

سلامی گرم بر قرن پانزدهم

دکتر سبحان نظری

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

که همچون ایران دارای ساختار عمودی تفکیک شده هستند لکوموتیوها در اختیار بخش زیرساخت نیست بنابراین باید گفت که مدل ساختاری انتخاب شده در راه آهن ایران به صورت نیمه کاره رها شده است که نتیجه آن را می‌توان در دوری بهره‌وری حمل و نقل ریلی کشور از وضعیت بهینه خود مشاهده نمود.

علی‌رغم انتظار چندین ساله‌ای که برای تکمیل فرآیند خصوصی سازی وجود دارد، خبرهای چند وقت اخیر نشان‌دهنده آن است که نه تنها عزمی برای انجام این امر وجود ندارد بلکه حتی در بخشی از مهم‌ترین حوزه‌ها هم شاهد افزایش تصدی‌گری دولتی هستیم.

اواخر اردیبهشت ماه سال ۱۳۹۹، سازمان خصوصی‌سازی موافقت کرد که شرکت خدمات مهندسی خط و ابنیه فنی تراورس به شرکت راه آهن ج.ا.ا بازگردانده شود. این شرکت نزدیک به ۶۰۰۰ نفر پرسنل دارد و مهم‌ترین فعالیت آن نگهداری و تعمیرات خطوط و ابنیه فنی راه آهن است. تراورس تاکنون پروژه‌های متعددی را به انجام رسانده و اصلی‌ترین مشتری این شرکت، راه آهن است، بنابراین اگر به راه آهن پول و بودجه نرسد از آنجایی که فعالیت تراورس ماهیت انحصاری دارد، این شرکت هم در تأمین هزینه‌ها و دستمزد پرسنل خود دچار مشکل می‌شود؛ اتفاقی که در حال حاضر نیز رخ داده و موجبات بازگشت تراورس به شرکت راه آهن ج.ا.ا را فراهم نموده است. به نظر می‌رسد راهکار درست آن بود که در نحوه خصوصی‌سازی این شرکت تجدید نظر شود تا از تداوم مشکلات موجود جلوگیری می‌شد و راه آهن نیز در جایگاه خود به‌عنوان یک نهاد حاکمیتی باقی می‌ماند.

نمونه دیگر از تصمیماتی که به افزایش تصدی‌گری دولت منجر می‌شود، اظهار نظر اخیر مدیرعامل محترم شرکت راه آهن مبنی بر خرید هزار دستگاه لکوموتیو است. باید توجه داشت که مشکل اصلی‌تر صنعت حمل و نقل ریلی در این حوزه ناشی از عدم موفقیت در تعمیرات و نگهداری لکوموتیوهای موجود می‌باشد و، موضوع کمبود لکوموتیو نو در رده دوم اهمیت قرار دارد. بنابراین باتوجه به اینکه در شاخص جهانی نگهداری لکوموتیو در رده نامناسبی قرار داریم باید در درجه اول اهتمام به نگهداری لکوموتیوهای آماده‌به‌کار موجود در شبکه ریلی داشته باشیم و سپس به دنبال خرید لکوموتیو جدید برویم. همچنین در خرید لکوموتیو برای حمایت از تولید داخل، ابتدا باید به ظرفیت شرکت‌های داخلی تولید کننده کشنده ریلی اتکا شود و سپس در صورت نیاز روی به خرید لکوموتیو از سایر کشورها آورد. نکته قابل توجه دیگر آن است که برای حفظ تناسب میان مؤلفه‌های تشکیل دهنده بخش ریلی، به ازای هر دستگاه لکوموتیو جدید، حدود ۵۰ دستگاه

