

# مهارت‌ورم رشد ریلی

سبحان نظری

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته



ریلی است. اما ابتدا باید نواقص موجود در نظام بهره‌برداری از منابع و دارایی‌های موجود اصلاح شود تا بهره‌وری این صنعت به حد مطلوب نزدیک شود. این نواقص موجب شده است تا به‌طور مطلوب از ظرفیت زیرساخت و ناوگان ریلی موجود استفاده نشود. در چنین شرایطی نمی‌توان تضمین کرد که عملکرد صنعت ریلی کشور، صرفاً با توسعه‌ی خطوط یا ناوگان ریلی بهبود پیدا کند. کما این که در سال‌های اخیر به موازات رشد شبکه و ناوگان، شاهد افت عملکرد حمل نیز بوده‌ایم.

به دنبال توافق صورت گرفته با روسیه برای تکمیل خط آهن رشت-آستارا، این سؤال در میان کارشناسان مطرح شد که تا چه اندازه احداث این خط آهن می‌تواند موجب رشد ترانزیت در کریدور بین‌المللی شمال-جنوب شود؟ این کریدور بین‌المللی در بخشی که از ایران می‌گذرد، سه‌شاخه‌ی متفاوت دارد؛

■ شاخه‌ی شرقی؛ که از بنادر جنوبی ایران، به‌ویژه بندرعباس آغاز و به شرق دریای خزر می‌رسد. در این شاخه، ورود و خروج کالا از طریق مرزهای مختلف استان‌های خراسان شمالی، رضوی و گلستان (مرزهایی مانند سرخس، لطف‌آباد و اینچه‌برون) انجام می‌شود.

■ شاخه‌ی میانی؛ که ارتباط میان بنادر جنوبی کشور را از طریق یکی از بنادر شمالی واقع در سواحل دریای خزر و با عبور از این دریا با کشورهای شمال دریای خزر برقرار می‌کند. به‌عنوان مثال؛ کالا از بندرعباس یا در آینده، از چابهار، وارد کشور شده و از طریق یکی از بنادر ایرانی واقع در سواحل دریای خزر (امیرآباد، آستارا و نوشهر) از کشور خارج می‌شود یا بالعکس.

■ شاخه‌ی غربی؛ که بنادر جنوبی را به پایانه‌های مرزی غرب دریای خزر متصل می‌کند. معروف‌ترین خط حمل‌ونقلی این کریدور، اتصال بندرعباس به شهر مرزی آستارا است. این خط حمل‌ونقلی، ایران را از طریق خاک جمهوری آذربایجان به روسیه و از آن جا به اروپای شرقی و شمالی متصل می‌کند.

نکته‌ی مهمی که در رابطه با خط ریلی رشت-آستارا وجود دارد این است که به فرض تکمیل این پروژه‌ی ریلی و آغاز بهره‌برداری از آن، این مسیر برای موفقیتش نیازمند عبور از کشور جمهوری آذربایجان است. بنابراین؛ باید مراقب متغیرهای ژئوپلیتیک مرتبط با این کشور بود. نباید این گونه شود که خط ریلی رشت-آستارا، با صرف سرمایه‌ی هنگفت تکمیل شده، اما هنگام بهره‌برداری از آن با گروکشی از سمت جمهوری آذربایجان مواجه شویم. به‌عنوان مثال؛ جمهوری آذربایجان می‌تواند کریدور زنگزور را بهانه قرار دهد و فقط در صورت موافقت ایران با ایجاد این کریدور، اجازه‌ی اتصال ریلی ایران به روسیه از طریق خاک جمهوری آذربایجان را صادر کند. به همین دلیل است

