



شانزدهمین جلسه کمیته فرابخشی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی به ریاست دکتر تقی‌زاده:

جاده ابریشم و اهمیت آن برای ایران

شانزدهمین جلسه کمیته فرابخشی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی به ریاست مهرداد تقی‌زاده و با حضور برخی متخصصین و کارشناسان حمل و نقل کشور در محل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران برگزار گردید. در این جلسه دو موضوع ذیل در دستور کار قرار داشت که به آن پرداخته شد: بهره‌وری سیستم ریلی کشور و مقایسه با سایر کشورها و اقدام‌های عملی جهت فعال‌سازی کریدور ریلی چین-ترکیه (راه ابریشم ریلی). در جلسه مذکور، ابتدا موضوع بهره‌وری ناوگان و شبکه مورد بررسی قرار گرفت. در این راستا، نمونه‌های موفق جهانی در خصوص افزایش بهره‌وری از ناوگان و زیرساخت ریلی ارائه شد. سپس وضعیت شبکه ریلی کشور در مقایسه با این شاخص‌ها مورد ارزیابی قرار گرفت. نتایج حاکی از بهره‌وری بسیار پایین ناوگان و شبکه ریلی کشور می‌باشد. در انتها مقرر گردید دکتر قربانعلی بیگ راه کارهای پیشنهادی را به همراه برآورد هزینه به گزارش خود اضافه نمایند تا قابل طرح در جلسه شورای تخصصی حمل و نقل باشد. در موضوع دوم، کریدور چین-ترکیه (راه ابریشم ریلی) ارائه شد. در این بخش ضمن معرفی کریدورهای ارتباطی بین چین و ترکیه، راه ابریشم ریلی که ارتباط پنج کشور چین، قزاقستان، ترکمنستان، ایران و ترکیه را برقرار می‌کند، به مشخصات طول مسیر در هر یک از پنج کشور، زمان سیر، نرخ حمل در کریدور و... پرداخته شد. در انتها نیز موانع و مشکلات این کریدور به این صورت بیان شد: مسائل مرتبط با تحریم‌ها، نحوه مرادوات مالی، عدم هماهنگی گمرکات، نامتوازن بودن بار رفت و برگشت و ابهام در نرخ برگشت واگن‌ها. همچنین مقرر شد پیشنهادها و درخواست‌ها از مجلس برای به ثمر رسیدن این طرح ملی نیز به بخش پایانی گزارش اضافه گردد. در ادامه شرح کامل این نشست را بخوانید:

می‌کند و به‌ویژه در صرفه‌جویی سوخت و کاهش آلایندگی شاهد اثرات خوبی خواهیم بود. همچنین با افزایش بهره‌وری با همین ناوگان موجود می‌توانیم بار و مسافر بیشتری را جابه‌جا کنیم. ابتدا آماری از UIC که در سال ۲۰۱۹ تهیه شده است و بخشی از این آمار برای سال ۲۰۱۸ است اشاره می‌کنم تا نگاهی به وضعیت دنیا داشته باشیم سپس به آمار کشور خودمان و جایگاهی که داریم اشاره خواهیم کرد.

طبق این آمار جابه‌جایی مسافر ۲/۹ تریلیون نفر کیلومتر و جابه‌جایی بار ۹/۱ تریلیون تن کیلومتر که نشان می‌دهد ۲۵ درصد حمل و نقل ریلی مربوط به حمل مسافر بوده و ۷۵ درصد در اختیار بار قرار داشته است و سهم ما در بخش حمل بار ۰/۳۸ درصد و در بخش مسافر ۰/۵۱ درصد دنیا است. طبق آمار حدود ۸۰ درصد نفر کیلومتر جابه‌جایی مسافر و حدود ۳۷ درصد تن کیلومتر در آسیاست.

