



ارزیابی کارنامه وزارت راه و شهرسازی  
در بخش حمل و نقل ریلی

## اولویت‌ها در بخش ریلی قیچی کردن روبان افتتاح هاست

سعید قصابیان

کارشناس حمل و نقل

عملکرد هر سازمان باید در فواصل مشخص و به‌ویژه در پایان کارش مورد ارزیابی قرار گیرد. ارزیابی علاوه بر نهادهای رسمی باید توسط افکار عمومی هم انجام شود. به‌خصوص اگر این نهاد یک وزارت‌خانه باشد با دامنه گسترده‌ی از مسئولیت‌ها که از منابع عمومی استفاده می‌کند. روش ارزیابی، مقایسه عملکرد سازمان است با مأموریت‌هایش. مأموریت اصلی و بدیهی وزارت راه و شهرسازی در بخش ریلی، در درجه اول تسهیل حمل و نقل است و افزایش حمل بار و مسافر از طریق ریل. اسناد بالادستی توسعه‌ی کشور بر افزایش سهم ریل در حمل و نقل تاکید دارند. لازمه تحقق اهداف تعریف شده برای هر وزارتخانه، وجود یک ساختار چابک، منعطف و همچنین تامین مالی و جلب سرمایه به‌سوی فعالیت‌های مرتبط با آن است. در این نوشته، عملکرد وزارت راه و شهرسازی با اهداف و مأموریت‌هایی که از آن انتظار می‌رود سنجیده می‌شود.

مسافر) هیچ. علی‌رغم این ناکارآمدی‌ها، وزیر و معاونانش همچنان بر شعار تبلیغاتی و بی‌حاصل اتصال مراکز استان‌ها به ریل اصرار می‌ورزند و به توضیح کارشناسان مبنی بر اینکه احداث خطوطی که بازده اقتصادی ندارند اسباب هدر رفت منابع است بی‌توجهی می‌کنند.

نمونه دیگر ناکارآمدی در وزارت راه و شهرسازی اینکه همه‌ی خطوط آهنی که در سال‌های اخیر به راه‌آهن تحویل داده شده فاقد سیستم علائم الکتریکی بوده‌اند. اقدامی که می‌تواند آستان حوادث و سوانح ریلی باشد. ظاهراً قیچی کردن روبان و ثبت رکورد کیلومترهای خطوط جدید الاحداث در نزد مسئولین وزارت راه و شهرسازی از ایمنی سیر و امکان افزایش سرعت اولویت بیشتری دارد.

ناگفته نماند که تلاش راه‌آهن برای احداث خطوط آنتنی و اتصال صنایع به ریل، هر چند کوتاه هستند و شاید در آمار نیابند اما راه کم‌هزینه و خوبی برای توسعه بازار حمل و نقل ریلی بشمار می‌رود.

پ) ترانزیت ریلی: کشور در چهار راه ترانزیتی جهان قرار دارد و می‌تواند شرق را به اروپا و شمال را به خلیج فارس متصل کند اما امروز ترانزیت شرایط و خیمی دارد و میزان ترانزیت از میزان ۱/۶ میلیون تن در سال ۹۷ به حدود ۷/۵ میلیون تن در سال ۹۸ کاهش پیدا کرد و در سال ۹۹ به حد نصاب سال ۹۸ نرسیده و می‌توان دید که اگر اقدام عاجلی صورت نگیرد، این عدد به سمت صفر میل می‌کند. سهم

ضرورت پیدا می‌کند و گاهی خیر و در بسیاری از مواقع اقدامات نرم‌افزاری موثرتر واقع می‌شوند و کم‌هزینه‌تر هستند. اصرار بر ساخت و ساز بدون توجه به اثر آن بر حمل و نقل باعث شده که :

راه آهن به شیراز و رشت و همدان کشیده می‌شود و روبان قیچی می‌شود و در آمار عملکرد وزارت راه و شهرسازی و طول خطوط ریلی کشور ثبت می‌شود اما ایستگاه آنقدر از شهر دور است که هزینه تاکسی از ایستگاه راه‌آهن تا مرکز شهر بر قیمت بلیت می‌چربد و مسافر را از انتخاب قطار پشیمان می‌کند. خط آهن ساخته‌ایم اما به تسهیل حمل و نقل و ارتباطات فیزیکی کمک چندانی نکرده‌ایم. در مورد همدان آش آن‌قدر شور بود که سال قبل قرار شد طرح اصلاحی به تصویب و اجرا برسد که راه‌آهن به ترمینال این شهر متصل شود. دوباره کاری و هزینه اضافه.

