

استار

سبحان نظری

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته



با رسیدن به پایان سال ۱۴۰۱، بیش از یک سال از شروع به کار تیم مدیریت جدید راه‌آهن گذشته است. از نظر بسیاری از کارشناسان، این مدت می‌توانست فرصت کافی برای جبران بخشی از عقب‌ماندگی‌ها و خروج از رکود بخش ریلی فراهم کند که متأسفانه علی‌رغم نقش مهم حمل و نقل ریلی در اقتصاد و نیاز مبرم صنایع کشور به خدمات این بخش، در دوره‌ی زمانی مذکور اوضاع وخیم‌تر شده است. بررسی آمار منتشر شده در ۹ ماهه‌ی سال ۱۴۰۱ شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. نشان می‌دهد متوسط بهره‌وری ماهیانه‌ی واگن‌های باری در این مدت ۱۱,۳ درصد نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۰ افت داشته و به ۸۳ هزار تن-کیلومتر در ماه رسیده است. در همین مدت سرعت بازرگانی واگن‌های باری با کاهش ۱۴,۳ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته به عدد ۳,۴۳ کیلومتر بر ساعت رسیده است. شاخص تن-کیلومتر بار ترانزیتی ریلی حمل شده نیز که در ۹ ماهه‌ی نخست سال ۱۴۰۰ رشد جهشی نسبت به مدت مشابه سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۳۹۸ داشت، در ۹ ماهه‌ی نخست امسال با رسیدن به عدد ۱,۱ میلیون تن-کیلومتر، افت ۴۶ درصدی نسبت به پارسال تجربه کرده است. در بخش جابه‌جایی مسافر ریلی با تسکین محدودیت‌های کرونایی، بهره‌وری واگن‌های مسافری در ۹ ماهه‌ی نخست امسال نسبت به مدت مشابه سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ رشد قابل توجهی داشته است. در این مدت این شاخص با رشد ۵۳ درصدی نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۰، به عدد ۷۲۵ هزار نفر-کیلومتر در ماه رسیده است که البته همچنان از عدد سال ۱۳۹۸ (یعنی قبل از دوران کرونا)، ۹ درصد کمتر است. در نه ماهه‌ی نخست سال ۱۳۹۸ و پیش از شیوع ویروس کرونا، متوسط بهره‌وری ماهیانه‌ی واگن‌های مسافری، برابر با ۷۹۱ هزار نفر-کیلومتر بوده است. در بخش نیروی کشش نیز درصد آماده به‌کاری لکوموتیوها در ۹ ماهه‌ی نخست سال جاری، نسبت به مدت مشابه سال گذشته،

در میان انواع شیوه‌های حمل و نقل، بخش حمل و نقل ریلی در اغلب کشورهای دنیا به دلیل مزایای اقتصادی، اجتماعی، ایمنی و زیست‌محیطی آن در کانون توجه سیاست‌گذاران قرار دارد. در کشورهای توسعه یافته، سهم این شیوه از حمل و نقل در جابه‌جایی بار و مسافر (به‌ویژه جابه‌جایی مسافران درون شهری و حومه‌ای و حمل بارهای انبوه در مسافت‌های طولانی)، با حمایت مستمر و هماهنگ دولت‌ها و نیز مشارکت فعال بخش خصوصی رشد قابل توجهی داشته است.

در ایران با وجود تأکید بر توسعه‌ی حمل و نقل ریلی در اسناد بالادستی، سهم این شیوه از حمل و نقل از جابه‌جایی بار و مسافر بسیار اندک است و فاصله‌ی زیادی با اهداف تعیین شده دارد. به عبارت دیگر، با آن که سیاست‌ها و برنامه‌های ابلاغی بر مبنای حرکت به سمت برون‌سپاری و خصوصی‌سازی اغلب فعالیت‌های ریلی بوده است، اما نتایج حاصله گویای توفیق در این راستا نبوده و حمل و نقل ریلی در ایران همچنان با مسائل و چالش‌های اساسی روبه‌رو است که علت اصلی آن‌ها تداوم تصدی‌گری شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. در امور مربوط به این حوزه و بی‌توجهی به منافع و توانمندی‌های بخش خصوصی بوده است.

