

ضرورت نگاه راهبردی به توسعه حمل و نقل ریلی

جواد طاهر افشار

وری سرمایه مواجه نشویم. محاسبه تعداد لکوموتیو مورد نیاز در سال های آتی به عوامل متعددی از جمله ظرفیت حمل آن بستگی دارد. به طور مثال در مرفوضات، ظرفیت حمل به ازای هر لکوموتیو روز معادل حدود ۱۸۰ هزار تن کیلومتر در نظر گرفته می شود. با توجه به این شاخص، به طور مثال برای حمل ۳۵ میلیارد تن کیلومتر در سال ۹۷، ناوگان لکوموتیو در بخش باری نیازمند حدود ۵۶۴ لکوموتیو معادل در سرویس خواهد بود. آمار اسفند ۹۶ حاکی از در سرویس بودن حدود ۴۲۲ لکوموتیو معادل در این بخش می باشد، که در این صورت و با حفظ شرایط سیر و حرکتی موجود، برای حمل بار هدف فوق الذکر، ۱۴۲ لکوموتیو معادل کسری وجود دارد. از آنجائی که با افزایش ده درصدی ظرفیت حمل، تعداد لکوموتیو مورد نیاز به ۴۶۴ لکوموتیو معادل کاهش می یابد، می توان پی برد که افزایش بهره وری سیر و حرکت و تناژ بار تاثیر مضاعفی در کاهش نیاز به لکوموتیو دارد. لذا هر چند حضور بخش خصوصی برای توسعه ناوگان، موفقیت مهمی برای راه آهن جمهوری اسلامی ایران محسوب می شود، ولی شایسته است که با رفع مشکلات و موانع سیر و حرکتی و بازرگانی و همچنین رفع کسری زیرساخت ها و تمرکز بر توسعه متناسب همه عوامل موثر در افزایش حمل بار ریلی، توجه بیشتری به افزایش بهره وری سرمایه ها داشته باشیم.

از ناوگان موجود و یا امکانات تولید ناوگان موجود در کشور، اجتناب از تغییر مکرر مقررات و برنامه ها، بهره وری سرمایه را افزایش می دهد و به تبع آن مشوق خوبی برای جذب سرمایه بخش خصوصی در حمل و نقل ریلی خواهد بود.

در واقع برای افزایش بهره وری سرمایه، توجه به فرصت ها، امکانات و سرمایه گذاری های از قبل انجام شده در کشور ضروری است، برای تحقق این هدف، باید اولویت همه بخش ها، استفاده از ظرفیت های موجود باشد.

در همین راستا، در سال های بعد از انقلاب اسلامی، حرکت های خوب و قابل تحسینی، برای بازسازی و نوسازی ناوگان صورت گرفته، به طوری که موجب افزایش کمیت و کیفیت ناوگان موجود شده است.

از سال ۹۶ در بخش خرید ناوگان نو، با هدایت و پشتیبانی معاونت ناوگان راه آهن، خرید تعداد قابل توجهی واگن باری در دستور کار شرکت های خصوصی قرار گرفت و با سرعت قابل قبولی به نتیجه رسید. گزارش ها نشان می دهد که، در بخش لکوموتیو، نیز حداقل هفت شرکت خصوصی برنامه جدی خرید لکوموتیو نو دارند. به نظر می رسد که در شرایط اقتصادی حاضر و حجم سرمایه گذاری حدود پنجاه برابری هر لکوموتیو نسبت به واگن باری، ایجاب می کند که هر گونه اقدامی در این بخش، هدایت شده و متناسب با نیاز سال های برنامه باشد که در آینده با کاهش بهره

برای استفاده از منابع مالی خارجی ایجاد نموده، به طوری که استفاده از آن را یا ناممکن و یا پر هزینه و زمان بر نموده است. همچنین افزایش نرخ ارز نیز توجیه پذیری اقتصادی طرح های خرید ناوگان را با تردید مواجه نموده است. هزینه های تامین مالی از منابع داخلی نیز هرچند ریسک وام ارزی را کم می کند، ولی باز هم شرایط چندان مناسبی را برای توجیه اقتصادی طرح های توسعه ناوگان فراهم نمی کند.

از سوی دیگر، همانگونه که خرید لکوموتیو بدون تامین واگن کافی حرکتی را ایجاد نمی کند، تامین ناوگان بدون تامین زیرساخت های مرتبط بی معنی است. برای پیشگیری از متوقف ماندن سرمایه گذاری های انجام شده، ضروری است که تناسبی بین توسعه اجزای ناوگان و زیرساخت ها وجود داشته باشد. در بخش ریلی، توسعه متناسب، توسعه ای است که در آن توازن و تناسبی بین اجزای ناوگان، زیرساخت ها و حتی بار یا سفرهای ریلی وجود داشته باشد.

معمولاً فرآیند خرید و تامین لکوموتیوهای جدید از نظر فنی کمی پیچیده تر از واگن است. ولی توجه به نکاتی که موجب کاهش تنوع می شود، کمک شایانی به صرفه جویی در مصرف سوخت و قطعات یدکی می نماید.

در چنین شرایطی، نگاه بلند مدت به موضوع توسعه و پرهیز از تعدد تنوع ناوگان، استفاده از ظرفیت های ایجاد شده قبلی اعم

گزارش های وزارت صنعت، معدن، تجارت، حاکی از استمرار توسعه صنایع معدنی در چند سال آینده است، برای پایداری برنامه های صنعتی و معدنی، سایر بخش های مرتبط از جمله حمل و نقل ریلی نیز باید متناسب و همگام با برنامه های توسعه صنعتی، معدنی و سایر بخش های نیازمند حمل و نقل، برنامه توسعه داشته باشند.

حمل و نقل ریلی یکی از شاخص های مهم توسعه کشورهاست. خط، علائم و ارتباطات، امکانات و تجهیزات بارگیری و تخلیه بار، واگن و لکوموتیو، از اجزای مهم و جدائی ناپذیر این بخش می باشند. لذا قبل از ارائه هر فکر و ایده جدیدی، در خصوص توسعه ناوگان، باید مطمئن شویم که زیر ساخت های لازم وجود دارد، یا پیش بینی آن شده است. باید باور کنیم که توسعه خدمات ریلی بدون توسعه هماهنگ و متناسب همه بخش ها، امکان پذیر نیست.

اگر فرض کنیم، موتور اصلی هر توسعه ای، مدیریت جامع نگر، عاقلانه و نظام مند است. باید بپذیریم که سوخت این موتور، منابع مالی است. شروع طرح ها و یا حتی پروژه ها بدون تامین مالی مطمئن آنها، موجب طولانی شدن دوره اجرا و در نتیجه، گرانت تمام شدن آن ها می شود. در این صورت معمولاً هزینه های مضاعفی به سیستم تحمیل می شود که طرح را غیر اقتصادی می کند. متأسفانه قفل های تحریم، محدودیت های زیادی