

چالش های بقا و توسعه صنعت حمل و نقل ریلی مسافری ایران

محمدرضا شائسته

معاون اجرایی شرکت حمل و نقل ریلی رجا



۱) شبکه حمل و نقل ریلی

۱-۱) چگالی شبکه حمل و نقل ریلی

براساس آمارهای موجود در شاخص طول خط به مساحت، به ازای هر کیلومتر مربع مساحت تنها ۴/۳ متر خط آهن در کشورمان موجود است. در حالی که این شاخص در آلمان ۹۶ متر، ژاپن ۵۳ متر، آفریقای جنوبی ۱۶/۴ متر، ترکیه ۱۱/۲ متر و در تونس ۱۱/۶ متر است. با توجه به روند توسعه خطوط ریلی در کشور (حدود ۳۰۰ کیلومتر در سال) حدود ۱۰۰ سال طول می کشد که به موجودی راه آهن آلمان برسیم.

اگرچه براساس عنوان فوق تمرکز این یادداشت می بایست بر صنعت حمل و نقل ریلی مسافری در کشور ایران باشد، اما شاید اشاره مختصری از روند عملکرد این صنعت در کشورهای مطرح دنیا در شروع مطلب، برای ایجاد افق دید بازتر، مفید واقع شود.

آمارها نشان می دهند سهم صنعت حمل و نقل ریلی در کشورهای آلمان، انگلستان و فرانسه از سال ۱۹۵۰ تا ۱۹۹۰ میلادی کاهش چشمگیری داشته است، اما با ایجاد تغییرات بنیادین از اواسط دهه ۹۰ میلادی به بعد سهم این صنعت در جابجایی مسافر در این کشورها، رشد قابل ملاحظه ایی داشته است. برای مثال میزان مسافر کیلومتر جابجا شده در کشور انگلستان از ۲۸,۵ میلیون مسافر کیلومتر در سال ۱۹۹۶ به میزان ۵۵,۵ میلیون مسافر کیلومتر در سال ۲۰۱۱ افزایش یافته است.

در حال حاضر سهم حمل و نقل ریلی در جابجایی مسافر در ایران حدود ۳,۵% است در حالیکه طبق اسناد بالا دستی این سهم می بایست طی هفت سال آینده یعنی تا سال ۱۴۰۴ به ۲۰% برسد. با توجه به روند رشد این بخش در ۱۵ ساله گذشته با ادامه این روند، دستیابی به این هدف غیرممکن می نماید. صنعت حمل و نقل ریلی مسافری کشور در حال حاضر با چالش های گوناگونی مواجه است که در ادامه این یادداشت عناوین عمده این چالش ها فارغ از میزان اهمیت نسبی آنها و بدون ورود به محتوا و تحلیل آنها، مطرح خواهد شد:



در شاخص طول خط به جمعیت، ۱۰۳ کیلومتر به ازای هریک میلیون نفر در ایران خط آهن وجود دارد، این شاخص در آلمان ۴۱۰ کیلومتر، ژاپن ۱۶۰ کیلومتر، آفریقای جنوبی ۴۲۰ کیلومتر، ترکیه ۱۲۰ کیلومتر و در تونس ۲۰۰ کیلومتر است.

(۲-۱) سرعت قطار مسافری در شبکه حداکثر سرعت در شبکه حمل و نقل ریلی مسافری ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت و متوسط این سرعت حدود ۶۵ کیلومتر بر ساعت (۳-۱) میزان بهره برداری از شبکه حمل و نقل ریلی

در شبکه راه آهن ایران در هر ۸۳ دقیقه از هر کیلومتر شبکه یک قطار عبور می کند. این شاخص در سوئیس ۱۷ دقیقه و در انگلستان ۲۹ دقیقه است.

(۴-۱) وجود گلوگاه های متعدد در شبکه که موجب تلاقی قطارهای باری و مسافری و بروز چالش اولویت عبور می شود.

(۵-۱) وجود مشکلات فنی در شبکه موجود که امکان عبور قطار با سرعت مورد انتظار را بخصوص در بخشی از شبکه تازه تاسیس، مقدور نمی سازد.