سهم تن-کیلومتر حمل ریلی در ایران طی سالیان گذشته حدوداً ۱۲ درصد از مجموع بارهای حمل شده در کشور بوده است. این در حالی است که در کشورهای توسعه یافته‌ای همچون روسیه، استرالیا، کانادا، ایالات متحده و چین به ترتیب ۹۰، ۷۱، ۴۸، ۴۰ و ۲۱ درصد از مجموع بار، از طریق شبکه‌ی ریلی جابه‌جا می‌شود. بررسی آمار حمل بار زمینی کشور نشان می‌دهد متأسفانه این سهم در سه سال گذشته نه تنها بهبود نیافته، بلکه کمتر نیز شده است. به گونه‌ای که سهم حمل ریلی از ۱۳,۵ درصد در سال ۱۳۹۷ طی یک روند نزولی، به ۱۱,۲ درصد در سال ۱۴۰۰ رسیده است.



نهایت نیز شورای رقابت در سال ۱۴۰۰ برای رفع این مشکل، اقدام به ابلاغ «دستورالعمل تعیین تعرفه خدمات لکوموتیو» کرد. اما متأسفانه با وجود گذشت ۲ سال از تدوین این دستورالعمل، هنوز راه‌آهن رسماً در برابر این دستورالعمل نافرمانی و راساً نسبت به تعیین این نرخ اقدام می‌کند. جای تعجب است که این اقدامات و کارشکنی‌ها در دوره‌ای اتفاق می‌افتد که کمبود لکوموتیو اصلی‌ترین گلوگاه صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور محسوب می‌شود.

یکی دیگر از چالش‌های بخش حمل‌ونقل ریلی در سال جاری، رشد سوانح ریلی و تحمیل بخش زیادی از خسارت‌های آن‌ها بر شرکت‌های بخش خصوصی بود. پس از سانحه تلخ قطار مسافری مشهد- یزد در خرداد ماه امسال، شاهد سوانح متعدد ریلی بودیم که خوشبختانه تلفات جانی نداشتند و اغلب آن‌ها برای قطارهای باری اتفاق افتاده است. موضوع مهم اینجاست که آماری از سوانح ریلی منتشر نمی‌شود و حتی بر اساس اطلاعات پراکنده‌ای که از همکاران راه‌آهنی دریافت می‌شود، گردش اطلاعات این سوانح بین نواحی و ستاد مرکزی راه‌آهن نیز به سادگی انجام نمی‌گیرد. در حالی که شفافیت آماری در این زمینه بدون شک لازمی ارزیابی ایمنی حمل‌ونقل ریلی کشور و برنامه‌ریزی برای بهبود آن است تا از سوانح مشابه جلوگیری شود.

چنان‌که از آمار و شواهد برمی‌آید، صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور به‌ویژه در بخش حمل بار طی سال‌های اخیر روز به روز تضعیف شده و توان رقابتی خود را در برابر سایر شیوه‌های حمل‌ونقل تا حد زیادی از دست داده است. انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته، که بیش از دو دهه از آغاز فعالیت آن به عنوان بزرگ‌ترین تشکل فعال در این بخش می‌گذرد، بارها کمبودها و نواقص این صنعت را گوشزد کرده است تا از مرگ تدریجی حمل‌ونقل ریلی کشور جلوگیری شود و شرایط برای سرمایه‌گذاری هر چه بیشتر بخش خصوصی در این حوزه فراهم شود. در بسیاری از موارد، این انتقادات شنیده نشده و به راهکارهای ارائه شده از سوی متخصصین بی‌توجهی شده است و حتی طی یک سال اخیر شاهد رفتارهای مقابله‌جویانه‌ی بی‌سابقه‌ای از طرف مسئولین راه‌آهن ج.ا.ا. بوده‌ایم که معنای آن چیزی جز تلاش برای لطمه زدن به جایگاه این تشکل و حتی حذف آن نبوده است. گویی برخی از مسئولین بیشتر از آن که به دنبال حل مسائل بحران‌زا و مشکلات روزافزون باشند، با تمام توان برای پاک کردن صورت مسأله و استتار واقعیات تلخ به منظور حفظ وجهه و تقویت برند شخصی خود تلاش می‌کنند.

