

توسعه خطوط ریلی بدون افزایش بهره وری / اقتصاد حمل و نقل ریلی در کما

در حالی که بیشتر تمرکز وزارت راه و شهرسازی بر توسعه زیرساخت های ریلی است، افزایش بهره وری و ارتقای عملکرد خطوط موجود، سبب شده تا سرمایه گذاری در این بخش جذابیتی نداشته باشد.

به گزارش خبرنگاران اقتصاد گزارش خبر، بر اساس اعلام شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور، در حال حاضر ۵ پروژه ریلی در این شرکت فعال است که پیش بینی می شود تا قبل از پایان دولت دوازدهم به بهره برداری برسند. آنگونه که خیرالله خادمی مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه اعلام کرده، افتتاح این پروژه ها می تواند طول شبکه ریلی کشور را به میزان ۶۵۰ کیلومتر افزایش دهد.

این ۵ پروژه ریلی عبارتند از:

راه آهن یزد-اقلید به طول ۲۷۰ کیلومتر

راه آهن بستان-آباد-تبریز به طول ۴۴ کیلومتر

راه آهن زاهدان-خاش به طول ۱۵۰ کیلومتر

راه آهن همدان-سنندج به طول ۱۵۰ کیلومتر

راه آهن رشت-کاسپین به طول ۳۵ کیلومتر

۵ پروژه ریلی برای کامل تر شدن شبکه راه آهن کشور

هر یک از این پروژه ها که قرار است تا انتهای تیرماه سال جاری افتتاح شوند، اهداف خاصی را پیگیری خواهند کرد. برای مثال راه آهن یزد-اقلید می تواند ظرفیت جابه جایی سالانه ۴ میلیون تن بار و یک میلیون مسافر در سال اول بهره برداری را داشته باشد و از این طریق بتواند به تکمیل کریدور ریلی شمال شرقی-جنوب غربی و احیای بندر خشک، معادن سنگ آهن کنستانتره و خاک نسوز کمک کند.

پروژه راه آهن بستان-آباد-تبریز نیز می تواند ظرفیت جابه جایی ۲ میلیون تن بار و یک میلیون نفر مسافر در سال را به خود اختصاص دهد و به تکمیل کریدور شرق به غرب کشور، تسهیل فرآیند ترانزیت، تسهیل جابه جایی بار در کشور، کوتاه تر شدن مسیر ریلی تهران-تبریز و افزایش استقبال مسافران به استفاده از ریل برای تردد، کمک کند.

افتتاح خط آهن ۱۵۰ کیلومتری زاهدان-خاش به عنوان قطعه ای از راه آهن پر اهمیت چابهار-زاهدان نیز تا انتهای تیرماه اتفاق خواهد افتاد تا فرآیند تکمیل خط آهن چابهار به زاهدان که بنا بود مطابق با وعده های وزیر راه و شهرسازی و همچنین مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور تا انتهای سال ۱۴۰۰ انجام گیرد، سرعت بگیرد.

لازم به ذکر است که راه آهن زاهدان-خاش توانایی حمل ۲.۸ میلیون تن بار و ۹۲۷ هزار نفر مسافر را در سال اول بهره برداری خواهد داشت و رفته رفته با تکمیل ادامه مسیر و اتصال آن به بندر استراتژیک و اقیانوسی چابهار، نقش جدی خود را در رشد و توسعه اقتصادی در کشور به نمایش خواهد گذاشت.

افتتاح راه آهن همدان-سنندج و همچنین راه آهن رشت-کاسپین نیز به ترتیب با هدف تکمیل شبکه راه آهن غرب کشور و همچنین تکمیل کریدور شمال-جنوب در جهت ایجاد اتصال ریلی کامل خلیج فارس و دریای عمان به دریای خزر انجام خواهد پذیرفت.

راه آهن همدان-سنندج هم اکنون ۶۷ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و قادر است در سال اول بهره برداری ۲.۹ میلیون تن بار را جابه جا کند.

اتصال ریلی رشت به بندر کاسپین نیز می تواند در سال اول بهره برداری خود، ۵ میلیون تن بار و ۱.۴ میلیون مسافر را جابه جا کرده و هم اکنون پیشرفت فیزیکی ۵۵ درصدی را به ثبت رسانده است.