مسیر موازی ریلی بین تبریز و میانه کشیده می‌شود اما بعد از بیست سال معطلی و هدر رفت منابع (در پروژه‌های که اصلاً معلوم نیست چقدر بازدهی اقتصادی داشته باشد)، معاون وزیر وعده‌ی افتتاح عنقریب می‌دهد و بر کوتاه شدن فاصله دو شهر تاکید می‌کند و در آمار عملکرد وزارت راه و شهرسازی و طول خطوط ریلی کشور ثبت می‌شود اما معلوم می‌شود که قطعه آخر این مسیر در نزدیکی تبریز معارض دارد و مسیر جدید به این زودی‌ها به تبریز نخواهد رسید. فعلاً به افتتاح ایستگاه خاوران در نزدیکی تبریز اکتفا کرده‌اند. آفتابه و لگن (احداث خط) هفت دست، شام و نهار (افزایش حمل بار و

الف) سهم ریل از حمل بار و مسافر: در برنامه ششم توسعه قرار بوده که سهم ریل در حمل و نقل به ۳۰ درصد در بار و ۱۸ درصد در مسافر برسد. صرف نظر از اینکه این درصدها از کجا آمده‌اند و اصلاً قابل تحقق هستند یا خیر، اگر نگاهی به سهم ریل در حمل بار بیندازیم متوجه می‌شویم که این سهم در حوالی ۹ درصد در حال دست و پا زدن و جان‌کندن است و ذره‌ای بهبود و صعود در آن دیده نمی‌شود. اگر بار حمل شده بدون برنامه را هم به حساب حمل و نقل جاده‌ای بگذاریم، آمار حمل ریلی در مقایسه با جاده از این هم بدتر می‌شود.

سهم ریل در حمل مسافر هم دست کمی از بار ندارد و بهبودی در آن دیده نمی‌شود.

ب) ساخت و ساز ریلی: عدم تغییر در سهم ریل از حمل و نقل، نشان می‌دهد که احداث خطوط ریلی (با هزینه هنگفت) اثر بخش نبوده‌اند و کمکی به افزایش حمل بار و مسافر نکرده‌اند. علت این است که همواره تلاش شده که کیلومترهای خطوط ریلی جدید الاحداث به‌عنوان شاخص عملکرد وزارت‌خانه ارائه شود. به‌نظر می‌رسد وزارت راه رسالت خودش را فراموش کرده و به‌جگراهه رفته است. رسالت وزارت راه امروز ساخت فرودگاه و راه‌آهن و جاده نیست بلکه رسالت آن تسهیل حمل و نقل و ارتباطات فیزیکی بین نقاط مختلف کشور است. مأموریت اصلی وزارت راه گره‌گشایی از حمل و نقل است و افزایش حمل بار و مسافر. ساخت و ساز گاهی

## درصد بار کل ریلی و جاده ای ( از سال ۹۰ تا ۹۹ )



قطار سریع السیر تهران - اصفهان جای شگفتی دارد. پروژه‌ای که به اعتقاد بسیاری از کارشناسان به هیچ وجه توجیه اقتصادی ندارد و منابع محدود کشور را به هدر می‌دهد.

این پروژه به همت کمیسیون عمران مجلس مسکوت ماند.

ج) جذب سرمایه به حمل و نقل ریلی: وزارت راه و شهرسازی از جذب سرمایه به حمل و نقل ریلی ناتوان بوده است. شاهد اینکه، شرکت‌های ناوگان ساز همگی زیر ظرفیت کار می‌کنند و به دلیل تنگنای اقتصادی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، سفارشات ساخت ناوگان به صورت قطره چکانی به آن‌ها داده می‌شود. بدهی‌ست که سفارش کم، باعث گران شدن محصول ناوگان ساز می‌شود. کار به جایی رسیده که یکی از ناوگان سازهای معتبر برای حفظ بازارش به صرافت افتاده که برای مشتریان بی پولش تسهیلات دست و پا کند. این البته کار آسانی نخواهد بود چرا که سیستم بانکی از اعطای تسهیلات به فعالیتی که نرخ برگشت سرمایه‌گذاری در آن جذاب نیست اکراه دارد. منشأ این امر قیمت‌های دستوری‌ست که وزارت راه و شهرسازی به فعالان حمل و نقل ریلی تحمیل می‌کند. با این قیمت‌های دستوری هیچ سرمایه‌گذاری به خرید واگن و حمل بار و مسافر علاقه نشان نخواهد داد و اگر شرایط به همین منوال پیش برود شرکت‌های حمل و نقل ریلی به سرزنش "هما" دچار خواهند شد. شرکت پر آوازه‌ی دیروز که امروز بر خاک افتاده و از پرداخت