اگر به آمار ریلی ۲۰۱۹ بخوایم جزیی‌تر نگاه کنیم طول یک خطه یک میلیون کیلومتر، دو خطه ۴۴۶ هزار کیلومتر، خطوط برقی ۲۹۶ هزار کیلومتر، تعداد لکوموتیو ۱۰۶ هزار دستگاه، خودکشش ترنست ۱۴۳ هزار، واگن مسافری ۲۹۲ هزار دستگاه، واگن باری ۳/۵ میلیون دستگاه، تعداد پرسنل ۵/۹ میلیون نفر، قطار کیلومتر ۸/۲ میلیون در میلیارد قطار کیلومتر و قطار کیلومتر ناخالص ۱۷/۱۱ است.

مهرداد تقی‌زاده ضمن خیرمقدم به حضاران در جلسه و تبریک هفته حمل و نقل اعلام کرد ۵ دی مصادف با سالروز تأسیس شورای تخصصی حمل و نقل در مرکز پژوهش‌های مجلس است و خوشبختانه در این یک‌سالگی که گذشت مصوبه‌های خوبی را شاهد بودیم. همچنین موضوع‌های خوبی در این مدت مطرح شد که به کمیسیون‌های مربوطه در مجلس ارجاع شده است. در این نشست قرار است دو ارائه داشته باشیم که نخستین ارائه توسط آقای دکتر قربانعلی بیگ است که درباره موضوع بهره‌وری و مقایسه آن چند کشور خواهد بود. همچنین پیشنهادهایی ارائه خواهند داد که اگر آن کارها انجام شود شاهد رشد خوبی در راه‌آهن خواهیم بود. موضوع دوم که دکتر برخورداری و مهندس اقدام از شرکت ریل پارس ارائه خواهند داد، بحث راه ابریشم است و اقدام‌ها و مطالعاتی که این شرکت در این باره انجام داده است را به اطلاع همگان خواهند رساند.

بهره‌وری در ایران و مقایسه آن استرالیا

دکتر قربانعلی بیگ موضوع بهره‌وری در شبکه و ناوگان ریلی را مهم دانست و گفت: این موضوع روی سرمایه‌گذاری ریلی تأثیر و بسزایی دارد ضمن این که صنعت ریلی روی اقتصاد ملی و کلان تأثیر بسیار بالایی دارد. اگر بهره‌وری را افزایش دهیم علاوه بر این که صنعت ریلی بهره‌مند می‌شود اقتصاد کشور را شکوفاتر



آمار ایران در مقایسه با دنیا که برای سال ۲۰۰۹ است و خیلی با آمار امروز تفاوت فاحشی ندارد عبارت است از: طول خطوط یک خطه نسبت به یک درصد سهمی که از دنیا باید داشته باشیم ۷۶ درصد، طول دو خطه ۶۸ درصد، طول خطوط برقی ۶ درصد، لکوموتیو ۶۵ درصد، واگن خودکشش ۱۰ درصد، واگن مسافری ۶۷ درصد، واگن باری ۷۵ درصد، تن کیلومتر باری ۲۲ درصد، نفر کیلومتر ۵۲ درصد، نفر کیلومتر سریع صفر و واحد حمل بر شبکه ۴۰ درصد است. راه‌آهن ایران پس از ۷۰ سال و در سال ۲۰۰۹ در واحد حمل در جایگاه بیستم دنیا قرار داشته است.

دکتر قربانعلی‌بیک در ادامه به بحث بهره‌وری و مقایسه آن در ایران با شرکت بی‌اچ‌پی استرالیا که سنگین‌ترین قطاری باری دنیا را در اختیار داشت، پرداخت و افزود: بهره‌وری واگن باری در بی‌اچ‌پی ۱/۲۶ میلیون کیلومتر واگن بر سال است که این مقدار در ایران ۱/۳۶ است. این در حالی است که در بهره‌وری ایران واگن‌های شش محوره هم در نظر گرفته شده است که اگر این واگن‌ها را در نظر بگیریم مقدار بهره‌وری در ایران به ۱/۱ می‌رسد. به بیان دیگر بهره‌وری واگن باری یک خطه و دیزلی در استرالیا ۱۰ برابر بهره‌وری در ایران است. یعنی بخش خصوصی در ایران باید به ازای هر یک واگن شرکت استرالیایی تعداد ۱۰ واگن برای همان مقدار بار خریداری کند.

