



با حضور استادان دانشگاه و صاحب‌نظران حوزه‌ی ریلی

نشست اصلاحات ساختاری در صنعت ریلی ایران برگزار شد

۱۰

نشست «اصلاحات ساختاری در صنعت ریل ایران؛ مسیر گذشته و راه پیش رو» دوشنبه ۲۱ آذرماه ۱۴۰۱ در دانشکده‌ی اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی برگزار شد.

دانشگاه علم و صنعت، سبحان نظری، دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و یاسر حاتم زاده، پژوهشگر گروه حمل و نقل مرکز پژوهش‌های مجلس، به طرح دیدگاه‌های خود در مورد پیش‌نیازها و الزامات اصلاحات ساختاری در صنعت ریل ایران پرداختند. نصیری اقدم، نخستین سخنران این نشست بود که طی ارائه‌ای تحت

به گزارش خبرنگار نشریه‌ی ندای حمل‌ونقل ریلی، در این نشست که به مناسبت هفته‌ی پژوهش و به همت معاونت پژوهشی دانشکده‌ی اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی برگزار شد، علی نصیری اقدم، استادیار گروه برنامه‌ریزی و توسعه‌ی اقتصادی دانشکده‌ی اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی، محسن پورسیدآقایی، مدیرعامل اسبق شرکت راه آهن و عضو هیأت علمی

مدیرعامل اسبق شرکت راه آهن با تأکید بر این که راه آهن نباید فرمانبر و تابع جهت گیری های سیاسی دولت ها باشد، افزود؛ روابط دولت با شرکت راه آهن باید شفاف و حمایت های دولت از این شرکت، نه به شکل لابی و چانه زنی، بلکه باید به صورت نظام مند و قابل پیش بینی باشد. به گفته ی پورسیدآقایی، با اصلاح سیاست گذاری ها، حتی اگر مدیران ضعیف هم در بخش ریلی بر سر کار باشند، می توان به رشد این صنعت امید داشت. اما بدون اصلاحات ساختاری، کار چندانی حتی از مدیران توانمند هم ساخته نیست.

سبحان نظری، دیگر سخنران این نشست نیز با اشاره به سهم اندک حمل و نقل ریلی نسبت به حمل و نقل جاده ای در کشور بیان کرد؛ ایران از منظر لجستیکی، اقتصاد خود را با حمل و نقل جاده ای اداره می کند که این امر به گران تر شدن هزینه های اقتصاد کشور می انجامد.

دبیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی با بیان مرتبط بودن حوزه ی ریلی به دیگر حوزه های حمل و نقل افزود؛ اصلاحات ساختاری باید شامل اصلاح قیمت انرژی، اصلاح روابط بین شرکت راه آهن و شرکت های بهره بردار هم باشد و ضمناً اصلاحات ساختاری باید به سایر بخش های وزارت راه نیز تسری پیدا کند. به عنوان مثال؛ شرکت زیرساخت باید از وزارت راه منفک شده و به شرکت راه آهن بازگردد. در غیر این صورت نمی توان صرفاً با اصلاح ساختارهای راه آهن به توسعه ی این بخش کمک کرد.

یاسر حاتم زاده به عنوان آخرین سخنران این نشست به طرح دیدگاه های خود درباره ی اصلاح ساختارهای صنعت ریلی پرداخت و گفت: زیرساخت های ریلی در ۴۰ سال اخیر، ۲/۵ برابر شده است. در حالی که آزادراه های کشور بیش از ۱۷ برابر و بزرگراه ها بیش از ۳۱ برابر شده است. بنابراین؛ قابل کتمان نیست که سیاست گذاری های دولت ها در کشور، معطوف به بخش جاده ای بوده و توسعه ی ریلی مدنظر دولت ها نبوده است. به گفته ی وی طرح جامع حمل و نقل می تواند پاسخگوی نیازهای اصلاح ساختاری در بخش ریلی باشد و انتظارات از دولت در بخش ریلی باید به گونه ای مطرح شود که در برابر دریافت بودجه از دولت، شفافیت و پاسخگویی نیز در بخش ریلی ایجاد شود.

در بخش پایانی این نشست، سخنرانان پاسخگوی پرسش های پژوهشگران، فعالان حوزه ی ریلی و اصحاب رسانه بودند.

عنوان «اصلاح ساختار صنعت ریل ایران؛ آسیب شناسی وضع موجود و الگوهای پیش رو»، به تشریح وضعیت کنونی و چشم انداز آینده ی صنعت ریلی پرداخت و اظهار داشت؛ بر اساس سالنامه های آماری حمل و نقل ریلی و جاده ای در سال ۱۴۰۰، سهم بخش ریلی در حمل و نقل مسافری، ۱۷/۳ درصد و در حمل بار کشور، ۱۱/۲۵ درصد است که با احتساب حمل و نقل دریایی و هوایی، سهم حمل و نقل ریلی از جابه جایی مسافر و بار به ترتیب به ۱۲/۶ و ۷/۳ درصد کاهش پیدا می کند.

وی با اشاره به نبود تناسب مسیرهای ریلی باچشمه های بار و مسافر به عنوان یکی از چالش های این حوزه بیان کرد؛ به عنوان مثال، در حالی که در خط راه آهن تهران - همدان، روزانه یک زوج قطار مسافری با ظرفیت حمل بار ۳،۸ میلیون تن در حال تردد است، تقاضای بار در این خط فقط ۷۰۰ هزار تن و در حالی که در خط کرمانشاه روزانه ۰،۴ زوج قطار مسافری به ثبت رسیده، تقاضای بار در این خط، فقط ۰،۵ میلیون تن و ظرفیت حمل بار این خط، ۳،۵ میلیون تن در روز است.

این استاد دانشگاه وابستگی کامل توسعه ی زیرساخت های ریلی به بودجه ی دولت، پرداخت سالانه ی کمک زیان به شرکت راه آهن، نبود ارتباط پارانه و پرداخت های دولتی با عملکرد شرکت راه آهن را از چالش های مهم صنعت ریل در کشور برشمرد و اظهار کرد؛ سرعت سیر پایین قطارهای باری و پیش بینی پذیری ضعیف برنامه ی قطارهای حمل بار، از جمله نقاط ضعف مهم این بخش است که باید در اصلاحات ساختاری مد نظر قرار گیرد. وی همچنین بخش دیگری از ارائه ی خود را به تشریح الگوهای پیشنهادی برای اصلاح ساختار صنعت ریلی اختصاص داد.

محسن پورسیدآقایی نیز در این نشست با بیان این که در اسناد بالادستی توسعه ی کشور، به توسعه ی حمل و نقل ریلی تأکید شده است، اظهار داشت؛ برخلاف آن چه در این اسناد مورد تأکید قرار گرفته، سهم حمل و نقل ریلی از کل حمل و نقل کشور طی چهار دهه ی اخیر، به جز در یک مقطع کوتاه از سال ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۷، همواره روند نزولی داشته است. در آن مقطع کوتاه سیاست گذاری های درست مثل کاهش حق دسترسی از ۳۲ درصد به ۲۲ درصد توانست باعث رشد سهم حمل و نقل ریلی و افزایش رقابت پذیری ریل با جاده شود.

