشد:

- الف- ورود اشخاص جدید به بازار با محدودیت مواجه باشد.
- ب- سهم یک یا چند بنگاه و یا شرکت از عرضه یا تقاضای بازار به میزانی باشد که قدرت تعیین قیمت و یا مقدار را در بازار دارا باشند.

۸- انحصار طبیعی: منظور از انحصار طبیعی شرایطی است که تولید یک محصول به صورت انحصاری، هزینه کمتری نسبت به تولید آن توسط دو یا چند تولید کننده داشته باشد؛ یا به عبارتی انحصار طبیعی زمانی پدید می آید که کوچکترین اندازه یک واحد برای تضمین حداکثر کارایی اقتصادی، هم اندازه کل بازار باشد.

۹- امور زیر بنایی راه آهن: امور زیر بنایی راه آهن شامل مجموعه ای است که امور مالکیت و مسئولیت تعمیرات و نگهداری دارایی های ثابت اعم از خط، علائم، ارتباطات، شبکه بالاسری، ساختمان ها و تأسیسات شبکه و همچنین سیستم کنترل ترافیک را به عهده دارد.

۱۰- **امور بهره‌برداری راه آهن:** امور بهره‌برداری راه آهن به بخشی از آن اطلاق می‌گردد که شامل امور بازرگانی و بازاریابی، عملیات حمل بار و مسافر، تأمین، تعمیرات و نگهداری ناوگان، عملیات مانور، مدیریت توزیع ناوگان و بهره‌برداری از ترمینال‌ها می‌گردد.

۱۱- **یکپارچگی عمودی:** در این روش، راه آهن کلیه عملیات مربوط به امور زیر بنایی و بهره‌برداری را به عهده دارد، به صورتی که امور بهره‌برداری و زیر بنایی یکپارچه بوده و سایر شرکت‌های حمل و نقلی تحت حاکمیت بهره‌بردار اصلی فعالیت می‌نمایند.

۱۲- **جداسازی عمودی:** ساختار جداسازی عمودی به شرایطی اشاره می‌کند که امور زیر بنایی راه آهن به طور کامل از وظایف و فعالیت‌های بخش بهره‌برداری جدا شده و در قالب سازمان‌ها و شرکت‌های مجزا سازماندهی می‌شوند.

۱۳- **راهبرد "استراتژی":** راهبرد عبارت است از هنر و علم تدوین، اجرا و ارزیابی تصمیمات و وظیفه‌ای چندگانه که سازمان را قادر می‌سازد به هدف‌های بلند مدت خود دست یابد.

• نقش راه آهن در اقتصاد

وجود شبکه حمل و نقل ایمن و مناسب و احداث راه‌های مواصلاتی امن از جمله آزادراه‌ها، بزرگراه‌ها، راه آهن و... برای دسترسی و ارتباط با سایر مراکز مهم یکی از مهم‌ترین شاخص‌های توسعه یافتگی هر کشوری محسوب می‌شود. به گفته بسیاری از کارشناسان تأثیر این عامل بر رشد و گسترش سایر عوامل توسعه؛ انکارناپذیر است و زمینه توسعه را در دیگر عرصه‌های رشد و توسعه در کشور فراهم می‌کند.

ایران به دلیل قرارداشتن در مسیر استراتژیک آسیا و اروپا و همچنین شمال به جنوب و از سوی دیگر راه داشتن به دریاهای آزاد و همسایگی با کشورهای محصور در خشکی، همواره یکی از راه‌های مهم مواصلاتی بین قاره‌ها بوده است. وجود و وفور منابع انرژی، موقعیت طبیعی و وجود فلات ایران همگی باعث شده ایران از موقعیت کم نظیری در حمل و نقل برخوردار باشد.

وجود راه‌های باستانی از جمله مسیر بدخشان درسرزمین آشوریان (ایالت بدخشان کنونی در افغانستان) در ۴۵۰۰ سال پیش از میلاد مسیح، راه‌های آبی متعدد و جاده مشهور ابریشم و وجود صدها کاروان سرا و اقامتگاه گواهی بر این موضوع است.



امروزه نقش حیاتی حمل و نقل به مثابه بخشی مهم و مؤثر در توسعه اقتصادی، بیش از هر زمان دیگری آشکار و واضح است و برخلاف گذشته این نقش و جایگاه تا بدان جا اهمیت که تأثیر آن بر اقتصاد ملی و رهایی اقتصاد ملی از وابستگی به درآمدهای نفتی، دیگر نیازی به ارائه آمار و ارقام ندارد.

حمل و نقل در مفهوم جدید خود به عنوان یک صنعت و حلقه ارتباطی میان دیگر صنایع در تمام مراحل تولید، توزیع و مصرف از نقش و اهمیتی غیرقابل انکار برخوردار است. با نگاهی کوتاه به تأثیرات حمل و نقل و توانمندی‌های اقتصادی آن در مقوله‌هایی همچون ایجاد فرصت‌های شغلی و افزایش درآمدهای ملی می‌توان به این اهمیت پی برد. براساس آمارهای موجود فعالیت‌های مستقیم بخش حمل و نقل، شامل بیش از ۹ درصد تولید ناخالص ملی است و تعداد نیروهای شاغل در این بخش، ۳/۱ میلیون نفر به طور مستقیم و ۵/۷ میلیون نفر به طور غیرمستقیم می‌باشد که با احتساب و افزایش تمام فعالیت‌های مستقیم و غیرمستقیم این بخش، ارزش افزوده آن بالغ بر ۲۰ درصد تولید ناخالص داخلی است، به بیانی ساده تر حمل و نقل مهم ترین بخش اقتصادی کشور است. در بحث اقتصاد و توسعه اقتصادی عوامل و متغیرهای متعددی شناسایی و معرفی شده اند

که می‌توانند روند توسعه یافتگی را بیش از پیش تسریع، هموار، آسان و کوتاه‌تر نمایند. یکی از مهم‌ترین این عوامل و متغیرها، سرمایه‌گذاری و اهتمام در بخش حمل و نقل است. نگاهی موشکافانه به وضعیت کشورهای صنعتی در حال توسعه، راه‌های توسعه و رسیدن آنها از عقب ماندگی به توسعه یافتگی در مدت زمانی اندک، نشان دهنده این واقعیت است که آنها در کنار دیگر فعالیت‌های اقتصادی و توسعه‌ای، اهتمامی ویژه به بخش حمل و نقل داشته‌اند و در این حوزه به صورت اساسی و زیربنایی سرمایه‌گذاری کرده‌اند. در این زمینه می‌توان به کشور هندوستان اشاره نمود که به رغم جمعیت زیاد و عدم منابع طبیعی قابل توجه، توانسته با استفاده از راه‌آهن گسترده و سراسری خود گام‌هایی اساسی در راه توسعه، پیشرفت و طی نمودن مراحل اولیه و میانی توسعه بپیماید.

هند از طریق شبکه گسترده راه‌آهن خود توانسته تکنولوژی و فن‌آوری‌های مختلف را به سهولت به اقصی نقاط کشور توسعه داده و نقش سازنده‌ای در توسعه پایدار کشور ایفا نماید. این کشور در سال‌های اخیر و توجه به پیشرفت در حوزه آموزش و بهداشت، گام‌هایی اساسی در راه توسعه و پیشرفت‌های صنعتی، دانش بنیان، کشاورزی و... برداشته که قسمت اعظم این پیشرفت‌ها را مدیون راه‌آهن گسترده و سراسری خود است. گسترش و توسعه فعالیت‌های اقتصادی، تکنولوژیکی شبکه‌های ارتباطی و مخابراتی، برق، بهداشت و عملاً بدون وجود راه‌ها و حمل و نقل غیرممکن است؛ چرا که راه‌ها و حمل و نقل ابتدایی‌ترین و در دسترس‌ترین شیوه ارتباطی هستند. از طرفی مشخصه بارز تمام کشورهای پیشرفته دنیا وجود راه‌های متعدد برای رسیدن به نقاط مختلف است؛ به عنوان مثال در کشور آلمان جای جای آن از نقطه نظر پیشرفت در رفاه تفاوت چندانی با یکدیگر ندارد که یکی از مهم‌ترین دلایل و عوامل آن هم سطح بودن امکانات بهداشتی، رفاهی، فرهنگی، تکنولوژی، صنعتی، کشاورزی و... وجود شبکه‌های گسترده و متنوع راه‌ها و حمل و نقل در آن کشور است.

ترسیم چشم اندازهای توسعه بدون داشتن شبکه‌های پیشرفته حمل و نقل مشکل و بعضاً غیر ممکن است؛ چرا که توسعه در تمام بخش‌ها اعم از صادرات و واردات، صنایع سنگین، توریسم و... در نهایت به مقوله حمل و نقل ختم خواهد شد.



• سند چشم انداز حمل و نقل ریلی ایران در ۱۴۰۴

راه آهن جمهوری اسلامی ایران با توجه به چشم انداز ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری برای سال ۱۴۰۴ و بر اساس سیاست های بالادستی اقدام به تدوین چشم انداز حمل و نقل ریلی ایران برای سال ۱۴۰۴ نمود این سند در تاریخ ۱۳۸۸/۷/۲۸ از سوی شرکت راه آهن ویرایش نهایی شد.

راه آهن جمهوری اسلامی ایران به عنوان برترین سامانه حمل و نقل ریلی منطقه با بهره گیری از فن آوری های نوین و مشارکت حداکثری بخش غیردولتی ضمن تأمین نیازمندی های ذی نفعان، دارای تعامل سازنده و مؤثر در ارتباطات بین الملل نیز می باشد.

ویژگی های کمی:

۱. دارای ۲۵۰۰۰ کیلومتر خط اصلی ریلی
۲. دارای ناوگان ریلی با متوسط عمر ۱۵ سال
۳. آزادسازی و خصوصی سازی تا حصول حداکثر ۳۰٪ سهم دولتی در جابجایی کالا و مسافر ریلی بین شهری
۴. برون سپاری فعالیت های تصدی گری امور حاکمیتی شبکه ریلی

ویژگی های کیفی:

۱. تجهیز کل شبکه به سامانه های علائمی و ارتباطی پیشرفته
۲. استقرار کامل نظام فن آوری اطلاعات
۳. مکانیزه نمودن سامانه های عملیاتی حمل بار و مسافر
۴. استقرار سطح کیفی خدمات "ایمنی، سرعت، رفاه" در حد استانداردهای بین المللی

اهداف سند چشم انداز:

- ۱- ایمنی
- ۲- ظرفیت و زیر ساخت
- ۳- متنوع سازی منابع درآمدی
- ۴- کارایی انرژی

فصل پنجم

تربیت متخصصان راه‌آهن

در زمان آغاز ساخت راه‌آهن کشور حکومت وقت ایران به خاطر ضعف‌ها و مشکلات عدیده در عرصه‌های مختلف سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و... فاقد توان ساخت راه‌آهن در کشور بود، لذا بهره‌برداری از توان مندی کشورهای صاحب تکنولوژی و استفاده از متخصصان خارجی در این حوزه امری اجتناب‌ناپذیر تلقی می‌شد؛ معذالک تربیت نیروی انسانی کارآمد داخلی به منظور بهره‌برداری از راه‌آهن و اداره امور جاری آن، همواره از دغدغه‌ها و برنامه‌های حکومت وقت محسوب می‌شد.

در شهریور ماه ۱۳۰۸ بنگاه راه‌آهن عده‌ای از فارغ‌التحصیلان مدرسه صنعتی ایران - آلمان به همراه تعدادی از دیپلمه‌های دبیرستان‌های کشور برای کسب مهارت و دانش تخصصی را به آلمان و بلژیک اعزام داشت. متعاقب آن در سال ۱۳۱۷ مجدداً عده‌ای از طرف راه‌آهن ایران برای فراگیری رشته‌های تخصصی مکانیک لکوموتیو رهسپار کشور آلمان و در سال ۱۳۲۵ عده‌ای نیز برای مطالعه به سایر کشورهای اروپایی و آمریکا اعزام شدند. این اقدام به موجب مصوبه از هیأت وزیران وقت مبتنی بر اعزام سالیانه پنج نفر به هزینه راه‌آهن ایران به آمریکا و پانزده نفر به اروپا انجام می‌پذیرفت، ضمن این که تعدادی از پرسنل راه‌آهن نیز به هزینه کارخانه فورد آمریکا و کمپانی‌های آلمانی در این دو کشور به تحصیلات مقتضی راه‌آهن پرداختند.

• آموزشگاه‌های راه آهن

اولین آموزشگاهی که توسط راه آهن ایجاد گردید، آموزشگاه سیر و حرکت نام داشت که در آذر ماه سال ۱۳۱۵ تأسیس شد. دومین آموزشگاه در دی ماه ۱۳۱۵ به نام آموزشگاه "خط و ابنیه" تأسیس شد، که برای تربیت رؤسای قطعه خط در نظر گرفته شده بود. سومین آموزشگاه راه آهن به نام "هنرستان رانندگی و تعمیرات لکوموتیو" در تیرماه ۱۳۱۶ و چهارمین آموزشگاه، آموزشگاه برق بود که در سال ۱۳۱۷ تشکیل شد و متعاقب آن آموزشگاه‌های حسابداری و آموزشگاه دیگ سازی نیز در همین سال تشکیل گردیدند.

• هنرستان راه آهن

در سال ۱۳۱۹، طبق مصوبه وزارت راه و ترابری به منظور تربیت نیروی انسانی متخصص در امور جریه، خط و ابنیه و سیر و حرکت مقرر گردید هنرستانی در راه آهن تهران تأسیس شود که شرط ورود به آن داشتن گواهی نامه پایان دوره اول متوسطه با محدودیت سنی ۱۶ تا ۲۵ سال بود. اساسنامه و برنامه این هنرستان در چهارصد و نهمین جلسه شورای عالی فرهنگ به تصویب رسید. دوره‌های هنرستان دو ساله بود که از سال دوم به سه رشته فوق‌الاشاره تقسیم می‌شد که گواهی نامه‌های صادره این هنرستان به امضای مدیر کل بنگاه راه آهن، وزیر راه و ترابری و وزیر فرهنگ می‌رسید، و ارزش آن برابر دوره متوسطه کامل فنی بود.

در سال ۱۳۲۱ هجری شمسی، دوره اول متوسطه نیز به هنرستان راه آهن اضافه شد، و کسانی که دارای گواهی نامه ششم ابتدایی بودند در این دوره پذیرفته می‌شدند. فراگیران دوره اول متوسطه علاوه بر دروس دبیرستانی، دروس مخصوص راه آهن و عملیات فنی کارخانه‌ای را نیز در هنرستان می‌گذراندند و برای رفتن به دوره دوم هنرستان آماده می‌شدند. از سال ۱۳۲۴ مقرر شد که دو سال چهارم و پنجم هنرستان ادغام گردد و دروس تخصصی جریه، خط و حرکت، طی دو سال به همه دانشجویان تدریس شود.

در سال ۱۳۳۵، هنرستان عالی تربیت تکنسین راه آهن تأسیس گردید که زیر نظر اداره آموزش و امور اجتماعی راه آهن دولتی ایران اداره می‌شد. شرط ورود داوطلبان به این هنرستان دارا بودن دیپلم ریاضی و مدت زمان دوره ۲ سال بود که فارغ التحصیلان پس از طی این دوره، مدرک فوق دیپلم در رشته‌های فنی راه آهن را دریافت می‌نمودند.

• ارتباط راه‌آهن با دانشگاه

چند سال بعد از پیروزی انقلاب اسلامی و با شکل‌گیری دانشگاه جامع علمی - کاربردی، سازمان راه‌آهن قراردادهایی مبنی بر تربیت نیروی انسانی با این دانشگاه منعقد نمود. دوره‌های فوق دیپلم و در مقطع دوره‌های کارشناسی رشته‌های تخصصی راه‌آهن تحت نظر این دانشگاه برگزار و نیروهای مستعدی به بدنه کارشناسی راه‌آهن اضافه گردیدند.

سپس با شکل‌گیری دانشکده راه‌آهن در دانشگاه علم و صنعت ایران با همکاری وزارت راه و شهرسازی، سازمان راه‌آهن عملاً ارتباط با دانشگاه علمی - کاربردی در خصوص تربیت نیروی کارشناسی راه‌آهن قطع و این فعالیت و کسب علم و دانش راه‌آهنی به عهده دانشکده راه‌آهن سپرده شد که در حال حاضر در چند رشته از جمله بهره‌برداری، جریه، خط و ابنیه و... از طریق کنکور سراسری دانشجو می‌پذیرد. از سوی دیگر وزارت راه و شهرسازی به‌منظور تقویت کادر علمی این دانشکده با هزینه خود تعدادی از کارشناسان ارشد مستعد را برای اخذ درجه تحصیلی دکترا در رشته‌های تخصصی راه‌آهن به کشور چین اعزام نمود. در این بین و به‌منظور افزایش سطح دانش کارکنان سازمان و با رایزنی‌های متولیان مرکز آموزش راه‌آهن با وزارت آموزش و پرورش، شاغلین زیر دیپلم راه‌آهنی با شرکت در کلاس‌های کار و دانش و کسب تخصص در یکی از رشته‌های تخصصی راه‌آهن با دریافت مدرک دیپلم در آن رشته فارغ‌التحصیل راه‌آهن شدند.

• مرکز توسعه، آموزش و فن‌آوری راه‌آهن و طرح‌های تربیت متخصصان ریلی

در حال حاضر این مرکز در راستای توانمندسازی و توسعه منابع انسانی با همکاری بخش خصوصی اقدام به آموزش و تربیت کارکنان بدو و حین خدمت می‌نماید. دوره‌های آموزشی تخصصی بدو خدمت از قبیل: سوزن‌بانی، تکنسین ترافیک، راهبر کارورز لکوموتیو، مانورچی و... و دوره‌های آموزشی تخصصی ضمن خدمت شغلی و ارتقای از قبیل: مانورچی، سرمانورچی، رییس قطار باری و... و همچنین آموزش‌های عمومی و فن‌آوری اطلاعات، دوره‌های آموزشی فرهنگی - اجتماعی، دوره‌های آموزشی بهبود مدیریت و...

این مرکز با در اختیار داشتن متخصصان ریلی با تجربه در گرایش‌های مختلف فنی در خصوص مشاغل عملیاتی در حوزه‌های سیر و حرکت، بازرگانی و امور مسافری، ناوگان و ماشین‌های ریلی، تأسیسات زیر بنایی و خط، ارتباطات و علائم الکتریکی و همچنین حوزه‌های IT و علوم مدیریت در سطوح دیپلم به بالا و مشاغل کارشناسی و مدیریتی با برنامه‌ریزی و نیازسنجی آموزشی لازم نسبت به اجراء و نظارت بر اجرای دوره‌های واگذار شده به شرکت‌های خصوصی دارای مجوز و فعال در این حوزه اقدام می‌نماید؛ ضمن اینکه در آموزش‌های ارتقایی و مهارتی و برگزاری آزمون‌های ادواری در مشاغل سیر و حرکت و اجرای آموزش‌های کارگاهی و غیرحضورى "الکترونیکی" و LMS در حوزه‌های ریلی نیز فعالیت می‌نماید.

مرکز توسعه و آموزش به موازات فعالیت‌های فوق در خصوص پروژه‌های تحقیقاتی در حوزه‌های سیرو حرکت، ناوگان، خط و امور زیربنایی، ساختمان و تأسیسات و ارتباطات و علائم الکتریکی و در زمینه تست و اندازه‌گیری مقیاس‌های لازم و کاربردی در حوزه‌های فنی راه آهن و نظارت بر فعالیت شرکت‌های فعال در این زمینه و برقراری ارتباط بین حوزه‌ی صنعت و دانشگاه و سایر مراکز علمی داخلی و خارجی نسبت به نیاز سنجی‌های لازم نیز اقدام می‌نماید.

• دانشکده راه آهن

صنعت حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از صنایع زیر بنایی، نقش ویژه‌ای در شاخص‌های توسعه یافتگی و اقتصاد دارد. ایفای چنین نقشی مستلزم فراهم نمودن مقدماتی از جمله آموزش متخصصان به صورت آکادمیک و انجام مطالعات و پژوهش‌های اصیل و کاربردی در زمینه‌های مختلف این صنعت است. در راستای توسعه دانش و فن‌آوری در این صنعت و با توجه به تقاضا و حمایت همه جانبه راه آهن جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۶ دانشکده مهندسی راه آهن به عنوان تنها دانشکده مهندسی راه آهن خاورمیانه تأسیس گردید. بر اساس نقشه جامع علمی کشور و برنامه راهبردی توسعه کشور "افق ۱۴۰۴"، مهندسی راه آهن از جمله فن‌آوری‌های کلیدی و تأثیرگذار در

نقشه راه پیشرفت جمهوری اسلامی ایران خواهد بود.

در حال حاضر دانشکده مهندسی راه آهن در راستای تربیت هیأت علمی خود و توسعه همکاری‌های بین‌المللی آموزشی و پژوهشی با دانشگاه‌های معتبر کشورهای مختلف از جمله انگلستان، آلمان، چین، استرالیا، روسیه، اوکراین و هلند تفاهم‌نامه‌های علمی امضا نموده و از کشورهای همجوار نیز دانشجوی بین‌المللی می‌پذیرد. کادر هیأت علمی توانمند و آزمایشگاه‌های تخصصی مدرن زیرسازی و روسازی راه آهن، خاک و بتن، صدا و ارتعاشات ریلی، دینامیک سازه‌های ریلی، ترمز، سیگنالینگ، ترکشن، محاسبات هوشمند ریلی، مدیریت لجستیک و... به موازات کتابخانه تخصصی دانشکده، ظرفیت ویژه‌ای برای انجام تحقیقات بنیادین و کاربردی در حوزه صنعت ریلی کشور و منطقه فراهم آورده است. این دانشکده در گرایش خط و سازه‌های ریلی و نیز ماشین‌های ریلی در هر سه مقطع تحصیلی "کارشناسی-کارشناسی ارشد- دکتری" و در گرایش حمل و نقل ریلی در دو مقطع تحصیلی "کارشناسی- کارشناسی ارشد" و در سه گرایش راه آهن برقی، سیگنالینگ و ایمنی در راه آهن در مقطع کارشناسی ارشد دانشجو می‌پذیرد. با توجه به ماهیت کاربردی غالب رشته، اکثریت مطلق فارغ‌التحصیلان دانشکده شامل بیش از ۱۵۰۰ نفر فارغ‌التحصیل کارشناسی و بیش از ۳۰۰ نفر فارغ‌التحصیل کارشناسی ارشد بصورت مستقیم یا غیرمستقیم در صنایع مرتبط راه آهن درون شهری و برون شهری کشور مشغول خدمت به میهن اسلامی می‌باشند.

فصل ششم

آرمان و چشم انداز راه آهن

ایجاد یک سیستم حمل و نقل ریلی پیشرفته و پیشرو و کارآمد

ایجاد یک سیستم حمل و نقل ریلی پیشرفته و پیشرو و کارآمد به گونه‌ای که در بخش‌های مسافری، باری و کل راه آهن، سیستم و منابع انسانی و در بعد جهانی شرایط زیر اتفاق بیافتد:

الف: در بخش مسافری:

۱. استقرار کارآمدترین سیستم خطوط حومه و قطارهای حومه‌ای در کشور
۲. ایجاد خطوط گسترده قطارهای سریع‌السیر (H.S) در کشور
۳. ایجاد سیستم یکپارچه حمل و نقل ریلی با سایر مدهای حمل و نقلی برون شهری و درون شهری به لحاظ فیزیکی و نرم‌افزاری
۴. تحول در ساختار و کاربری ایستگاه‌های مسافری راه آهن تا جایی که به یک برند ممتاز تبدیل گردد.
۵. چه به لحاظ کیفیت و چه کمیت سفر، راه آهن در حدی باشد که اولویت اول انتخاب مردم باشد.

