

یورش ۱۰۰۰ میلیاردی کرونا به قطارهای ایرانی

بررسی های «فرهیختگان» از عملکرد ۴ ماهه اخیر سیستم حمل و نقل ریلی کشور نشان می دهد، شیوع کرونا ۸۰ درصد مسافران قطار و ۹۰ درصد درآمد آنها را از بین برده است



مهدی عبداللّهی دبیر گروه اقتصاد

کشورمان ایران ازجمله کشورهایی است که به لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب (قرار گرفتن در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال به جنوب) از مزایای ترانزیتی بسیار خوبی بهره مند بوده و با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارآمد می تواند از این مزایا در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. ارتباط ایران با ۱۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی موجب شده در کنار اینکه ایران بتواند به عنوان پل ارتباطی میان این کشورها (با یکدیگر و سایر مناطق جهان) رابفا کند، از طرف دیگر این کشورها جمعیت بزرگی را در خود جای داده و از درآمدهای زیادی نیز برخوردارند که این عامل نیز به نوبه خود علاوه بر در اختیار داشتن منابع و ثروت های ملی خدادادی می تواند به عنوان عامل توسعه ترانزیت و تجارت در منطقه موثر عمل کند. مطالعات مختلف نشان می دهد ارتباط کشورهای آسیای میانه با خلیج فارس و همچنین برقراری رابطه تجاری بین شرق آسیا با کشورهای اروپایی از طریق ایران بین ۳۰ تا ۴۰ درصد در هزینه و وقت صرفه جویی ایجاد می کند. همه اینها درحالی است که بررسی ها نشان می دهد صنعت حمل و نقل ریلی ایران در حوزه جابه جایی مسافر و بار سهم شایسته ای ندارد، چراکه برای مثال قطارهای روسیه (یکی از ۱۵ کشور همسایه) ۳۰ برابر قطارهای ایرانی کالا جابه جا می کنند و قطارهای مسافری ترکیه نیز با وجود اینکه طول خطوط آنها به اندازه ایران است، نزدیک به ۶ برابر قطارهای ایرانی مسافر جابه جا می کنند. بررسی ها نشان می دهد صنعت ریلی کشور به واسطه بی توجهی دولت ها به سرمایه گذاری در زیرساخت ها، طی سال های گذشته با مشکلات عدیده ای مواجه بوده و حالا با کاهش ۸۰ درصدی تعداد مسافران در شرایط کرونایی و کاهش بیش از ۹۰ درصدی درآمد شرکت ها، مشکلات این حوزه دوچندان شده است. این موارد درحالی مطرح می شود که در سال های اخیر ایران در داخلی سازی تجهیزات صنعت حمل و نقل موفقیت های بسیار ستودنی به دست آورده و گفته می شود کشورمان در تولید تجهیزات حمل و نقل ریلی از خود اتکایی ۷۰ تا ۸۰ درصدی سال های گذشته، تا ماه آینده به خودکفایی کامل می رسد. با همه این توصیف ها، درحال حاضر بیش از ۶۲ شرکت فعال این حوزه در انتظار حمایت های دولتی و به ویژه دریافت تسهیلات کرونا یی اند تا مجبور نشوند ۹۵۰ شاغل این حوزه را تعدیل کنند.