۱،۸ درصد کاهش داشته است. البته در ۳ ماهه‌ی سوم سال جاری، این شاخص نسبت به سه ماهه‌ی دوم رشد ۲،۳ درصدی را تجربه کرده است. دلیل این بهبود، بازگشت ۸ لکوموتیو نیازمند به تعمیر به چرخه‌ی سیر و همچنین اضافه شدن ۸ لکوموتیو جدید به آمار کشنده‌های ریلی کشور با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی بوده است. در حال حاضر مهم‌ترین گلوگاه حمل‌ونقل ریلی، کمبود ناوگان کشنده‌ی آماده به کار موجود در شبکه است که آسیب آن به صورت کاهش شدید حمل بار ریلی بروز پیدا کرده است. پیشنهاد واگذاری مزایده‌ای لکوموتیوهای سرد و زمین‌گیر تحت مالکیت دولت (در قالب فروش یا ROO) به بخش خصوصی، بارها و بارها برای رفع این گلوگاه مطرح شده است تا در زمان اندکی تعداد بیشتری از لکوموتیوهای نیازمند به تعمیر، به مدار خدمت وارد شوند. ولی متأسفانه این پیشنهاد تا کنون از سوی راه‌آهن نادیده گرفته شده است.

برای گذر از این شرایط بحرانی لازم است شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. با بخش خصوصی تعاملات سازنده‌ای داشته باشد. اما متأسفانه نه تنها در عمل شاهد چنین رویکردی از جانب این شرکت دولتی نبوده‌ایم، بلکه حتی طی یک سال اخیر، پاره‌ای از اقدامات راه‌آهن کاملاً خلاف چنین رویکردی بوده است. تعیین تعرفه‌ی حق بهره‌برداری برای حمل بار داخلی ریلی در تیر ماه سال جاری به صورت یک‌جانبه از سوی راه‌آهن با حذف بخش خصوصی از فرآیند مطالعات و مذاکرات مربوطه و وضع جرائم غیر شرعی و غیر قانونی بر بدهی بخش خصوصی به راه‌آهن، از جمله‌ی این رویکردهای قهرآمیز و مخرب بوده است. همچنین؛ قطع سیستم صدور بارنامه برای آن دسته از شرکت‌های خصوصی مالک واگن باری که بابت پرداخت حق دسترسی به شرکت راه‌آهن بدهی دارند، نمونه‌ی دیگری از این موارد بوده که در ماه‌های اخیر موجب ممنوعیت سیر تعداد زیادی از واگن‌های برخی از شرکت‌های بخش خصوصی شده است و به تبع آن با کاهش حمل ریلی و انتقال بخشی از بار به جاده‌ها، خسارات جبران‌ناپذیری برای کشور به بار آمده است.

موضوع تعیین نرخ بهره‌برداری لکوموتیوها نیز از جمله مواردی است که در سال‌های اخیر به صورت جدی به منافع بخش خصوصی آسیب وارد کرده است. انحصار شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. به عنوان بزرگ‌ترین مالک لکوموتیو کشور در تعیین نرخ بهره‌برداری لکوموتیوها باعث شد که شرکت‌های خصوصی مالک لکوموتیو از طریق انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته، موضوع را به شورای رقابت به‌عنوان مرجع قانونی ارجاع داده و تقاضای رسیدگی کنند. در