در اواخر قرن بیستم آمریکا و کشورهای اروپایی و برای تقویت اقتصاد خود دست به اقداماتی همچون مقررات‌زدایی، تجاری‌سازی، حذف یارانه‌ها و سپردن امور تصدی‌گری به بخش خصوصی زدند. حمل و نقل هم به‌عنوان یکی از ارکان اصلی ایجاد پایداری در روند توسعه اقتصادی کشورها، از این قاعده مستثنی نبود و بدین ترتیب رقبای بزرگ و کوچک زیادی وارد بازار حمل و نقل شدند. با گذر زمان شرکت‌های بزرگ از طریق تملک یا ادغام با شرکت‌های کوچک، تبدیل به غول‌های حمل و نقلی شدند و توانستند ضمن کاهش هزینه‌ها، به بازارهای دیگر و عموماً در حوزه‌های مختلف زنجیره تأمین راه پیدا کنند.

از سوی دیگر، تأمین منابع مالی برای توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل نیز صرفاً از محل درآمدهای دولتی امکان‌پذیر نبود. از این روی، برخی زیرساخت‌ها نیز از طریق مشارکت بخش خصوصی، با دولت‌ها فراهم شدند و در نهایت با واگذاری بخشی از درآمدها تا مدت معین، سرمایه و سود بخش خصوصی بازگردانده شد. امروزه حتی نگهداری و تعمیرات زیرساخت‌ها هم به بخش خصوصی سپرده می‌شود. برای تحقق چنین روش‌هایی، هم در حوزه زیرساخت‌ها و هم در حوزه بهره‌برداری، باید مقررات‌زدایی و تسهیل در امر سرمایه‌گذاری به‌گونه‌ای صورت پذیرد تا بخش خصوصی تمایل به مشارکت داشته باشد.

اصلاحات ساختاری در راه آهن ایران در اواسط دهه ۷۰ با تفکیک اولیه افقی شرکت قطارهای مسافری رجا از بخش حمل و نقل باری راه آهن آغاز شد. تفکیک بعدی ساختار راه آهن، به شکل عمودی و در قالب دو بخش ترابری و زیرساخت نیز در سال ۱۳۷۹ بر اساس مواد ۳ و ۱۲۸ قانون برنامه سوم توسعه کشور شروع شد که به موجب آن برای برون‌سپاری امور تصدی‌گری، به امر خصوصی‌سازی واگن‌های مسافری پرداخته شد. برخی اصلاحات دیگر نیز شامل خصوصی‌سازی واگن‌های باری در سال ۱۳۸۳، تصویب قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی در سال ۱۳۸۴، خصوصی‌سازی ۳۰ درصد از لکوموتیوها در سال ۱۳۸۶ و واگذاری شرکت تراورس به بخش خصوصی در سال ۱۳۸۹ صورت پذیرفت.

با وجود اهداف درج شده در اسناد بالادستی، ادامه خصوصی‌سازی طی سال‌های گذشته به‌طور کلی متوقف شده است و ترابری ریلی در شرایط فعلی در موقعیت نه خصوصی و نه دولتی قرار گرفته است. طبق اسناد بالادستی، ترابری ریلی همچون سایر شیوه‌های حمل و نقل از نوع تصدی‌گری است و باید به‌طور کامل به بخش خصوصی واگذار شود. اجرا نشدن اهداف منظور شده در این اسناد بی‌شک فشار زیادی را بر اقتصاد کشور وارد می‌آورد. ضمناً باید توجه داشت در سایر کشورهایی