ساخت بیش از ۱۰ هزار کیلومتر خط آهن ظرف ۴ سال آینده، شذنی است؟

لازم به ذکر است که افتتاح این ۵ پروژه ریلی، طول شبکه ریلی کشور را از ۱۴ هزار کیلومتر به ۱۴۶۵۰ کیلومتر افزایش می دهد.

با این حال و بر اساس سند چشم انداز ۲۰ ساله کشور، می بایست تا سال ۱۴۰۴، طول شبکه ریلی کشور به عددی بالغ بر ۲۵ هزار کیلومتر برسد که با توجه به میزان توسعه خطوط ریلی در سال های اخیر، عدد ۲۵ هزار کیلومتر دست نیافتنی به نظر می رسد.

استفاده بهینه از خطوط موجود، مهمتر از دستیابی به ۲۵ هزار کیلومتر خطوط ریلی

کارشناسان معتقدند آنچه اهمیت بیشتری نسبت به تحقق عدد ۲۵ هزار کیلومتر برای طول شبکه ریلی کشور دارد، استفاده درست از شبکه موجود و توسعه اولویت دار شبکه نه در جهت رسیدن به هدف ۲۵ هزار کیلومتری چشم انداز، بلکه برای رسیدن به میزان عملکرد تکلیف شده در چشم انداز، یعنی عملکرد حمل ۳۰ درصد از بار کشور و ۲۰ درصد از مسافران کشور با شبکه حمل و نقل ریلی است.

معاون اقتصادی راه آهن: ۳۰ کارگروه بررسی روش های ارتقای بهره وری تشکیل داده ایم

نورالله بیرانوند معاون ریزی و اقتصاد حمل و نقل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در گفت و گویی درباره برنامه های این شرکت در جهت ارتقای بهره وری آن اظهار کرد: مسئولیت اصلی راه آهن بر موضوع بهره برداری است و به دو شکل می توانیم بهره برداری را افزایش دهیم یکی از طریق افزایش منابع ماست و دیگری ارتقای بهره وری است.

وی درباره مطالعات اقتصادی احداث خطوط راه آهن گفت: شرکت ساخت و توسعه باید این مطالعات را قبل از احداث هر خط آهن انجام دهد با این حال از زمانی که شرکت راه آهن، خطوط جدید را به عنوان بهره بردار تحویل می گیرد، برنامه های روشنی برای استفاده از این پروژه ها دارد.

معاون شرکت راه آهن گفت: این شرکت از اواخر سال ۹۷، برنامه جامعی تحت عنوان استقرار چرخه بهره وری در شرکت راه آهن تدوین کردیم و به اجرا گذاشتیم؛ این برنامه که با آئین نامه ها و دستورالعمل های سازمان ملی بهره وری و همچنین قوانین و ابلاغیه های برنامه و بودجه هماهنگ است، در دو بخش «افزایش تن-کیلومتر و نفر-کیلومتر که همان افزایش درآمدهاست» و همچنین «کاهش هزینه ها» برنامه هایی را طراحی و اجرا کرده ایم.

افزایش ۱۰ درصدی بهره وری حمل و نقل ریلی در سال ۹۹

بیرانوند اظهار کرد: عملکرد بهره وری راه آهن در سال ۱۳۹۹ عملکرد قابل قبولی بوده و ۱۰ درصد از رشد عملکردی این شرکت، عمدتاً ناشی از اجرای برنامه ارتقای بهره وری راه آهن بوده است.

وی ادامه داد: ۳۰ کارگروه بهره وری در راه آهن تحت نظر معاونان مختلف راه آهن و مدیرعامل راه آهن و با حضور اساتید دانشگاه‌ها، کارشناسان راه آهن، نمایندگان شرکت‌های ریلی و انجمن شرکت‌های ریلی، خبرگان و بازنشستگان راه آهن فعالیت می‌کنند که تمرکز آنها روی مسائل است؛ چرخه بهره وری در راه آهن، مبتنی بر حل مسأله است؛ مثلاً یکی از دلایل توقف طولانی مدت قطارهای باری در مسیرها و ایستگاه‌ها، سوخت رسانی به لocomotives؛ در این کارگروه‌ها، نحوه سوخت رسانی به قطارهای باری مورد بررسی قرار می‌گیرد تا میزان معطلی بار در طول مسیر کاهش یابد. پ این مقام مسئول در شرکت راه آهن یادآور شد: البته برنامه‌های بهره وری ما منحصر به این ۳۰ کارگروه نیست و از همه ادارات کل استانی و مناطق راه آهن هم خواسته ایم تا راه حل‌ها و پیشنهادهای خود برای افزایش بهره وری را به ما اعلام کنند؛ ضمن اینکه از مشاوران بیرونی هم بهره برده ایم.