چندی پیش رهبر معظم انقلاب در پیام تبریکی به مناسبت آغاز سال جدید، با اشاره به این که در سال گذشته مهم‌ترین مسأله‌ی کشور اقتصاد و معیشت مردم بوده است، شعار سال ۱۴۰۲ را «مهار تورم و رشد تولید» اعلام کردند. این نام‌گذاری از سوی ایشان به ما یادآوری می‌کند؛ هرچند در سال‌های اخیر جنگ اقتصادی و تحریم‌های ظالمانه به اقتصاد کشور آسیب جدی وارد کرده است، اما با عزمی راسخ و تکیه بر توان داخلی، می‌توان از این بحران عبور کرد. بنابراین؛ همه‌ی مردم و مسئولین باید تلاش کنند با تصمیمات و رفتار هوشمندانه، سهم خود را در عملی ساختن رهنمودهای مقام معظم رهبری ادا کنند.

بخش حمل‌ونقل از جمله صنایعی است که تأثیر بسیار زیادی بر اقتصاد دارد. در حقیقت حمل‌ونقل با مجموعه‌ای از خدمات و فعالیت‌های اقتصادی، ارزش افزوده ایجاد می‌کند و در رشد اقتصادی و ایجاد اشتغال در کشور نقش دارد. از طرفی؛ حمل‌ونقل زیرساخت لازم برای توسعه‌ی سایر بخش‌های اقتصادی و صنعتی کشور را فراهم می‌کند. لذا؛ بدون وجود شبکه‌های حمل‌ونقلی، ناوگان، تاسیسات و تجهیزات جانبی مطلوب و همچنین؛ بهره‌برداری صحیح از این منابع، توسعه‌ی اقتصادی ممکن نیست.

در ایران گونه‌های مختلف حمل‌ونقلی هم به لحاظ زیرساختی و هم از نظر نحوه‌ی بهره‌برداری، با مشکلات زیادی مواجهند. در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای، با وجود حمل ۹۰ درصد از بارهای زمینی کشور با کامیون، متوسط پیمایش سالیانه‌ی هر کامیون، حدود یک‌سوم کشورهای دارای صنعت حمل‌ونقل توسعه یافته است. در بخش حمل‌ونقل ریلی نیز متوسط بار سالیانه‌ی حمل شده، هر واگن با فاصله‌ی زیادی کمتر از سرانه‌ی واگن‌های باری چین، هند و روسیه است. خوب است بدانیم که سهم شیوه‌ی ریلی، از مجموع بار حمل شده‌ی جاده‌ای و ریلی در ایران حدود ۱۰ درصد، در چین و هند بیشتر از ۳۰ درصد و در روسیه ۹۰ درصد است.

باید توجه داشت که حمل‌ونقل ریلی، امکان جابه‌جایی ارزان و انبوه کالاها را فراهم می‌کند و از آن‌جا که عمده‌ی مشتریان این شیوه از حمل‌ونقل، صنایع مادری همچون صنایع فولادی و معدنی هستند- که از محصولات آن‌ها در سایر صنایع استفاده می‌شود- بنابراین؛ توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی و افزایش بهره‌وری در آن می‌تواند با ضریب بزرگی در افزایش تولید و مهار تورم تأثیرگذار باشد. با این حال، در سال‌های اخیر همواره شاهد افت عملکرد حمل بار ریلی کشور و کاهش مطلق سهم آن از مجموع بارهای حمل شده‌ی زمینی بوده‌ایم.

بی‌شک جبران عقب‌ماندگی‌های صنعت حمل‌ونقل ریلی و در گام بعدی، توسعه‌ی این صنعت در گرو توسعه‌ی زیرساخت و ناوگان

حدود ۴۰ میلیون تن در سال است. بنابراین؛ صرف اجرای خط ریلی رشت-آستارا، به دلیل وجود گلوگاه‌هایی در مسیر رشت به بندرعباس، نمی‌تواند منجر به جذب بار ترانزیتی تا ۲۰ میلیون تن شود. از طرفی، باید توجه داشت که ترانزیت کالا به‌مثابه خام‌فروشی خدمات حمل‌ونقل است. برای افزایش تولید و مهار تورم باید به حوزه‌هایی همچون تجارت و صادرات بیشتر تمرکز داشت. علی‌رغم وجود شبکه‌های گسترده‌ی حمل‌ونقل در ایران، از این شبکه‌ها در جهت خدمت‌رسانی به زنجیره‌های تامین برخوردار از ارزش‌افزوده‌ی بالا استفاده نمی‌شود. عمده‌ی ظرفیت شبکه‌های حمل‌ونقلی کشور به صادرات مواد خام یا ترانزیت کالا بدون ایجاد هیچ‌گونه ارزش‌افزوده‌ای تخصیص داده می‌شود.

