سوختیم از داغ غفلت...

دکتر سبحان نظری
دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته

طی سال گذشته، انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی به طور پیوسته با ارائه گزارش‌های متنوع درباره رشد سوانح ریلی و افت شدید بهره‌وری، هشدارهایی داده بود. متأسفانه بی‌توجهی به چنین زنگ خطرهایی در کنار غفلت از توانمندی و تخصص فعالان و دلسوزان صنعت ریلی و بدتر از این‌ها، اتخاذ رویکرد تقابل با بخش خصوصی از سوی راه‌آهن، سبب شده تا این بخش از حمل‌ونقل کشور، دچار خسارات مالی و از آن مهم‌تر، خسارات جانی فراوان شود.

روز چهارشنبه، ۱۸ خرداد ماه ۱۴۰۱، سانحه دلخراش برخورد بیل مکانیکی با قطار مسافری مشهد-یزد، باعث جان باختن و زخمی شدن چندین نفر از هموطنان عزیزمان شد. ضمن عرض تسلیت به خانواده‌های معزز جان‌باختگان و همچنین؛ آرزوی سلامت و عافیت عاجل برای مصدومان، بر خود لازم می‌دانم نکاتی را به همین مناسبت یادآور شوم .

بروز چنین سوانحی عمدتاً ناشی از خطای انسانی است. البته نمی‌توان این خطا را به یک یا چند نفر نسبت داد. بلکه باید علت و ضعف را در زنجیره‌ای از افراد و واحدهای سازمانی و به عبارتی در ساختار راه‌آهن یافت و قصور را از درون این مجموعه دانست؛ چرا که ارتباطات درون سازمانی راه‌آهن مناسب نیست و ترکیب تیم مدیریتی راه‌آهن در ماه‌های اخیر، غیر متخصص و بدون تجربه مرتبط با این صنعت هستند.

این سانحه و سوانح گذشته باید به دقت تحلیل و بررسی شوند تا زنجیره ریشه‌های آن‌ها شناسایی شود. نباید فقط به ذکر حادثه اکتفا و بعد هم با متهم کردن یک یا چند نفر به سادگی از کنار سوانح عبور کرد و به بهانه رعایت ملاحظاتی، روی ضعف‌های اساسی سرپوش گذاشت.

طی سالیان گذشته راه‌آهن همواره ادعا کرده که نسبت به سایر کشورها، از نظر شاخص ایمنی وضعیت مطلوبی دارد. با اندکی تأمل در آمار سوانح و همچنین؛ عملکرد راه‌آهن‌های مختلف جهان، می‌توان دریافت که کشور ما از نظر ایمنی در حمل‌ونقل ریلی، جایگاه چندان مطلوبی ندارد. راه‌آهن کشورهای توسعه‌یافته‌ای همچون؛ روسیه، ایالات متحده، فرانسه، انگلستان و ژاپن، با عملکرد بسیار بهتر و حمل بار و مسافر بیشتر، به مراتب از ایمنی بیشتری نسبت به راه‌آهن کشور ما بهره‌مند هستند.

به طور حتم جلوگیری از وارد آمدن خسارات جانی برای همگان و به خصوص فعالین بخش حمل‌ونقل ریلی که به عنوان امن‌ترین شیوه حمل‌ونقل در جهان شناخته می‌شود، اهمیت زیادی دارد. اما درباره زیان‌های مالی در این بخش نیز می‌توان گفت، بی‌توجهی به اصل ۴۴ قانون اساسی و سایر اسناد بالادستی، رسوب چندین ماهه مطالبات بخش خصوصی، اعم از مالکان خصوصی لکوموتیو و شرکت‌های تعمیراتی لکوموتیو، ایجاد شکاف بیش از پیش میان بخش دولتی و خصوصی صنعت حمل‌ونقل ریلی، افزایش تصدی‌گری راه‌آهن و شنیده نشدن صدای بخش خصوصی، همه و همه سبب شده تا روند نزولی چند ساله بهره‌وری در حمل‌ونقل ریلی کشور که از اساسی‌ترین زیربخش‌های اقتصادی محسوب می‌شود، در دوازده ماهه ۱۴۰۰ و پس از آن در دو ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۱ با شیب بیشتر نسبت به گذشته ادامه داشته باشد.