بیرانوند راه آهن را جز ۳ دستگاه برتر کشور از نظر بهره وری در سال گذشته با انتخاب سازمان ملی بهره وری عنوان کرد و افزود: قرار است امسال بر بخش مدیریت دارایی‌ها، دیجیتالی سازی راه آهن، منابع انسانی، مدیریت استعدادها، مدیریت دانشی، معماری سازمانی خدمت گرا و hellip& متمرکز شویم. با اجرای این برنامه‌ها، راه آهن از یک سازمان وظیفه گرا به یک سازمان خدمت گرا حرکت می‌کند.

وی خاطرنشان کرد: رشد ۱۰ درصدی بهره وری در کل بخش حمل و نقل ریلی بوده که البته عمدتاً به حوزه باری برمی گردد؛ در حوزه مسافری به دلیل شیوع کرونا، رشدی نداشته ایم؛ ارتقای بهره وری حمل و نقل ریلی، بیشتر در زمینه واگن و لocomotives بوده که در اختیار بخش خصوصی است؛ بخشی از آن هم به افزایش بهره وری خطوط برمی گردد.

حمل و نقل ریلی بار سود ده است؛ اما مسافری، نه معاون اقتصادی راه آهن درباره سودده بودن سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل ریلی گفت: در بخش جذابیت سرمایه گذاری، بسته‌های تشویقی را تعریف کرده ایم که ۳ ضلع افزایش بازدهی اقتصادی، مدیریت ریسک و تأمین مالی را تشکیل می‌دهند.

وی افزود: برای این ۳ ضلع برنامه‌های گسترده‌ای تعریف کرده ایم و امروز حجم عظیمی از حوزه‌های سرمایه گذاری در حوزه ریلی شامل خرید واگن باری و لocomotives؛ اما در مورد بخش مسافری هم به دلیل شیوع کرونا و هم به دلیل اینکه اقتصاد حمل و نقل مسافری ریلی به دلیل اینکه نظارت بر قیمت‌ها و کنترل نرخ بلیت وجود دارد، جذابیت کمتری دارد.

تولید یا بازسازی ۷۰۰ ناوگان ریلی در سال گذشته بیرانوند تصریح کرد: در حال حاضر تمام شرکت‌های تولیدی واگن باری و مسافری با ظرفیت بالا در حال تولید هستند و سال گذشته بالغ بر ۷۰۰ دستگاه واگن و لocomotives، تولید یا اورهال (بازسازی کامل) با سرمایه گذاری بخش خصوصی شد.

وی درباره برنامه راه آهن برای استقبال بیشتر از سرمایه گذاران در حمل و نقل ریلی مسافری گفت: در حال تدرک بسته تشویقی در این زمینه هستیم که حمایت خاصی از بخش مسافری کنیم؛ یکی از حمایت‌های مهم، فعال سازی سازوکار ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید و تبصره ۱۸ قانون بودجه است؛ در سال گذشته از محل تبصره ۱۸ قانون بودجه، اقدامات خوبی انجام شد و توانستیم منابع درآمدی خوبی داشته باشیم و عمدتاً هم صرف ارتقای بخش مسافری و بازسازی واگن‌های مسافری شد.

برای افزایش جذابیت سرمایه گذاری در بخش مسافری نیاز به اصلاح مصوبه شورای اقتصاد داریم معاون اقتصادی راه آهن تأکید کرد: در سازوکار ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید، بخش باری آن اجرایی شده است اما برای استفاده از این ماده قانونی برای افزایش جذابیت سرمایه گذاری در حوزه مسافری ریلی، باید شرایطی که در شورای اقتصاد عنوان شده، اصلاح شود.

وی افزود: بر اساس شرایطی که در مصوبه شورای اقتصاد آمده، به مازاد رشد ۳ درصد در بخش مسافری، از محل صرفه جویی در مصرف سوخت، منابعی به بخش مسافری داده می‌شود اما به دلیل کرونا، امکان تحقق رشد ۳ درصدی آن فراهم نبود چه رسد به مازاد بر آن ۳ درصد؛ از همین رو با همکاری وزیر راه و شهرسازی به دنبال اصلاح این مصوبه در شورای اقتصاد هستیم که در صورت تصویب آن، منابع خوبی به بخش مسافری ریلی هدایت می‌شود.

