

پرسون گزارش می دهد:

حرکت لاک پشتی در توسعه ریلی کشور#۴۷؛ سایه سنگین بودجه بر سر پروژه های راه آهن

«ارزان ترین» و «ایمن ترین» وسایل حمل و نقل در جهان قطار است، کشور ما نیز یک قرن است که از نعمت صنعت حمل و نقل ریلی برخوردار بوده است، اما آن طور که باید نتوانسته طبق برنامه تعریف شده پیش رود.

به گزارش سایت خبری پرسون، ساخت خطوط ریلی در کشور پهناورمان گام بلندی درصنعت گردشگری برای جابه جایی آسان تر مسافر، کاهش تلفات جاده ای بر اثر حوادث خودرویی، سرعت بخشیدن به جابه جایی کالای داخلی و خارجی محسوب می شود، به همین منظور تمام دولت ها در توسعه این صنعت حمل و نقل تلاش هایی را انجام داده اند، اما از همان روزهای نخست که این صنعت در کشورمان مورد بهره برداری قرار گرفته با هزینه بالا برای زیرساخت های صنعت ریلی مواجه بوده است، به طوری که مساحت ریلی کشور باید طبق برنامه توسعه که تا سال ۱۴۰۴ تعریف شده است به ۲۵ هزار کیلومتر ریل برسد، اما در حال حاضر ریل موجود در کشور حدود ۱۲ هزار کیلومتر برخوردار است و برای رسیدن به این چشم انداز باید سالانه به طور میانگین هزاران کیلومتر ریل ساخته شود که در حال حاضر به دلیل کمبود اعتبارات مالی توان ۲۰۰ کیلومتر ساخت ریلی در کشور وجود دارد، از سوی دیگر برخی از کشورهای دنیا صنعت حمل و نقل ریلی خودشان را توسعه داده اند که سرعت حمل و نقل مسافر را در هر ساعت ۲۵۰ کیلومتر می رساند و در حالی است که میانگین سرعت قطار در ایران به دلیل فرسودگی ریل و ناوگان در هر ساعت ۹۰ کیلومتر است.

در گزارش پیش رو خبرنگار اقتصادی پرسون نگاهی به حمل و نقل ریلی کشور انداخته است که در ادامه می خوانید.

خطوط ریلی دو خطه شود

مشکلات عقب ماندگی در توسعه ریل به اختصاص پیدا نکردن بودجه به شبکه ریل کشور بر می گردد، برای نمونه قیمت ریل به دلیل نوسانات ارز افزایش پیدا کرده و توان ریل گذاری کاهش چشم گیری پیدا کرده است و همچنین در زمینه واگن نیز شرکت های خصوصی حمل و نقل ریلی با مشکل مالی مواجه هستند.

مسعود دانشمند عضو اتاق بازرگانی ایران که در حوزه حمل و نقل کالا فعالیت دارد، در این خصوص به خبرنگار پرسون گفت: قبل از پیروزی انقلاب اسلامی میزان خطوط ریلی کشور ۴ هزار کیلومتر بود و اوایل انقلاب میزان خطوط کشور به ۵ هزار کیلومتر رسید و این روزها میزان خطوط ریلی کشور به حدود ۱۲ هزار کیلومتر رسیده است و اگر طبق برنامه ششم توسعه بخواهیم به وضعیت ریل کشور نگاه کنیم بسیار در این زمینه عقب هستیم چرا که برای رسیدن به این چشم انداز باید سالیانه یک هزار کیلومتر ریل گذاری صورت بگیرد.

او ادامه داد: مشکلات عقب ماندگی در توسعه ریل به اختصاص پیدا نکردن بودجه به شبکه ریل کشور بر می گردد، برای نمونه قیمت ریل به دلیل نوسانات ارز افزایش پیدا کرده و توان ریل گذاری کاهش چشم گیری پیدا کرده است و همچنین در زمینه واگن نیز شرکت های خصوصی حمل و نقل ریلی با مشکل مالی مواجه هستند.

این عضو اتاق بازرگانی ایران ادامه داد: البته به تازگی ریل سازی توسط شرکت ذوب آهن اصفهان رخ داد که کیفیت پایین دارد و حجم تولید بسیار اندک است و همچنین واگن سازی پارس نیز اقدام به تولید واگن می کند اما سیستم های اصلی واگن ها از آن سوی مرز می آید و همچنین لوکوموتیو به عنوان مهم ترین قطعه از قطار که نقش کشنده دارد نیازمند سرمایه گذاری زیاد و تولید خارج از کشور است که این دلایل عقب ماندگی سیستم حمل و نقل ریلی را به وجود آورده است.