و با افزایش تطبیق جامعه با شرایط کرونایی، به‌مرور قطارهای مسافری رو به افزایش گذاشت و در سال جاری تعداد قطارهای مسافری تا حدی به حالت عادی پیش از کرونا نزدیک شد. لازم به ذکر است با توجه به پروتکل‌های وضع شده در قطارهای مسافری، در دو سال اخیر تعداد مسافران همچنان فاصله زیادی با شرایط عادی پیش از کرونا دارد. مشکل اساسی بخش مسافری آن است که این بخش همواره با فشار نرخ‌گذاری دولتی مواجه بوده است؛ بدین‌گونه که قیمت بلیت باید در شورای عالی ترابری تعیین شود که اختیار این شورا هم در دست وزارت راه و شهرسازی و در واقع دولت است و دولت هم بنا به سیاست‌هایی که دارد اجازه افزایش منطقی قیمت‌ها را نمی‌دهد و افزایش هزینه شرکت‌ها و بهای تمام شده را در قدر کافی در نظر نمی‌گیرد. شرکت‌های مسافری در حال حاضر برای بقا تلاش می‌کنند و اصلاً در این شرایط روی توسعه و نوسازی ناوگان قدرت برنامه‌ریزی ندارند. اگر اجازه افزایش قیمت بلیت با شیب ملایم و به اندازه تورم به شرکت‌های مسافری اعطا می‌شد، این شرکت‌ها با وضعیت اسفناک فعلی مواجه نمی‌شدند. راهکار این مسئله هم درگرو یک تصمیم شجاعانه توسط دولت است؛ دولت باید به این بخش یارانه پرداخت کند یا اجازه افزایش قیمت را بدهد. البته می‌تواند نظارت‌های خود را نیز داشته باشد.

باید توجه داشت که کلیدی‌ترین راهکار برای رفع مشکلات متعدد صنعت حمل‌ونقل ریلی، جلب اعتماد بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری هر چه بیشتر در این صنعت است. دولت برای تشویق سرمایه‌گذاران در این حوزه، مشوق‌هایی را تعریف کرده است که یکی از مهم‌ترین آن‌ها ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید می‌باشد. تفسیر این ماده قانونی به زبان عام این است که اگر سرمایه‌گذاری انجام شود و مسافر یا بار از روی جاده به‌روی ریل انتقال یابد، کاهش مصرف گازوئیل اتفاق افتاده و مبلغ مابه‌تفاوت قیمتی حاصل از صرفه‌جویی سوخت بر اساس قیمت فوب خلیج فارس تا زمانی که اصل سرمایه‌گذاری مستهلک شود، از جانب دولت به سرمایه‌گذاران پرداخته خواهد شد تا سرمایه‌گذاران را به این امر تشویق کند. متأسفانه این ماده قانونی در اجرا بسیار کند است و عمل به آن با ابهام صورت می‌گیرد. حتی ارزش‌گذاری سرمایه‌گذاری انجام شده کمتر از واقعیت است و این موجب ایراد خدشه به اصل هدف ماده مذکور است. در نتیجه این مشوق قانونی در اجرا نمی‌تواند به خوبی نظر سرمایه‌گذاران را جلب کند. بعضاً مشاهده شده شرکت‌های حمل‌ونقلی که از مدت‌ها قبل در این بازار فعالیت داشته‌اند با توجه به این قانون در این بخش سرمایه‌گذاری و ناوگان خریداری نموده‌اند، اما به جز چند شرکت آن هم به‌طور محدود، بقیه شرکت‌ها نتوانسته‌اند منافع موضوع این ماده را دریافت نمایند.

امسال، با هر رنگ و بویی، در حال پایان یافتن است و با تمام شدنش، چهاردهمین قرن هجری شمسی نیز خاتمه می‌یابد. امیدواریم سال تازه‌ای که از راه می‌رسد، سال جهش‌های امیدوارکننده در بخش حمل‌ونقل ریلی و در کلیت اقتصاد کشور و بلکه فراتر از آن، نویدبخش قرنی خوش‌تر و پربارتر برای میهن عزیزمان و جهانی صلح‌آمیزتر باشد؛ سلامی گرم بر قرن پانزدهم هجری شمسی.

واگن باری جدید و نزدیک به ۱۰ کیلومتر شبکه ریلی جدید لازم است. به عبارتی دیگر اگر قرار است هزار دستگاه لکوموتیو به بخش اضافه شود، باید به موازات آن به فکر اضافه کردن ۵۰ هزار دستگاه واگن باری و ۱۰ هزار کیلومتر خط‌آهن جدید هم بود. یقیناً توسعه نامتوازن، ضربه بیشتری به صنعت حمل‌ونقل ریلی وارد می‌آورد و به دنبال آن فاصله‌گیری بیشتر از شرایط بهینه در بهره‌وری تجهیزات و زیرساخت‌های موجود را شاهد خواهیم بود.