زیان ۷۸ میلیارد دلاری قطارها

با شیوع ویروس کرونا شوک بزرگی به بخش های اقتصادی کشورهای مختلف وارد شد که یکی از این بخش ها، بخش حمل و نقل بود. در این میان بررسی ها نشان می دهد حمل و نقل ریلی و هوایی بیشترین آسیب را از شیوع این ویروس مرموز دیده اند. در این خصوص بررسی های اتحادیه بین المللی راه آهن ها (UIC) نشان می دهد با شیوع ویروس کرونا در داخل کشورها به طور میانگین مسافران قطارها بین ۳۵ تا ۴۰ درصد کاهش یافته و حمل بار بدون تغییر بوده است. در سطح بین المللی نیز با بسته شدن مرزها، مسافران بین المللی قطارها بین ۸۰ تا ۱۰۰ درصد برای اغلب شرکت ها کاهش یافته است. همچنین در سطح بین المللی فعالیت های حمل بار نیز به طور متوسط بین ۱۰ تا ۱۵ درصد برای اکثر شرکت ها کاهش یافته است. طبق برآوردهای UIC با شیوع ویروس کرونا بخش مسافری شرکت های حمل و نقل ریلی در جهان حدود ۶۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۰ آسیب می بیند که بیش از ۳۷ میلیارد دلار مربوط به نیمه اول سال ۲۰۲۰ و حدود ۲۳ میلیارد دلار آن نیز مربوط به نیمه دوم خواهد بود. همچنین براساس برآوردهای UIC بخش حمل بار نیز حدود ۱۸ میلیارد دلار زیان از کرونا خواهد دید که مجموع این دو بخش ضرری به میزان ۷۸ میلیارد دلار خواهد بود. اما برآوردهای UIC نشان می دهد گرچه این خسارات مشمول همه شرکت ها در اقصی نقاط جهان می شود، با این حال بخش عمده زیان شرکت های حمل و نقل ریلی مربوط به کشورهای آسیایی و اروپا خواهد بود، به طوری که ۵۳ درصد از کل خسارات واقع شده مربوط به قاره آسیا و ۴۴ درصد مربوط به کشورهای اروپایی و مابقی در سایر نقاط خواهد بود.

کاهش ۸۰ درصدی مسافران قطارهای ایرانی

براساس اطلاعات ارائه شده از سوی انجمن شرکت های حمل و نقل ریلی ایران، درحال حاضر ۷۱ شرکت ریلی عضو انجمن شرکت های حمل و نقل ریلی هستند که از این تعداد ۱۰ شرکت در بخش مسافری، تعداد ۴۵ شرکت در حوزه حمل بار، ۶ شرکت مالک لوکوموتیو و مابقی در حوزه خدمات وابسته ریلی فعال هستند. همچنین براساس آمار و اطلاعات شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، تا سال ۱۳۹۲ در بخش حمل و نقل ریلی کشور بیش از ۱۰ میلیون و ۷۰۰ هزار نفر مشغول فعالیت بوده اند که با افزایش مشکلات این بخش، حالا این تعداد به ۹۵۰۰ نفر کاهش یافته است.

از این مقدمه که بگذریم، حمل و نقل ریلی در ایران با چالش های بسیاری مواجه است که در مباحث بعدی به تفصیل درمورد آنها بحث خواهیم کرد، اما ابتدا لازم است به چالش اخیر حمل و نقل ریلی کشور اشاره کنیم که پس از شیوع ویروس کرونا، مشکلات گسترده ای برای این صنعت به ارمغان آورده است. در این خصوص بررسی آمارهای شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران نشان می دهد با ورود ویروس کرونا به ایران اوایل اسفند سال گذشته، در همان استفاده ما تعداد مسافران حمل و نقل ریلی کشور با کاهش ۶۷ درصدی (کاهش یک میلیون و ۵۳۴ هزار نفری) از ۲ میلیون و ۲۹۰ هزار نفر در اسفند ۹۷ به ۷۵۶ هزار و ۲۵ نفر در اسفند ۹۸ رسیده است.

