

گزارش نشست خبری با اصحاب رسانه در دفتر شرکت قطارهای مسافری رجا:

چگونگی ایجاد مزیت رقابتی در راه آهن؛ افزایش سرعت متوسط سیر قطارهاست



نشست خبری با اصحاب رسانه درخصوص افزایش سرعت قطارها و میزان سهم بخش مسافری ریلی و مقایسه آن با قانون مدیریت سوخت در دفتر شرکت قطارهای مسافری رجا با حضور دکتر قربانعلی بیگ، مهندس شادی و خانم دکتر آشفته برگزار شد.

دکتر قربانعلی بیگ با بیان این که مساله سرعت در بخش ریلی در کشور نزدیک به نیم قرن است که تغییری نکرده است و همچنان حداکثر سرعت ما با ۵۰ سال پیش فرقی چندانی نداشته است؛ در حالی که انتظار مسافران و همه ذی‌نفعان این است که شاهد افزایش سرعت باشیم، افزود: آمارهای موجود ناراحت‌کننده هستند اما همچنان می‌توان امیدوار بود تا با برنامه‌ریزی درست بتوان سهم مسافری در بخش ریلی را افزایش داد. براساس قانون مدیریت سوخت که در سال ۱۳۸۶ تصویب شده است قرار بود سهم بخش مسافری ریلی از ۴ درصد در به ۱۸ درصد در سال ۱۳۹۰ برسد و طبق برنامه توسعه پنجم این رقم باید در سال ۱۴۰۰ به ۲۰ درصد افزایش یابد، اما با توجه به شرایط موجود رسیدن به این سهم

دور از انتظار است.

به گفته دکتر قربانعلی بیگ طبق گزارش رییس دانشکده راه آهن در سال ۱۳۹۳ این سهم ۳ درصد بوده است. بر اساس گزارش‌های مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی هم در سال‌های ۹۶ و ۹۷ سهم بخش مسافری ریلی به ۱/۴ و ۱/۵ درصد رسیده است، یعنی کمتر از ۱۰ درصد سهمی که در برنامه پیش‌بینی شده است. طبق گزارش دانشکده راه آهن با مقایسه سهم مسافری در بخش ریلی بین ایران و کشورهای اروپایی در سال ۲۰۱۴ می‌بینیم که سهم مسافر در بخش ریلی در آلمان ۹ درصد، سوئیس ۱۷ درصد و ایران ۳ درصد بوده است. یعنی به طور متوسط سهم هر سوییسی از راه آهن مسافری در سال حدود ۷۰ سفر است در حالی که این سهم در ایران به ۱/۵ کاهش پیدا کرده است. این کاهش سهم مسافری در بخش ریلی از سطح هشدار گذشته و اگر مسئولان و دست‌اندرکاران تصمیمات عاجلی اتخاذ نکنند باید بخش مسافری ریلی را ورشکسته اعلام کنیم.

نکته دیگر این که در بند ۲۴ برنامه ششم توسعه که توسط مقام

معظم رهبری ابلاغ شده، آمده است: اولویت بخش ریلی در توسعه حمل و نقل و ایجاد مزیت رقابتی برای آن. در بند ۲۵ هم روی موضوع بخش باری تاکید شده است. در بند ۲۴ بخش ریلی به صورت عام دیده شده است اما نکته این جاست که روی «اولویت» در بخش ریلی تاکید شده است اما بخش‌های هوایی، جاده‌ای و دریایی در اولویت قرار نگرفته‌اند. نکته مهم دیگری که در این ابلاغیه وجود دارد «ایجاد مزیت رقابتی» است هم برای ذی‌نفعان و هم مشتری. طبق آمار موجود از کل جمعیت کشور کمتر از ۳۰ میلیون نفر با قطار سفر می‌کنند و تقریباً طی سال‌های متمادی این رقم ثابت بوده است و تغییر چندانی نداشته است. علت این که استقبال زیادی از مسافرت با قطار نمی‌شود عوامل مختلف و متعددی دارند که برای ایجاد مزیت رقابتی باید این عوامل را شناسایی کنیم که بخشی از این عوامل زمان سفر، قیمت بلیت، میزان دسترسی به شبکه ریلی و... هستند.

به گفته او یکی از اصلی‌ترین عوامل برای ایجاد مزیت رقابتی در راه آهن افزایش سرعت متوسط