ب - در بخش باری و کل راه آهن (باری، مسافری و زیربنائی):

۱. تمام نیازهای مشتریان را پاسخگو باشد (مشتری مدارترین راه آهن دنیا بودن)
۲. احساس وفاداری را در مشتریان ایجاد کند.
۳. مراکز اصلی تولید و جذب بار و مسافر بتوانند به راحتی به سیستم ریلی دسترسی داشته باشند (اعم از مراکز داخلی و مرزی)
۴. رقابت پذیری با جاده و هواپیما در حمل بار و مسافر به لحاظ مطلوبیت بالای قطارهای مسافری و باری (سرعت، نظم، ایمنی، قیمت، خدمات، درب به درب بودن، مشتری مداری، کلاس اجتماعی، سهولت استفاده از قطار،...)
۵. کسب بالاترین سطح استاندارد در حوزه ایمنی در مقایسه با سایر کشورها.
۶. راه آهن به یکی از ارکان مهم اقتصاد کشور تبدیل شود.
۷. ایجاد جذابیت برای سرمایه گذاران داخلی و خارجی برای سرمایه گذاری در بخش های مختلف راه آهن ایران.
۸. کلیه مسیرهای قطار در حوالی شهرها از مناطق زیبا، پاکیزه و چشم نواز عبور کنند و برخی از این مناظر را راه آهن در اطراف مسیرهای خود ایجاد کند.
۹. نماد بارز دوستدار محیط زیست بودن و استفاده از انرژی های پاک
۱۰. مراعات آسایش و حقوق مردم ساکن در حوالی خطوط راه آهن

ج - در بخش سیستم و منابع انسانی:

۱. کارکنان شرکت از کارکردن در این شرکت احساس افتخار کنند و تعصب سازمانی قوی داشته باشند و همه با هم متحد به دنبال هدف واحد باشند.
۲. کارکردن در این شرکت یکی از آرزوهای اساتید، متخصصین و فارغ التحصیلان نخبه دانشگاه های درجه اول کشور باشد.
۳. حاکمیت ضابطه و شایسته سالاری و سلامت در کلیه امور با وجود امکان برابر رشد علمی، تخصصی، مادی و معنوی برای همه افراد
۴. رضایت کامل کلیه بخش های خصوصی و دولتی مرتبط با راه آهن در زمینه اجرا، پژوهش، آموزش و... و تمایل به استمرار و انجام فعالیت.

۵. الگو بودن راه‌آهن به لحاظ سرعت انجام امور اداری و کلیه امور ارجاعی
۶. دستیابی به هدف خرابی حداقل (حاکمیت پیشگیری به‌جای تعمیرات)، تاخیر صفر، نارضایتی صفر... در همه ابعاد.
۷. دارای قوی‌ترین کادر مدیریتی و منابع انسانی و رعایت اصول مدیریت سیستماتیک در کلیه زمینه‌ها.

د - در بعد جهانی:

۱. دستیابی به بالاترین سهم ترانزیت ریلی در کل منطقه در مقایسه با مسیرهای رقیب ترانزیت سایر کشورها و ترانزیت جاده‌ای ایران.
۲. دستیابی به پیشرفت‌های مدیریت و تکنولوژی‌های منحصربه‌فرد در سطح دنیا.
۳. حداکثر استفاده از سازمان‌های بین‌المللی مرتبط ریلی.
۴. تبدیل شویم به صادرکننده دانش مدیریت ریلی.

فصل هفتم

مهم‌ترین قوانین و آیین‌نامه‌های راه‌آهن

• قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن

- با اصلاحات و الحاقات بعدی

ماده ۱- آزاد راه به راهی اطلاق می‌شود که حداقل دارای دو خط اتومبیل رو و یک شانه حداقل به عرض ۳ متر برای هر طرف رفت و برگشت بوده و دو طرف آن به نحوی محصور و در تمام طول آزاد راه از هم کاملاً مجزا باشد و ارتباط آنها با هم فقط به وسیله راه‌های فرعی که از زیر یا بالای آزاد راه عبور کند، تأمین شود و هیچ راه دیگری آن را قطع نکند.

ماده ۲- هر آزاد راه که با خصوصیات فوق ساخته شده یا بشود از تاریخی که وزارت راه و ترابری اعلام کند، مشمول مقررات این قانون می‌باشد.

ماده ۳- وزارت راه و ترابری مکلف است در هر آزاد راه حداقل و حداکثر سرعت، همچنین انواع وسایل نقلیه‌ای که عبور آنها مجاز نیست با نصب علائم مشخص کند و نیز کلیه علائم مربوط به مقررات رانندگی و محل‌های توقف مجاز و سایر علائم لازم را که برای پیشگیری از خطرات احتمالی تصادف لازم است در طول راه برای اطلاع رانندگان نصب کند.

ماده ۴- ورود و عبور عابرین پیاده و انواع وسایل نقلیه غیر مجاز و عبور دادن دام در آزاد راه‌ها و همچنین توقف وسایل نقلیه در خطوط عبور ممنوع است.

هرگاه به جهات مذکور حادثه‌ای واقع شود که منجر به ضرب یا جرح یا قتل یا خسارت مالی شود، راننده مجاز که وسیله نقلیه او مجاز به حرکت در آزاد راه باشد نسبت به موارد فوق مسئولیتی نخواهد داشت؛ ولی در هر حال مکلف است در صورت بروز حادثه، وسیله نقلیه را در شانه سمت راست متوقف نموده و مصدوم را با وسیله نقلیه خود یا وسیله دیگر بلافاصله به اولین درمانگاه یا بیمارستان برساند و مراتب را به مأمورین انتظامی اطلاع دهد. عدم مسئولیت راننده مذکور، مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود.

تبصره ۱- وزارت راه و ترابری مکلف است محل‌های توقف ضروری مجاز وسایل نقلیه در طول آزاد راه‌ها را ایجاد کند.

تبصره ۲- وسائل نقلیه غیر مجازی که به طور موقت و به سبب ضرورت و مأموریت‌های ضروری می‌بایست در بزرگراه تردد نمایند، فقط با اجازه وزیر راه و ترابری و یا معاونین راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و پایانه‌ها، وی و یا بالاترین مقام اجرایی ادارات کل راه و شهرسازی استان‌ها در حوزه استحفاظی خود و با نصب تابلو "عبور آزاد از بزرگراه" در پشت وسیله نقلیه که به وسیله پلیس راه به راننده تحویل و اخذ خواهد شد، می‌توانند، وارد بزرگراه شوند. تابلوی فوق‌الذکر به تعداد لازم توسط وزارت راه و ترابری تهیه و تحویل پلیس راه می‌گردد.

تعیین حداقل و حداکثر سرعت این گونه وسایل طبق آیین‌نامه‌ای خواهد بود که به تصویب وزارت راه و شهرسازی می‌رسد.

تبصره ۳- مأمورین سازمان‌های دولتی و انتظامی و یا افرادی که به سبب ضرورت جهت انجام مأموریت و ارائه خدمات در سطح یا حاشیه بزرگراه‌ها به صورت پیاده، تردد یا توقف می‌نمایند با رعایت ضوابط ایمنی در صورت بروز حادثه از شمول حکم ماده ۴ مستثنی می‌باشند و مسئولیت راننده مقصر وسیله نقلیه مجاز که منجر به تصادف شده است، به قوت خود باقی است.

تبصره ۴- وسایل نقلیه غیر مجاز به عبور از آزادراه‌ها که طبق این ماده واحده مجوز عبور می‌گیرند، موظف هستند از خطوط مجاز در آزادراه‌ها عبور و مرور نمایند.

ماده ۵- دولت می‌تواند با تصویب کمیسیون مسکن و شهرسازی و راه و ترابری و

کمیسیون امور اقتصادی و دارایی و تعاون مجلس شورای اسلامی برای آزاد راه‌ها عوارض مناسبی تعیین و وصول کند.

ماده ۶- اقدام به هر گونه عملیاتی که موجب خرابی جاده گردد، همچنین ایجاد هرگونه مستحذات یا درختکاری یا زراعت یا اقدام به حفاری در حریم قانونی آزاد راه‌ها و راه‌های اصلی و فرعی و راه‌آهن که میزان هر یک به طریق و وسایل متناسب مشخص و از طرف وزارت راه و شهرسازی آگهی می‌شود، بدون اجازه وزارت راه و شهرسازی ممنوع است.

تبصره ۱- وزارت راه و ترابری مکلف است به حضور نماینده دادسرا و در نقاطی که دادسرا نباشد با حضور نماینده دادگاه بخش این قبیل مستحذات یا درختکاری و یا زراعت و حفاریات را ضمن تنظیم صورت مجلس رأساً، قلع و آثار تجاوز را محو کند.

تبصره ۲- اشخاص ذی نفع می‌توانند به مراجع دادگستری مراجعه کنند و دادگاه خارج از نوبت به این گونه پرونده‌ها رسیدگی نموده و حکم لازم را صادر می‌کند.

تبصره ۳- دادگاه با درخواست وزارت راه و ترابری در خصوص میزان خسارت و هزینه‌ها، خارج از نوبت به موضوع رسیدگی و رأی مقتضی صادر خواهد نمود.

تبصره ۴- مأموران مربوط در وزارت راه و ترابری و راه‌آهن و مأموران نیروی انتظامی موظفند ضمن مراقبت به محض مشاهده وقوع تجاوز به راه‌ها و راه‌آهن و حریم آنها مراتب را به مراجع صالح جهت اقدام لازم اطلاع دهند. مأمور یا مسئول یاد شده در صورت تسامح به مجازات مربوط محکوم خواهد شد.

تبصره ۵- برداشت شن و ماسه از بستر رودخانه حداقل تا شعاع پانصد متر از بالا دست و یک کیلومتر از پایین دست پل‌ها ممنوع است و متخلفان به مجازات مربوط محکوم خواهند شد. "الحاق به موجب قانون اصلاح قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۷۹".

ماده ۷- ریختن زباله، نخاله، مصالح ساختمانی، روغن موتور و نظایر آن و یا نصب و استقرار تابلو یا هر شیئی دیگر در راه‌ها و راه‌آهن و حریم قانونی آنها در داخل یا خارج از محدوده قانونی شهرها و همچنین هر گونه عملیات که موجب اختلال در امر تردد وسایل نقلیه می‌شود و نیز ایجاد راه، دسترسی ممنوع است.

تبصره ۱- مرتکبان جرایم بالا علاوه بر جبران خسارت وارده به حبس از سه ماه تا دو

سال محکوم و چنانچه تخریبی صورت نگرفته باشد، مرتکب یا مرتکبین، حسب مورد، ضمن رفع موانع و رفع تجاوز و جبران خسارت وارده به یک ماه تا شش ماه حبس و یا پرداخت جزای نقدی از پانصد هزار "۵۰۰۰۰۰" تا پنج میلیون "۵۰۰۰۰۰۰" ریال محکوم خواهند شد. در مورد اخیر با جبران خسارت تعقیب موقوف خواهد شد.

تبصره ۲- ایجاد راه دسترسی به حریم و گذرگاه مناسب، درختکاری و عبور دادن تأسیسات از عرض راه و راه آهن و نصب تابلو در حریم آنها با اجازه وزارت راه و ترابری مجاز است. در موارد اضطراری به منظور ترمیم تأسیسات عمومی که از عرض راه عبور نموده است دستگاه مربوط با کسب موافقت وزارت راه و ترابری، ضمن رعایت کلیه نکات ایمنی اقدام خواهد نمود.

تبصره ۳- وزارت راه و شهرسازی مکلف است نسبت به برآورد هزینه و خسارت وارده به راهها و حریم آنها و ابنیه فنی و علائم و تأسیسات و تجهیزات ایمنی که در اثر برخورد وسایل نقلیه و یا عبور بارهای ترافیکی و لوله های آب، گاز و فاضلاب و کابل برق و مخابرات و غیره و هرگونه عملیاتی که منجر به بروز هزینه و خسارت گردد، اقدام و مبالغ دریافتی را به حساب خزانه واریز و صد در صد آن را به منظور ایمن سازی راهها به مصرف برساند. "الحاق بموجب قانون اصلاح قانون ایمنی راهها و راه آهن مصوب ۷۹".

ماده ۸- هر گاه در طول خطوط راه آهن از طرف رانندگان وسایل نقلیه راه آهن بر اثر رانندگی وسایل مزبور قتل یا جرح یا ضرب واقع شود باید وسیله نقلیه متوقف گردد و ضمن مبادرت به کمکهای نخستین در مورد مجروحین و مصدومین، صورت مجلس در محل حادثه به وسیله مأمورین انتظامی راه آهن و مأمورین مربوط راه آهن تنظیم و پس از تحقیقات اولیه از راننده و مطلعین، در صورتی که به سبب حادثه جسد یا اجسام دیگری روی خطوط راه آهن قرار گرفته و مانع عبور قطار و وسایل نقلیه راه آهن باشد مأمورین پلیس انتظامی راه آهن، آن را به محاذات محل به خارج خط در نقطه مناسبی انتقال داده و بلافاصله قطار و وسیله نقلیه را حرکت دهند. مأمورین پلیس انتظامی راه آهن موظفند آثار و علائم موجود را در محل حادثه حفظ کرده و مراتب را در صورت وقوع قتل فوراً به مقامات قضایی برای حضور و انجام تشریفات قانونی گزارش دهند.

ماده ۹- راه‌آهن دولتی ایران مکلف است در طول راه‌آهن، معابر و گذرگاه‌های مجاز برای افراد و وسایل نقلیه را با نصب علامات مشخص کند.

ماده ۱۰- عبور از روی خطوط راه‌آهن و ورود در محوطه ایستگاه‌ها و کارخانه‌ها و تأسیسات فنی راه‌آهن به استثنای سکویهای مسافری و امکان و گذرگاه‌ها و معابر مجاز واقع در ایستگاه‌ها و در طول خطوط ممنوع است، جز برای آن عده از مأمورین راه‌آهن که بر حسب وظیفه، مجاز به ورود و عبور می‌باشند و در صورت تخلف و بروز حادثه، راه‌آهن دولتی ایران مسئول نخواهد بود.

ماده ۱۱- عبور هر گونه وسیله نقلیه اعم از موتوری و غیر موتوری از یک طرف خط آهن به طرف دیگر در غیر محل‌های مجاز ممنوع است و متخلف از این امر، مسئول هر گونه پیشامد و خسارت وارده می‌باشد.

تبصره ۱- تخلف از مقررات این ماده مستوجب پانصد ریال جزای نقدی است. ترتیب رسیدگی به تخلف مزبور به نحوی است که در قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی مصوب سال ۱۳۵۰ مقرر گردیده و تا تشکیل گارد ترابری موضوع ماده "۱۶" قانون تغییر نام وزارت راه و ترابری افسران یا درجه داران دیپلمه پلیس انتظامی راه‌آهن و در نقاطی که پلیس انتظامی راه‌آهن نباشد افسران یا درجه داران دیپلمه پلیس راه ژاندارمری کشور وظایف مذکور در آن قانون را انجام خواهند داد و پس از تشکیل گارد ترابری حق رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم با افراد دیپلمه گارد مذکور خواهد بود.

تبصره ۲- هرگاه عبور وسایل نقلیه موجب خرابی یا انحراف قسمتی از ریل و همچنین خاکریز و سایر تأسیسات مربوط به راه‌آهن گردد، راننده وسیله نقلیه به پرداخت جزای نقدی از ۱۰۰۰ ریال تا ۵۰۰۰ ریال و جبران خسارت وارده محکوم می‌شود.

تبصره ۳- وجوه حاصل از اجرای تبصره یک به حساب خزانه داری کل منظور خواهد گردید.

ماده ۱۲- از تاریخ تصویب این قانون غرامت موضوع ماده "۱۳" قانون کیفر بزه‌های راه‌آهن مصوب فروردین ماه ۱۳۲۰ از پانصد ریال تا پنج هزار ریال خواهد بود و تجاوز به محدوده ایستگاه‌ها در حکم تجاوز به حریم خط آهن می‌باشد.

تبصره- حدود ایستگاه راه آهن عبارت است از محوطه ای که مورد نیاز راه آهن بوده و براساس نقشه های مصوب راه آهن قانوناً به تصرف و تملک راه آهن درآمده باشد و به وسیله علائم مخصوص از طرف راه آهن مشخص می شود.

ماده ۱۳- تبصره ذیل به ماده ۲۱ قانون بزه های راه آهن اضافه می شود:

تبصره- تعقیب متهم در دادگستری موکول به شکایت راه آهن خواهد بود.

تبصره ۲- حسب درخواست شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، مرجع قضایی صالح دستور لازم را مبنی بر همکاری و نظارت مأموران نیروی انتظامی با آن شرکت جهت ایجاد نظم به منظور انسداد محل های تردد غیر مجاز صادر می کند "الحاق بموجب قانون اصلاح قانون ایمنی راهها و راه آهن مصوب ۷۹".

ماده ۱۴- هر گاه بر اثر عبور انسان یا دام یا وسیله نقلیه ای که حرکت آن بستگی به راه آهن ندارد و برخورد آن با وسایل نقلیه مجاز راه آهن در روی خط آهن حادثه ای منجر به قتل یا جرح یا ضرب یا خسارت مالی شود، راننده مجاز که بر حسب وظیفه رانندگی وسایل نقلیه راه آهن را روی خط آهن به عهده دارد، در صورتی که نظامات و مقررات مربوط را رعایت نموده باشد، مسئولیتی نخواهد داشت. عدم مسئولیت راننده مذکور مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود.

ماده ۱۵- وزارت راه و ترابری مکلف است هنگام ایجاد راههای جدید و راه آهن، گذرگاه های ضروری و مجاری لازم را در نظر گرفته و موجبات ارتباط دو طرف حادثی را به نحو مقتضی فراهم کند. وزارت پست و تلگراف و تلفن در مورد فراهم نمودن امکانات ارتباطی و وزارت نیرو در مورد تأمین روشنایی راهها مکلفند حسب اعلام وزارت راه و ترابری و در چهارچوب مقررات موجود اقدام کنند.

ماده ۱۶- خارج از محدوده شهرها در مناطقی که هیأت وزیران تصویب و وزارت راه و ترابری اعلام می نماید احداث دیوار به ارتفاع بیش از یک متر در اراضی و مستحدثاتی که تا فاصله هفتاد متر از انتهای حریم راه آهن و آزاد راهها و راههای اصلی واقع شده، ممنوع است، مگر برای اراضی واقع در مسیر طوفان شن که به منظور جلوگیری از ورود توده های شنی مالکین حسب مورد با اخذ پروانه از ادارات راه یا راه آهن می توانند به احداث آن اقدام نمایند.

با متخلفین حسب مقررات تبصره‌های یک و دو ماده ۶ این قانون رفتار خواهد شد " تبصره - لغو شد."

ماده ۱۷- ایجاد هرگونه ساختمان و دیوارکشی و تأسیسات به شعاع صد "۱۰۰" متر از انتهای حریم راه‌ها و حریم راه‌آهن‌های کشور و در طول کنارگذرهایی که وزارت راه و ترابری احداث نموده یا می‌نماید و یا مسئولیت نگهداری آن را به عهده دارد، بدون کسب مجوز از وزارت مذکور ممنوع می‌باشد. وزارت راه و ترابری موظف است در مورد متخلفان برابر تبصره "۱" ماده "۶" قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن اقدام کند.

با تصویب این ماده تبصره ذیل ماده "۱۵" لغو می‌گردد.

تبصره ۱- وزارت راه و ترابری مکلف است نوع کاربری زمین‌های اطراف راه‌ها و راه‌آهن‌های کشور به عمق صد متر را بعد از حریم قانونی آنها تهیه و به تصویب هیأت وزیران برساند و از متقاضیانی که بر حسب ضرورت وفق ماده "۱۵" همین قانون نیاز به احداث مستحدثاتی در حد فاصل فوق را داشته باشند وجوهی را بر اساس آیین‌نامه‌های که به تأیید هیأت وزیران می‌رسد. اخذ و به حساب خزانه واریز و صددرصد آن را به منظور ایمن سازی راه‌ها به مصرف برساند.

تبصره ۲- نظارت بر امر ساخت و ساز در حاشیه راه‌ها و راه‌آهن تا شعاع صد متر از منتهی‌الیه حریم قانونی آنها توسط وزارت مذکور اعمال می‌شود.

به وزارت یاد شده اجازه داده می‌شود به منظور ایجاد هماهنگی بر اساس موارد موضوع تبصره "۱" همین ماده نسبت به صدور مجوز ایجاد مستحدثات به متقاضیان اقدام نماید. بدیهی است متقاضیان باید سایر مجوزهای لازم را از مراجع مربوط اخذ نمایند.

تبصره ۳- ایجاد تأسیسات عمومی نظیر خطوط آب، برق، فاضلاب، نفت، گاز، مخابرات و نظایر آنها با رعایت مسایل فنی و ایمنی مربوط به هر یک، تابع آئین‌نامه‌ای است که ظرف سه ماه از تصویب این قانون به پیشنهاد وزیر راه و ترابری به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید "الحاق به موجب قانون اصلاح قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۷۹".

ماده ۱۸- وزارت جهاد سازندگی هم چنان عهده دار وظایف مربوط به برنامه‌ریزی، احداث، نگهداری و مرمت راه‌های روستایی بوده و با متجاوزین به حریم راه‌های روستایی

برابر ماده "۶" همین قانون و تبصره‌های ذیل آن اقدام خواهد نمود "الحاق به موجب قانون اصلاح قانون ایمنی راهها و راه آهن مصوب ۷۹"

ماده ۱۹- وزارتخانه‌های راه و ترابری و جهاد سازندگی مکلفند علائم افقی و عمودی و تجهیزات ایمنی لازم را در طول هر یک از راههای مربوط مشخص و در محل‌های مورد نیاز نصب و اجراء نمایند.

تبصره - وزارتخانه‌های مذکور مکلفند برای انجام عملیات احداث و مرمت و یا نگهداری راه‌های مربوط علائم ایمنی لازم را نصب نمایند؛ چنانچه بر اثر کوتاهی در به کار بردن علائم یاد شده خسارتی به اشخاص " حقیقی یا حقوقی " وارد شود هر یک از وزارتخانه‌های یاد شده حسب مورد موظف است از مطالبات پیمانکار یا اعتبارات جاری و عمرانی وزارتخانه، خسارت وارده را پرداخت نماید و چنانچه مأموران دولت یا پیمانکاران مرتکب تقصیر شده باشند، دولت خسارت پرداخت شده را از آنها استیفاء خواهد نمود "الحاق به موجب قانون اصلاح قانون ایمنی راهها و راه آهن مصوب ۷۹".

• آیین نامه اجرایی کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح راه آهن

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۶/۵/۲۴ بنا به پیشنهاد شماره ۱۱/۱۷۸۵۰ مورخ ۹/۶/۱۳۸۵ وزارت راه و ترابری و به استناد تبصره "۳" ماده "۲" قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی کشور - مصوب ۱۳۸۴ - آیین نامه اجرایی کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح راه آهن را به شرح زیر تصویب نمود:

ماده ۱- در این آیین نامه عبارات زیر در معانی مشروح مربوط به کار می‌رود:

الف - کمیسیون سوانح ناحیه: کمیسیونی متشکل از اعضاء به شرح آتی است که به منظور کنترل و بکارگیری آیین نامه‌ها و دستورالعمل‌های اجرایی، پیشگیری و رسیدگی به سوانح احتمالی در نواحی راه آهن جمهوری اسلامی ایران تشکیل می‌گردد.

ب - کمیسیون عالی سوانح: کمیسیونی متشکل از اعضاء به شرح آتی است که به منظور پیشگیری از سوانح احتمالی، تهیه دستورالعمل‌ها و مقررات عملیاتی و اجرایی و نظارت بر اجرای آنها و رسیدگی به تقاضای تجدید نظر نسبت به آرای صادره در کمیسیون‌های سوانح

نواحی به شرح مندرج در این آیین‌نامه در مرکز راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تشکیل می‌گردد.