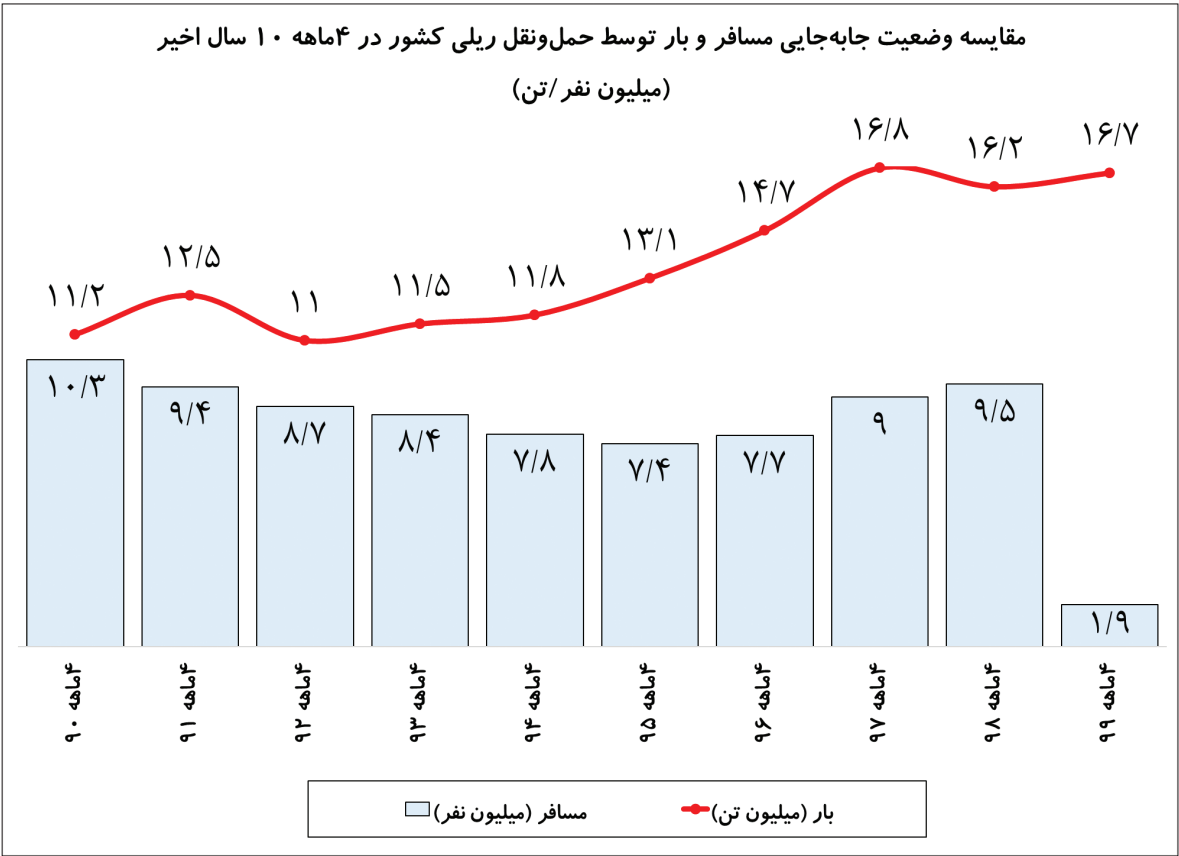
اما مساله جدال حمل و نقل ریلی کشور با ویروس کرونا به همین جا ختم نمی شود، چراکه بررسی آخرین آمارهای شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران که مربوط به ۴ ماهه سال جاری است، نشان می دهد تعداد مسافران حمل و نقل ریلی کشور در ۴ ماهه اول سال جاری یک میلیون و ۹۳۵ هزار نفر بوده که این تعداد نسبت به ۹ میلیون و ۴۷۹ هزار نفر مسافر ۴ ماهه سال ۹۸ حمل و نقل ریلی کشور، کاهش حدود ۸۰ درصدی داشته است. همچنین طبق آمارهایی که در نمودار آمده، طی سال های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۸ تعداد مسافران ۴ ماهه حمل و نقل ریلی

در هیچ سالی به کمتر از ۷/۴ میلیون نفر نرسیده و حتی در سال ۱۳۹۰ این تعداد ۱۰/۳ میلیون نفر نیز بوده است.