سیر قطارها است و در خیلی از خطوط این امکان و تجهیزات وجود دارد که بتوانیم سرعت متوسط را افزایش دهیم و زمان سفر را برای استفاده مسافران پایین بیاوریم و برای مشتری مطلوبیت ایجاد کنیم. طی سال‌های گذشته سرعت متوسط خیلی کم و اندک تغییر کرده است و طی نیم قرن گذشته سرعت متوسط از ۶۰ به نزدیک ۸۰ کیلومتر در ساعت رسیده است که تغییر قابل محسوسی نیست. اگر ما حداکثر سرعت را افزایش دهیم تغییری در متوسط سرعت ایجاد نخواهد شد و از سال ۱۳۵۴ تا به امروز سرعت حداکثر در راه آهن ما تغییری نداشته است و همان ۱۶۰ کیلومتر در ساعتی است که توربو ترن در آن سال سیر می‌کرد و باید این نگاه را در مسئولان راه آهن برای افزایش سرعت ایجاد کنیم چون در حال حاضر با حداکثر سرعت در دنیا خیلی فاصله داریم. طبق استانداردهای UIC حداکثر سرعت قطارهای خودکشش مسافری در خطوط جدید ۲۳۰ کیلومتر است با حداقل ۷۰ کیلومتر. جالب این جاست تجهیزاتی که برای خطوط تهیه می‌کنیم این قابلیت



را دارند که با سرعت‌های بالای سیر کنند اما حداکثر سرعت ما همچنان ۱۶۰ کیلومتر است حتی در سال ۱۳۸۷ از اداره کل علایم راه‌آهن برای مسیرهای برقی مجوز سرعت ۲۰۰ کیلومتر را گرفتیم که اعلام کردند با تغییرات نرم‌افزاری تا سرعت ۲۵۰ کیلومتر هم قابل استفاده است و در بخش لکوموتیو امکان رسیدن به ۲۰۰ کیلومتر را داریم و در این مورد مقداری با محدودیت مواجه هستیم. مساله دیگری که پیش می‌آید این است که وقتی سقف انتظار برای قطارهای عادی را ۱۶۰ در نظر بگیریم، سقف انتظار در قطارهای تندرو را ۲۵۰ باید در نظر بگیریم در حالی که این سرعت در دنیا ۳۳۰ کیلومتر است.

قابلیت سیر با سرعت‌های بالای ۲۰۰ کیلومتر را داریم

مهندس شادی مشاور مدیرعامل رجا نیز در این نشست با بیان این که از حدود ۴۵ سال پیش واگن‌های موجود امکان این را داشتند که با سرعت ۱۶۰ کیلومتر سیر کنند اما به علت نبود لکوموتیوهای مناسب برای سرعت‌های بالا نتوانسته‌ایم از این امکان استفاده کنیم افزود: بوژی‌هایی که در حال حاضر مورد استفاده قرار می‌گیرند قابلیت این را دارند که با سرعت‌های ۲۵۰ کیلومتر در ساعت سیر کنند اما سرعتی که مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد ۱۶۰ کیلومتر است و برای رسیدن به سرعت ۲۵۰ کیلومتر باید تغییرات جزئی در شبکه صورت بگیرد.

مشاور مدیرعامل رجا گفت: در ناوگان دو طبقه‌ای که از چین خریداری کردیم بوژی‌هایی را از زیمنس آلمان خریداری کردیم که همان بوژی‌ها در اروپا با سرعت ۲۸۰ کیلومتر سیر می‌کنند و ما برای بیشتر واگن‌هایمان این امکان را داریم که با سرعت‌های بالا سیر کنیم. حتی ما این قابلیت را داریم که در واگن‌هایی که حدود ۴۰ سال پیش خریداری کردیم و امکان

سرعت ۱۶۰ را دارند با تغییراتی در بوژی آنها را به سرعت ۲۰۰ کیلومتر برسانیم و این کاری است که در آلمان انجام دادند و نتیجه هم گرفتند. همین امروز هم می‌توان بدون افزایش سرعت با تغییراتی در برنامه سیر قطارها و مناسب‌سازی زمان سفر را کاهش داد و برای مسافران جذابیت ایجاد کرد.

قطارهای خودکشش قابلیت سیر ۲۰۰ کیلومتر را دارند

خانم دکتر آشفته نیز با بیان این که بوژی‌های SF۵۰۰۰ و بوژی‌های ترنست از سال ۱۳۸۳ وارد ناوگان ریلی کشور شدند و در خطوط مسافری و در قطارهای خودکشش مورد استفاده قرار گرفتند و قابلیت سرعت تا ۲۰۰ کیلومتر را دارند، گفت: حداکثر سرعتی که این بوژی‌ها در حال حاضر در شبکه ریلی کشور مورد استفاده قرار می‌گیرند، ۱۶۰ کیلومتر است. بار محوری این بوژی‌ها ۱۷ تن است و با توجه به این که بار محوری این بوژی‌ها نسبت به بوژی‌های دیگر کم است، قابلیت افزایش سرعت را دارند بدون این که به زیرساخت‌ها و خطوط آسیبی وارد کنند. این بوژی‌ها وزن ۹ و ۷ تن را دارند و در مسیرهایی که خط مستقیم هستند و قوس‌های بیش از ۵۰۰ متر دارند این بوژی‌ها می‌توانند با سرعت‌های بالا سیر کنند.