مقایسه آمار دو ماهه نخست سال جاری با سال ۱۴۰۰، افت حدود ۱۳ درصدی تن-کیلومتر کل بار حمل شده را نشان می‌دهد. در این بازه زمانی با وجود رشد ۳،۷ درصدی در جمعیت واگن‌های باری نسبت به مدت مشابه سال گذشته، که با سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی به چرخه حمل‌ونقل ریلی کشور اضافه شده‌اند، شاهد کاهش ۱۵ درصدی در تن-کیلومتر بار داخلی حمل شده و کاهش ۱۷،۷ درصدی متوسط بهره‌وری ماهیانه واگن‌های باری بوده‌ایم.

این افت، ادامه روند نزولی بهره‌وری حمل‌ونقل ریلی در سال گذشته بوده است. در سال ۱۴۰۰، مجموع تن-کیلومتر بار حمل شده، تن-کیلومتر بار داخلی حمل‌شده و متوسط بهره‌وری سالیانه واگن‌های باری، به ترتیب برابر با ۳۳،۹ میلیارد تن-کیلومتر، ۳۰،۱ میلیارد تن-کیلومتر و ۱،۱ میلیون تن-کیلومتر به ازای هر واگن باری در گردش بوده است و از این روی، شاهد افت ۸،۵، ۱۴،۲ و ۱۵،۵ درصدی این شاخص‌ها نسبت به سال ۱۳۹۹ بوده‌ایم.

بر کسی پوشیده نیست که امروزه اولین و اساسی‌ترین گلوگاه در بخش حمل‌ونقل ریلی کشور، کمبود لکوموتیو آماده به‌کار یا اصطلاحاً لکوموتیو گرم موجود در شبکه ریلی است. طی دو سال گذشته حدود ۶۰ دستگاه لکوموتیو باری زمین‌گیر شده که بیشتر آن‌ها

تحت مالکیت شرکت دولتی راه‌آهن ج.ا.ا. است. برای حل این بحران، سه راهکار پیشنهاد شده است؛ تعمیر لکوموتیوهای موجود، تولید داخل و خرید از سایر کشورها.

بدیهی است که از این سه راهکار، اولویت با تعمیر لکوموتیوهای موجود می‌باشد. چرا که زمین‌گیر شدن این لکوموتیوها، به معنای هدر رفتن سرمایه کشور بوده و به علاوه تا زمانی که امکان بهره‌برداری درست از سرمایه‌های فعلی وجود نداشته باشد، نمی‌توان تضمین کرد که بهره‌برداری، تعمیر و نگهداری لکوموتیوهای جدید خریداری شده، به شکل صحیحی صورت پذیرد و چه بسا این لکوموتیوها نیز بعد از گذشت مدت کوتاهی، به حال و روز لکوموتیوهای فعلی گرفتار شوند. همچنین؛ دلیل دیگری که به این راهکار نسبت به دو راهکار پرخرج‌تر دیگر اولویت می‌بخشد، این است که هزینه تعمیر و بازگرداندن ۵ دستگاه از لکوموتیوهای موجود، معادل هزینه خرید یک دستگاه لکوموتیو نو است.

بررسی آمار نشان می‌دهد بخش خصوصی همواره در تعمیر و نگهداری لکوموتیوهای تحت مالکیت خود، بسیار بهتر و موفق‌تر از بخش دولتی عمل می‌کند. امروزه بخش خصوصی مالک ۳۰ درصد از لکوموتیوهای باری موجود در کشور بوده و مابقی لکوموتیوها در اختیار شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. می‌باشد. بنابراین؛ در گام نخست برای رفع این گلوگاه، دولت می‌بایست به واگذاری لکوموتیوهای خود به بخش خصوصی اقدام کند تا بدین ترتیب مطابق با اصل ۴۴ قانون اساسی عمل کرده باشد و دخالت خود را در امور تصدی‌گری به حداقل برساند. از طرفی، مطالبات شرکت‌های مالک و تعمیراتی لکوموتیو هر چه سریع‌تر باید از جانب دولت وصول شود تا این شرکت‌ها قادر به ادامه حیات باشند.

بلاشک با تعمیر لکوموتیوهای موجود، صنعت حمل‌ونقل ریلی از بحران کنونی خارج خواهد شد. در گام بعدی و برای نیل به اهداف مشخص شده در اسناد بالادستی، نیاز به تزریق لکوموتیوهای جدید به شبکه ریلی کشور گریز ناپذیر است. اما باید توجه داشته باشیم که توسعه حمل‌ونقل ریلی باید به صورت متوازن و با در نظر گرفتن هم‌زمان نیاز نیروی کشش، واگن‌های باری و مسافری و همچنین؛ شبکه خطوط ریلی کشور صورت پذیرد. اضافه شدن ۱ هزار دستگاه لکوموتیو بدون ایجاد توسعه در خطوط ریلی و افزایش تعداد واگن‌ها، عملاً بی فایده است. به بیان ساده‌تر، به ازای هر دستگاه لکوموتیو جدید، به افزایش ۵۰ دستگاه واگن و احداث ۱۰ کیلومتر خط‌آهن نیاز داریم.