زیان ۸۰۶ میلیارد تومانی حمل و نقل ریلی از کرونا

حدود یک ماه پیش سعید رسولی، دبیر انجمن شرکت های ریلی کشور طی اظهاراتی مدعی شده تا پایان خردادماه سال جاری به دلیل شیوع بیماری کرونا بخش حمل و نقل ریلی مسافری ۵۰۵ میلیارد تومان و بخش حمل و نقل ریلی بار نیز ۱۰۰ میلیارد تومان زیان و مجموع دو بخش ۶۰۵ میلیارد تومان آسیب دیده اند. اما این ارقام در آمارهای جدید عمق بیشتری از مشکلات حمل و نقل ریلی را به تصویر می کشد، چراکه در نامه اخیر انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی که خطاب به رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی نوشته شده، ضمن درخواست کمک ویژه برای کمک به شرکت های ریلی مسافری، آمده است «حدود ۹۳ درصد از درآمد پیش بینی شده صنعت حمل و نقل ریلی کشور از اسفندماه سال گذشته که غالباً مربوط به نوروز و تابستان بوده، از دست رفته است. طبق اظهارات بیان شده در این نامه، درآمد شرکت های حمل و نقل ریلی کشور از حدود ۹۱۰ میلیارد تومان پیش بینی شده با کاهش ۸۰۶ میلیارد تومانی به ۱۰۴ میلیارد تومان تنزل پیدا کرده است.»

در این نامه همچنین بیان شده، استرداد بلیت های فروش رفته در اسفند و فروردین ماه که بالغ بر ۹۰ میلیارد تومان بوده، با دریافت اندکی تسهیلات راه آهن جبران شده اند، با این حال با کاهش ۹۳ درصدی درآمد شرکت های ریلی مسافری نیز امکان پرداخت حقوق معوق کارکنان شرکت ها و پیمانکاران، در ماه های اخیر و آتی وجود ندارد. در این میان ۱۸۰ میلیارد تومان بدهی ناشی از تأمین تجهیزات برای قطارها که بالغو سفرها مواجه شد، مشکلات عدیده ای را برای تأمین کنندگان به دلیل ناتوانی در پرداخت ها به وجود آورده است. همچنین وضعیت ناوگان ریلی مسافری با توقف ۶۰ درصد از واگن ها روبه روست این در حالی است که قطارها با رعایت پروتکل های بهداشتی به اجبار در حرکتند.



تسهیلات کرونایی ۹۴۰ میلیارد تومانی در دست بانک ها

با شیوع کرونا دولت ۱۳ رسته با ۵۵۰ زیر رسته را مشمول دریافت تسهیلات حمایتی با نرخ سود ۱۲ درصدی کرد که بخش حمل و نقل ریلی نیز یکی از آن بخش ها بود. این تسهیلات برای حفظ اشتغال بناگاه ها و صیانت از نیروهای کار پرداخت می شود و گفته می شود تاکنون بیش از ۱۰۸ شرکت حمل و نقل هوایی، دریایی و ریلی با میزان اشتغال ۴۸ هزار و ۳۱۴ نفر زیرمجموعه وزارت راه و شهرسازی شناسایی شده اند. براساس آمارهای ارائه شده، از ۷۱ شرکت ریلی عضو انجمن شرکت های حمل و نقل ریلی ۶۲ شرکت مشمول دریافت تسهیلات کرونایی تشخیص داده شده اند، با این حال براساس اظهارات سعید رسولی، معاون وزیر راه و شهرسازی، تا نیمه اول شهریورماه سال جاری از ۹۴۰ میلیارد تومان تسهیلات کرونایی شرکت های حمل و نقل مسافری در بخش صنعت ریلی، هیچ شرکتی موفق به دریافت این تسهیلات تکلیفی نشده است. بنا به اظهارات معاون وزیر راه و شهرسازی، در ۶ ماه گذشته درآمد شرکت های بخش مسافری راه آهن به شدت کاهش یافته و وضعیت درآمدی اکثر آنها حاد شده است. وی ادامه می دهد پرونده اکثر شرکت های مشمول دریافت وام در مرحله تکمیل مدارک یا سپردن وثیقه است.

ناوگانی با عمر ۶۰ سال!