خط ( هفت دست، شام و نهار ) افزایش حمل بار و مسافر ترانزیتی) هیچ.

ت) امکانات تخلیه و بارگیری: یکی از عوامل موثر بر طولانی شدن چرخه سیر قطارها در شبکه ریلی ایران، زمان تخلیه و بارگیری واگن‌هاست. تاسیسات تخلیه و بارگیری در کارخانجات فولادی، معادن، سیلوها و شرکت نفت و ... بر عهده‌ی هر کدام از این شرکت‌هاست و زمان انتظار واگن در فرایندهای تخلیه و بارگیری کاملاً در اختیار این شرکت‌هاست و شرکت حمل و نقل ریلی تابع است. هیچ تعامل سازنده‌ای بین راه‌آهن و شرکت‌های ریلی و شرکت‌های صاحب بار برای کاهش زمان چرخه سیر قطارها در شبکه ریلی دیده نمی‌شود.

سرمایه‌گذاری در نظام تخلیه و بارگیری ریلی بخصوص در ایستگاه‌ها و بنادر ضروری است که همواره ساخت و ساز خطوط جدید بر آن ترجیح داده می‌شود.

به نظر می‌رسد کسی نه در سازمان بنادر و نه در راه‌آهن و نه در شرکت‌های حمل و نقل ریلی حاضر به سرمایه‌گذاری در تجهیز ایستگاه‌ها و بنادر به امکانات تخلیه و بارگیری جدیدتر و بیشتر نیست. کار به جایی رسیده که برای تخلیه واگن لبه بلند از بیل مکانیکی استفاده می‌شود.

ث) اصرار بر پروژه‌های بی حاصل: در حالی که سال‌هاست پروژه‌هایی مانند برقی کردن راه‌آهن تهران - مشهد و چندین پروژه مهم ریلی ترانزیتی بر زمین مانده‌اند، اصرار وزیر و همکارانش بر احداث

ریل از کل درآمد ترانزیت سال ۹۷ نتوانست به بیش از ۱۵٪ برسد و ما بقی سهم جاده بود. خالی ماندن دست ایران از قطار ترانزیتی چین به اروپا و کریدور شرق - غرب خبری بود که در زمستان ۹۹ به همه‌ی اهالی حمل و نقل شوک وارد کرد و به " دور خوردن ایران از این مسیر ترانزیتی " تعبیر شد اما حساسیتی در مدیران برانگیخته نکرد. کارکنان راه‌آهن تلاش خود را می‌کنند اما این تلاش کافی نیست. دستگاه دیپلماسی باید به کمک جذب بار بین‌المللی بیاید اما بنظر می‌رسد که چانه‌زنی اقتصادی و ترانزیت در اولویت دستگاه دیپلماسی کشور نیست.

مهمترین عاملی که جذابیت راه‌آهن را برای صاحب بار بین‌المللی کم می‌کند زمان سیر طولانی قطارها در شبکه ریلی ایران است. برای کاهش زمان سیر، سرمایه‌گذاری در نظام سیر و حرکت راه‌آهن لازم است که همواره ساخت و ساز خطوط جدید بر آن ترجیح داده می‌شود. راه‌آهن با کمبود خطوط و فضای مانور مواجه است و تعداد لکوموتیوهای مانوری گرم، کفایت نمی‌کنند.