ماده ۲- کمیسیون جلوگیری از سوانح راه‌آهن مستقر در نواحی که در این آیین‌نامه کمیسیون سوانح ناحیه نامیده می‌شود، با عضویت مدیرکل یا معاون فنی ناحیه و پنج نفر خبره در هر یک از رشته‌های ناوگان، سیر و حرکت، خط و ابنیه فنی، علایم و ایمنی که با پیشنهاد مدیرکل ناحیه و تأیید کمیسیون عالی سوانح راه‌آهن برای یک دوره دو ساله قابل تمدید انتخاب می‌شوند، تشکیل می‌گردد.

تبصره ۱- مدیرکل یا معاون فنی ناحیه، رئیس، و عضو خبره ایمنی، دبیر کمیسیون می‌باشد.

تبصره ۲- هرگاه به عللی تغییر اعضای کمیسیون قبل از انقضای مدت دو سال ایجاب نماید، عضو یا اعضای جدید با همان شرایط انتخاب خواهند شد.

ماده ۳- کمیسیون سوانح ناحیه جهت رسیدگی به سانحه اقدامات زیر را به عمل می‌آورد:

الف - به سرعت در محل حاضر شده و ضمن تهیه کروکی صحنه و بررسی علل و عوامل وقوع آن، صورت مجلس وضعیت سانحه را تنظیم و تحقیقات اولیه را از مباشرین، مسببین و شاهدین معمول و اظهارات آنان را در برگ تحقیق قید می‌نماید.

تبصره ۱- در صورت عدم امکان حضور هر یک از افراد مذکور جانشین وی که قبلاً به تأیید کمیسیون عالی سوانح رسیده است، اعزام می‌گردد.

تبصره ۲- در مواردی که سوانح ریلی منجر به قتل یا جرح شود، نماینده نیروی انتظامی راه‌آهن نیز بایستی همراه کمیسیون اعزام شود.

تبصره ۳- در صورت وقوع سانحه ریلی که مدیریت آن خارج از توان و ظرفیت راه‌آهن باشد ضمن انجام وظایف کمیسیون سوانح "موارد بندهای «الف» و «ب» این ماده" موضوع به عنوان بحران تلقی و بلافاصله مسئولین مربوطه راه‌آهن مراتب را با سریع‌ترین وسیله ممکن به اطلاع بالاترین مقام مسئول می‌رسانند؛ که در این شرایط مطابق طرح جامع امداد و نجات کشور موضوع تصویب‌نامه شماره ۲۲۸۲/ت/۲۴۴۱۲ هـ مورخ

۱۳۸۲/۱/۲۳ اقدام خواهد شد.

ب - پس از تکمیل تحقیقات ضمن تشکیل جلسه با حضور کلیه اعضا و تعیین خسارات وارده به ناوگان، خط و ابنیه فنی، علائم، تأسیسات و تجهیزات، افراد و دیگر موارد ناشی از سانحه، علت یا علل وقوع سانحه، مسئول یا مسئولین آن و میزان مسئولیت هر یک را طی صورت جلسه‌ای تعیین می‌نماید.

تبصره ۱- نظریه کمیسیون سوانح ناحیه با اکثریت آراء معتبر می‌باشد. در صورت تساوی آراء، تصمیمی که مطابق نظر رییس کمیسیون باشد، ملاک عمل خواهد بود.

تبصره ۲- در مواردی که سوانح ریلی منجر به قتل یا جرح شود یک نسخه از نظریه کمیسیون سوانح ناحیه به نیروی انتظامی راه آهن ارسال می‌گردد. نیروی انتظامی ناحیه به عنوان ضابط دادگستری مکلف است نظریه کمیسیون را به همراه پرونده قضایی به دادگستری محل ارسال نماید.

ج - کمیسیون‌های سوانح نواحی به منظور پیشگیری از سوانح هر ماه باید از کلیه خطوط، تأسیسات، تجهیزات و عملیات در محدوده ناحیه خود بازدید نمایند و علاوه بر ثبت ایرادها در دفتر مخصوص ایستگاه، یک نسخه از آن را جهت تنظیم صورت مجلس کمیسیون و پیگیری‌های بعدی به دبیر کمیسیون ارایه نمایند و اعضای کمیسیون باید از رفع نواقص در بازدید بعدی مطمئن شوند.

ماده ۴- چنانچه مسئول یا مسئولین وقوع سانحه از کارکنان راه آهن باشند، مدیرکل ناحیه مراتب را ضمن ابلاغ به آنان به هیأت‌های رسیدگی به تخلفات اداری یا کمیته انضباط کار "حسب مورد" جهت اقدام اعلام و در صورتی که مسئولیت متوجه شرکت‌های حمل و نقل ریلی یا پیمانکاری یا سایر اشخاص باشد، نظریه کمیسیون را به آنان ابلاغ می‌نماید. هر یک از مسئولین سانحه که به نظر کمیسیون سوانح ناحیه اعتراض داشته باشند، می‌توانند ظرف مدت بیست روز از تاریخ ابلاغ، مراتب اعتراض کتبی خود را به ناحیه راه آهن مربوط تحویل و رسید اخذ نمایند تا پرونده جهت رسیدگی به کمیسیون عالی سوانح راه آهن ارسال گردد. ناحیه راه آهن مربوط موظف است اعتراض دریافتی را جهت طرح در کمیسیون عالی سوانح به دبیرخانه کمیسیون مذکور ارسال نماید.

تبصره - در مواردی که پرونده در مراجع قضایی در حال رسیدگی بوده و اصحاب دعوی به نظریه کمیسیون سوانح ناحیه اعتراض داشته باشند، موضوع جهت رسیدگی و اظهارنظر به کمیسیون عالی سوانح ارجاع خواهد شد.

ماده ۵- کمیسیون عالی رسیدگی به سوانح راه‌آهن که در این آیین‌نامه کمیسیون عالی سوانح نامیده می‌شود با عضویت یک نفر رئیس و پنج نفر خبره در امور ناوگان، سیر و حرکت، خط و ابنیه فنی، علایم و ایمنی «دبیر کمیسیون» با پیشنهاد مدیرعامل راه‌آهن ج.ا.و تأیید وزیر راه و شهرسازی تشکیل می‌گردد. افراد مذکور در زمان عضویت در کمیسیون عالی سوانح نباید مسئولیتی در راه‌آهن داشته باشند (اصلاحیه هیأت وزیران به شماره ۵۳۱۷۴/ت/۶۵۰۳۹ هـ ۱۳۹۵/۵/۳۱).

تبصره ۱- در موارد رسیدگی به اعتراضات اصحاب دعوی به نظریه کمیسیون‌های سوانح نواحی، نماینده انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی به اعضای کمیسیون اضافه می‌شود.

تبصره ۲- رئیس کمیسیون عالی سوانح فردی خبره و با حداقل «۳» سال سابقه عضویت در هیئت مدیره یا در سمت معاونت مدیر عامل شرکت راه‌آهن ج.ا.و یا عضویت در کمیسیون عالی سوانح می‌باشد.

تبصره ۳- هرگاه به عللی تغییر اعضای کمیسیون عالی سوانح قبل از انقضای مدت دو سال ایجاب نماید، عضو یا اعضای جدید با همان شرایط انتخاب خواهند شد.

تبصره ۴- جلسات کمیسیون عالی سوانح با حضور کلیه اعضاء رسمیت یافته و نظریه کمیسیون با اکثریت آراء معتبر خواهد بود.

تبصره ۵- در صورت عدم امکان حضور هر یک از افراد مذکور جانشین وی که قبلاً به پیشنهاد مدیرعامل راه‌آهن و تأیید وزیر راه و شهرسازی رسیده است، در جلسه شرکت می‌نماید.

تبصره ۶- کمیسیون عالی سوانح موظف است به منظور ارتقای ایمنی، کلیه حوادث مهم را مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار داده و دستورالعمل‌های مورد نیاز جهت جلوگیری از تکرار حوادث مشابه صادر نماید.

تبصره ۷- کمیسیون عالی سوانح موظف به تهیه دستورالعمل‌ها و اصلاح مقررات در جهت ارتقای ایمنی و ایجاد روش واحد برای عملیات ریلی در راه آهن می‌باشد (اصلاحیه هیأت وزیران به شماره ۸۷۱۳۵/ت ۳۵۲۲ هـ ۸۶/۵/۳۱).

ماده ۶- نظریه کمیسیون عالی سوانح راه آهن غیرقابل اعتراض بوده و نظریه این کمیسیون و نیز نظریه کمیسیون‌های سوانح نواحی "در صورت عدم اعتراض اصحاب دعوی در موعد مقرر" در صدور آرای قضایی به عنوان نظریه کارشناسی ملاک عمل قرار می‌گیرد.

● مدیریت بحران

مدیریت بحران و تصمیم‌گیری در شرایط بحران در راه آهن

انجام اقدامات عمومی در شرایط بحران:

- ۱- پیشنهاد برنامه‌های سالیانه و میان مدت در زمینه مراحل چهارگانه مدیریت بحران در سطح اداره کل جهت ارائه به مراجع ذیربط
- ۲- تهیه طرح جامع خطر پذیری اداره کل با هماهنگی سایر دستگاه‌های استانی
- ۳- پیشنهاد طرح‌های مطالعاتی و اجرایی مدیریت بحران در اداره کل در مراحل پیش بینی و پیشگیری، آمادگی، مقابله، باز سازی و باز توانی در سطح شبکه اداره کل
- ۴- جمع آوری و جمع بندی اطلاعات مربوط به خسارت وارده در زیر بخش حمل و نقل ریلی در اثر وقوع حوادث غیر مترقبه و اعلام آن به اداره کل مدیریت بحران و پدافند غیر عامل در مرکز
- هماهنگی، نظارت و ارزیابی اقدامات شرکت‌ها و سازمان‌های زیر مجموعه حمل و نقل ریلی در مراحل چهارگانه مدیریت بحران در سطح شبکه تحت پوشش آن اداره کل و ارائه گزارشات دوره‌ای "سه ماه یک بار"
- ۵- تقسیم وظایف، برنامه ریزی و ایجاد هماهنگی لازم بین ادارات زیر مجموعه آن اداره کل به منظور جلوگیری از انجام کارهای موازی و تکراری در امر مدیریت بحران در سطح اداره کل به مراجع ذیربط
- ۶- اطلاع رسانی به موقع و درست در مواقع بروز بحران در سطح اداره کل به مراجع ذیربط
- ۷- تهیه و جمع بندی گزارشات ماهیانه مقابله در برابر حوادث طبیعی و انسان ساز بزرگ و ارسال آن به اداره کل مدیریت بحران و پدافند غیر عامل

انجام اقدامات تخصصی در شرایط بحرانی:

الف - پیش‌بینی و پیش‌گیری:

- ۱- بررسی کامل و دقیق کلیه ساختمان‌ها و تأسیسات، امکانات موجود از نظر شرایط ایمنی در جهت مقاوم سازی وضعیت موجود
- ۲- نظارت و رعایت کلیه اصول فنی و ایمنی در احداث، نگهداری و بهره‌برداری از تمامی ابنیه‌های فنی و تأسیسات و تجهیزات مورد استفاده در سطح اداره کل
- ۳- نظارت و رعایت اصول ایمنی در حمل و نقل کالاهای خطرناک از طریق راه‌آهن
- ۴- جمع‌آوری آمار و اطلاعات مربوط به وقوع حوادث غیر مترقبه در سطح اداره کل و تجزیه و تحلیل نتایج آنها جهت استفاده در طرح‌های جدید
- ۵- استفاده مؤثر از انواع بیمه‌ها در آن اداره کل و کلیه شرکت‌های مرتبط در بخش حمل و نقل ریلی و سایر بخش‌ها، در زمینه خسارت ناشی از حوادث غیر مترقبه
- ۶- تهیه و تدوین طرح سازماندهی نیروی انسانی در مدیریت بحران "سازمان جانشینی" در سطح کلیه نیروهای موجود اداره کل "اعم از بخش دولتی و خصوصی"
- ۷- تقسیم وظایف و توجیه کلیه پرسنل تحت پوشش اداره کل به منظور مقابله با حوادث غیر مترقبه
- ۸- انجام آموزش‌های مورد نیاز برای مدیران و پرسنل ذی‌ربط به طور مستمر و دوره‌ای
- ۹- تهیه و تنظیم بانک اطلاعاتی از اماکن، تجهیزات، تأسیسات و کلیه اماکنی که بالفعل یا بالقوه در اداره کل موجود و یا در امور مدیریت بحران مورد نیاز است.
- ۱۰- ایجاد نظام جامع و دقیق اطلاع رسانی به منظور هشدار به موقع، اطلاع رسانی آنی، دقیق و به هنگام در زمان وقوع حادثه

ب- انجام اقدامات زمان آمادگی:

- ۱- ایجاد اطلاق امن مدیریت بحران در بخش حمل و نقل ریلی در ادارات کل راه‌آهن مناطق

- ۲- ایجاد امکانات لازم بی سیم و با سیم جهت برقراری ارتباط مؤثر با مدیران حادثه در هنگام مدیریت بحران
- ۳- تهیه و تأمین کلیه امکانات و تجهیزات مورد نیاز امور حمل و نقل ریلی به منظور اجرای سریع و مؤثر عملیات مقابله با بحران در سطح اداره کل برای بخش دولتی و بخش خصوصی
- ۴- برگزاری انواع مانورهای دور میزی و میدانی در زمینه وقوع حوادث غیر مترقبه در سطح بخش‌های مختلف آن اداره کل
- ۵- برآورد اعتبارات مورد نیاز جهت اجرای برنامه‌های پیش بینی شده در مراحل مختلف مدیریت بحران و ارائه آن به اداره کل مدیریت بحران و پدافند غیر عامل جهت انجام پیگیری‌های لازم در زمینه تأمین اعتبارات مورد نیاز
- ۶- تشکیل تیم‌های کارشناسی ارزیابی خسارات قبل از وقوع حوادث غیر مترقبه
- ۷- تهیه و تدوین برنامه‌های آموزشی برای مردم و کاربران بخش حمل و نقل ریلی در زمینه چگونگی پیشگیری و مقابله با حوادث غیر مترقبه و کاهش اثرات آن در سطح اداره کل مربوطه
- ۸- تهیه و ابلاغ دستور العمل نحوه انجام اقدامات اضطراری و احتیاطی در هنگام وقوع و یا احتمال وقوع حوادث به ادارات تابعه و شرکت‌های بخش خصوصی
- ۹- تشکیل تیم‌های تخصصی لازم در زمینه مستند سازی حوادث و بحران‌ها در زیر بخش اداره کل مربوطه
- ۱۰- تهیه و آماده نگه داشتن پل‌های موقت و سریع‌النصب در محل‌های مناسب برای مواقع اضطراری و انجام آموزش‌های لازم در زمینه نگهداری و نصب و راه اندازی آنها

ج- انجام اقدامات زمان مقابله:

- ۱- اطلاع رسانی سریع از وقوع هر نوع حادثه به مسئولین ذیر بط در بخش حمل و نقل ریلی و ارائه اخبار و اطلاعات مورد نیاز مربوط به رویدادها و اقدامات انجام شده تا پایان مرحله عملیات مقابله با بحران.

- ۲- استفاده و بکارگیری کلیه امکانات دولتی و خصوصی در هنگام مقابله با بحران با توجه به دستورات مقامات مسئول ذی ربط "سازمانی و استانی"
- ۳- ابلاغ مسیرهای بهینه و جایگزین هنگام مقابله با بحران در زیر بخش حمل و نقل ریلی
- ۴- همکاری کامل با تیم‌های ارزیابی عملکرد مدیران و ارزیابی خسارات در هنگام وقوع حوادث و قبل از آن به منظور روشن شدن دلایل و میزان خسارات وارده
- ۵- اخذ اطلاعات لازم از گزارشات ارزیابی‌های انجام شده به منظور اطلاع از نقاط ضعف و قوت عملکردها در جهت رفع نواقص موجود
- ۶- برآورد اولیه خسارات مالی وارد شده و اعلام آن به اداره کل مدیریت بحران و پدافند غیر عامل در کمترین زمان ممکن پس از وقوع حادثه و ارسال گزارشات تکمیلی

د- انجام اقدامات زمان بازسازی و باز توانی:

- ۱- تهیه و تدوین برنامه جامع علمی و عملیاتی به منظور بازسازی اصولی و فنی مناطق آسیب دیده در سطح اداره کل مربوطه
- ۲- اخذ گزارش تیم‌های کارشناسی ارزیابی خسارات و تجزیه و تحلیل دلایل تخریب‌ها و آسیب دیدگی‌های اماکن و تأسیسات موجود در شبکه حمل و نقل ریلی تحت پوشش اداره کل و در صورت لزوم پی‌گیری در انجام اصلاحات لازم در طراحی و اجراء و نگهداری آنها
- ۳- استفاده از مصالح استاندارد جهت احداث ابنیه "به ویژه ابنیه فنی"، تأسیسات و تجهیزات در کل شبکه تحت پوشش اداره کل
- ۴- بکارگیری و استفاده از کارگران دارای کارت مهارت‌های فنی در اجرای کلیه پروژه‌ها
- ۵- بررسی نقاط قوت و ضعف عملیات مقابله با حوادث و اصلاح نقاط ضعف و ارائه پیشنهادات لازم در زمینه اصلاح قوانین و مقررات مربوطه در صورت نیاز

۶- پی گیری به منظور اخذ اعتبارات لازم جهت باز سازی اماکن و تأسیسات آسیب

دیده

۷- پی گیری و اخذ تسهیلات مورد نیاز برای مجریان بازسازی تأسیسات حمل و نقل

ریلی بخش خصوصی اداره کل مربوطه

۸- انجام اقدامات لازم در زمینه بازتوانی کارگزاران زیر بخش حمل و نقل ریلی که در

اثر وقوع حوادث دچار خسارات بدنی و مالی شده اند.

قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی

قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ ششم مهر ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و چهار مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۴/۷/۲۰ به تایید شورای نگهبان رسیده و طی نامه شماره ۲۱۵/۱۴۸۴۶۷ مورخ ۱۳۸۴/۷/۲۷ مجلس شورای اسلامی واصل گردید.

ماده ۱:

به منظور افزایش سهم حمل و نقل ریلی از طریق جذب و گسترش سرمایه گذاری های مورد نیاز و ارتقای بهره وری و ارائه خدمات مطلوب به مشتریان با حفظ مالکیت دولت بر شبکه ریلی به شرکت های حمل و نقل ریلی خصوصی و تعاونی و شرکت ها و مؤسسات معتبر در ارائه خدمات وابسته به آن اجازه داده می شود تا از شبکه حمل و نقل ریلی و تأسیسات و امکانات مربوطه با رعایت این قانون و مقررات و ضوابط مربوطه بهره برداری کنند.

تبصره ۱: شرکت حمل و نقل ریلی شخصیت حقوقی است که توسط اشخاص حقیقی و حقوقی با اخذ مجوز از شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران که در این قانون راه آهن نامیده می شود و با تأمین ناوگان "لکوموتیو و یا واگن" مورد نیاز به منظور جابجایی "کالا، مسافر" تأسیس می گردد.

آئین نامه تأسیس و فعالیت شرکت های حمل و نقل ریلی و همچنین مشخصات فنی ناوگان مجاز به سیر در شبکه حداکثر ظرف مدت دو ماه به تصویب وزیر راه و ترابری می رسد.

تبصره ۲: شرایط و نحوه بهره‌برداری شرکت‌ها و مؤسسات معتبر در امر خدمات وابسته به حمل و نقل ریلی در چارچوب قوانین موجود و این قانون خواهد بود و آئین نامه اجرایی آن به تصویب وزیر راه و ترابری می‌رسد.

تبصره ۳: خدمات وابسته به حمل و نقل ریلی شامل سرویس‌های مرتبط با امر ناوگان و شبکه، امور پایانه‌های تعمیرات، امور بهره‌برداری از ناوگان و پشتیبانی‌های فنی و مهندسی و سیستم‌های کنترل و ناوبری قطار و کلیه تجهیزات و سرویس‌های فنی تعمیر و نگهداری خطوط و شبکه ریلی و سرویس‌های ارتباطی "مخابراتی" و علائم می‌باشد.

تبصره ۴: شرکت حمل و نقل ریلی می‌تواند با اخذ مجوز از مراجع ذی‌ربط در دیگر شقوق حمل و نقل نیز فعالیت نماید.

ماده ۲:

به منظور حفظ ایمنی و تردد ناوگان ریلی، شرایط و دستورالعمل‌های فنی و ایمنی مرتبط با سیر و حرکت وسایل نقلیه ریلی توسط هیأت مدیره راه‌آهن تهیه و ابلاغ می‌گردد و شرکت‌های بهره‌بردار خطوط مکلف به رعایت آنها می‌باشند. راه‌آهن موظف به نظارت بر اجرای کامل ضوابط و مقررات و دستورالعمل‌های فنی و ایمنی حرکت خواهد بود.

تبصره ۱: آئین نامه تعیین انواع تخلفات و جرایم مربوط به سیر و حرکت ناوگان در شبکه حمل و نقل ریلی و نحوه رسیدگی به آنها توسط هیأت مدیره راه‌آهن تهیه و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید. میزان جرائم مربوط به این تخلفات از یک میلیون "۱/۰۰۰/۰۰۰" ریال تا بیست میلیون "۲۰/۰۰۰/۰۰۰" ریال تعیین می‌گردد.

تبصره ۲: تعیین میزان مسئولیت‌های کیفی و مدنی سوانح ریلی ناشی از اجرای این قانون و سوانح ریلی ناشی از فعالیت‌های راه‌آهن توسط کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح راه‌آهن مستقر در نواحی صورت می‌پذیرد. در صورت اعتراض اصحاب دعوی به نظریه کمیسیون‌های فوق موضوع به کمیسیون عالی رسیدگی به سوانح راه‌آهن با عضویت نماینده انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی ارجاع و نظریه این کمیسیون غیر قابل اعتراض می‌باشد که در صدور آرای قضایی به عنوان نظر کارشناسی ملاک عمل قرار می‌گیرد. راه‌آهن و شرکت‌های موضوع این قانون حسب مورد در صورت بروز سوانح ریلی، مطابق

قانون مسئولیت مدنی جبران خسارت و پرداخت دیه به افراد سانحه دیده می‌باشند.

تبصره ۳: آئین نامه اجرایی کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح نواحی راه آهن و کمیسیون عالی جلوگیری از سوانح راه آهن با پیشنهاد وزارت راه و ترابری به تصویب هیأت وزیران می‌رسد.

ماده ۳:

راه آهن موظف است تا تردد ریلی را به گونه ای برنامه ریزی، هدایت و کنترل کند که سیر و حرکت ناوگان متعلق به کلیه شرکت‌های حمل و نقل ریلی "اعم از دولتی و غیر دولتی" در شرایط یکسان از نظر تعرفه دسترسی و استفاده از شبکه، امکان پذیر گردد. ایجاد محدودیت عبور واگن هر یک از شرکت‌ها توسط راه آهن به جز موارد تعیین شده در مقررات ایمنی حرکت و ظرفیت خطوط، تخلف محسوب می‌شود و در صورت بروز هر گونه خسارت ناشی از این محدودیت برای شرکت‌های حمل و نقل ریلی و تأیید آن توسط مراجع ذیصلاح، راه آهن مکلف به جبران است.

ماده ۴:

تعیین مقررات و استانداردهای مربوط به تولید، واردات و تعمیر و نگهداری ناوگان ریلی بر عهده راه آهن می‌باشد و دستگاه‌های نظارت کننده و کلیه تولیدکنندگان و واردکنندگان مربوطه مکلف به رعایت آن هستند.

ماده ۵:

راه آهن موظف است به منظور استفاده از ظرفیت مازاد ارتباطی موجود از شبکه ریلی اختصاصی خود نسبت به ارائه سرویس‌های ارتباطی با سیم و بی‌سیم، انتقال داده‌ها به شرکت‌های خصوصی اقدام نماید. آئین نامه مربوطه، حداکثر ظرف دو ماه به تصویب وزیر راه و ترابری می‌رسد.