دکتر آشفته در ادامه افزود: این بوژی‌ها کشندگی و قدرت بالایی دارند منتها در مسیرهایی که قوس‌های کمتری دارند یا دارای شیب هستند باید با دقت مورد بهره‌برداری قرار گیرند. در حال حاضر هم مناسب‌ترین قطاری که می‌تواند از این بوژی‌ها با توجه به این که نیازی به لکوموتیو ندارند استفاده کند ترنست‌ها هستند. قطارهای خودکشش به‌خاطر این که نیازی به لکوموتیو ندارند، بنابراین محدودیتی برای افزایش سرعت ندارند و می‌توانیم در مسیرهایی

که مستقیم هستند و قوس‌های بزرگی دارند به‌راحتی با سرعت‌های بالا از این بوژی‌ها استفاده کنیم. بار محوری لکوموتیوهای زیمنس هم‌اکنون ۲۲/۵ تن است که خسارتی که این لکوموتیوها در سرعت ۱۶۰ به خطوط وارد می‌کنند بیشتر از خسارتی است که ترنست در سرعت بالای ۲۰۰ کیلومتر در ساعت وارد می‌کند.

چین در حوزه ریلی از کشورهای پیش‌رو است

در مورد همکاری ۲۵ ساله ایران و چین نیز که این روزها مطرح است دکتر قربانعلی‌بیک گفت: مثل بقیه حوزه‌های اقتصادی بخش راه‌آهن نیز به‌طور مشخص در این همکاری دیده شده است. شاید تا ۱۵ سال پیش چین در حوزه ریلی خیلی مطرح نبود ولی در حال حاضر چین به عنوان یکی از کشورهای پیش‌رو در حوزه حمل و نقل ریلی است. چینی‌ها در سال ۲۰۰۸ اولین خط تندروی خود را راه‌اندازی کردند و می‌توان گفت پس از آن، موضوع خطوط تندرو ریلی در چین به‌طور انفجاری توسعه یافت. ۱۳ سال سهم راه‌آهن تندرو در چین صفر بود ولی هم‌اکنون ۵۰ درصد از سهم مسافری ریلی خطوط تندرو در دنیا در اختیار چینی‌ها است. با استراتژی‌های خوبی که در بحث تکنولوژی پیش گرفتند و کارهای بسیار خوبی انجام دادند و می‌توانم ادعا کنم که در حوزه راه‌آهن و به‌خصوص تندرو چینی‌ها حرف زیادی برای گفتن دارند. مثلاً در قطارهای نورالرضا با این که واگن‌ها ساخت شرکت زیمنس است ولی چینی‌ها با انتقال تکنولوژی از زیمنس بوژی‌های آن را تحت لیسانس زیمنس ساختند. در حال حاضر تجهیزات ریلی که برای سرعت‌های عادی از چین خریداری می‌شوند چینی هستند و قابلیت و کیفیت‌های خوبی دارند.

دکتر قربانعلی‌بیک با بیان این که عمده مشکل ما در پروژه‌ها مشکل

مالی است نه تکنولوژی گفت: البته با توجه به سابقه چینی‌ها در مزایده‌ها هم دولت ما و هم دولت چین باید مراقبت کنند. مثلاً در پروژه برقی کردن مسیر تهران - مشهد قیمتی که چینی‌ها دادند سه برابر قیمتی بود که اروپایی‌ها داده بودند. یا در پروژه اصفهان - شیراز قیمتی که چینی‌ها برای علایم این مسیر ارائه کردند سه برابر قیمتی بود که ما خدمان اجرا کرده بودیم. چینی‌ها تکنولوژی خوبی دارند اما با توجه به سیاست اشتغال در کشور و شعار جهش تولید که مقام معظم رهبری امسال مطرح کردند، دولت باید مراقب باشد که پول گران نگیرد. برای مثال روی وام ۵ درصد توافق می‌شود اما از آن طرف تکلیف می‌کنند که باید از چین بگیرید و آن هم مثلاً سه برابر قیمت کشورهای دیگر که آن وقت دیگر آن وام ۵ درصد نیست بلکه وام ۳۰۰ درصد است و این موردی است که باید در مورد آن با دقت گام برداشت. نمونه دیگر راه‌آهن تندروی تهران - اصفهان بود که چینی‌ها هم چند برابر شرکت‌های اروپایی مثل زیمنس قیمت دادند و هم این که سرعت را از ۳۰۰ به ۲۵۰ کیلومتر در ساعت رساندند و با این کارها اعتماد را کاهش دادند.

دکتر قربانعلی‌بیک در مورد میزان همکاری دولت با بخش خصوصی داخلی برای ساخت و تامین قطعات مربوطه و رفع موانع تولید و کسب‌وکار نیز گفت: مدیران عامل شرکت‌های ریلی در این موضوع بهتر می‌توانند نظر بدهند، با این حال با توجه به اطلاعات و آماری که دارم برداشت خودم این است که در موضوع حمایت از افزایش تولید در بخش ریلی و حتی حمایت از بازسازی ناوگان و قطعات در شرکت‌های ریلی اتفاق‌های خوبی افتاده است و دولت هم برای استفاده شرکت‌ها از تسهیلات تبصره ۱۸ و ماده ۱۲ گام‌های خوبی در تحقق آن‌ها برداشته است.