بیرانوند به تجدید منابع از محل وجوه اداره شده اشاره و اظهار کرد: قرار است هم از محل بانک‌ها و هم بازار سرمایه، منابعی را برای ارتقای بخش ریلی جذب کنیم؛ یکی از آنها، پرداخت یارانه به سود تسهیلات بانکی شرکت‌های ریلی مسافری است.

چرا صاحبان بار بیشتر به حمل و نقل جاده‌ای متمایلند تا ریلی؟ وی درباره تفاوت یارانه‌های بخش‌های حمل و نقل جاده‌ای و ریلی گفت: در بخش جاده‌ای، یارانه‌ها به شکل سوخت ارزان قیمت در اختیار فعالان این بخش قرار می‌گیرد؛ در بخش ریلی هم ما گازوئیل را با همان لیتری ۳۰۰ تومان دریافت می‌کنیم اما برتری بخش ریلی به جاده‌ای این است که حمل و نقل ریلی، سوخت کمتری در تن-کیلومتر مصرف می‌کند که معادل یک ششم مصرف سوخت در بخش جاده‌ای است.

بیرانوند ادامه داد: متأسفانه سوخت ارزان قیمت سبب شده تا شرایط رقابت جاده با ریل به سود بخش جاده‌ای باشد اما در دیگر کشورها به دلیل گران بودن نرخ سوخت، حمل و نقل جاده‌ای شرایط رقابتی کمتری با ریلی دارد. با این حال قرار است امسال بهره وری بخش مسافری هم تقویت شود.

کارشناس اقتصاد حمل و نقل: راه آهنی که دخل و خرجش متناسب نیست، باید درمان شود؛ نه بزرگ‌تر همچنین محمدمجدواد شاهجویی پژوهشگر اقتصاد حمل و نقل نیز در خصوص فاصله توسعه زیرساخت‌های راه آهن با ارتقای بهره وری حمل و نقل ریلی گفت: افزایش کمی طول شبکه ریلی نمی‌تواند مشکل و معضل اصلی حمل و نقل کشور که میزان عملکرد پایین و بهره وری پایین شبکه است را بر طرف کند.

افزایش طول خطوط بدون بهره وری، کار را پیچیده‌تر می‌کند وی افزود: اتفاقاً افزوده شدن طول خطوط ریلی، معضل بهره برداری غیر بهینه را بغرنج‌تر هم می‌کند. متأسفانه تا امروز بیشتر رویکرد و جهت گیری وزارت راه و شهرسازی در دوره‌های مختلف، توسعه زیرساخت‌های شبکه ریلی بوده نه بهبود عملکرد و افزایش بهره وری آن؛ از همین رو ۱۴ هزار کیلومتر خطوط موجود در شبکه ریلی کشور که طی ۱۰ سال گذشته و با صرف هزینه از بیت المال احداث شده است نیز امروزه به گونه‌ای بهره برداری می‌شود که نسبت به کشورهای دنیا غیر بهینه است.

شاهجویی اظهار داشت: جای تأسف است که نوع بهره برداری از شبکه ریلی کشور به گونه‌ای است که صنعتی همچون حمل و نقل ریلی که می‌تواند کاملاً سود ده و اقتصادی باشد، در کشور ما دخل و خرج متناسب ندارد و با اعطای کمک‌ها و مشوق‌های دولتی ادامه حیات می‌دهد. وی افزود: حال در چنین شرایطی و با وجود چنین نظام بهره برداری از شبکه ریلی، توسعه این شبکه باید در اولویت‌های بعدی قرار گیرد و افزایش میزان عملکرد آن می‌بایست اولویت نخست تصمیم گیران و مسئولان بخش حمل و نقل ریلی باشد.

کارشناس اقتصاد حمل و نقل گفت: افزایش بهره وری در شبکه حمل و نقل ریلی با رویکرد افزایش عملکرد واقعی و افزایش اثربخشی صنعت حمل و نقل ریلی در اقتصاد کشور می‌تواند از مسیرهای متعددی همچون ایجاد اصلاحات اجرایی، اصلاحات ساختاری، اصلاحات فنی و یا تقنینی انجام گیرد که

هر کدام از انواع اصلاحات می‌تواند هزینه و فایده متفاوتی ایجاد کند.