راه‌آهن خواف - هرات نمونه دیگری از توجه وزارت راه به ساخت و ساز بجای تمرکز بر حمل و نقل است. علی‌رغم افتتاح خط آه‌ن خواف - هرات و تبلیغات حول و حوش آن، این راه‌آهن فقط به طول ۱۴۰ کیلومتر تا ایستگاه روزنک امتداد دارد و پس از مراسم افتتاح آن در آذرماه ۹۹، تکمیل مابقی مسیر از روزنک تا خواف ( به طول حدود ۸۰ کیلومتر) متوقف شده است. آفتابه و لگن ( احداث

تنظیم‌گر مقررات (رگولاتوری) است که با وضع قوانین و مقررات و نظارت بر حسن اجرای آن‌ها، رقابت سالم و داوری منصفانه بین ذی‌نفعان را تضمین کند. بدیهی‌ست که این نهاد باید بی‌طرف باشد و ذی‌نفع نباشد و بر همه‌ی فعالان در حمل و نقل ریلی ارشدیت داشته باشد. این درحالی‌ست که راه‌آهن هنوز دست از تصدی‌گری بر نداشته و شرکت‌های متعلق به آن در بازار حمل و نقل فعال هستند و با بخش خصوصی رقابت می‌کنند و همزمان، نقش رگولاتور را هم در حمل و نقل ریلی بازی می‌کند.

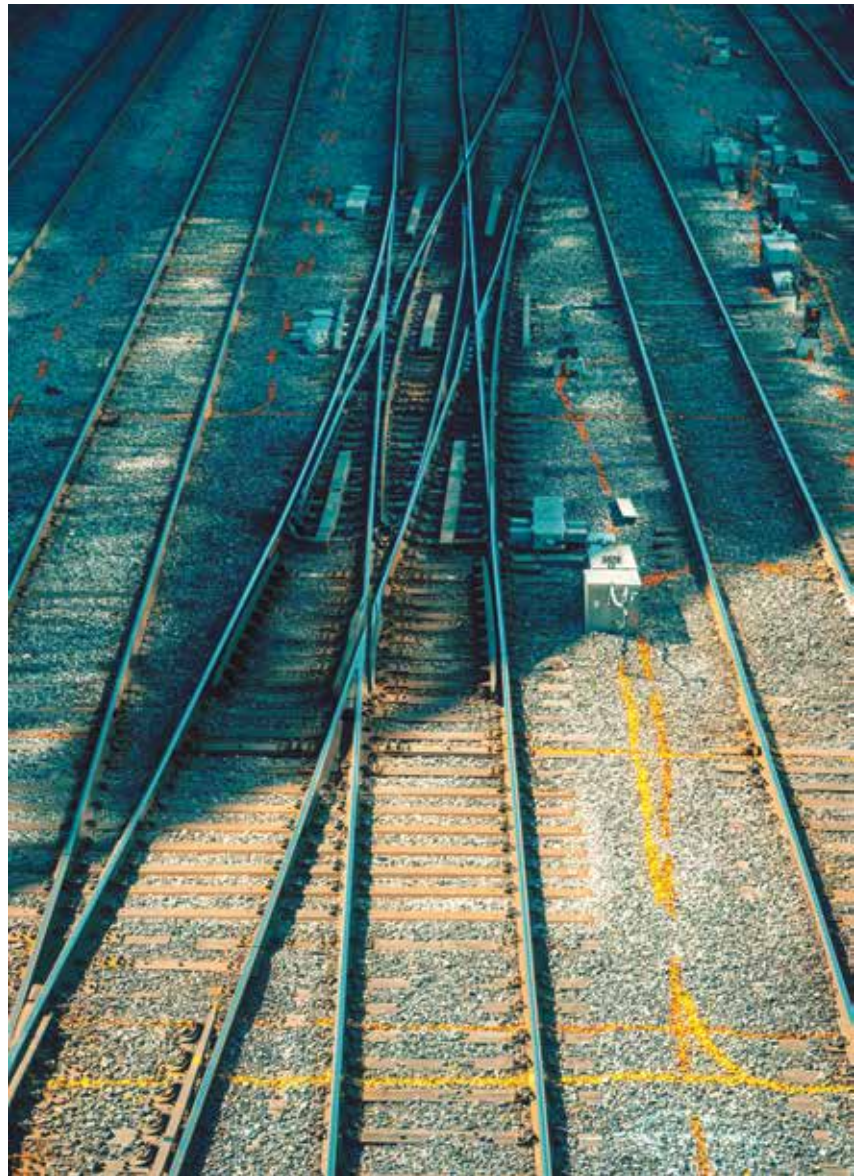
نه تنها در چند سال اخیر تلاشی برای رفع این پارادوکس حقوقی انجام نشده، بلکه راه‌آهن یک اداره کل رگولاتوری نیز به سازمان خود اضافه کرده تا بر نقش رگولاتوری خود تاکید و صحه بگذارد. راه‌آهن یا باید نقش رگولاتوری را رها کند و به نهادی ارشدتر بسپارد و یا از فعالیت در بازار حمل و نقل ریلی کنار بکشد.