در سال ۱۴۰۰ تعداد لکوموتیوهای آماده‌به‌کار موجود در شبکه در پایان بهمن ماه نسبت به ابتدای سال بیش از ۸ درصد افت داشته است. بیشتر این افت مربوط به لکوموتیوهای باری می‌باشد و در این مدت حدود ۴۰ دستگاه لکوموتیو باری با مالکیت شرکت راه‌آهن و ۵ دستگاه لکوموتیو باری با مالکیت بخش خصوصی زمین‌گیر شده است. البته باید توجه داشت که روند نزولی تعداد لکوموتیوهای آماده‌به‌کار از ابتدای سال ۱۳۹۹ آغاز شده و در این مدت با کاهش ۱۲ درصدی، شاهد خارج شدن ۶۷ لکوموتیو از چرخه سیر بوده‌ایم. این آمار نشان می‌دهد که خوب است راه‌آهن پیش از اقدام به خرید لکوموتیو، به امر تعمیرات لکوموتیوهای موجود و سرپا نگه داشتن آنها توجه بیشتری داشته باشد. همچنین راه‌آهن موظف به کاهش دوره رسوب مطالبات شرکت‌های خصوصی مالک لکوموتیو است تا این شرکت‌ها نیز قادر به تأمین هزینه‌های نگهداری لکوموتیوهای خود باشند.

شرایط بحرانی کشنده‌های ریلی در سال ۱۴۰۰ بیش از هر بخش دیگری، گریبان بخش باری را گرفته است. بررسی آمار ۱۱ ماهه سال جاری کاهش ۷ درصدی تناژی و ۹ درصدی تن-کیلومتری مجموع بار داخلی و ترانزیت را نسبت به مدت مشابه سال گذشته نشان می‌دهد. در این مدت تن-کیلومتر بار داخلی نیز ۱۴/۵ درصد کاهش پیدا کرده که در نتیجه آن با وجود رشد ۱/۵ درصدی جمعیت ناوگان واگن‌های باری، متوسط بهره‌وری ماهیانه حدود ۱۶ درصد افت داشته است.

در هفته‌های گذشته خبر رکوردشکنی ترانزیت ریلی طی صد سال گذشته در رسانه‌های مختلف مطرح شد. هر چند که صحت این ادعا توسط کارشناسان این صنعت زیر سوال برده شد لکن با توجه به آمار موجود در سایت راه‌آهن که فقط از سال ۱۳۷۴ به بعد موجود است می‌توان اظهار داشت که امسال صنعت حمل‌ونقل ریلی در حوزه ترانزیت موفق عمل کرده است، به‌گونه‌ای که آمار ۱۱ ماهه، حمل بیش از ۲/۵ میلیارد تن-کیلومتر و بیش از ۱/۷ میلیون تن بار ترانزیتی را نشان می‌دهد. بنابراین از نظر تناژی رکورد بار ترانزیت طی ۲۷ سال گذشته تاکنون شکسته شده و طبق برآوردهای انجام شده پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال نیز رکورد تن-کیلومتری شکسته خواهد شد. شایان ذکر است که با توجه به تحولات اخیر جهانی و موقعیت ژئوپلیتیک ایران، رکوردهای موجود در حوزه بین‌الملل همچنان قابل افزایش است. البته تحقق این امر در صورت هماهنگی با سایر سازمان‌های داخلی همچون گمرک، همکاری هوشمندانه با راه‌آهن‌های همسایه و مشارکت راه‌آهن با بخش خصوصی برای بازاریابی حرفه‌ای‌تر و جذب بیشتر بارهای بین‌المللی امکان‌پذیر است.

در حمل‌ونقل ریلی مسافری پس از عبور از دوران اوج همه‌گیری ویروس کرونا