ماده ۶:

تعرفه بهره‌برداری از شبکه ریلی کشور به منظور عبور یک یا چند واگن و یا یک قطار کامل "باری یا مسافری" به صورت باردار یا خالی از روی شبکه ریلی بر حسب وزن، ظرفیت

و طول واگن، طول و ابعاد کالای بارگیری شده در واگن‌های ویژه، مسیر حرکت، شرایط مسیر و دیگر عوامل مؤثر در این راستا و همچنین سرویس‌های ارتباطی، به موجب آئین نامه‌ای خواهد بود که توسط هیأت مدیره راه‌آهن تهیه و با تصویب وزیر راه و شهرسازی لازم‌الاجراء است.

تبصره ۱: نرخ بهره برداری از شبکه ریلی بایستی به گونه ای تعیین شود که ضمن تأمین هزینه‌های بهره برداری از شبکه در بخش ریلی برای صاحبان کالا و سرمایه گذاران نسبت به دیگر شقوق حمل و نقل دارای مزیت باشد.

تبصره ۲: با توجه به مزیت‌های حمل و نقل ریلی و در صورت عدم تکافوی نرخ بهره‌برداری برای تأمین هزینه‌های نگهداری شبکه، دولت می‌تواند از سال ۱۳۸۵ اعتبارات مورد نیاز این شیوه از حمل و نقل راه همانند هزینه‌های نگهداری تأسیسات زیر بنایی سایر شقوق حمل و نقل، در بودجه‌های سنواتی از محل صرفه جویی مصرف سوخت منظور نماید.

ماده ۷:

راه‌آهن مکلف است با برنامه ریزی و رعایت مقررات مالی واگن‌های حمل و نقل بار و مسافر خود را با زمان‌بندی مناسب به گونه‌هایی که در امر حمل و نقل ریلی کالا و مسافر خللی ایجاد نشود به شرکت‌های حمل و نقل ریلی واگذار نماید.

تبصره: اجازه دادن نیروی کشش به وسیله راه‌آهن با رعایت مقررات و شرایط یکسان به شرکت‌های حمل و نقل ریلی با اخذ هزینه‌های عملیاتی بلامانع است.

ماده ۸:

شرکت‌های حمل و نقل ریلی بار با انعقاد قرارداد حمل و صدور بارنامه و شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسافر با صدور بلیط توسط شرکت یا نمایندگی مجاز طرف قرارداد آنان در مقابل صاحبان کالا و یا مسافران مسئولیت دارند.

تبصره ۱: حدود مسئولیت شرکت‌های حمل و نقل در مقابل صاحبان کالا و یا مسافران و نحوه ایفای آن در چارچوب قوانین موجود و این قانون است که آئین نامه اجرایی آن به تصویب وزیر راه و ترابری می‌رسد.

تبصره ۲: برای هر واگن یک بارنامه و برای هر مسافر یک بلیط جداگانه صادر می شود.

تبصره ۳: راه آهن با پذیرش ناوگان شرکت های حمل و نقل ریلی مسئول حفظ و نگهداری ناوگان و تامین سلامت سیر آنان می باشد.

تبصره ۴: بارنامه و بلیط مسافری به صورت متحدالشکل توسط هیأت مدیره راه آهن می شود و چگونگی تنظیم و صدور بارنامه و بلیط به موجب دستور العمل مصوب هیأت مدیره راه آهن خواهد بود.

ماده ۹: نرخ حمل و نقل ریلی بار متناسب با حمل و نقل جاده ای به صورت توافقی فی ما بین صاحبان کالا و شرکت های حمل و نقل ریلی تعیین و اجرا خواهد شد. بهای بلیط مسافری توسط شرکت های حمل و نقل ریلی در هر مسیر و بر حسب نوع و درجه واگن، قطار و خدماتی که ارائه می شود تعیین و پس از تأیید هیأت مدیره راه آهن به مرحله اجرا در می آید.

ماده ۱۰: شرکت های حمل و نقل ریلی مکلف به رعایت کلیه مقررات، ضوابط و دستورالعمل هایی هستند که در چارچوب قوانین کشور توسط هیأت مدیره راه آهن تهیه و ابلاغ می گردد.

ماده ۱۱: هر واگن و لکوموتیو موضوع ماده "۱" دارای یک سند رسمی و دارای شماره مخصوص خواهد بود که توسط هیأت مدیره راه آهن به نام مالک صادر خواهد شد. این سند قابل ترهین می باشد به طوری که با اعلام ذینفع، اسناد واگن و لکوموتیو توسط هیأت مدیره راه آهن به نام ذی نفع و یا فردی که او تعیین خواهد کرد، تغییر خواهد یافت.

قانون فوق مشتمل بر یازده ماده و چهارده تبصره در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ ششم مهر ماه یک هزار سیصد و هشتاد چهار مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۸۴/۷/۲۰ به تأیید شورای نگهبان رسید.

فصل هشتم

اساسنامه مؤسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن ج.ا.ا.

موضوع: در اجرای ماده "۴۹" اصلاحی آیین نامه استخدامی راه آهن ج.ا.ا. مصوب شماره ۱۰۴۶۴/ت/۱۳۱۳ هـ مورخ ۱۳۷۲/۷/۱۲ هیأت محترم وزیران و به منظور تشویق کارکنان به پس انداز و آینده نگری و استفاده از اندوخته در طول خدمت به منظور رفع نیازهای ضروری کارکنان و همچنین بکارگیری منابع صندوق در جهت کسب درآمد بیشتر برای ایجاد پشتوانه رفاه زمان حال و آینده کارکنان راه آهن و شرکت های دارای عضو در صندوق، مؤسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن که از این پس مؤسسه نامیده می شود طبق مقررات این اساسنامه اداره می شود.

تعاریف به کار رفته در این اساسنامه به قرار زیر است:

الف - سهمین: عبارت است از درصدی از حقوق کارمند عضو که ماهانه از حقوق وی کسر می شود به علاوه مبلغی به عنوان سهم شرکت محل خدمت وی که ماهانه توسط شرکت به حساب مؤسسه واریز می گردد.

ب - اندوخته: عبارت است از مجموع سهمین و حق السهم اندوخته متعلقه به هر عضو در پایان هر سال مالی

ج - حق السهم اندوخته عبارت است از مبلغی که در پایان هر سال مالی با تصویب مجمع عمومی، متناسب با میزان، مدت و محل بکارگیری اندوخته هر عضو، به اندوخته وی تخصیص می یابد.

- د - شرکت: شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران
- ه - شرکت اقماری: شرکت های اقماری وابسته و تابعه شرکت و مؤسسه و شرکت هایی که وابسته بوده و خصوصی شده اند و سایر شرکت هایی که به نحوی وابسته به راه آهن می باشند
- و - مؤسسه: مؤسسه صندوق پس انداز کارکنان راه آهن ج.ا.ا.
- ز - کارکنان: کلیه کارکنان شاغل در شرکت راه آهن ج.ا.ا.، مؤسسه و شرکت هایی که دارای عضو در مؤسسه هستند.
- ح - عضو صندوق: فردی که دارای اندوخته در مؤسسه باشد، مادام که اندوخته وی مسترد نشده باشد.
- ط - عضو شاغل: عضو صندوق که در شرکت یا شرکت های اقماری یا مؤسسه به صورت تمام وقت شاغل بوده و برای وی سهمین پرداخت می شود.
- ماده ۱: کلیه کارکنان که به موجب حکم و یا قرارداد در شرکت یا مؤسسه اشتغال داشته یا خواهند داشت مشمول مقررات این اساسنامه می باشند.
- تبصره ۱- کارکنان شاغل در شرکت های اقماری نیز با تصویب هیأت مدیره راه آهن می توانند مشمول مقررات این اساسنامه شوند.
- تبصره ۲- کارکنان راه آهن که به خارج از راه آهن مأمور می شوند، مشروط بر آنکه درصدی از حقوق و مزایای مستمر ماهانه آنان طبق ماده "۳" این اساسنامه به عنوان سهم مستخدم و شرکت، به مؤسسه پرداخت گردد مشمول مفاد این اساسنامه می باشند.
- تبصره ۳- کارکنان وزارتخانه ها، سایر شرکت ها و مؤسسات دولتی که به راه آهن منتقل یا مأمور به خدمت می شوند و حقوق و مزایای خود را از راه آهن دریافت می کنند، مشروط به پرداخت سهمین، عضو شاغل می باشند.
- تبصره ۴- شهدا، جانبازان و آزادگان از کار افتاده کلی مادامی که طبق مقررات مربوط در حالت اشتغال بوده و ورثه وظیفه بگیر داشته باشند با درخواست خود "در مورد شهدا با درخواست ورثه" می توانند عضو صندوق بمانند.
- تبصره ۵- آن دسته از کارکنان که هنگام انتقال به سایر شرکت ها عضو صندوق بوده اند

در صورت واریز سهمین، کماکان عضو شاغل محسوب می‌شوند.

تبصره ۶- کلیه شاغلین دارای قرارداد کار معین در شرکت و مؤسسه با تصویب هیأت مدیره ذی ربط و پرداخت سهمین برای آنان به عضویت صندوق پذیرفته شده و از مزایای اعضای شاغل بهره‌مند خواهند شد.

تبصره ۷- لغو عضویت هر یک از اعضا در صندوق با تصویب هیأت مدیره شرکت ذی ربط امکان پذیر می‌باشد. پس از ابلاغ مصوبه هیأت مدیره شرکت به مؤسسه، با عضو تسویه حساب می‌شود. چنانچه فرد لغو عضویت شده برای تسویه حساب مراجعه نکند، اندوخته وی از تاریخ تصویب لغو عضویت، از حساب اندوخته خارج و تا زمان مراجعه در حساب بستنکاران اشخاص نگهداری خواهد شد.

ماده ۲: از جمع حقوق و مزایای مستمر هریک از کارکنان عضو صندوق "سهم کارمند" و از بودجه تأمین کننده حقوق عضو صندوق "سهم شرکت" به ترتیبی که به تصویب هیأت مدیره راه‌آهن خواهد رسید، مبلغی کسر و تحت عنوان سهمین به حساب مؤسسه واریز می‌گردد. سهمین زمانی در حساب اندوخته عضو منظور خواهد شد که مبلغ آن به حساب مؤسسه واریز شده باشد.

ماده ۳: سال مالی مؤسسه از اول تیر ماه هر سال آغاز و در آخر خرداد ماه سال بعد به پایان می‌رسد.

ماده ۴: مؤسسه از ارکان زیر تشکیل می‌گردد:

۱- مجمع عمومی "هیأت مدیره راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران"

۲- هیأت مدیره

۳- مدیرعامل

۴- بازرس

ماده ۵: مجمع عمومی مؤسسه می‌تواند به صورت عادی یا فوق‌العاده تشکیل گردد.

وظایف مجمع عمومی شامل مذاکرات و اخذ تصمیماتی در باره امور جاری مؤسسه مانند استماع گزارش و پیشنهادات هیأت مدیره و بازرس در مورد وضع مالی و خط مشی آینده مؤسسه و اتخاذ تصمیم در باره آنها و تصویب صورت‌های مالی و تعیین حق‌الزحمه مدیران و

بازرس و تعیین روزنامه کثیرالانتشار برای درج آگهی‌های مؤسسه و تغییرات اساسنامه و افزایش یا کاهش دارایی‌های ثبت شده و انحلال مؤسسه می‌باشد.

ماده ۶: مجمع عمومی عادی مؤسسه هر سال یک بار و حداکثر چهار ماه بعد از پایان سال مالی تشکیل می‌گردد، مجمع عمومی عادی به طور فوق‌العاده و مجمع عمومی فوق‌العاده در هر زمان که مورد نیاز باشد، تشکیل خواهد شد.

ماده ۷: مجمع عمومی برای مذاکره و اخذ تصمیم در کلیه مسائل مربوط به مؤسسه دارای اختیارات کامل است.

ماده ۸: مجمع عمومی بنا به درخواست مدیرعامل راه آهن و یا هیأت مدیره یا بازرس مؤسسه تشکیل می‌گردد.

ماده ۹: دعوت مجمع عمومی به وسیله رئیس یا نایب رئیس هیأت مدیره مؤسسه به عمل خواهد آمد.

در دعوت نامه ارسالی بایستی دستور جلسه، تاریخ، ساعت و محل تشکیل مجمع قید گردد.

ماده ۱۰: مجمع با حضور حداقل نیمی از اعضای هیأت مدیره راه آهن رسمیت دارد و تصمیمات آن با رأی اکثریت اعضای حاضر معتبر خواهد بود.

ماده ۱۱: مجامع عمومی مؤسسه توسط رئیس هیأت مدیره و در غیاب او توسط نایب رئیس هیأت مدیره افتتاح خواهد گردید و مجمع عمومی از بین اعضاء یک نفر رئیس و دو نفر ناظر و یک منشی به عنوان هیأت رئیسه مجمع انتخاب خواهد کرد و رئیس و ناظر و منشی می‌توانند از خارج از مؤسسه انتخاب شوند.

ماده ۱۲: تصمیمات و مذاکرات مجمع عمومی در صورت جلسه‌ای تنظیم می‌گردد که به امضای هیأت رئیسه مجمع و نیز بازرس مؤسسه، در صورتی که حاضر باشد، خواهد رسید.

ماده ۱۳: در مواردی که تصمیمات مجمع عمومی یا مدیر عامل راه آهن ج.ا.ا متضمن یکی از امور ذیل باشد یک نسخه از صورت جلسه باید جهت ثبت به اداره ثبت شرکت‌ها ارسال گردد.

۱- انتخاب مدیران و بازرس "حسابرس"

۲- تصویب صورت‌های مالی

۳- کاهش یا افزایش دارایی‌های ثبت شده

۴- هر نوع تغییر یا اصلاح در اساسنامه

۵- انحلال مؤسسه و نحوه تصفیه آن

ماده ۱۴: "مؤسسه به وسیله هیأت مدیره‌ای مرکب از سه یا پنج نفر که توسط مدیر عامل راه آهن ج.ا.ا انتخاب و معرفی می‌شوند، اداره می‌شود. مدیر عامل راه آهن حق دارد به تعداد مورد لزوم اعضای علی‌البدل هیأت مدیره انتخاب نماید.

ماده ۱۵: "اشخاص نامبرده در ماده ۱۱۱ قانون اصلاح قانون تجارت نمی‌توانند به سمت مدیرعامل مؤسسه انتخاب شوند.

ماده ۱۶: "اعضای هیأت مدیره در هر موقع کلاً یا بعضاً از طرف مدیر عامل راه آهن ج.ا.ا قابل عزل می‌باشند، در صورتی که بر اثر فوت یا استعفا یا سلب شرایط چند نفر از مدیران، تعداد اعضای هیأت مدیره از حداقل مقرر در این اساسنامه کمتر شود، اعضای علی‌البدل به ترتیبی که مدیر عامل راه آهن تعیین خواهد کرد، جای آنان را خواهند گرفت و در صورتی که عضو علی‌البدل تعیین نشده باشد یا تعداد علی‌البدل کافی برای تصدی محل‌های خالی در هیأت مدیره نباشد، مدیر یا مدیران باقی مانده باید مراتب را به مدیرعامل راه آهن ج.ا.ا جهت تکمیل اعضای هیأت مدیره اعلام نمایند.

ماده ۱۷: "هیأت مدیره از بین اعضای خود یک نفر رییس و یک نفر نایب رییس انتخاب می‌نمایند.

ماده ۱۸: "حد نصاب لازم برای تشکیل جلسات هیأت مدیره حضور بیش از نصف اعضای اصلی می‌باشد و تصمیمات هیأت مدیره با اکثریت آرای اعضای هیأت مدیره اتخاذ می‌گردد.

تصمیمات هیأت مدیره در صورت جلسه‌ای ثبت می‌گردد و به امضای مدیران حاضر می‌رسد.

جلسات هیأت مدیره حداقل ماهی یک بار به دعوت رئیس هیأت مدیره و یا مدیر عامل مؤسسه تشکیل خواهد شد.

ماده ۱۹: "مدت مأموریت هیأت مدیره دو سال می باشد، مگر اینکه مدیر عامل راه آهن ج.ا. مدت کمتری را تعیین کند. اعضای هیأت مدیره ممکن است در خاتمه مدت مأموریت مجدداً انتخاب شوند و یا قبل از خاتمه مدت مأموریت عزل گردند.

ماده ۲۰: "هیأت مدیره مؤسسه دارای اختیارات ذیل می باشند:

۱. تعیین و انتخاب و عزل نماینده با حق وکالت در توکیل
۲. انتخاب مدیران فنی، بازرگانی و اداری و تعیین وظایف و حق الزحمه ایشان
۳. نمایندگی مؤسسه نزد کلیه اشخاص و ادارات و مقامات قانونی و ارگان های حقوقی و جزایی در تمام مراحل قانونی
۴. نمایندگی نزد دفاتر اسناد و مقامات دولتی و غیردولتی، کنسولگری ها و نزد شخصیت های حقوقی ایرانی و خارجی
۵. مشارکت و سرمایه گذاری در شرکت ها و مؤسسات
۶. اقدام به عقد قرارداد اجاره، رهن دارایی منقول و غیر منقول و قبول رهن از مشتریان
۷. قبول و ارائه ضمانت و تضمین
۸. مذاکرات برای تسویه دوستانه و رجوع به داوری و سازش اقدام به عقد هرگونه قرارداد و موافقت نامه
۹. دریافت هر مبلغ از مطالبات و اسناد و مدارک و هرگونه اموال منقول و غیرمنقول به هر مبلغ
۱۰. دریافت قرضه و وام از بانک ها و مؤسسات و اشخاص
۱۱. دادن هرگونه قبض رسید و مفاصا
۱۲. بحث و مذاکره و قطع و فصل و صلح در هرگونه مسائل مربوط به مؤسسه
۱۳. تعیین مخارج مؤسسه و کنترل آن
۱۴. بازکردن و بستن حساب جاری یا هر حساب دیگری در بانک ها و مؤسسه صرافی و تجاری و استفاده از آن و انتقال و بستن آنها، صدور و امضاء و ظهرنویسی چک ها و بروات و سفته ها و اسناد «قابل معامله» و دریافت وجه آنها

۱۵. قبول و استفاده از اعتبارات و ضمانت نامه های بانکی و تجارتي و تسويه آنها
۱۶. تعيين و عزل وكيل و نماينده و عامل و كارشناس و داور سازش
۱۷. استخدام متخصصين و به كارگماردن كاركنان و تعيين حقوق و حق الزحمه و حق السعي آنان
۱۸. تشكيل و تأسيس شعب و نمايندگي براي انجام امور مؤسسه
۱۹. تنظيم و اجراي وكالت نامه ها در موارد قانوني
۲۰. انجام تشريفات گمركي و امور پستي و تلگرافي مربوط به مؤسسه
۲۱. خريد و فروش اوراق سهام از طريق سازمان بورس سهام و اوراق بهادار

تبصره: كليۀ اختيارات مندرج در ماده فوق صرفاً بايستي در موضوع مؤسسه انجام پذيرد.

ماده ۲۱: "كليۀ اسناد تعهدآور مؤسسه بايد با امضاي شخص يا اشخاصي كه هيأت مديره تعيين مي نمايند، باشد.

ماده ۲۲: "مديران و مدير عامل مؤسسه نمي توانند معاملاتي نظير معاملات مؤسسه كه متضمن رقابت با عمليات مؤسسه باشد، انجام دهند.

ماده ۲۳: "حق الزحمۀ اعضاي موظف و حق حضور اعضاي غير موظف هيأت مديره توسط مدير عامل راه آهن تعيين خواهد شد.

ماده ۲۴: "مسئوليت اعضاي هيأت مديره و مدير عامل در مقابل مؤسسه و اشخاص ثالث مطابق قانون اصلاح قسمتي از قانون تجارت مي باشد.

ماده ۲۵: "انتخاب مدير عامل مؤسسه با پيشنهاد هيأت مديره و تصويب مدير عامل راه آهن ج.ا.ا مي باشد.

تبصره: اختيارات مدير عامل توسط هيأت مديره تعيين و بخشي از اختيارات مندرج در ماده ۲۰ مي تواند به ايشان تفويض شود.

ماده ۲۶: "بازرس "حسابرس" مؤسسه كه در اين اساسنامه بازرس ناميده مي شود، توسط مدير عامل راه آهن ج.ا.ا براي مدت يك سال انتخاب مي گردد.

ماده ۲۷: "اشخاص مذكور در ماده ۱۴۷ قانون اصلاح قسمتي از قانون تجارت نمي توانند

به سمت بازرس مؤسسه انتخاب شوند.

ماده ۲۸: "بازرس علاوه بر وظایفی که در قانون اصلاح قسمتی از قانون تجارت برای او مقرر شده است، مکلف است دربارهٔ صحت و درستی صورت‌های مالی و گزارش عملکردی که مدیران برای تسلیم به مجمع عمومی تهیه می‌کنند و همچنین دربارهٔ صحت مطالب و اطلاعاتی که مدیران در اختیار مجمع عمومی گذاشته‌اند، اظهارنظر کند. بازرس باید اطمینان حاصل نماید که قانون و اساسنامهٔ مؤسسه رعایت شده است.

ماده ۲۹: "بازرس می‌تواند در هر موقع هرگونه رسیدگی و بازرسی را که لازم باشد، انجام داده و اسناد، مدارک و اطلاعات مربوط به مؤسسه را مطالبه کرده و مورد رسیدگی قرار دهد. بازرس چنانچه مقتضی بداند می‌تواند به مسئولیت خود در انجام وظایفی که بر عهده دارد، از نظر کارشناسان استفاده کند به شرط آنکه آنها را قبلاً به مؤسسه معرفی کرده باشد. این کارشناسان در مواردی که بازرس تعیین می‌کند مانند خود بازرس حق هرگونه تحقیق و رسیدگی را خواهند داشت.

ماده ۳۰: "بازرس موظف است گزارش جامعی راجع به وضع مؤسسه به مجمع عمومی عادی تسلیم کند. گزارش بازرسی باید لااقل ۱۵ روز قبل از تشکیل مجمع عمومی عادی تسلیم شود.

ماده ۳۱: "بازرس نمی‌تواند در معاملاتی که با مؤسسه یا به حساب مؤسسه انجام می‌گیرد به طور مستقیم یا غیرمستقیم ذی‌نفع شود.

ماده ۳۲: "مسئولیت بازرس در مقابل مؤسسه و اشخاص ثالث مطابق مقررات قانون اصلاح قسمتی از قانون تجارت می‌باشد.

صورت‌های مالی مؤسسه

ماده ۳۳: "هر شش ماه صورت دارایی و بدهی و در پایان سال صورت‌های مالی مؤسسه توسط هیأت مدیره تصویب و ارائه خواهد شد.

ماده ۳۴: "صورت‌های مالی سالیانه مؤسسه باید اقلاً ۳۰ روز قبل از تشکیل مجمع عمومی سالیانه تهیه و تسلیم بازرس گردد و بازرس موظف است گزارش رسیدگی خود را تا

۱۵ روز قبل از تشکیل جلسه به مجمع عمومی تسلیم کند.

ماده ۳۵: "مؤسسه موظف است در هر سال مالی پیشنهاد تخصیص حق السهم اندوخته به اندوخته اعضا را به مجمع عمومی ارائه نماید. میزان حق السهم اندوخته در صورتی که مجمع تکلیفی غیر از آن تعیین نکرده باشد، حداقل به میزان سود بسته نظارتی اوراق مشارکت که هر سال توسط بانک مرکزی اعلام می شود، خواهد بود. هیأت مدیره موظف است براساس دستورالعملی که به تصویب می رساند، ترتیبی فراهم کند که اعضای صندوق بتوانند در ابتدای هر سال مالی انتخاب نمایند که یا حق السهم اندوخته قطعی سالانه مذکور در این ماده به اندوخته آنان تخصیص یابد یا یکی از گزینه های زیر را انتخاب و اندوخته ایشان با تضمین حفظ اصل اندوخته توسط مؤسسه در آن سرمایه گذاری شود. عدم انتخاب روش سرمایه گذاری توسط عضو به منزله انتخاب حق السهم اندوخته قطعی سالانه خواهد بود.