د) ساختار وزارت راه و شهرسازی: به دنبال ادغام دو وزارتخانه‌ی "راه و ترابری" و "مسکن و شهرسازی" نه به دلایل کارشناسی و تنها به دلیل مشاجره سیاسی، بسیاری از کارشناسان و مدیران این حوزه بر پیامدهای این اقدام نادرست هشدار دادند و تفکیک دو وزارت خانه را خواستار شدند. این خواسته یک دهه است که زمین مانده و گوش شنوایی برای آن نیست. وزیر راه و شهرسازی با تفکیک به شدت مخالف است.

مراد از تفکیک، ایجاد یک وزارتخانه برای تولید حمل و نقل و ترابری و وزارت خانه دیگری برای مدیریت ساخت و ساز شهری و مسکن است. نه تنها تفکیک دو وزارت خانه به منظور تمرکز وزارتخانه بر موضوعات ضرورت دارد، بلکه نشانند مقوله‌ی حمل و نقل در جایگاه شایسته‌اش هدف دیگری‌ست که در پیشنهاد تفکیک مد نظر کارشناسان است.

نباید فراموش کرد که مشکل اساسی دستگاه اداری کشور عدم بهره‌وری‌ست و طرح تفکیک اقدام کوچکی‌ست به امید اندکی بهبود در بهره‌وری. نباید از این طرح انتظار شق القمر داشت. باید توجه داشت که هر بار ادغام و تفکیک مجدد هزینه زیادی برای کشور دارد و روند انجام امور را کند می‌کند. باید تلاش شود این آخرین تغییر ساختار در این وزارتخانه باشد.

ذ) جمع‌بندی و نتیجه‌گیری: وزارت راه و شهرسازی در این ارزیابی نمره قبولی نمی‌گیرد. امید است وزارت راه دولت بعدی رویکردها را اصلاح کند و اشتباهات این دولت را تکرار نکند.



در سوخت ناشی از حمل و نقل ریلی علی‌رغم الزام قانونی، هیچ‌گاه از وزارت نفت به این وزارتخانه تزریق نشده و در پیچ و خم سازمان عریض و طویلی بنام بهینه‌سازی مصرف سوخت اسیر شده است. وزارت راه و شهرسازی در این مقوله کاملاً منفعل عمل کرده است.

ح) واگذاری نیروی کشش: پس از واگذاری ناوگان باری و مسافری راه‌آهن به بخش خصوصی در دهه‌ی هشتاد و علی‌رغم وجود همه‌گونه مجوز قانونی و مشوق برای واگذاری نیروی کشش و رها کردن تصدی‌گری، شرکت راه‌آهن همچنان بر حفظ نیروی کشش تحت مدیریت خود اصرار دارد.

خ) نهاد تنظیم‌گر مقررات در حمل و نقل ریلی: لازمه توسعه‌ی خصوصی سازی، وجود یک نهاد

حقوق کارکنانش و تائیدیه مطالبات بازنشستگانش و باز پرداخت اقساط هواپیماهایش عاجز مانده.

قیمت دستوری دولتی که وزیر محترم راه و شهرسازی علاقه وافری به آن دارد همیشه به نابودی کسب و کارها منجر می‌شود. از کاسی مسافرکشی هوایی و ریلی گرفته تا تولید مرغ و تخم مرغ و شیر و برق و فولاد و خودرو تا ساخت مسکن. این رویکرد، بخش خصوصی واقعی را فراری می‌دهد و میدان رقابت را برای تنها چند شرکت خصولتی خالی می‌کند.

چ) جبران سوبسید سوخت: به دلیل سوبسیدی بودن قیمت سوخت، حمل و نقل ریلی مزیت‌های نسبی اصلی خود را در مقابل حمل جاده‌ای از دست داده است. این درحالی‌ست که سهم صرفه‌جویی