باید توجه داشت که مانند خام‌فروشی کالاها که امری ناپسند و مکروه تلقی می‌شود، افراط در استفاده از شبکه‌ی حمل‌ونقل ملی به نفع تجارت صرفاً ترانزیتی از خاک کشور را نیز می‌توان به‌مثابه خام‌فروشی ظرفیت حمل‌ونقل تلقی کرد. چراکه هر کشوری در تلاش است تا بیشترین استفاده را از ظرفیت‌های لجستیکی و حمل‌ونقلی خود به سود صادرات کالاها و تولیدی در مرزهای خودش ببرد. مقابله با این معضلات نیازمند سیاست‌گذاری یکپارچه‌ی شبکه‌های تأمین، تولید و توزیع با بازتعریف الگوی بهینه، به‌منظور تخصیص ظرفیت شبکه‌های حمل‌ونقل است. به‌نحوی که به این ظرفیت محدود از دیدگاه تجاری و اقتصادی نگریسته شود و این ظرفیت عمدتاً در خدمت زنجیره‌های دارای ارزش‌افزوده و واجد سطح فرآوری بالاتر در مناطق مختلف کشور و تحت نظام قیمت‌گذاری متناسب حمل‌ونقل قرار گیرد.

که کشور نباید به‌شکل افراطی و بیش از اندازه روی بهره‌برداری از خط ریلی رشت-آستارا تمرکز و تاکید داشته باشد. باید از شاخه‌های میانی و شرقی کریدور شمال-جنوب که در حال حاضر زیرساخت آن‌ها موجود است، به‌خوبی استفاده شود تا به جمهوری آذربایجان در حوزه‌ی حمل‌ونقل وابسته نشویم و صرفاً در این صورت است که جمهوری آذربایجان امکان استفاده از حمل‌ونقل به‌عنوان اهرم فشار علیه ایران را از دست می‌دهد.

همچنین؛ در رابطه با خط ریلی رشت-آستارا، اظهاراتی درباره‌ی جذب ۲۰ میلیون تن بار ترانزیتی به این محور ریلی شده است. در این رابطه باید گفت؛ روش‌های مختلفی برای سنجش ظرفیت خطوط ریلی وجود دارد. به‌طور کلی، خطوط ریلی در ابتدای بهره‌برداری ظرفیت بالایی ندارند. ظرفیت خطوط ریلی قدیمی کشور، حدود هفت تا هشت میلیون تن بار در سال است. به‌تدریج با تکمیل ظرفیت خط و افزایش جذب بار، انگیزه‌ی بیشتری برای افزایش ظرفیت خط به وجود می‌آید.

به فرض ایجاد تحول در نظام بهره‌برداری سنتی فعلی و به‌کارگیری نظام بهره‌برداری مدرن در قطعه‌ی رشت-آستارا، این خط امکان جذب ۲۰ میلیون تن بار در سال را دارد. اما باید توجه داشت که این بار قرار نیست از آستارا وارد کشور شده و سپس در رشت متوقف شود. قرار است از آستارا به رشت، سپس قزوین و تهران و در نهایت به بندرعباس و از آن‌جا به هند یا آسیای جنوب شرقی برسد. در طول این مسیر گلوگاه‌های زیادی وجود دارد. در حال حاضر کل باری که در شبکه‌ی ریلی ۱۵ هزار کیلومتری موجود کشورمان جابه‌جا می‌شود،