۱- سرمایه گذاری در بازار سرمایه "بورس اوراق بهادار" به صورت مستقیم یا از طریق تأسیس صندوق سرمایه گذاری مشترک با کارگزاری ها یا خرید واحد سرمایه گذاری در صندوق های موجود

۲- سرمایه گذاری در طرح ها و پروژه های حوزه ساختمان و مسکن یا سایر پروژه هایی که مؤسسه با پیش بینی سودآوری مناسب در آنها تصمیم به سرمایه گذاری دارد.

۳- خرید سهام شرکت های تابعه مؤسسه که در بورس عرضه شده است به قیمت تابلوی بورس

تبصره ۱: برای سرمایه گذاری در بازار سرمایه ملاک بازدهی سالانه مشابه مقررات حاکم بر بازدهی صندوق های مشترک بوده و مؤسسه به نام خود و به نمایندگی از اعضای متقاضی، اندوخته آنان را در این حوزه وارد خواهد کرد.

تبصره ۲: ملاک بازدهی در پروژه های اقتصادی سرمایه گذاری تا پایان پروژه می باشد و خروج از آن جز در موارد خروج عضو از صندوق امکان پذیر نخواهد بود. هیأت مدیره مؤسسه دستورالعمل چگونگی محاسبه حق السهم اندوخته و بازده پروژه را تصویب و اعلام خواهد کرد.

ماده ۳۶: "در هر سال مالی، درآمد مؤسسه منهای تمام هزینه ها و استهلاک ها و

ذخیره‌های قانونی به عنوان مازاد "کسری" درآمد خالص سال شناسایی شده و با وضع تعدیلات سنواتی، حق السهم اندوخته اعضا، پاداش هیأت مدیره و اندوخته‌هایی به شرح زیر، در صورت وجود مازاد، به عنوان "اندوخته افزایش دارایی ثبت شده" در حساب‌ها منظور می‌شود. این اندوخته پس از طی مراحل قانونی به ردیف دارایی ثبت شده، افزوده خواهد شد.

۱- تا ۲۰٪ اندوخته احتیاطی برای جبران خطرات ناشی از سرمایه گذاری اندوخته کارکنان

۲- تا ۱۵٪ اندوخته برای تأمین باز پرداخت وام اعضای شاغل که حین خدمت فوت کرده یا از کار افتاده کلی تلقی شوند.

ماده ۳۷: مؤسسه می‌تواند از شرکت‌های دارای عضو در صندوق کمک‌های مستقیم یا وجوه به صورت امانی و علی الحساب دریافت کند تا برای پرداخت وام، اجرای اقدامات رفاهی برای کارکنان شاغل یا افزایش توانمندی مؤسسه آنها را مصرف و یا سرمایه گذاری کند.

پرداخت وام و سرمایه‌گذاری

ماده ۳۸: از محل وجوهی که شرکت‌های دارای عضو در اختیار مؤسسه قرار می‌دهد، به اعضای شاغل عضو صندوق وام پرداخت می‌شود. مؤسسه می‌تواند از وام‌های مذکور سالانه کارمزد دریافت کند. میزان وام به مأخذ دو برابر وجوه در اختیار گذاشته شده خواهد بود و این وجوه تا تسویه نهایی وام افراد نزد مؤسسه باقی خواهد ماند. هر وامی که تسویه می‌شود، می‌توان معادل آن را به اعتبار کارکنان شرکت ذی ربط برای اعطای وام جدید اضافه نمود یا نیمی از آن که سهم شرکت ذی ربط است به شرکت مسترد گردد.

تبصره ۱- مؤسسه می‌تواند ترتیبی فراهم کند که اعضای شاغل بتوانند علاوه بر وام موضوع این ماده، به پشتوانه اندوخته و حق سنوات خود از بانک‌هایی که مؤسسه نزد آنها وثیقه سپاری می‌کند، وام بانکی دریافت کنند. در این صورت، تسویه حساب آنها با شرکت محل خدمت خود منوط به تسویه حساب وام دریافتی یا آزاد کردن وثایق مؤسسه در قبال

وام آنان خواهد بود.

تبصره ۲- میزان اقساط وام، کارمزد و حداقل و حداکثر آن و همچنین چگونگی اخذ تضامین و رهنه و سایر شرایط به موجب تفاهم نامه‌ای خواهد بود که مؤسسه با هریک از شرکت‌های دارای عضو در صندوق مبادله خواهد کرد.

تبصره ۳- وام‌های دیگری غیر از وام‌های مندرج در این ماده با تصویب هیأت مدیره راه آهن ج.ا.ا. قابل پرداخت می‌باشد.

ماده ۳۹: "مؤسسه می‌تواند وجوه در اختیار خود را به منظور تقویت بنیه مالی و سودآوری بیشتر در امور زیر سرمایه گذاری کند:

الف. شرکت در معاملات اوراق مشارکت و سایر اوراق بهادار و سهام شرکت‌ها در بازار سرمایه

ب. تأسیس یا مشارکت در شرکت‌ها و مؤسسات و سرمایه گذاری در کلیه امور تجاری، اقتصادی، بازرگانی، عمرانی یا پروژه‌های سودآور

ج. سپرده گذاری در بانک‌ها و مؤسسات مالی دارای مجوز از بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران

ماده ۴۰: "اعضای دارای قرارداد کار معین که در دوره‌های زمانی مشخص با ایشان تسویه حساب و مجدداً قرارداد منعقد می‌شود، می‌توانند به مؤسسه وکالت کتبی دهند تا مؤسسه به نیابت از ایشان حق سنوات سالانه متعلقه آنان را دریافت و به حساب اندوخته آنان منظور کند تا از مزایای حق السهم اندوخته متعلقه به آن بهره مند شوند. کل اندوخته این قبیل اعضا در هر زمان که مایل به تسویه حساب با صندوق باشند یا قرارداد کار آنان تمدید نگردد، به آنان مسترد خواهد شد.

ماده ۴۱: "اعضا با احراز یکی از شرایط زیر از عضویت صندوق خارج شده و کلیه بدهی‌ها و وام‌های ایشان دین حال شده و مجموع اندوخته آنان شامل سهمین و حق السهم اندوخته تخصیص یافته به اندوخته آنان پس از کسر بدهی‌ها قابل پرداخت می‌باشد.

الف - خاتمه قرارداد، استعفا، بازخرید از خدمت، انتقال، انفصال دائم یا اخراج کارمند. وجوه مذکور در صورت فوت کارمند براساس قانون مدنی در وجه وراث قانونی وی قابل

پرداخت خواهد بود.

ب - بازنشستگی یا از کارافتادگی کلی کارمند

ج - درخواست کتبی کارمند در زمان اشتغال برای خروج از عضویت صندوق این قبیل کارمندان تا دو سال حق عضویت مجدد در صندوق را نخواهند داشت و در صورت درخواست عضویت مجدد پس از این مدت، مدت عضویت قبلی آنان قابل احتساب نخواهد بود.

تبصره - افرادی که به هر شکل قبل از تشکیل مجمع عمومی عادی سالیانه و تعیین حق السهم اندوخته از عضویت صندوق خارج شوند، نرخ حق السهم اندوخته آنان به مأخذ نرخ سود بسته اوراق مشارکت اعلام شده از سوی بانک مرکزی محاسبه و تسویه حساب قطعی با آنها انجام خواهد شد.

ماده ۴۲: آن دسته از اعضای صندوق که بازنشسته می شوند در صورت درخواست کتبی با تسویه کامل بدهی خود به مؤسسه می توانند اندوخته خود را کماکان در صندوق حفظ کنند تا از حق السهم اندوخته متعلقه به آن در هر سال بهره مند شوند. هرگونه امکانات رفاهی که از سوی مؤسسه تأمین می شود مختص اعضای شاغل می باشد.

تبصره - اعضای قبلی صندوق که باز نشسته شده اند تنها برای یک نوبت می توانند مجدداً اندوخته ای معادل حداقل ۶ ماه و حداکثر ۱۰ ماه حقوق بازنشستگی زمان درخواست خود را به صندوق وارد نمایند و عضویت خود را در صندوق با شرایط مندرج در این ماده ادامه دهند.

ماده ۴۳: علاوه بر حق السهم اندوخته موضوع ماده ۳۵ که به تناسب اندوخته هر عضو به وی تعلق می گیرد، به پیشنهاد مؤسسه و تصویب هیأت مدیره راه آهن، پاداش های موردی نقدی صرفاً به اعضای شاغل پرداخت و جزو هزینه مؤسسه منظور خواهد شد.

ماده ۴۴: به منظور ارائه خدمات رفاهی بیشتر به اعضا، مؤسسه می تواند با دریافت وجوهی از راه آهن یا هریک از شرکت های دارای عضو در صندوق که میزان آن در قرارداد منعقد با آنها تعیین می شود، کلیه اعضای مشمول را تحت پوشش غرامت فوت و حوادث قرار داده و در صورت فوت یا از کارافتادگی کامل ناشی از کار معادل یک دیه کامل "مرد مسلمان در زمان حادثه" را به ایشان یا ورثه قانونی ایشان پرداخت کند و به نسبت از

کارافتادگی جزئی، بخشی از دیه کامل پرداخت شود.

تبصره ۱- در صورت فوت در غیر از محیط کار یا غیر مرتبط با کار شاغلین به هر دلیل و عدم دریافت دیه یا غرامت از محل دیگر، معادل یک سوم دیه کامل در ماه غیرحرام و در صورت از کار افتادگی نیز معادل یک سوم غرامت از کار افتادگی، توسط مؤسسه به زیان دیده یا ورثه قانونی وی پرداخت خواهد شد. در صورت وجود بدهی ناشی از دریافت وام از سوی متوفی، چنانچه مبلغ موضوع این ماده کمتر از نیمی از بدهی وی باشد، به جای آن نیمی از بدهی وی بخشوده خواهد شد.

تبصره ۲- یک سوم از مبلغ برآوردی غرامت فوت این ماده بلافاصله با اعلام شرکت، توسط مؤسسه به خانواده ایشان پرداخت و مابقی پس از طی مراحل قانونی به وراثت پرداخت می شود.

تغییر مواد اساسنامه و انحلال مؤسسه

ماده ۴۵: مجمع عمومی می تواند بنا به پیشنهاد هیأت مدیره یا مدیر عامل یا بازرس مؤسسه تغییراتی را که لازم می داند در اساسنامه مؤسسه به عمل آورد.

ماده ۴۶: مجمع عمومی می تواند در هر موقع انحلال مؤسسه را به هیأت وزیران پیشنهاد نماید و پس از تصویب موضوع انحلال در هیأت وزیران، مؤسسه منحل شده تلقی و مجمع عمومی یک یا چند نفرمدیر تصفیه تعیین خواهد نمود و وظایف آنان را تعیین خواهد کرد. با انتخاب مدیران تصفیه وظایف مدیران مؤسسه و سایر نمایندگان خاتمه می یابد و فقط بازرس به انجام وظایف خود ادامه خواهد داد.

ماده ۴۷: در تمام مدت تصفیه امور مؤسسه اختیارات مجمع عمومی به قوت خود باقی است و مدیران تصفیه موظفند مجامع عمومی که لازم باشد برای رسیدگی به حسابها و اخذ تصمیم راجع به گزارش مدیران تصفیه و انتخاب مدیران تصفیه و بازرس جدید دعوت نمایند.

ماده ۴۸: مدت مأموریت مدیر یا مدیران تصفیه دو سال است و تا زمانی که امر تصفیه امور مؤسسه خاتمه نیافته باشد مجمع عمومی برای دوره های دو ساله دیگر مدیران تصفیه

سابق یا مدیران تصفیه جدیدی انتخاب خواهد کرد و مادام که مدیران تصفیه جدید انتخاب نشده‌اند، مدیران تصفیه قبلی مسئول تصفیه امور مؤسسه می‌باشند.

ماده ۴۹: امور مؤسسه مطابق مقررات قانون اصلاح قسمتی از قانون تجارت و اصلاحات بعدی آن انجام خواهد شد.

ماده ۵۰: بعد از تصفیه کلیه بدهی‌های مؤسسه، مانده دارایی مؤسسه با تصویب مجمع عمومی در اختیار ولایت فقیه قرار می‌گیرد تا به هر نحو که مصلحت بداند مصرف شود.

ماده ۵۱: کلیه مسایل و مواردی که در این اساسنامه پیش‌بینی نشده و در مواردی که رعایت اصول و تشریفات قانونی الزامی است بر طبق مقررات قانونی اصلاح قانون تجارت و قوانین موضوعه رفتار خواهد شد.

این اساسنامه مشتمل بر ۵۱ ماده و ۱۸ تبصره در تاریخ ۱۳۹۳/۰۷/۲۲ و در اجرای تصویب‌نامه شماره ۱۰۴۶۴/ت/۲۱۳ هـ مورخ ۱۳۷۲/۷/۱۲ هیئت محترم وزیران به تصویب هیئت مدیره راه آهن ج. ا. ا. رسید.

آشنایی با قوانین و مقررات و اصطلاحات اداری و مالی راه آهن

اموال شرکت

اعم از منقول و غیر منقول شامل دارایی‌های ثابتی است که بتوان از آنها به طور مکرر با بیش از یک سال مالی بدون تغییر محسوس یا از دست دادن مشخصات اصلی استفاده نمود.

اموال منقول: اموالی که نقل آن از محلی به محل دیگر ممکن باشد بدون اینکه به خود

یا محل آن خرابی وارد آید، اموال منقول محسوب می‌گردد

اموال غیر منقول: اموالی که از محلی به محل دیگر نتوان نقل نمود، اعم از اینکه

استقرار آن ذاتی باشد یا به واسطه عمل انسان، به نحوی که نقل آن مستلزم خرابی یا نقص خود مال یا محل آن شود از قبیل: اراضی، ساختمان، تأسیسات، مستحقات و زیر سازی، اموال غیر منقول محسوب می‌گردند.

سازمان: سازمان عبارت است از ساختار سیستمی که مجموعه‌ای افراد برای تحقق

اهدافی معین با یکدیگر همکاری می‌کنند.

اداره: اداره عبارت است از فضا و محیطی که در آن افراد با هم، یک جا در یک گروه به صورت هماهنگ جهت حصول اهداف تعیین شده کار می نمایند.

شرح وظایف شغلی

شرح وظیفه شغلی عبارت است از انعکاسی واضح و مختصر از وظایف و الزامات یک شغل. شرح وظیفه شغلی می تواند دارای اشکال متفاوتی باشد اما حداقل بایستی از چهار بخش تشکیل شده باشد. شرح وظایف شغلی می بایست حاوی چشم اندازی در مورد سمت سازمانی به همراه توضیح مختصری از مهم ترین وظایف باشد. شرح وظیفه شغلی از اولین مطالبی است که متقاضی کار آن را مطالعه می نماید، لذا بهترین ابزار برای درک سنجیت متقاضی با کار است و در این مرحله می تواند تعداد زیادی از متقاضیان فاقد توانایی های لازم را از ادامه روند استخدام، منصرف کند.

در حالی که فهرست کردن آنچه افراد بایستی برای تصدی یک شغل به انجام برسانند، بایستی کاملاً مشخص و صریح باشد اما چشم پوشی از حساسیت های حقوقی به نوبه خود می تواند به یک بهانه قانونی تبدیل شود. فهرستی در مورد تحصیلات، مدارک، گواهینامه ها و تجارب لازم برای تصدی شغل مربوطه.

بخشی از شرح وظایف شغلی بایستی حاوی مواردی در خصوص سمت، محل کار، ساعات کار، مسافرت های شغلی، گزارش دهی و... باشد

طراحی مشاغل: تعیین و در کنار هم قرار دادن از جمله وظایفی است که به صورت یک واحد کاری می تواند توسط فردی با مهارت های خاص انجام پذیرد و پاسخگوی بخشی از نیازهای سازمان باشد.

شرح شغل: برای تنظیم مشاغل فرم خاصی وجود ندارد و هر سازمان بر حسب نیاز و نوع ساختار سازمانی می تواند فرم خاصی برای خود در نظر بگیرد. معمولاً در شرح شغل ها: عنوان شغل، منظور از ایجاد شغل، شرح وظایف عمده، میزان اختیارات که مسئولیت ها را مشخص می کند و بعضاً شرایط کار منظور می شود.

ردیف و پست سازمانی: پست، جایگاه سازمانی افراد در سازمان است. با توجه به حجم

کارها برخی از پست‌ها ممکن است نیاز به یک نفر و برخی دیگر از پست‌ها نیاز به گروهی از افراد داشته باشد. بنابر این ممکن است ده نفر از کارکنان در سازمان ده پست مختلف را تصدی کرده باشند، ولی کلیه آنها شغل مشابهی داشته باشند. با این توضیح، هر پست، شغل است ولی هر شغل لزوماً پست نیست و ممکن است در یک سازمان وجود داشته یا نداشته باشد. در عین حال، شغل حرفه است و پست منصب .

طبقه (رتبه): بر اساس قانون طبقه بندی مشاغل هر رشته شغلی دارای طبقات مختلفی است. هر طبقه، رشته شغلی مختص به یک گروه است و دامنه گروه در طبقات هر رشته شغلی مشخص می‌باشد. بدین ترتیب فرد با رشته شغلی یکسان ولی گروه‌های متفاوت، طبقات مختلفی از یک رشته شغلی را به خود اختصاص می‌دهند

انتصاب: انتصاب عبارت است از به کار گماردن داوطلب در سمتی که بر مبنای اطلاعات به دست آمده متناسب با آن شغل است.

مناقصه: فرایندی رقابتی برای تأمین کیفیت مورد نظر "طبق اسناد مناقصه" است که در آن تعهدات موضوع معامله به مناقصه‌گری که کمترین قیمت مناسب را پیشنهاد کرده باشد، واگذار می‌شود.

مزایده: فرایندی رقابتی برای فروش کالا، خدمت یا حقوق متعلق به دولت است که در آن، موضوع معامله به مزایده‌گری که بیشترین قیمت را پیشنهاد کرده باشد، واگذار می‌شود.

استعلام: عموم خریدهای شرکت‌ها و سازمان‌ها، در قالب استعلام بهاء "استعلام قیمت" صورت می‌پذیرد. استعلام بهاء در برخی مواقع به صورت شفاهی صورت می‌پذیرد. ولی با توجه به حساسیت‌های امور مالی و خرید در تدارکات، اولویت با طراحی و اجرای فرآیند استعلام است. استعلام به طور معمول، فرمی ساده است که توسط بخش تدارکات در شرکت‌های نسبتاً بزرگ و یا امور مالی و اداری در شرکت‌های متوسط و کوچک در قالب نامه رسمی تهیه می‌شود و مشتمل بر اطلاعات کالا و یا خدمات مورد نیاز است که برای حداقل سه تأمین‌کننده ارسال می‌گردد. تأمین‌کنندگان استعلام می‌توانند قبلاً شناسایی شده باشند و به نوعی متقاضی کالا و یا خدمات "خریدار"، تمایل انحصاری نمودن خرید را از این مجموعه تأمین‌کنندگان داشته باشد و یا اینکه به صورت اتفاقی و حتی از طریق

مراجعه مستقیم به تأمین کنندگان، خریدار اطلاعات مورد نیاز خود را کسب نماید. مفهوم استعلام برای تأمین کننده، عملاً در برگیرنده این موضوع است که استعلام قیمت با شرایط بهتر توسط خریدار انتخاب خواهد شد. لذا در هر دو حالت استعلام خصوصی و یا عمومی، مقوله رقابت در قیمت و شرایط با حفظ کیفیت واضح و شفاف می باشد.

قرارداد: قرارداد آتی یا معاملات آتی قرارداد، توافق نامه ای است قانونی، دارای حد و مرز معین و برای خرید یا فروش یک کالا یا ابزار مالی، برای زمانی در آینده با قیمتی توافق شده هنگام امضای قرارداد کالای تحویلی قرارداد آتی باید دارای استاندارد کیفیت و کمیت باشد و زمان تحویل و محل تحویل آن نیز مشخص باشد. تنها متغیر در معاملات آتی قیمت است که در مرحله معامله کشف می شود.

ذی حساب: ذی حساب مأموری است که به موجب حکم وزارت امور اقتصادی و دارایی از بین مستخدمین رسمی واجد صلاحیت به منظور اعمال نظارت و تأمین هماهنگی لازم در اجرای مقررات مالی و محاسباتی در وزارتخانه ها و مؤسسات و شرکتهای دولتی و دستگاههای اجرایی محلی و مؤسسات و نهادهای عمومی غیردولتی به این سمت منصوب می شود و وظایف مشروحه زیر را به عهده خواهد داشت:

- ۱- نظارت بر امور مالی و محاسباتی و نگهداری و تنظیم حسابها طبق قانون و ضوابط و مقررات مربوط و صحت و سلامت آنها
- ۲- نظارت بر حفظ اسناد و دفاتر مالی
- ۳- نگهداری و تحویل و تحول وجوه نقدینه ها، سپرده ها و اوراق بهادار
- ۴- نگهداری حساب اموال دولتی و نظارت بر اموال مذکور

جبران خدمات

نظام جبران خدمات که عمده تاً بحث حقوق و مزایا در آن مطرح است و اولین پدیده ای است که هر متقاضی استخدام در ورود به سازمان به آن توجه دارد.

حقوق و دستمزد

منظور از حقوق و دستمزد، پرداخت هزینه ای است که به جبران فعالیتهای کارکنان

در هر مؤسسه یا بنگاه اقتصادی پرداخت می‌گردد. هزینه حقوق و دستمزد بیانگر سهم نیروی کار در تولید محصولات یا ارائه خدمات است و به عنوان یکی از عوامل بهاء تمام شده مستلزم اندازه گیری، کنترل و تجزیه و تحلیل مستمر می‌باشد.

البته منظور از حقوق، مبلغ ریالی و جنبه‌های مادی، جبران سازی بوده و بدیهی است که جنبه‌های انگیزشی نیز از اهمیت خاص خود برخوردار است منظور از دستمزد، نوع پرداخت بر حسب ساعت است که پرداختی است که شیوه پرداختی برای کارگران است. و منظور از حقوق، پرداخت‌هایی است که ماهانه محاسبه و پرداخت می‌گردد و نوعاً مربوط به پرداخت کارمندان می‌باشد. حقوق تخصیصی برای هر کارمند شامل مزایا و کسورات می‌باشد که مزایا می‌تواند شامل مواردی همچون: حق شاغل، حق شغل، عائله‌مندی، فوق‌العاده محل خدمت، فوق‌العاده جذب، و... باشد کسورات می‌تواند مواردی شامل مالیات، بیمه عمر، بیمه حقوق ۲۷ درصد، بازنشستگی، وام صندوق و... باشد.