دانشمند در پاسخ به سوال خبرنگار پرسون درباره اینکه در حال حاضر راهکار سرعت بخشیدن به صنعت حمل و نقل ریلی چیست؟ پاسخ داد: دو خطه کردن بخشی از مسیر های پر تردد به ویژه محور تهران - بندر عباس و تهران - بندر امام و افزایش تعداد واگن های باری و مسافری می تواند کمک بزرگی به حفظ صنعت ریلی کشور کند و سپس اقدام به توسعه شبکه ریلی شود.

قیمت حمل بار و مسافر دستوری است

در حال حاضر مسئولان امر باید تمرکزشان را بر گلوگاه های پر رفت و آمد خطوط ریلی انجام دهند تا برخی از محور ها را دو خطه ریلی انجام دهند، به طور نمونه مسیر های شرق و جنوب کشور مهم ترین محور های خطوط ریلی است که باید به شکل دو خطه احداث شود تا هم خدمات مسافربری رونق گیرد و هم حمل و نقل کالا به ویژه کالاهای صنعتی، معدنی و تجاری سرعت بیشتر به خود بگیرد.

برای اینکه این موضوع را بیشتر بررسی کنیم به سراغ محسن پورسید آقایی مدیر عامل سابق شرکت راه آهن رفته ایم، او در این باره گفت: درست است که در حوزه توسعه خطوط ریلی در کشور طبق برنامه عقب هستیم، اما واقعیت این است که از همین میزان خطوط نیز آن طور که باید استفاده نشده است، راه اندازی خطوط جدید باید توجیه اقتصادی داشته باشد.

پورسید آقایی افزود: در حال حاضر مسئولان امر باید تمرکزشان را بر گلوگاه های پر رفت و آمد خطوط ریلی انجام دهند تا برخی از محورها را دو خطه ریلی انجام دهند، به طور نمونه مسیرهای شرق و جنوب کشور مهم ترین محور های خطوط ریلی است که باید به شکل دو خطه احداث شود تا هم خدمات مسافربری رونق گیرد و هم حمل و نقل کالا به ویژه کالاهای صنعتی، معدنی و تجاری سرعت بیشتر به خود بگیرد.

مدیر عامل سابق شرکت راه آهن تصریح کرد: دو خطه کردن برخی از مسیرهای ریل راه آهن مانند تونل ها کار زمان بر و پرهزینه است، اما در حال حاضر ما باید مسیرهای سطحی را در مسیرهای پرتردد انجام دهیم تا سرعت خدمات رسانی را بالا ببریم، برای نمونه حجم قابل توجهی مواد معدنی روزانه از بافق به ذوب آهن اصفهان انتقال پیدا می کند که به دلیل یک خطه بودن این محور ریلی حجم ترانزیت ریل کاهش پیدا می کند و متأسفانه بیشتر تمرکز وزارت راه بر حمل و نقل جاده صورت گرفته است.

وی ظرفیت فعلی خطوط ریلی را در حال حاضر قابل قبول دانست، گفت: با همین میزان خطوط ریلی و زیر ساخت ها توان جابه جایی مسافر و کالا ۴ برابر ظرفیت فعلی امکان دارد؛ اما مشکل این است که هزینه حمل و نقل باری و مسافر توسط دولت به شرکت های خصوصی اعلام می شود و به نوعی قیمت گذاری دستوری صورت می گیرد و سوددهی را کاهش می دهد و فعالیت اقتصادی را برای فعالان این حوزه با مشکل مواجه کرده است.

پورسید آقایی در پاسخ به سوال خبرنگار پرسون درباره اینکه تجهیزات و سیستم های ریلی در کشور تولید داخل است؟ گفت: موضوع تولید ریل، واگن سازی و لوکوموتیو در کشور بومی سازی شده است و در این زمینه مشکلی وجود ندارد، اما موضوع به قدرت خرید شرکت ها بر می گردد، برای نمونه وقتی سود شرکت ها به واسطه قیمت گذاری دستوری دولت برای حمل بار و مسافر در نظر گرفته می شود، کاهش سود و کاهش قدرت خرید در زمینه واگن و لوکوموتیو را به وجود می آورد.

گزارش از: محمد خادمی