یکی دیگر از شاخص‌هایی که شرکت بی‌اچ‌پی در افزایش بهره‌وری روی آن کار کرده است بالا بردن عمر چرخ و ریل بوده است. از سال ۱۹۸۰ که عمر چرخ ۳۴۰ هزار تن کیلومتر بوده است که با وجود افزایش بار محوری به یک‌میلیون و ۹۰۰ هزار تن کیلومتر رسانده‌اند. همچنین عمر ریل را در مسیر مستقیم از سال ۱۹۸۰ تا ۲۰۰۵، از ۳۵۰ به ۱۸۰۰ رسانده‌اند و طول قطار را با ۶ لکوموتیو شش‌هزار اسب بخاری از

۱۳۱ واگن به ۳۱۲ واگن رسانده‌اند. نکته بسیار مهم این که سیر واگن در ایران که ۳۰۰ کیلومتر در روز تعهد شده بود به‌طور متوسط برای واگن‌های شش محوره ۱۲۰ کیلومتر در روز است. یعنی مسیر تهران - بندرعباس را ۱۱ روزه طی می‌کنند و رفت و برگشت یک قطار در این مسیر ۲۲ روز طول می‌کشد. در استرالیا رفت و برگشت برای مسیر ۴۵۰ کیلومتری در سال ۱۹۷۲ بدون محاسبه زمان تخلیه و بارگیری ۴۰ ساعت بوده که به ۳۰ ساعت رسانده‌اند و این میزان در راه‌آهن ما حدود ۷ روز است.

همچنین بهره‌وری نیروی انسانی در استرالیا از ۰/۱۲۶ به ۰/۳۵۳ رسیده است. یعنی نزدیک به سه برابر بهره‌وری نیروی انسانی را افزایش داده‌اند.

اهمیت ترانزیت برای امنیت کشورها

در بخش دوم نشست، دکتر برخورداری از شرکت رسلان ریل پارس با اشاره به اهمیت بحث ترانزیت در دنیا و جابه‌جایی کالا گفت: در این شرکت ما بحث ترانزیت ریلی را هدف‌گذاری کرده‌ایم. درباره اهمیت ترانزیت دو نکته را یادآور می‌شوم: نکته نخست این که ترانزیت یک بخش اقتصادی و درآمدزایی دارد که از نظر بنده مزیت فرعی این کار است. نکته این که با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی کشورمان و شرایط منطقه ترانزیت می‌تواند برای امنیت‌مان خیلی مفید باشد. وقتی مسیر ترانزیتی از کشوری عبور می‌کند اقتصاد کشورهای همسایه را به امنیت آن کشور گره می‌زند و باعث می‌شود امنیت ملی آن کشور به نوعی تضمین شود.

در بحث ترانزیت کریدورهای زیادی در کشور تعریف شده است که در عمل به مرحله اجرایی نرسیده‌اند. ما در شرکت رسلان ریل پارس سه کریدور اصلی را مدنظر قرار داده و هدف‌گذاری کرده‌ایم. کریدور نخست کریدور شمال -

جنوب است که متاسفانه با توجه به تکمیل نشدن مسیر رشت - آستارا نتوانسته کارایی پیش‌بینی شده را داشته باشد. البته برای کریدور حمل‌ونقل ترکیبی را در نظر گرفته بودند که به دلایل مختلف تا به امروز این امر محقق نشده است. مسیر دوم کریدور اکو است که از پاکستان شروع می‌شود و پس از عبور از ایران به ترکیه متصل می‌شود. این کریدور نیز به دلیل عدم همکاری پاکستان تا حدودی مغفول مانده است. کریدور سوم که تاکید ما روی آن است کریدور جاده ابریشم است که دو مسیر برای آن در نظر گرفته شده است. یکی جاده ابریشم سنتی که ایران نیز در این مسیر قرار دارد و دومی جاده ابریشمی است که شمال این مسیر سنتی قرار دارد و رقیب به حساب می‌آید.