تخلفات و مجازات‌های اداری

تخلف اداری

تخلف اداری عبارت است از ارتکاب اعمال و رفتار نادرست و عدم رعایت نظم و انضباط اداری توسط مستخدم که منحصر به موارد مذکور در قانون رسیدگی به تخلفات اداری می‌باشد و به دو دسته قصور و تقصیر تقسیم می‌شود:

قصور

عبارت است از کوتاهی غیر عمدی در انجام وظایف اداری محوله

تقصیر

عبارت است از نقض عمدی قوانین و مقررات مربوطه

طبق ماده ۸- تخلفات اداری به شرح زیر است:

۱- اعمال و رفتار خلاف شوؤن شغلی یا اداری

۲- نقض قوانین و مقررات مربوط

۳- ایجاد نارضایتی در ارباب رجوع یا انجام ندادن یا تأخیر در انجام امور قانونی آنها

بدون دلیل

- ۴- ایراد تهمت و افتراء، هتك حیثیت
- ۵- اخاذی
- ۶- اختلاس
- ۷- تبعیض یا اعمال غرض یا روابط غیراداری در اجرای قوانین و مقررات نسبت به اشخاص
- ۸- ترک خدمت در خلال ساعات موظف اداری
- ۹- تکرار در تأخیر ورود به محل خدمت یا تکرار خروج از آن بدون کسب مجوز
- ۱۰- تسامح در حفظ اموال و اسناد و وجوه دولتی، ایراد خسارات به اموال دولتی
- ۱۱- افشای اسرار و اسناد محرمانه اداری
- ۱۲- ارتباط و تماس غیرمجاز با اتباع بیگانه
- ۱۳- سرپیچی از اجرای دستورهای مقامهای بالاتر در حدود وظایف اداری
- ۱۴- کم کاری یا سهل انگاری در انجام وظایف محول شده
- ۱۵- سهل انگاری رؤسا و مدیران در ندادن گزارش تخلفات کارمندان تحت امر
- ۱۶- ارائه گواهی یا گزارش خلاف واقع در امور اداری
- ۱۷- گرفتن وجوهی غیر از آنچه در قوانین و مقررات تعیین شده یا اخذ هرگونه مالی که در عرف، رشوه خواری تلقی می شود.
- ۱۸- تسلیم مدارک به اشخاصی که حق دریافت آن را ندارند یا خودداری از تسلیم مدارک به اشخاصی که حق دریافت آن را دارند
- ۱۹- تعطیل خدمت در اوقات مقرر اداری
- ۲۰- رعایت نکردن حجاب اسلامی
- ۲۱- رعایت نکردن شوؤن و شعایر اسلامی
- ۲۲- اختفاء، نگهداری، حمل، توزیع و خرید و فروش مواد مخدر
- ۲۳- استعمال یا اعتیاد به مواد مخدر
- ۲۴- داشتن شغل دولتی دیگر به استثنای قسمت های آموزشی و تحقیقاتی
- ۲۵- هرنوع استفاده غیرمجاز از شوؤن یا موقعیت شغلی و امکانات و اموال دولتی

- ۲۶- جعل یا مخدوش نمودن و دست بردن در اسناد و اوراق رسمی یا دولتی
- ۲۷- دست بردن در سؤالات، اوراق، مدارک و دفاتر امتحانی، افشای سؤالات امتحانی یا تعویض آنها
- ۲۸- دادن نمره یا امتیاز، برخلاف ضوابط
- ۲۹- غیبت غیر موجه به صورت متناوب یا متوالی
- ۳۰- سوء استفاده از مقام و موقعیت اداری
- ۳۱- توقیف، اختفاء، بازرسی یا بازکردن پاکت‌ها و محمولات پستی یا معدوم کردن آنها و استراق سمع بدون مجوز قانونی
- ۳۲- کارشکنی و شایعه پراکنی، وادار ساختن یا تحریک دیگران به کارشکنی یا کم کاری و ایراد خسارت بر اموال دولتی و اعمال فشارهای فردی برای تحصیل مقاصد غیرقانونی
- ۳۳- شرکت در تحصن، اعتصاب و تظاهرات غیرقانونی، یا تحریک به برپایی تحصن، اعتصاب و تظاهرات غیرقانونی و اعمال فشارهای گروهی برای تحصیل مقاصد غیرقانونی
- ۳۴- عضویت در یکی از فرقه‌های ضاله که از نظر اسلام مردود شناخته شده اند
- ۳۵- همکاری با ساواک منحل به عنوان مأمور یا منبع خبری و داشتن فعالیت یا دادن گزارش ضد مردمی
- ۳۶- عضویت در سازمان‌هایی که مرام نامه یا اساسنامه آنها مبتنی بر نفی ادیان الهی است یا طرفداری و فعالیت به نفع آنها
- ۳۷- عضویت در گروه‌های محارب یا طرفداری و فعالیت به نفع آنها
- ۳۸- عضویت در تشکیلات فراماسونری
- ۳-۲-۲- مجازات‌ها**
- طبق ماده ۹- تنبیهات اداری به ترتیب عبارتند از:
- الف- اخطار کتبی بدون درج در پرونده استخدامی
- ب- توبیخ کتبی با درج در پرونده استخدامی

ج- کسر حقوق و فوق العاده شغل یا عناوین مشابه حداکثر تا یک سوم از یک ماه تا یک سال

د- انفصال موقت از یک ماه تا یک سال

ه- تغییر محل جغرافیایی خدمت به مدت یک تا پنج سال

و- تنزل مقام و یا محرومیت از انتصاب به پست‌های حساس و مدیریتی در دستگاه‌های دولتی و دستگاه‌های مشمول این قانون

ز- تنزل یک یا دو طبقه و یا تعویق در اعطای یک یا دو طبقه به مدت یک یا دو سال

ح- بازخرید خدمت در صورت داشتن کمتر از ۲۰ سال سابقه خدمت دولتی در مورد مستخدمین زن و کمتر از ۲۵ سال سابقه خدمت دولتی در مورد مستخدمین مرد با پرداخت ۳۰ تا ۴۵ روز حقوق مبنای مربوط در قبال هر سال خدمت به تشخیص هیأت صادر کننده رأی

ط- بازنشستگی در صورت داشتن بیش از بیست سال سابقه خدمت دولتی برای مستخدمین زن و بیش از ۲۵ سال سابقه خدمت دولتی برای مستخدمین مرد براساس سنوات خدمت دولتی با تقلیل یک یا دو طبقه

ی- اخراج از دستگاه متبوع

ک- انفصال دائم از خدمات دولتی و دستگاه‌های مشمول این قانون

آیین‌نامه حفاظت فنی و کمیته بهداشت کار در راه‌آهن

به منظور تأمین مشارکت کارگران و کارفرمایان و نظارت بر حسن اجرای مقررات حفاظت فنی و بهداشت کار، صیانت نیروی انسانی و منابع مادی کشور در کارگاه‌های مشمول و همچنین پیشگیری از حوادث و بیماری‌های ناشی از کار، حفظ و ارتقای سلامتی کارگران و سالم سازی محیط‌های کار، تشکیل کمیته‌های حفاظت فنی و بهداشت کار با رعایت ضوابط و مقررات مندرج در این آیین‌نامه در کارگاه‌های کشور الزامی است.

جلسات کمیته حفاظت فنی و بهداشت کار باید لااقل هرماه یک بار تشکیل گردد و در اولین جلسه خود نسبت به انتخاب یک نفر دبیر از میان اعضای کمیته اقدام نمایند. تعیین

زمان تشکیل جلسات و تنظیم صورت جلسات کمیته به عهده دبیر جلسه خواهد بود.

وظایف کمیته حفاظت فنی و بهداشت کار به شرح ذیل است:

۱- طرح مسایل و مشکلات حفاظتی و بهداشتی در جلسات کمیته و ارائه پیشنهادات

لازم به کارفرما جهت رفع نواقص و سالم سازی محیط کار

۲- انعکاس کلیه ایرادات و نواقص حفاظتی و بهداشتی و پیشنهادات لازم جهت رفع

آنها به کارفرما

۳- همکاری و تشریک مساعی با کارشناسان بهداشت حرفه‌ای و بازرسان کار جهت

اجرای مقررات حفاظتی و بهداشت کار

۴- توجیه و آشنا سازی کارگران نسبت به رعایت مقررات و موازین بهداشتی و

حفاظتی در محیط کار

۵- همکاری با کارفرما در تهیه دستورالعمل‌های لازم برای انجام کار مطمئن، سالم و

بدون خطر و همچنین استفاده صحیح از لوازم و تجهیزات بهداشتی و حفاظتی در

محیط کار

۶- پیشنهاد به کارفرما جهت تشویق کارگرانی که در امر حفاظت فنی و بهداشت

حفاظتی و بهداشت کار علاقه و جدیت دارند

۷- پی‌گیری لازم به منظور تهیه و ارسال صورت جلسات کمیته و همچنین فرم‌های

مربوط به حوادث ناشی از کار و بیماری‌های ناشی از کار به ارگان‌های ذی ربط

۸- پی‌گیری لازم در انجام معاینات قبل از استخدام و معاینات ادواری به منظور

پیش‌گیری از ابتلای کارگران به بیماری‌های ناشی از کار و ارائه نتایج حاصله به

مراکز بهداشت مربوطه

۹- اعلام موارد مشکوک به بیماری‌های حرفه‌ای از طریق کارفرما به مراکز بهداشت

مربوطه و همکاری در تعیین شغل مناسب برای کارگرانی که به تشخیص شورای

پزشکی به بیماری‌های حرفه‌ای مبتلاء شده و یا در معرض ابتلای آنها قرار دارند.

"موضوع تبصره ۱ ماده ۹۲ قانون کار"

۱۰- جمع‌آوری آمار و اطلاعات مربوطه از نقطه نظر مسایل حفاظتی و بهداشتی و

- تنظیم و تکمیل فرم صورت نواقص موجود در کارگاه
- ۱۱- بازدید و معاینه ابزار کار و وسایل حفاظتی و بهداشتی در محیط کار و نظارت بر حسن استفاده از آنها
- ۱۲- ثبت آمار حوادث و بیماری‌های ناشی از کار کارگران و تعیین ضریب تکرار و ضریب شدت سالانه حوادث
- ۱۳- نظارت بر ترسیم نمودار میزان حوادث و بیماری‌های حرفه‌ای و همچنین نصب پوستره‌های آموزشی بهداشتی و حفاظتی در محیط کار
- ۱۴- اعلام کانون‌های ایجاد خطرات حفاظتی و بهداشتی در کارگاه
- ۱۵- نظارت بر نظم و ترتیب و آرایش مواد اولیه و محصولات و استقرار ماشین آلات و ابزار کار به نحو صحیح و ایمن و همچنین تطابق صحیح کار و کارگر در محیط کار
- ۱۶- تعیین خط مشی روشن و منطبق با موازین حفاظتی و بهداشتی برحسب شرایط اختصاصی هر کارگاه جهت حفظ و ارتقای سطح بهداشت و ایمنی محیط کار و پیش‌گیری از ایجاد حوادث احتمالی و بیماری‌های شغلی
- ۱۷- تهیه و تصویب و صدور دستورالعمل‌های اجرایی حفاظتی و بهداشتی جهت اعمال در داخل کارگاه در مورد پیش‌گیری از ایجاد عوارض و بیماری‌های ناشی از عوامل فیزیکی، شیمیایی، ارگونومیک، بیولوژیکی و روانی محیط کار
- وجود کمیته حفاظت فنی و بهداشت کار و مسئولین حفاظت و بهداشت حرفه‌ای در کارگاه به هیچ وجه رافع مسئولیت‌های قانونی کارفرما در قبال مقررات وضع شده نخواهد بود.

فصل نهم

آشنایی با سازمان‌های راه‌آهنی دنیا و تعامل راه‌آهن ایران با آنها

سازمان‌های حمل و نقل ریلی

بخش حمل‌ونقل پدیده‌ای است پویا، فراگیر و پیچیده که رشته‌های مختلف آن ریشه‌های حیات اقتصادی بشر را تغذیه می‌کند و به آن روح و دوام می‌بخشد. امروزه به دلیل جهانی‌شدن اقتصاد و تجارت جهانی کالاها، نیاز به خدمات حمل و نقلی، نیازی روز افزون و امری گریزناپذیر است. کشورهایی که در مسیر کریدورهای بین‌المللی حمل و نقل قرار دارند از این فرصت به‌عنوان یکی از فاکتورهای ایجاد درآمد، افزایش اشتغال و ارتقای جایگاه خود در سطح بین‌المللی استفاده می‌کنند. از آنجایی که حمل و نقل ریلی طیف وسیعی از فعالیت‌ها را در بر می‌گیرد و نیز به دلیل ماهیت چندگانه فعالیت‌هایی که در راه‌آهن کشورها به انجام می‌رسد، سازمان‌های بین‌المللی مرتبط نیز متنوع بوده و هر یک به بعد یا ابعاد خاصی از حمل و نقل ریلی می‌پردازد.

راه‌آهن و سازمان‌های بین‌المللی تخصصی ریلی

در حال حاضر مهم‌ترین سازمان‌های ریلی عبارتند از:

۱. اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها "UIC"
۲. سازمان بین‌الدول حمل و نقل بین‌المللی با راه‌آهن "OTIF"

۳. کمیته بین‌المللی حمل و نقل ریلی "CIT"
۴. سازمان همکاری راه‌آهن‌ها "OSJD"
۵. کنفرانس راه‌آهن‌های خاورمیانه "CMO"
۶. اتحادیه تعرفه‌ای اروپا - آسیا "TEA"
۷. شورای حمل و نقل ریلی کشورهای مشترک‌المنافع "CTR"

مهم‌ترین مقررات تخصصی ریلی عبارتند از:

۱. مقررات استفاده از واگن‌های باری در ترافیک بین‌المللی "RIV"
۲. مقررات استفاده از واگن‌های مسافری در ترافیک بین‌المللی "RIC"
۳. مقررات کلی استفاده یکنواخت از واگن‌ها "GCU"
۴. کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی با راه‌آهن "COTIF"
۵. سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو "ECO"
۶. کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه سازمان ملل "UNESCAP"

عضویت جمهوری اسلامی ایران در سازمان همکاری راه‌آهن‌ها

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با توجه به تغییرات به وجود آمده در جغرافیای کشور شوروی سابق و سایر کشورهای سوسیالیستی اروپای شرقی و افزایش تبادل بار با این کشورها به ویژه کشورهای آسیای میانه در سال ۱۹۹۷ میلادی برابر با ۱۳۷۵ هجری شمسی از اعضای دائم این سازمان به شمار می‌آید و میزان حق عضویت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۸۶ هجری شمسی مبلغ ۱۱۴/۰۰۰ فرانک سوئیس بوده است.

اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها "UIC"

International Union of Railways

موقعیت: ایل دو فرانسه پاریس

سال تأسیس: ۱۹۲۲

در سال ۱۹۲۲ اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها پس از برگزاری کنفرانسی متشکل از

نمایندگان بسیاری از دولت‌ها با هدف یکنواخت نمودن مقررات و شرایط بهره‌برداری از راه‌آهن تأسیس شد. مقر این اتحادیه در کشور فرانسه و در شهر پاریس می‌باشد. این اتحادیه تنها سازمان تجاری است که در سطح جهانی به نیازهای حمل و نقل ریلی می‌پردازد و برای همکاری‌های بین‌المللی میان شرکت‌های راه‌آهن اعم از دولتی و غیردولتی به وجود آمده است. همچنین UIC به عنوان بزرگترین سازمان همکاری بین‌المللی راه‌آهن شناخته می‌شود که هم از نظر تعداد اعضاء و هم از نظر طیف گسترده فعالیت‌ها مطرح است.

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران از سال ۱۳۲۶ هجری شمسی مطابق با سال ۱۹۴۷ میلادی، رسماً به عضویت اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها در آمد.



میزان تعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها به اختصار به شرح ذیل است:

۱- استفاده از استانداردها و دستورالعمل‌های فنی در زمینه ترافیک بار، حسابرسی و هزینه‌ها، بهره‌برداری، ساخت وسایل نقلیه ریلی، کشش، خط و ابنیه، مشخصات فنی و فن‌آوری اطلاعات

۲- کمک گرفتن از UIC جهت بررسی مسایل فنی خاص و عملیاتی

۳- عضویت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در هیئت مدیره UIC و انجام وظایف مربوطه

۴- استفاده از توانمندی UIC در برگزاری کارگاه‌های آموزشی طبق نیاز واحدهای اجرایی

۵- استفاده از دستورالعمل‌های UIC در زمینه مقررات حمل و نقل و مشخصات فنی واگن‌ها و محمولات در ارتباط با راه‌آهن‌های ترکیه و کشورهای اروپایی طبق دستورالعمل‌های فنی

۶- جلب حمایت مؤسسات مالی و بانک‌ها جهت سرمایه‌گذاری و... با همکاری UIC

۷- تشکیل آکادمی بین‌المللی آموزش حمل و نقل ریلی در تهران با حمایت کامل UIC

۸- راه‌اندازی دفتر نمایندگی UIC خاورمیانه در تهران و هماهنگی فنی در زمینه آموزش، تحقیقات، کریدورها و... با UIC

۹- حضور نماینده در کمیسیون‌های بار، مسافر، زیر بنایی، امنیت، IT، ایمنی، تحقیقات، فن‌آوری و همکاری‌های تخصصی در رابطه با موارد اعلامی از سوی کمیسیون‌ها

۱۰- شرکت در اجلاس‌ها و بررسی‌های تخصصی قبل از اعزام و اعلام مواضع راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

۱۱- تبادل اطلاعات بین راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و UIC "اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها" در زمینه‌های مختلف

اعضاء:

در بدو تأسیس این اتحادیه در سال ۱۹۲۲ حدود ۵۱ عضو از ۲۹ کشور جهان از جمله ژاپن و چین حضور داشتند. کم کم از تمام نقاط جهان از شوروی سابق گرفته تا کشورهای آفریقایی به UIC پیوستند. در "سال ۲۰۱۲ میلادی" این اتحادیه دارای، ۱۹۹ عضو از ۵ قاره است که این اعضا شامل ۸۲ عضو فعال، ۸۲ عضو اصلی و ۳۵ عضو پیوسته هستند. اعضای این اتحادیه جمعاً ۱/۰۰۰/۰۰۰ کیلومتر شبکه دارند.

اهداف:

اهداف اصلی اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها عبارتند از:

- قرار دادن علوم و تازه‌های دنیای حمل و نقل ریلی به تمامی اعضا
- تلاش برای پشتیبانی از اعضاء در ساخت و ساز و انجام عملیات‌های عمرانی جدید

- پیشنهاد و یافتن روش‌های جدید برای بهبود عملکرد فنی و زیست محیطی
- ایجاد استاندارد واحد برای بخش حمل و نقل ریلی
- توسعه همکاری بین اعضا و خانواده حمل و نقل ریلی

استاندارد UIC

به منظور ارائه یک درک مشترک و کاهش سردرگمی‌هایی که ممکن بود در معاملات و تعامل مشترک به وجود آید، اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها "UIC" دست به انتشار استاندارد بین‌المللی اصطلاحات راه‌آهن نمود. این استاندارد به ۳ زبان انگلیسی، فرانسوی و آلمانی تنظیم شد. که با همکاری انجمن وزرای حمل و نقل اروپا و اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها "UIC"، در سال ۱۹۹۵ منتشر شد.

سازمان بین‌الدول حمل و نقل بین‌المللی با راه‌آهن "OTIF"

سازمان دیگری که در بخش راه‌آهن در صحنه بین‌المللی وجود دارد، OTIF است. سازمان بین‌الدول حمل و نقل بین‌المللی با راه‌آهن است و وظیفه این سازمان تعیین مقرراتی برای حمل و نقل بین‌المللی با راه‌آهن است. سازمان OTIF در سال ۱۳۶۴ "۱ می ۱۹۸۵" بر پایه کنوانسیون ۱۹۸۰ کوتیف تأسیس گردید و محل آن در برن سوئیس است. هدف این سازمان دولتی تا امضای پروتکل ۳ ژوئن ۱۹۹۹ "پروتکل Vilnius" اصلاح کوتیف و تدوین نظام‌های حقوقی هماهنگ حمل بار و مسافر در ترافیک بین‌المللی ریلی بوده است که این نظام‌ها طی دهه‌ها تحت عنوان قواعد یکسان CIV و CIM موجودیت داشته‌اند. در حال حاضر حقوق هماهنگ OTIF در ۲۵۰۰۰۰ کیلومتر از خطوط ریلی و چند هزار کیلومتر خط جاده‌ای، دریایی و آبراهه‌ای اجرا می‌شود. زمینه ایجاد این سازمان به لزوم وجود مقررات جهت حمل و نقل بین‌المللی در راه‌آهن، رابطه اشخاص با شرکت‌های حمل و نقل‌کننده و نیاز به یک سازمان و نظام حقوقی باز می‌گردد. در صحنه بین‌المللی یک بستر حقوقی نیاز است تا وضعیت تردد قطارها و امتیازات و تعهدات اشخاص صاحب کالا و مسافرین و اشخاص ثالث ذی نفع را معین کند. بدین منظور مقررات متعددی که در زمینه

حمل و نقل بین‌المللی بار و مسافر بود، جمع‌آوری و مورد استفاده قرار گرفت و پس از تأسیس OTIF این کار نظم و سازمان مرتب‌تری پیدا کرد. اصولاً این تحولات از اروپا نشأت می‌گیرد. همان‌طور که راه‌اندازی UIC توسط راه‌آهن‌های اروپایی صورت گرفت و بعد سایر راه‌آهن‌های جهان به آن پیوستند، در OTIF نیز همین‌طور است. کشورهای عضو غالباً از غرب و شرق اروپا هستند و بعد هم یک سری کشورهای منطقه خاورمیانه و آسیا به آن ملحق شدند.

اهداف سازمان

هدف این سازمان بهبود ارتقاء و تسهیل ترافیک بین‌المللی ریلی در تمامی جنبه‌های آن به ویژه از طریق موارد ذیل است:

(a) تدوین نظام‌های حقوقی یکسان در زمینه‌های حقوقی شامل:

۱- قرارداد حمل و نقل بین‌المللی مسافر و کالا در ترافیک یکسره بین‌المللی ریلی، به انضمام حمل و نقل‌های چند وجهی با استفاده از سایر وسایل حمل و نقلی که تابع یک قرارداد واحد باشند.

۲- قرارداد استفاده از واگن‌ها به عنوان وسایل حمل و نقل در ترافیک بین‌المللی ریلی.

۳- قرارداد استفاده از زیر بنا در ترافیک بین‌المللی ریلی.

۴- حمل کالاهای خطرناک در ترافیک بین‌المللی ریلی.

(b) مشارکت در رفع هر چه سریع‌تر موانع عبور از مرز در ترافیک بین‌المللی ریلی، در

عین در نظر گرفتن منافع عمومی خاص، تا جایی که علل این مشکلات در صلاحیت دولت‌ها باشد.

(c) مشارکت در بهره‌برداری یکسان و یکسان‌سازی فنی در حوزه راه‌آهن از طریق معتبر

ساختن استانداردهای فنی و اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان.

(d) تدوین یک روند یکسان برای پذیرش فنی تجهیزات ریلی مورد نظر برای استفاده در

ترافیک بین‌المللی

(e) نظارت بر اعمال کلیه قواعد و توصیه‌های تدوین شده این سازمان

- f) توسعه نظام‌های حقوقی، قواعد و رویه‌های یکسان که در موارد a تا e ذکر شده، با در نظر گرفتن پیشرفت‌های فنی، اقتصادی و حقوقی
- CIV قواعد یکسان در خصوص قرارداد حمل و نقل بین‌المللی ریلی مسافر "CIV" که پیوست A کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.
 - CIM قواعد یکسان در خصوص قرارداد حمل و نقل بین‌المللی ریلی کالا "CIM" که پیوست B کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.
 - RID مقررات مربوط به حمل بین‌المللی ریلی کالاهای خطرناک "RID" که پیوست C کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.
 - CUV قواعد یکسان در خصوص قراردادهای استفاده از وسایل نقلیه در ترافیک بین‌المللی ریلی "CUV" که پیوست D کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.
 - CUI قواعد یکسان در خصوص قرارداد استفاده از زیر بنا در ترافیک بین‌المللی ریلی "CUI" که پیوست E کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.
 - APTU قواعد یکسان در خصوص معتبرسازی استانداردهای فنی و اتخاذ دستورالعمل‌های فنی یکسان قابل اعمال برای تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین‌المللی "APTU" که پیوست F کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.
 - ATMF قواعد یکسان در خصوص پذیرش فنی تجهیزات ریلی مورد استفاده در ترافیک بین‌المللی "ATMF" که پیوست G کنوانسیون را تشکیل می‌دهد.

کمیته بین‌المللی حمل و نقل راه‌آهن CIT

"INTERNATIONAL RAIL TRANSPORT COMMITTEE"

سال تأسیس: ۱۹۰۲ میلادی

این کمیته در راستای توسعه و بهبود قوانین بین‌المللی حمل و نقل با راه‌آهن بر اساس کنوانسیون کوتیف "COTIF" و ضمایم آن "CIM, CIV" و تطبیق آنها با ضوابط و مقررات و حقوق حمل و نقل بین‌المللی استاندارد در سال ۱۹۰۲ تشکیل شد و هر دو سال یک بار در یکی از کشورهای عضو برگزار می‌شود و هم‌اکنون دارای ۳۳ عضو از کشورهای جهان است و کشور ما نیز در سال ۱۹۶۸ "۱۳۴۷ شمسی" به عضویت این کمیته درآمده و از مقررات حمل و نقل بین‌المللی آن تبعیت می‌کند.