۲) مشکلات ساختار و تشکیلات

در تمام صنایع پیشرفته دنیا از نظر ساختار و تشکیلات سه لایه مستقل زیر وجود دارد:

الف) سیاست گذاری
ب) تنظیم و ابلاغ مقررات و نظارت بر اجرای مقررات
ج) عملیات (شامل ایجاد و توسعه زیرساخت ها و بهره برداری)

انتظار می رود در صنعت حمل و نقل ریلی لایه الف در تشکیلات کلان دولتی، لایه ب در یک نهاد مستقل با حضور تمام ذی نفعان، لایه سوم در بخش ایجاد و توسعه زیر ساخت توسط دولت و در بخش بهره برداری صرفا توسط بخش غیر

دولتی اداره شود. این درحالیست که شرکت راه آهن ج.ا.ا در حال حاضر در لایه "الف" فعال و موثر است و همزمان در لایه "ب" بدون دخالت دادن سایر ذی نفعان و بدون ثبات در تصمیمات فنی و اجرایی و بدون توجه به منافع سایر ذینفعان، اقدام نموده و در لایه "ج" نیز در کلیه بخش ها بطور کامل مشغول فعالیت است.

۳) وضعیت ناوگان مسافری (شامل کشنده های آنها و ناوگان خود کشش)

(۱-۳) تعداد اندک ناوگان مسافری قابل بهره برداری و عدم تناسب آن با ظرفیت اسمی (بدون توجه به گلوگاه ها و کیفیت فنی) شبکه ریلی و تعداد جمعیت کشور (۲-۳) بالا بودن متوسط عمر ناوگان مسافری

(۳-۳) عدم تمایل بخش خصوصی به تامین ناوگان جدید و یا بازسازی ناوگان موجود (۴-۳) عدم شفافیت بخش دولتی در نحوه تامین ناوگان جدید و عرضه آن به بخش غیر دولتی

۴) بلاتکلیفی اقتصاد حمل و نقل مسافری ریلی (مدیریت قیمت گذاری،

تامین منابع مالی و روش تامین نهاده ها)

(۱-۴) از طرفی دولت فارغ از منطق بازار (کشش قیمتی، صرفه اقتصادی و منطق عرضه و تقاضا) در امر کنترل قیمت بلیط قطارهای مسافری دخالت فعال می کند (سطح قیمت پایه بلیط پس حدود ۲,۵ سال فقط ۱۰٪ افزایش یافته) ولی از طرف دیگر علی رغم وجود تورم سنواتی، هیچگونه منبع مالی کنترل شده و ارزان دولتی برای توسعه این بخش تعریف و توزیع نمی شود.

(۲-۴) علی رغم ارزبر بودن بین ۳۰٪ تا ۶۰٪ عملیات نگهداری و تعمیرات ناوگان (بسته به نوع و سطح تکنولوژی آنها) و افزایش چند باره قیمت ارز هیچگونه تمهیدی در این خصوص تدارک و اعلام نشده است. و اغلب نهاده های این بخش می بایست از بازار آزاد، تامین شود.

۵) توسعه نامتناسب حمل و نقل جاده ایی شخصی وعدم توجه به عواقب منفی اقتصادی، ایمنی و زیست محیطی این اقدامات، توسط دولت

(۱-۵) رایجه یارانه انرژی (تامین گسترده سوخت ارزان)، غیر قابل

توجه به بخش حمل و نقل شخصی (۲-۵) تامین تسهیلات مالی گسترده و ارزان برای تامین ناوگان مسافری شخصی

۶) مدیریت اجرایی

(۱-۶) طراحی و آرایه خدمات نوین، متناسب با نیازهای روز مسافران در مراحل پیش فروش و فروش، خدمات حین سیر و خدمات تکمیلی و پشتیبانی (تهیه و آرایه بسته سفر بجای فروش بلیط مبدا به مقصد ریلی) و مدیریت ارتباط با مسافر (بعنوان مشتری دائمی)

(۲-۶) مدیریت حرفه ایی منابع انسانی فعال در حوزه آرایه خدمات به مسافران قطار، قبل از سفر، حین سفر و بعد از سفر

بدیهی است بدون تجزیه و تحلیل دقیق چالش های حمل و نقل ریلی مسافری که به برخی از موارد آن در فوق اشاره شد توسط متخصصین امر، توجه حاکمیت به نتایج این تحلیل های کارشناسی و تصمیم گیری دقیق و اجرای سریع این تصمیمات ابتدا در بخش حاکمیت و سپس توسط همه فعالان این صنعت، نمی توان آینده روشنی را برای صنعت حمل و نقل ریلی مسافری، تصور نمود.