در سال ۲۰۱۶ قطار کانتینری از چین به سمت ایران حرکت کرد و به تهران رسید و ما با ترکیه‌ای‌ها جلساتی داشتیم تا این قطار از طریق ترکیه به اروپا برسد که مورد استقبال ترک‌ها قرار گرفت و پس از آن با قزاقستان، ازبکستان و ترکمنستان این مساله را مطرح کردیم که مورد استقبال آنها نیز قرار گرفت و در نهایت به اجلاس آنکارا با حضور ۵ کشور منجر شد. نکته‌ای که باید اشاره کنم این است که این مسیر در گذشته وجود داشته ولی مساله این بود که این کشورها دور هم جمع نشده بودند تا توافق‌نامه‌ای به امضا برسانند.

کریدور رقیب از چین شروع می‌شود و پس از عبور از قزاقستان به روی کشتی منتقل شده تا به بندر باکو برسد و پس از آن در مسیر باکو - تفلیس - استانبول قرار می‌گیرد. نکته دیگر در این مسیر این است که چون قطارهای برنامه‌ای دارند بنابراین نرخ برگشت کانتینر خالی ندارند و هزینه در این مسیر به مراتب پایین‌تر از کریدوری است که از ایران عبور می‌کند. چالش‌هایی که در کریدور چین -

ایران - ترکیه با آن‌ها روبه‌رو هستیم عبارتند از: مشتری‌هایی که حاضر می‌شوند از این مسیر کالایشان حمل شود این شرط را لحاظ می‌کنند که اسمی از ایران در برنامه‌ها آورده نشود. مساله دیگر مرادات مالی است و شرکت‌های فورواردر را در پرداخت سهم راه‌آهن کشورها با مشکل مواجه می‌کند. مشکل بعدی عدم هماهنگی بین گمرک‌های مرزی است که باعث می‌شود واگن‌ها در مرزها با توقف‌های ناخواسته و زیاد مواجه شوند. مساله دیگر در همه کریدورها متوازن نبودن بار در مبدا و مقصد است و در برگشت یا بار کافی وجود ندارد یا این که باید این کانتینرها فروخته شوند چون هزینه برگشت خیلی بیشتر از قیمت خود کانتینر است.

ما در تلاش هستیم تا بتوانیم باری که از چین حرکت کرده است را در قزاقستان تحویل بگیریم و از طریق ترکمنستان وارد ایران کرده و به ترکیه منتقل کنیم و به مسئولان ترکمنستان هم پیشنهاد کرده‌ایم که حاضر هستیم واگن‌های ایرانی در اختیار قرار دهیم تا بار روی واگن‌های ایرانی منتقل شده و از طریق ایران ادامه مسیر بدهد. مزیت این کار این است که کشور ازبکستان حذف می‌شود و در هزینه‌ها صرفه‌جویی می‌شود.

نکته آخر که باید عرض کنم و در آینده امکان دارد محقق شود این است که چین روی کشور پاکستان خیلی نفوذ دارد و در بندر گوادر هم سرمایه‌گذاری زیادی کرده است و اگر رقیب بندر چابهار ایران است. اگر مسیر چین - پاکستان که بندر گوادر می‌رسد به اتمام برسد و در داخل کشور هم مسیر چابهار - زاهدان تکمیل شود و اگر مسئولان صلاح بدانند و چابهار و گوادر را به هم وصل کنند در آن صورت ما دیگر نیازی به کشورهای قزاقستان و ترکمنستان و ازبکستان نخواهیم داشت و می‌توانیم از چین و مسیر پاکستان به ترکیه وصل شویم.