سازمان همکاری راه آهن ها "OSJD"

Orgdnization for Cooperation Between Railways

سازمان همکاری راه آهن ها "OSJD" سازمان بین المللی تخصصی است که در جریان اجلاس وزیران حمل و نقل در شهر صوفیه "بلغارستان" تأسیس شد. اعضای این سازمان، وزارتخانه های حمل و نقل یا ارگان های دولتی مجری حمل و نقل ریلی از ۲۵ کشور جهان می باشند. مبنای فعالیت OSJD مقررات سازمان OSJD است. طبق مصوبه بیستمین اجلاس وزیران "اولان باتور"، مغولستان، "۱۹۹۲" و تغییرات ایجاد شده در مقررات سازمان همکاری راه آهن ها "OSJD" در بیست و یکمین دوره اجلاس وزیران "ورشو، لهستان، ۱۹۹۳" به منظور جلب مشارکت راه آهن ها در فعالیتهای کمیته، ایجاد کنفرانس مدیران "نمایندگان مسئول" راه آهن های OSJD به تصویب رسید. این کنفرانس، فعالیت OSJD را در سطح ادارات راه آهنی تأمین می کند.

اعضای سازمان همکاری راه آهن ها "OSJD"

این سازمان دارای ۲۸ عضو فعال، ۶ عضو ناظر و ۴۰ شرکت وابسته می باشد.

عمده تعامل و همکاری راه آهن ایران با سازمان OSJD

- استفاده از تجربیات کشورهای عضو در حمل و نقل ترکیبی
- عضویت در کمیسیون حقوق حمل و نقل OSJD "کمیسیون دوم" که نماینده ثابت راه آهن ایران در محل مستقر می باشد.
- عضویت در توافق نامه ارتباط بین المللی باری ریلی "SMGS" و اعمال توافق نامه مذکور "از جمله تنظیم بارنامه در حمل و نقل از / به کشورهای مشترک المنافع CIS"
- عضویت در مقررات PPW "قوانین بهره برداری از واگن ها در ارتباط بین المللی"
- استفاده از تجربیات آن سازمان در حمل و نقل کالاهای خطرناک
- استفاده از تجربیات سازمان در زمینه توسعه حمل و نقل و تکمیل کریدورهای حمل و نقلی
- همکاری در روند تجدید ساختار OSJD به عنوان یکی از اعضای گروه کاری موقت

- تکمیل اسناد اساسی OSJD و ارائه نقطه نظرات راه‌آهن به سازمان
- همکاری با سازمان در جهت افزایش توانایی رقابت و بازاریابی حمل و نقل ریلی
- شرکت در اجلاس‌های وزیران، روسای راه‌آهن ها و جلسات تخصصی
- تبادل اطلاعات بین راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و OSJD در زمینه‌های مختلف
- بررسی بارنامه هماهنگ SMGS/CIM
- استفاده از فهرست هماهنگ کالا در مرز سرخس

اتحادیه بین‌المللی کنگره‌های راه‌آهن "IRCA"

International Rail Ways Congress Association

موقعیت: بروکسل . بلژیک

سال تأسیس: ۱۸۸۴ میلادی

اتحادیه بین‌المللی کنگره‌های راه‌آهن در تاریخ ۱۸ دسامبر ۱۸۸۴ به منظور توسعه حمل و نقل به وسیله ریل، توسعه و تبادل دانش و تجارب بین اعضا از طریق برگزاری کنگره‌ها، جمع‌آوری آمار و اطلاعات و انتشار مقالات فنی در بروکسل تشکیل شد. این کنگره هر ۴ سال یک بار در یکی از شهرهای مورد توافق اعضا تشکیل می‌گردد. در این اتحادیه ۷۸ کشور عضو هستند. ایران نیز در ۴ اکتبر ۱۹۵۰ "۱۳۲۹ شمسی" به این اتحادیه ملحق شده است.

فدراسیون بین‌المللی اتحادیه‌های شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی فورواردر "FIATA"

International Federation of Freight Forwarders Associations

موقعیت: زوریخ - سوئیس

سال تأسیس: ۱۹۲۶

فدراسیون بین‌المللی اتحادیه‌های شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی فورواردر "FIATA" در ۳۱ می ۱۹۲۶ به وسیلهٔ شانزده ملیت از شرکت‌های فورواردر در وین "اتریش" پایه‌گذاری شد و ریاست اولیه آن به عهده کشور دانمارک بود و هم‌اکنون مقر آن در زوریخ "سوئیس" است.



فدراسیون بین‌المللی اتحادیه‌های شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی فورواردر "FIATA" از سال ۱۹۲۶ تا ۱۹۳۶ فعالیت بسیار خوبی داشته و کنگره‌ها و جلسات آن به طور مرتب تشکیل شده و نیز همکاری‌های خوبی با مؤسسات و سازمان‌های مختلف بین‌المللی داشته است، اما در زمان جنگ جهانی دوم فعالیت آن به حالت تعلیق درآمد، لیکن به همت «سی بی انگلس» دانمارکی در سال ۱۹۴۷ فعالیت مجدد آن از سر گرفته شد و ظرف مدت ده سال اکثر اعضای عادی آن دوباره به یکدیگر ملحق شده و کمیته‌های مختلفی را برای پیشبرد امور فنی فدراسیون ایجاد نمودند، که تاکنون در قالب یک مجمع غیر دولتی به‌عنوان مشاور با شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل و سازمان بین‌المللی توسعه بازرگانی عمل می‌کند و در حال حاضر نمایندگی بالغ بر ۴۰/۰۰۰ شرکت فورواردر از اقصای نقاط دنیا را عهده‌دار است و بالغ بر ده میلیون کارمند تحت پوشش دارد.

"FIATA" دارای دو گروه اعضا است:

یکی اعضای پیوسته "ORDINARY MEMBERS" که شامل سندیکاهای ملی کشورهاست و هم اکنون دارای ۸۷ عضو سندیکایی از ۷۷ کشور جهان است. دیگری اعضای وابسته "ASSICUATE MEMBERS" هستند که شامل اعضای غیر سندیکایی است. "FIATA" دارای بیش از ۱۶۰۰ عضو وابسته از ۱۴۴ کشور جهان است. انجمن

شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران عضو پیوسته و حدود بیش از یک صد شرکت فورواردر ایرانی عضو وابسته "FIATA" هستند.

"FIATA" هر سال یک بار کنگره‌ای در یکی از کشورهای مورد توافق اعضا برگزار می‌کند و اعضای آن به تبادل افکار می‌پردازند. بیست و نهمین کنگره "FIATA" در سپتامبر ۲۰۰۰ در شهر روتردام برگزار شد.

تشکیلات سازمانی "FIATA"

- ۱- مجمع عمومی: تصمیم‌گیرنده فدراسیون است.
- ۲- هیأت رئیسه: که مجری امور محوله از طرف مجمع عمومی است.
- ۳- پرزیدنسی: که مرکب از ریاست گذشته، حال و نامزد آینده و دبیر اول و خزانه‌دار است.
- ۴- انستیتوها: که در حال حاضر سه انستیتو یکی حمل و نقل هوایی، دیگری حمل و نقل زمینی و دریایی "SURFACE" و سومی حمل و نقل ترکیبی است.
- ۵- گروه‌های کاری: هر انستیتو دارای یک یا چند گروه کاری دائمی است که کارهای مربوطه را بررسی و به انستیتو گزارش می‌کند.
- ۶- هیأت مشاورین: شامل سه هیأت مشاورین از جمله هیأت مشاورین موضوعات قانونی، آموزش حرفه‌ای و روابط عمومی می‌باشد.

اهداف سازمان "FIATA"

اهداف اصلی این سازمان عبارتند از:

- ۱- اتخاذ صنعت فورواردری در سطح جهانی
- ۲- مشارکت در چارچوب مشاوره و یا کارشناسی در اجلاس‌های مربوط به حمل و نقل بین‌المللی به منظور حمایت و ارتقای منافع صنعت فورواردری
- ۳- آشنا نمودن صنعت، تجارت و جامعه به‌طور گسترده با خدمات ارائه شده توسط صنعت فورواردری از طریق ارائه اطلاعات، توزیع نشریات و نمایش فیلم و غیره

- ۴- تقویت نقش صنعت فورواردری از طریق اقدامات مقتضی
 - ۵- بهبود کیفیت خدمات ارائه شده توسط صنعت فورواردری از طریق گسترش و ارتقای اسناد متحدالشکل فورواردری و شرایط تجاری استاندارد و غیره
 - ۶- انجام مطالعات و تحقیقات در مورد صنعت فورواردری و فعالیت آن
 - ۷- پیدا کردن راه‌های عملی در راستای معضلات تکنیکی در چارچوب انسیتیوها، گروه‌ها و هیأت‌های مشاوره
 - ۸- تقویت کارآیی حمل کالا به طور اعم
 - ۹- مساعدت در آموزش‌های شغلی باربری در راستای صنعت فورواردری
 - ۱۰- مساعدت در حل و فصل معضلات بیمه‌های اجباری
 - ۱۱- مساعدت در ارتباطات و اطلاعات الکترونیکی
 - ۱۲- تشویق همکاری در راستای صنعت فورواردری در سطح جهانی
 - ۱۳- اتحاد بیشتر صنعت فورواردری با ایجاد اجلاس‌ها
 - ۱۴- ارتقای معیارهای اخلاقی و همبستگی جهانی در چارچوب صنعت فورواردری
 - ۱۵- ارتقای روابط با متصدیان حمل و نقل و سازمان‌های وابسته
 - ۱۶- ارتقای روابط با متصدیان دریایی و سازمان‌های وابسته
 - ۱۷- ارتقای تجارت بین‌المللی بین کلیه کشورها در سطح جهانی
- (فورواردر:** نماینده صاحب کالا، فورواردر به کسی گفته می‌شود که به عنوان نماینده شرکت حمل‌کننده و صاحب بار کلیه کارهای گمرکی - صدور بارنامه، موارد مربوط به تخلیه و بارگیری و ترانشیپمنت و تمامی کارهای قانونی و حقوقی صاحب بار را انجام می‌دهد و با وکالت که از شرکت و صاحب بار می‌گیرد می‌تواند انجام وظیفه نماید).

فصل دهم

ناوگان ریلی موجود در راه آهن ج.ا.ا

به طور کلی واگن ها در راه آهن به دو دسته واگن های مسافری و واگن های باری تقسیم می شود که هر کدام انواع مختلفی دارند.

۱- واگن های مسافری

مشخصات واگن های مسافری موجود در راه آهن ایران عبارتند از:

واگن مسافری درجه یک لوکس آلمان غربی " سیمرغ " شرکت رجا

این واگن ها ساخت کشور آلمان است که پس از بازسازی، تحت عنوان قطار سیمرغ از آن بهره برداری می شود. هر یک از این واگن ها دارای ۸ کوپه ۴ نفره و در مجموع دارای ۳۲ نفر ظرفیت هستند. هر واگن دارای ۲ دستگاه سرویس بهداشتی، ۱ کوپه سرویس مخصوص مهماندار است. این واگن ها از سیستم تهویه مطبوع، شیشه های دو جداره و بدنه دو لایه کوپه " که عایق صدا و حرارت می باشد " برخوردارند. در این واگن ها سیستم صوتی و تصویری مناسبی تعبیه گردیده که قابلیت دریافت کانال های جمهوری اسلامی ایران به صورت ماهواره ای و با کیفیت بسیار خوب را دارا هستند، ضمن این که در کوپه ها پریز برق ۲۲۰ ولت جهت استفاده از لوازم برقی شخصی و شارژ وسایل برقی نیز موجود می باشد.

نمای بیرونی واگن‌های قطار سیمرغ



نمای داخلی کوپه واگن‌های قطار سیمرغ



واگن مسافری درجه یک لوکس "طوس یا خیام" شرکت رجا

این واگن‌ها دارای ۹ کوپه ۴ نفره و در مجموع دارای ۳۶ نفر ظرفیت هستند. هر واگن دارای ۲ دستگاه سرویس بهداشتی و یک کوپه سرویس مخصوص مهماندار است. این واگن‌ها از سیستم تهویه مطبوع، شیشه‌های دوجداره و بدنه کوپه دو لایه برخوردارند که موجب عایق‌بندی بدنه کوپه و سالن در مقابل حرارت و صدا می‌گردد. در واگن‌های این قطار سیستم صوتی و تصویری مناسبی تعبیه گردیده که از قابلیت دریافت کانال‌های جمهوری اسلامی ایران به صورت ماهواره‌ای و با کیفیت بسیار خوب برخوردار است، ضمن این که پریز برق ۲۲۰ ولتی در این کوپه‌ها برای استفاده از لوازم برقی شخصی و شارژ وسایل برقی نیز از دیگر امکانات این واگن‌هاست.

نمای بیرونی واگن‌های قطار طوس



نمای داخلی کوپه واگن‌های قطار طوس



واگن مسافری درجه یک " سبز " شرکت رجا

این واگن‌ها ساخت کشور اتریش هستند و دارای ۸ کوپه ۴ نفره و در مجموع دارای ۳۲ نفر ظرفیت هستند. هر واگن دارای ۲ دستگاه سرویس بهداشتی و یک کوپه سرویس مخصوص مهماندار است. واگن‌ها دارای سیستم تهویه، شیشه‌های دوجداره و بدنه کوپه‌ها دو لایه هستند. در واگن‌های این قطار سیستم صوتی و تصویری مناسبی تعبیه گردیده که از قابلیت دریافت کانال‌های جمهوری اسلامی ایران به صورت ماهواره‌ای و با کیفیت بسیار خوبی برخوردار می‌باشد؛ ضمناً پریز برق ۲۲۰ ولتی در این کوپه‌ها برای استفاده از لوازم برقی شخصی و شارژ وسایل برقی نیز تعبیه شده است.

نمای بیرونی واگن‌های قطار سبز



نمای داخلی کوپه واگن‌های قطار سبز



واگن‌های مسافری درجه یک لوکس " پلور سبز " شرکت رجا

این واگن‌ها ساخت کشور رومانی هستند و هر واگن دارای ۱۰ کوپه ۴ نفره و در مجموع دارای ۴۰ نفر ظرفیت می‌باشد. هر واگن دارای ۲ دستگاه سرویس بهداشتی ایرانی و فرنگی و یک کوپه سرویس مخصوص مهماندار است. واگن‌ها دارای سیستم تهویه مطبوع، سیستم صوتی و تصویری، بدنه کوپه دو لایه و شیشه‌های دوجداره هستند که موجب عایق‌بندی سالن و کوپه‌ها در برابر حرارت و صدا می‌گردند. سیستم صوتی و تصویری به صورت مدار بسته برای پخش فیلم‌های سینمایی در آن تعبیه شده است؛ ضمن این که در کوپه‌ها پریز برق ۲۲۰ ولتی برای استفاده از لوازم برقی شخصی و شارژ وسایل برقی نیز تعبیه شده است.

نمای داخلی کوپه واگن های قطار پلور



نمای بیرونی واگن های قطار پلور



واگن های مسافری درجه یک لوکس " دلیجان " شرکت وانیا ریل

این واگن ها ساخت کشور فرانسه هستند و دارای ۱۱ کوپه ۴ نفره و در مجموع دارای ۴۴ نفر ظرفیت هستند. هر واگن دارای ۲ دستگاه سرویس بهداشتی و یک کوپه سرویس مخصوص مهماندار است. واگن ها مجهز به سیستم تهویه مطبوع، بدنه کوپه دو لایه و شیشه های دو جداره هستند که موجب عایق بندی سالن و کوپه ها در برابر حرارت و صدا می گردند. سیستم صوتی و تصویری به صورت مدار بسته در این واگن ها برای پخش فیلم نیز تعبیه شده است.

نمای داخلی کوپه واگن های قطار دلیجان



نمای بیرونی واگن های قطار دلیجان



واگن مسافری درجه یک لوکس "خلیج فارس" شرکت رجا

این واگن‌ها ساخت کشور آلمان هستند که در ابتدا ۶۶ نفره بودند ولی بعد از بازسازی با توسعه کوپه‌ها به ۴۴ نفره تبدیل گردیدند. این واگن‌ها در حال حاضر با نام "صبا و خلیج فارس" شناخته می‌شوند. هر واگن این قطار دارای ۱۱ کوپه ۴ نفره و در مجموع ۴۴ نفر ظرفیت دارند. هر واگن دارای ۲ دستگاه سرویس بهداشتی و یک کوپه سرویس مخصوص مهماندار است. واگن‌ها مجهز به سیستم تهویه مطبوع، بدنه کوپه دو لایه و شیشه‌ای دو جداره هستند که موجب عایق‌بندی سالن و کوپه‌ها در برابر حرارت و صدا می‌گردند. سیستم صوتی و تصویری به صورت مدار بسته در این واگن‌ها برای پخش فیلم نیز تعبیه شده است.

نمای بیرونی واگن‌های قطار خلیج فارس



نمای داخلی کوپه واگن‌های قطار خلیج فارس



واگن‌های مسافری درجه یک لوکس "پارسی" شرکت‌های رجا - مهتاب سیر جم - راه آهن شرقی بنیاد - جویبار

این واگن‌ها ساخت کشور عزیزمان ایران می‌باشند هر واگن دارای ۱۰ کوپه ۶ نفره و در مجموع دارای ۶۰ نفر ظرفیت هستند. هر واگن دارای ۲ دستگاه سرویس بهداشتی و یک کوپه سرویس مخصوص مهماندار است. واگن‌ها مجهز به سیستم تهویه مطبوع، بدنه کوپه دو لایه و شیشه‌های دو جداره هستند که موجب عایق‌بندی سالن و کوپه‌ها در برابر حرارت و صدا می‌گردند. در هر کوپه دو پریز برق ۲۲۰ ولتی برای استفاده مسافرین تعبیه شده و کوپه‌ها از سیستم صوتی مرکزی بهره‌مند هستند.

نمای بیرونی واگن‌های قطار پارسی



نمای داخلی کوپه واگن‌های قطار پارسی



واگن درجه یک لوکس "سهند"

این واگن‌ها ساخت کشور اسپانیا می‌باشند و هر سالن دارای ۸ کوپه ۴ نفره و در مجموع ۳۲ نفر ظرفیت دارند. هر سالن دارای ۲ دستگاه سرویس بهداشتی و یک کوپه سرویس مخصوص مهماندار است. واگن‌ها مجهز به سیستم تهویه مطبوع، بدنه کوپه دو لایه و شیشه‌های دو جداره هستند که موجب عایق‌بندی سالن در مقابل نفوذ حرارت و صدا می‌گردند؛ ضمن این که در این واگن‌ها سیستم صوتی و تصویری به صورت مدار بسته برای پخش فیلم نیز تعبیه شده است.

نمای خارجی واگن‌های بازسازی شده سهند



واگن درجه یک لوکس اسپانیایی ۶۰ نفره "شرکت رعد تبریز"

این واگن‌ها همان‌طور که از نامشان مشخص است، ساخت کشور اسپانیا می‌باشند و هر واگن آن دارای ۱۰ کوپه ۶ نفره و در مجموع ظرفیت ۶۰ نفر می‌باشد. هر سالن دارای ۲ دستگاه سرویس بهداشتی و یک کوپه سرویس مخصوص مهماندار است. واگن‌ها دارای سیستم تهویه مطبوع، بدنه کوپه دو لایه و شیشه‌ها دو جداره هستند که باعث عایق‌بندی کوپه‌ها و سالن در برابر حرارت و صدا می‌گردند. کوپه مهماندار در سالن‌های اسپانیایی در وسط سالن و بین کوپه‌های ۶ و ۵ قرار دارد.

نمای خارجی واگن‌های اسپانیایی ۶۰ نفره



واگن درجه یک لوکس اسپانیایی ۶۶ نفره "شرکت رعد تبریز"

این واگن‌ها نیز ساخت کشور اسپانیا هستند که هر واگن دارای ۱۱ کوپه ۶ نفره و در مجموع ۶۶ نفر ظرفیت دارند. هر واگن دارای ۲ دستگاه سرویس بهداشتی و یک کوپه سرویس مخصوص مهماندار است. واگن‌ها دارای سیستم تهویه مطبوع، بدنه کوپه دو لایه و شیشه‌ها دو جداره می‌باشند که موجب عایق‌بندی کوپه‌ها و سالن در برابر حرارت و صدا می‌شود. کوپه مهماندار در بین کوپه‌های ۶ و ۵ سالن قرار دارد.

نمای خارجی واگن‌های اسپانیایی ۶۶ نفره



واگن درجه یک لوکس "غزال" شرکت ریل سیر کوثر - رجا - راه آهن شرقی بنیاد - وانیل ریل

این واگن‌ها ساخت کشور چین می‌باشد و هر واگن دارای ۱۰ کوپه ۴ نفره و در مجموع ۴۰ نفر ظرفیت دارند. هر واگن دارای ۲ دستگاه سرویس بهداشتی ایرانی و فرنگی است، که در یک سمت واگن قرار دارد و کوپه سرویس مهماندار نیز در طرف دیگر سالن قرار دارد. واگن‌ها مجهز به سیستم تهویه مطبوع، بدنه کوپه دو جداره و شیشه‌ها دو لایه هستند که موجب عایق‌بندی سالن در برابر حرارت و صدا می‌گردند. در این سالن‌ها سیستم صوتی و تصویری مناسبی تعبیه گردیده که از قابلیت دریافت کانال‌های جمهوری اسلامی ایران به صورت ماهواره‌ای و با کیفیت بسیار خوب برخوردار می‌باشند ضمن این که در کوپه‌ها پریز برق ۲۲۰ ولت برای استفاده از لوازم برقی شخصی و شارژ وسایل برقی موجود است. در این قطارها پذیرایی شام بصورت انتخابی با دریافت هزینه اضافی روی بلیت به مسافران عرضه می‌شود.

نمای بیرونی واگن‌های قطار غزال



نمای داخلی کوپه واگن‌های قطار غزال



واگن درجه یک لوکس آلمان شرقی " شرکت رجا "

این واگن‌ها ساخت کشور آلمان هستند و هر واگن دارای ۱۰ کوپه ۶ نفره و در مجموع دارای ۶۰ نفر ظرفیت است. هر واگن دارای دو دستگاه سرویس بهداشتی و ۱ کوپه سرویس مخصوص مهماندار است. واگن‌ها دارای سیستم تهویه مطبوع هستند ولی گرمایش واگن توسط سیستم بخار تأمین می‌شود.

نمای بیرونی واگن‌های قطار آلمان شرقی رجا



نمای داخلی کوپه واگن‌های قطار آلمان شرقی رجا



واگن درجه دو آلمان غربی تبدیلی "شرکت رجا"

این واگن‌ها ساخت کشور آلمان هستند هر واگن دارای ۱۱ کوپه ای ۶ نفره و در مجموع ۶۶ نفره شده اند. واگن‌ها دارای ۲ دستگاه سرویس بهداشتی و یک کوپه سرویس مخصوص مهماندار می‌باشند. این واگن‌ها فاقد سیستم تهویه مطبوع می‌باشند ولیکن دارای پنجره‌های کشویی هستند. گرمایش این واگن‌ها از طریق مولد بخار تأمین می‌گردد.

نمای بیرونی واگن‌های آلمانی تبدیلی درجه دو



واگن‌های درجه یک لوکس اتوبوسی دو طبقه (۸+۱ نفره) "شرکت رجا"

این واگن‌های دو طبقه ساخت کشور چین هستند که از ۳ قسمت تشکیل شده‌اند: طبقه تحتانی و فوقانی که محل استقرار مسافرین می‌باشد و قسمت میانی که به اتاقک تجهیزات برق و اتاقک استقرار مأمورین و همچنین به سرویس بهداشتی و یک انبار ختم می‌گردد. هر واگن به سیستم تهویه مطبوع، شیشه‌های دو جداره و بدنه دو لایه مجهز هستند که باعث عایق‌بندی سالن در برابر حرارت و صدا می‌شود. سیستم گرمایش سالن‌ها از طریق المنت برقی تأمین می‌شود. این واگن‌ها دارای سیستم صوتی و تصویری برای پخش فیلم و موسیقی می‌باشند.