با عنایت به سیاست‌های موجود مبنی بر حمایت از تولید داخل، روشن است که برای خرید لکوموتیو جدید، ابتدا باید به سراغ تولیدکنندگان داخلی رفت. زیرا؛ این تولیدکنندگان از توان لازم برای تأمین لکوموتیوهای مورد نیاز کشور بهره‌مند هستند. اما اگر ظرفیت تأمین لکوموتیو مورد نیاز در داخل وجود نداشته باشد، به عنوان آخرین راهکار باید خرید لکوموتیو از تولیدکنندگان خارجی در دستور کار قرار گیرد. البته با این شرط که این واردات از جانب تولیدکنندگان داخلی لکوموتیو صورت پذیرد تا بدین ترتیب انتقال فناوری‌های مورد نیاز برای تعمیر و نگهداری لکوموتیوهای وارداتی به داخل کشور به خوبی انجام شود.

باید توجه داشت که مشکلات موجود در بخش نیروی کشش، گریبان برخی مشتریان اصلی حمل‌ونقل ریلی و صنایع بزرگ، مانند؛ شرکت‌های معدنی و فولادی را هم گرفته است. برای مثال؛ در سال گذشته افزایش توقف واگن‌های مواد اولیه به مقصد ذوب‌آهن، که عمدتاً ناشی از کمبود لکوموتیو بوده است، منجر به نارضایتی این صاحب کالای بزرگ صنعت ریلی و ارسال سه نامه رسمی اعتراضی به راه‌آهن شد. لازم است تا با ایجاد بستر مناسب، جذابیت سرمایه‌گذاری در صنعت حمل‌ونقل ریلی را برای صاحبان صنایع فولادی و معدنی به عنوان یکی از ذی‌نفعان اصلی حمل‌ونقل ریلی بالا برد. باید به این صنایع تضمین داده شود تا در صورت سرمایه‌گذاری و خرید لکوموتیو برای حمل محموله‌های خود، ظرفیت لکوموتیوهای اضافه شده، به حمل بارهای خودشان اختصاص یابد تا بدون معطلی و با صرف کمترین زمان، بارهای این مشتریان بزرگ حمل شود.

سال ۱۴۰۰ اما برای حمل بارهای ترانزیتی، سال پر رونقی بود و با ثبت رکورد ۲،۹ میلیارد تن-کیلومتر، شاهد افزایش ۲۱۳ درصدی در حمل بار ترانزیت ریلی بودیم. البته همین موضوع از جهاتی به حمل بار داخلی ضربه وارد کرد. چرا که با توجه به حصول درآمد چند برابری حمل بار ترانزیت نسبت به بار داخلی برای بخش دولتی ریلی، راه‌آهن اولویت تخصیص لکوموتیوهای خود را به حمل بارهای ترانزیت داده بود. پر واضح است که از منظر منافع ملی، حمل بار داخلی مهم‌تر می‌باشد و باید در اولویت قرار گیرد. بخش بزرگی از بار ترانزیت ریلی در سال گذشته، گوگرد ترکمنستان بود که از خاک ایران عبور می‌کرد. در حالی که حمل ریلی محصولات صادراتی مانند فولاد، به دلیل کمبود لکوموتیو با مشکل جدی مواجه شده بود.

توجه به ترانزیت امری ضروری و مهم است. اما متأسفانه شبکه لجستیک کشور ضعف‌ها و ظرفیت محدودی دارد که البته می‌بایست با برنامه‌ریزی مناسب در توسعه زیرساخت‌ها، این نواقص به مرور زمان مرتفع شوند. شبکه حمل‌ونقل و لجستیک باید به صورت همزمان هم در خدمت ترانزیت و هم در خدمت صادرات باشد. در ترانزیت فقط بخش حمل بار را انجام می‌دهیم. ولی صادرات باعث ایجاد اشتغال در بخش‌های تولیدی و افزایش درآمد ارزی برای کشور نیز خواهد شد و نکته مهم‌تر آن که کشورهای هدف را به محصولات ما وابسته می‌کند. بنابراین؛ اگرچه ضرورت برون‌گرایی عملیات حمل‌ونقل ریلی و درآمدزایی از راه ترانزیت انکارناپذیر است، اما بدیهی است که این برون‌گرایی نباید به بهای آسیب به اقتصاد صنایع داخلی انجام شود.