نکته قابل توجه در این واگن‌ها مجهز بودن آنها به قلاب اتوماتیک است که باعث کاهش ضربه در هنگام توقف و یا حرکت می‌شود.

نمای بیرونی واگن های اتوبوسی دو طبقه



نمای داخلی واگن های اتوبوسی دو طبقه



واگن درجه یک لوکس "مارال" شرکت وایا ریل

این واگن ها دارای سیستم تهویه مطبوع است و گرمایش آن ها توسط بخار و همچنین سیستم الکتریکی تأمین می گردد. هر واگن دارای یک سرویس بهداشتی و یک کوپه سرویس برای مهماندار است و ظرفیت هرسالن ۴۴ نفر می باشد

نمای بیرونی واگن های مارال



واگن درجه ۱ لوکس اتوبوسی "بنیاد" (سفر)

این واگن ها به تعداد ۱۰ دستگاه و در ۲ رام ۵ واگنی به هم کوپل شده اند و در هر رام یک سالن به عنوان رستوران وجود دارد که در آن کوپه هایی برای مأمورین در نظر گرفته شده است. درهای واگنها به صورت پنوماتیکی باز و بسته می گردند و هر واگن دارای

سیستم تهویه مطبوع می باشد. ظرفیت واگنها به صورت متغیر و به تعداد ۲۴، ۶۰، ۶۶ و ۷۲ نفر می باشد. واگن ها از سیستم صوتی و تصویری مرکزی برای پخش فیلم و موسیقی نیز برخوردارند.

نمای بیرونی واگن های اتوبوسی بنیاد



واگن درجه دو معمولی اتوبوسی "شرکت رجا"

ظرفیت این واگن ها ۷۲ نفر است و فاقد سیستم تهویه مطبوع بوده و گرمایش سالن ها از طریق بخار تأمین می گردد.

نمای بیرونی واگن های اتوبوسی



نمای داخلی واگن های اتوبوسی



واگن درجه دو معمولی اتوبوسی "شرکت رجا"

ظرفیت هر واگن ۷۸ نفر است و فاقد سیستم تهویه می باشد و گرمایش سالن ها از طریق بخار تأمین می گردد.

نمای بیرونی واگن های اتوبوسی



نمای داخلی واگن های اتوبوسی



• قطارهای خودکشش

(۱) ریل باس "ارم" شرکت رجا

این قطارها از نوع صندلی اتوبوسی است و از سرعت ۱۲۰ کیلومتر در ساعت بهره می برد و در حال حاضر در مسیرهای نسبتاً کوتاه مانند تهران- قم ؛ تهران سمنان و گرگان- پل سفید در بهره برداری است. طراحی داخلی این قطارها ارگونومیک، ایمن و مدرن است. کلیه سالن ها دارای نورپردازی مناسب، محل بار همراه، دستگیره های مناسب برای تردد مسافر داخل سالن ها و کپسول اطفای حریق است و از سیستم تهویه سرمایش و گرمایش پیشرفته و خودکار بهره می برد. درهای واگن این قطار از طریق ۱۲ دوربین در پنل راننده قابل کنترل است. این قطار دارای سیستم صوتی برای پخش داخل قطار و بلندگوهای خارجی برای هشدارهای لازم در مواقع لزوم است که در بیرون قطار تعبیه شده است.

نمای خارجی قطار ریل باس



نمای داخلی واگن قطار ریل باس



۲) ترن ست "پردیس" شرکت رجا

این قطارها از نوع صندلی اتوبوسی ویژه "مانند صندلی‌های هواپیما" با حداکثر سرعت سیر ۱۶۰ کیلومتر در ساعت است. پذیرایی در این قطار، وعده صبحانه در تمام مسیرها و نهار در مسیر مشهد می‌باشد. این قطارها در حال حاضر در مسیرهای تهران - مشهد؛ تهران - یزد و تهران - میانه در حال بهره‌برداری و خدمت‌رسانی به مسافریان است. واگن‌های این قطار در برابر ورود گرد و غبار، برف و باران کاملاً عایق هستند. سیستم سرمایش در سقف واگن تعبیه شده و دارای عملکرد خودکار است. داخل واگن‌های این قطار از سیستم صوتی تصویری مرکزی برای پخش فیلم و موسیقی با چهار کانال خروجی و استفاده از هدفون به انتخاب مسافریان برای گوش دادن به موسیقی یا رادیو و یا تماشای فیلم می‌باشد. در این نوع قطارها قابلیت نصب تجهیزات دریافت از ماهواره برای پخش کانال‌های تلویزیونی وجود دارد. سرویس‌های بهداشتی با تجهیزات مناسبی برای استفاده مسافریان تجهیز شده و در شروع هر حرکت مأمورین موظف به پخش فیلم آموزشی برای استفاده صحیح از تجهیزات و امکانات موجود در قطار می‌باشند.

نمای بیرونی ترن ست



نمای داخلی واگن ترن ست



واگن های حمل خودرو

واگن هایی هستند که به منظور حمل و نقل خودروی مسافریین مورد استفاده قرار گرفته و در انتهای قطار قرار می گیرند.



واگن های پست و توشه

واگن هایی هستند که برای حمل بار و توشه مسافریین و یا حمل محموله های پستی و بارهای متفرقه به کار می روند و به انتهای قطار متصل می شوند. این واگن ها به دو قسمت تقسیم می شوند: قسمت اول مخصوص امانات پستی است که قفسه بندی شده و قسمت دوم که به توشه مسافریین تعلق دارد.



۳- واگن های باری

انواع واگن های باری عبارتند از:

۱. مسقف
۲. لبه کوتاه
۳. لبه بلند
۴. مسطح " کفی "
۵. مخزن دار
۶. ریل کش
۷. یخچال دار
۸. شن کش
۹. فله بر " حمل غلات "

واگن های باری در راه آهن ج.ا.ا

۱- واگن مسقف

این نوع واگن قابلیت حمل محمولات فله همچون گندم و ذرت و بارهایی از قبیل کود شیمیایی، مواد غذایی، مواد بسته بندی شده و غیره را دارا بوده و درب های آن قابلیت قفل و

پلمپ دارد و بر این اساس محموله واگن در مسیر حمل، کاملاً محفوظ خواهد ماند.

مشخصات برخی از این نوع واگن‌ها:

حداکثر ظرفیت بارگیری: ۵۵ تن

طول بارگیر: ۱۵/۰۳ متر

عرض بارگیری: ۲/۶۵ متر

سطح بارگیری: ۳۹/۸ مترمربع

حجم بارگیری: ۸۵/۵ مترمکعب



۲- واگن لبه کوتاه

واگن مذکور قابلیت حمل محمولاتی از قبیل ماشین آلات، آهن آلات، کانتینر و غیره را

دارا است.

مشخصات برخی از این نوع واگن‌ها:

حداکثر ظرفیت بارگیری: ۵۶ تن

عرض بارگیری: ۲/۷۴ متر

طول بارگیری: ۱۸/۶۶ متر

سطح بارگیری: ۵۱/۱۲ مترمربع



۳- واگن لبه بلند "حمل محمولات معدنی"

این نوع واگن قابلیت حمل مواد معدنی و محمولات فله مشابه را دارا است. جهت تخلیه بار تعدادی از این واگن‌ها دارای دریچه تحتانی و جانبی و تعدادی نیز فاقد دریچه هستند که نوع اخیر نیاز به دستگاه مخصوص "واگن برگردان" دارد.

مشخصات برخی از این نوع واگن‌ها:

حداکثر ظرفیت بارگیری: ۵۷ تن "۴ محوره"

عرض بارگیری: ۲/۷۱ متر

طول بارگیری: ۱۲/۵۲ متر

سطح بارگیری: ۳۳/۹۳ متر مربع



۴- واگن مسطح "کفی"

این نوع واگن توانایی حمل خودرو و ماشین آلات و کالاهای مشابه را داراست.

مشخصات برخی از این نوع واگن‌ها:

حداکثر ظرفیت بارگیری: ۵۶ تن

طول بارگیری: ۱۸/۵۶ متر

عرض بارگیری: ۲/۸۵ متر

سطح بارگیری: ۵۲/۷۳ مترمربع



۵- واگن مخزن دار

این نوع واگن قابلیت حمل مایعات، مواد نفتی و روغنی را داراست.

مشخصات برخی از این نوع واگن ها:

حداکثر ظرفیت بارگیری: ۵۶ تن

حجم بارگیری: ۶۵ مترمکعب



۶- واگن ریل کش " مسطح عریض "

این نوع واگن ها دارای تجهیزاتی به نام قرقره می باشند که بر روی کف واگن نصب شده اند از این واگن ها در عملیات ریل گذاری و احداث خطوط راه آهن استفاده می شود.

مشخصات برخی از این نوع واگن ها:

حداکثر ظرفیت بارگیری: ۹۰ تن

طول بارگیری: ۱۵/۱۶ متر

عرض بارگیری: ۳/۲ متر

سطح بارگیری: ۴۸ مترمربع



۷- واگن یخچال دار

واگن‌هایی که جهت حمل مواد فاسدشدنی مانند مواد غذایی استفاده می‌شود که در گذشته استفاده بیشتری از این نوع واگن‌ها می‌شده اما امروزه با پیشرفت تکنولوژی نیاز به استفاده از این واگن‌ها کمتر شده است.

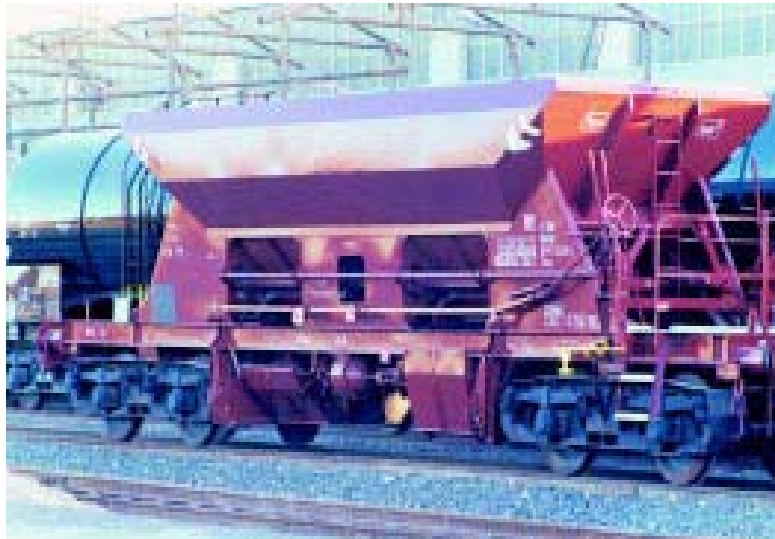
۸- واگن شن کش "حمل بالاست"

این نوع واگن قابلیت حمل و تخلیهٔ محمولاتی نظیر بالاست و شن را داراست.

مشخصات برخی از این نوع واگن‌ها:

حداکثر ظرفیت بارگیری: ۵۸ تن

حجم بارگیری: ۳۷ مترمکعب.



۹- واگن فله بر "حمل غلات"

این نوع واگن قابلیت حمل و تخلیه غلات را داراست.

مشخصات برخی از این نوع واگن‌ها:

حداکثر ظرفیت بارگیری: ۶۵ تن

حجم بارگیری: ۹۴ مترمکعب



معرفی لکوموتیوهای موجود در راه آهن ج.ا.ا.

لکوموتیو آلستوم

این نوع لکوموتیو ۶ محوره ساخت کشور فرانسه است که عمدتاً در سرویس حمل و نقل بار و مسافر در سطح شبکه مورد استفاده قرار می گیرد.

حداکثر سرعت: ۱۵۰ کیلومتر در ساعت

قدرت: ۴۰۰۰ اسب بخار



لکوموتیو مدل GE

لکوموتیوهای ۶ محوره هستند که در سرویس حمل و نقل بار در سطح شبکه مورد استفاده قرار می گیرند.

حداکثر سرعت: ۱۱۳ کیلومتر در ساعت

قدرت: ۳۰۰۰ اسب بخار



لکوموتیو مدل GT26



این نوع لکوموتیوها ۶ محوره هستند و در حمل و نقل بار و مسافر در سطح شبکه راه آهن مورد استفاده قرار می گیرند.
حداکثر سرعت: ۱۲۰ کیلومتر در ساعت
قدرت: ۳۰۰۰ اسب بخار

لکوموتیوهای برقی RC4



این نوع لکوموتیوها ۴ محوره است و در حمل و نقل بار در ناحیه آذربایجان "حد فاصل تبریز - جلفا" مورد استفاده قرار می گیرند.
حداکثر سرعت: ۱۰۰ کیلومتر در ساعت
قدرت: ۴۶۸۰ اسب بخار

لکوموتیو ER24PC زیمنس



لکوموتیوهای ۴ محوره ساخت ایران و آلمان که جهت حمل قطارهای مسافری استفاده می شوند. این لکوموتیوها قابلیت استفاده به عنوان مولد را نیز دارند.

حداکثر سرعت: ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت
حداکثر قدرت: ۳۰۰۰ اسب بخار

لکوموتیو چینی DF8Bi

در سال ۱۳۸۷ خرید ۲۰ دستگاه از لکوموتیو DF8Bi توسط شرکت راه آهن حمل و نقل در برنامه قرار گرفت که این لکوموتیوها در سال ۹۰ به ناوگان ریلی کشور ملحق گردید. لکوموتیوهای فوق در شبکه راه آهن مخصوص حمل بار می باشند.

حداکثر قدرت: ۴۸۰۰ اسب

حداکثر سرعت: ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت



لکوموتیو مانوری GM-G22

از نظر ساختمان و نوع موتور شبیه به لکوموتیو سنگین بوده ولی تفاوت های عمده ای با آن دارد. موتور این لکوموتیوها ۱۲ سیلندر بلووری می باشد. عمده استفاده لکوموتیو مذکور

جهت مانور بوده و بعضاً جهت حمل قطار مسافری در ناحیه شمال هم مورد استفاده قرار می گیرند.

حداکثر قدرت ۱۵۰۰ اسب بخار

حداکثر سرعت: ۱۰۵ کیلومتر بر ساعت



لکوموتیو مانوری GM-G12

این لکوموتیوها اولین سری لکوموتیوهایی که وارد راه آهن شدند و جهت مانور در ایستگاه‌ها به کار می‌روند.

حداکثر قدرت ۱۴۲۵ اسب بخار
حداکثر سرعت ۱۰۵ کیلومتر بر ساعت



لکوموتیو باری ۳۳۰۰ اسب بخار (MAP24)

لکوموتیو باری MAP24 با هدف تأمین نیاز بازار داخلی کشور به لکوموتیو باری، در شرکت مهندسی و ساخت لکوموتیو مپنا طراحی، ساخته و تولید گردید. این لکوموتیو با توان ۳۳۰۰ اسب بخار، مجهز به یک دستگاه موتور دیزل ۱۶ سیلندر توربورشارژی بوده و نوعی لکوموتیو دیزل الکتریک محسوب می‌گردد.



ارتقاء قابل توجه در سیستم ترمز و مجهز نمودن لکوموتیو به سیلندرهای BFC و ترمز پارک، سبب افزایش ایمنی این لکوموتیو در مقایسه با لکوموتیوهای مشابه موجود در راه آهن کشور شده است.

دستاوردهای برجسته در پروژه لکوموتیو باری MAP24

طراحی و ساخت سیستم کنترل

ساخت بوژی به روش ورقکاری و مونتاژ کامل گهواره

ساخت سازه اصلی و زیر سازه لکوموتیو

بهره‌گیری از سیستم ترمز الکتروپنوماتیک مدرن

طراحی و ساخت کابین راننده جدید براساس استاندارد UIC651

فرآیند مونتاژ سامانه‌های الکتریکی لکوموتیو

فرآیند مونتاژ تمامی سامانه‌های مکانیکی لکوموتیو

ضمایم

مدیران ارشد راه آهن از ابتدای تأسیس تاکنون





حسین نفیسی
(۱۳۲۱ اردیبهشت - ۱۳۴۴ اسفند)



احمد مصدق
(۱۳۲۴ اسفند - ۱۳۲۵ مهر)



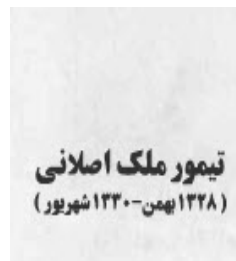
پرویز بهمن
(۱۳۲۵ مهر - ۱۳۲۵ آبان)



خسرو هدایت
(۱۳۲۵ آبان - ۱۳۲۵ بهمن)



عزت اله هدایت
(۱۳۲۵ بهمن - ۱۳۲۸ بهمن)



تیمور ملک اصلانی
(۱۳۲۸ بهمن - ۱۳۳۰ شهریور)



داود رجبی
(۱۳۳۰ شهریور - ۱۳۳۱ شهریور)



ابوالقاسم صدیق بهزادی
(۱۳۳۱ شهریور - ۱۳۳۱ دی)



سید حسین هاشمی نژاد
(۱۳۳۱ دی - ۱۳۳۲ تیر)



هوشنگ سمیعی
(۱۳۳۲ تیر - ۱۳۳۲ دی)



ولی اله انصاری
(۱۳۳۲ دی - ۱۳۳۴ شهریور)



ابراهیم گروگان
(۱۳۳۲ شهریور - ۱۳۴۰ اردیبهشت)



حسین هاشمی نژاد
(۱۳۳۰ اردیبهشت - ۱۳۴۰ دی)



علی اکبر خبیری
(۱۳۴۰ دی - ۱۳۴۲ فروردین)



کمال درّی
(۱۳۳۲ فروردین - ۱۳۳۳ خرداد)



پرویز آوینی
(۱۳۴۳ خرداد - ۱۳۴۳ مهر)



نصراّله جالینوس
(۱۳۴۳ مهر - ۱۳۴۳ دی)



حسین هاشمی نژاد
(۱۳۴۳ دی - ۱۳۴۶ دی)



حسن شالچیان
(۱۳۴۶ دی - ۱۳۴۸ فروردین)



نصراله جالینوس
(۱۳۴۸ فروردین - ۱۳۴۹ دی)



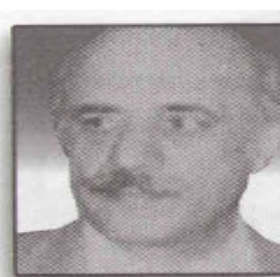
پرویز آوینی
(۱۳۴۹ دی - ۱۳۵۳ مرداد)



حمید موسویان
(۱۳۵۳ مرداد - ۱۳۵۴ مهر)



خسرو پاکدامن
(۱۳۵۴ آبان - ۱۳۵۵ آذر)



فضل اله محمودیان
(۱۳۵۵ آذر - ۱۳۵۶ مهر)



مسعود طباطبایی دیا
(۱۳۵۶ مهر - ۱۳۵۷ مهر)



محمد حسین بدیعی
(۱۳۵۷ مهر - ۱۳۵۷ بهمن)



علی اکبر خبیری
(۱۳۵۷ بهمن - ۱۳۵۸ مهر)



نظام الدین موحد
(۱۳۵۸ مهر - ۱۳۵۸ اسفند)



سید محمد یعقوب علیزاده
(۱۳۵۸ اسفند - ۱۳۶۲ آبان)



سید ابوالحسن خاموشی
(۱۳۶۲ آبان - ۱۳۶۲ آبان)



منابع و مآخذ

- اصطلاح راه در کشورهای در حال توسعه، مترجم، عباسی، داریوش، مرکز تحقیقات و مطالعات راه و ترابری، بهمن ۷۱
- نگهداری و تعمیرات، تالیف وایت، ترجمه گروه مهندسی صنایع، انتشارات جهاد دانشگاهی صنعتی شریف، زمستان ۷۳
- کتاب دولت "گسترش زیرساخت‌های راه و ترابری" مؤسسه فرهنگی مطبوعات ایرن، بهار ۸۴
- شماره‌های سال ۸۳ و ۸۴ راه ابریشم: نشریه داخلی وزارت راه و ترابری
- فتح الهی ع، اربابی ا، حشمتی م، بهرامی م، کیانفر ی، جود خواه ا، ۱۳۶۹، مقررات عمومی حرکت
- مجموعه قوانین و مقررات استخدامی، ۱۳۸۳
- فولادی غ، خراسانی ع، تاوپور ا، ابراهیمی ا، امره م، حمزه مرند ج، مرتضوی س.ح، مقررات عمومی سیر و حرکت
- طالبی ح، زیرسازی و ابنیه فنی راه آهن
- آلپس و، هازن ر، نگهداری و تعمیرات زیر سازی و روسازی خطوط ریلی
- اشرودر ه، ولت ین ه، اصول مهندسی رو سازی خط آهن
- عمادی م، حیدری م، صادقی راد ح، مولائی ع، شاکری ع، محمود پور ب، ولی زاده م،

دستورالعمل چگونگی حفظ و کنترل اموال و نگهداری حسابهای مربوطه ماده ۷۰ آئین نامه مالی

- رضائیان ع، مبانی سازمان و مدیریت، چاپ دهم ۱۳۹۰
- میر سپاسی ن، مدیریت استراتژیک منابع انسانی و روابط کار، چاپ بیست و دوم ۱۳۸۲
- برزوزاده م، قانون برگزاری مناقصات و آیین نامه های اجرایی آن
- اقبالی س، مهدوی مزده م، یوسفی کوره چی ح، نقش سیستمهای مدیریت ترافیک ریلی در کشور ایران اردیبهشت ۱۳۹۲

- اسکندری ی، رستمی ا، سالک مهدی ع، بابایی آبکسری ا، آموزش رئیس قطار باری
 - احتشامی م، ۱۳۱۷، راه آهن در ایران، تهران: دفتر پژوهشهای فرهنگی، صص ۶۹-۷۷
- ۱۰۴

- مکملی م. ک، ۱۳۷۷، تاریخ جامع راه آهن، تهران: راه آهن ج.ا.ا. صص ۳-۴-۱۰۱
- ذوالقدر م. ر، نجفی غ، عاشوری ح، ۱۳۹۰، راهنمای سرمایه گذاری در راه آهن ج.ا.ا. صص ۵-۱۲-۱۳-۱۴

- یزدانی م، ۱۳۹۳، ارتباطات و علائم در راه آهن از دیروز تا فردا، فصل چهارم
- نظری ع، کرد بچه م، مهمترین سازمان های بین المللی و منطقه ای ریلی صص ۴-۵-۶-۱۴-۴۰-۴۱

- جزوه اطلاعات عمومی راه آهن
- صالحی م، شادپور ف، رهبری ف، کنوانسیون حمل و نقل بین المللی ریلی، صص ۲۲-۲۳-۲۵

- 1999 COTIF
- Plogfa.com
- Payvast.com
- Vista.ir
- Hamshahrionline.ir
- Zihesab.ir
- Havestin.ir
- Wikipg.com
- Asiaseiraras.com

- سایت مرکز آموزش و تحقیقات

- Bazarekar.ir.majlis.ir "منبع: پرتال جامع اطلاعات تخصصی صنعت حمل و نقل"
- سایت راه آهن ج.ا.ا.
- سایت آفتاب، منبع سایت: کتاب دایرة المعارف مصور زرین، طباطبایی مجد غ.ر، انتشارات زرین
- بخشنامه‌های معاون توسعه مدیریت و سرمایه انسانی رئیس جمهور- به شماره‌های ۱۳۹۰/۵/۲۲-۲۰۰/۱۱۹۴۲ و ۱۳۸۹/۱۰/۲۷-۲۰۰/۵۵۵۸۸
- دفتر مدیریت بحران و پدافند غیر عامل راه آهن ج.ا.ا.
- دانشکده علم و صنعت ایران- دانشکده مهندسی راه آهن
- دفتر تشکیلات و روش‌ها