همچنان که گفته شد، مشکلات حمل و نقل ریلی گرچه در شرایط کرونایی تشدید و آشکارتر شده، اما این صنعت قبل از شیوع ویروس کرونا نیز با چالش های اساسی روبه رو بوده است، به طوری که براساس گزارشی که مرکز پژ و هش های مجلس در سال ۹۸ منتشر کرده، میانگین عمر ناوگان مسافری بین ۱ تا ۲۷ سال و میانگین عمر بیش از ۲۲ هزار ناوگان باری ایران نیز تقریباً ۲۷ سال است. همچنین کمترین و بیشترین سن ناوگان مسافری به ترتیب برابر یک سال و ۶۲ سال است و حدود



۴۵ درصد از لوکوموتیوهای موجود، بیش از ۴۰ سال عمر دارند که با توجه به طراحی ناوگان برای عمر ۳۰ سال که با تعمیرات مناسب قابل افزایش تا ۴۰ سال نیز است، بخشی از ناوگان موجود فرسوده محسوب می شوند و نیاز به جایگزینی دارند. البته گرچه عدد ۶۲ سال از سوی شرکت راه آهن جمهوری اسلامی رد شد، اما به هرحال مقایسه اقبال عمومی به قطار در ایران نشان می دهد به رغم اینکه حدود نیمی از جمعیت کشور فاقد خودرو هستند، اما سهم قطارهای مسافری از کل مسافرت های انجام شده در کشور حدود ۱۰ درصد و سهم این بخش از حمل بار در کشور نیز ۱۲ درصد است که این میزان در مقایسه با کشورهایی مثل چین، آمریکا، روسیه، کانادا و استرالیا که در حدود ۴۵ درصد از بار خود و حدود ۶۱ درصد از مسافران را با ریل جابه جا می کنند، بسیار ناچیز است.

قطارهای روسیه ۳۰ برابر ایران کالا جابه جا می کنند

یکی از گزینه های مهم برای رهایی از وابستگی به درآمدهای نفتی، کسب درآمد از ترانزیت کالا و مسافر است. با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور که در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال به جنوب واقع شده (حمل و نقل کالا از طریق کریدور شمال به جنوب نسبت به مسیر کانال سوئز، ۴۰ درصد کوتاه تر و ۳۰ درصد ارزان تر است)، اگر ایران زیرساخت ها، ظرفیت ها و قوانین خود را برای جذب این سرمایه بزرگ مهیا نسازد، جریان کالا و مسافر ازطریق دیگری راه خود را یافته و فرصت ها از دست می روند. کشور ما درحال حاضر و با امکانات موجود، سالیانه کمتر از ۵۰ درصد از ظرفیت خود بهره می برد. کمبود خطوط ریلی در مسیرهای ترانزیتی از مشکلات ترانزیت کالا است. متأسفانه اهمال دولت ها در توسعه شبکه ریلی کشور موجب شده کشور ما با کمبود خطوط ریلی مواجه باشد. درحال حاضر نسبت طول خط به جمعیت برحسب میلیون نفر ۱۰۵ کیلومتر و میانگین این شاخص در کشورهای منطقه (آسیای مرکزی و قفقاز) ۱۹۵ کیلومتر است. نسبت طول خط به مساحت کشور ۴/۴ کیلومتر و میانگین این شاخص در کشورهای منطقه (آسیای مرکزی و قفقاز) ۴/۹ کیلومتر است. نسبت واگن باری به طول خط در ایران ۲/۹ و میانگین آن در کشورهای منطقه ۴/۲ است. نسبت واگن مسافری به طول خط در ایران ۲۲/۸ به ازای هر یک میلیون نفر بوده که این شاخص در کشورها منطقه ۴۸/۵ است. مشکلات صنعت حمل و نقل ایران آنجایی عریان تر دیده می شود که تصور کنیم براساس اهداف پیش بینی شده در سند چشم انداز ۲۰ ساله، ۳۰ درصد تناژ حمل بار و ۱۸ درصد از حمل مسافر باید توسط راه آهن حمل شود که این به معنای ۱۲۹ میلیون تن بار، ۱۲۱ میلیون مسافر افزایش حمل و نقل ترانزیت تا ۵/۵ میلیون تن در سال است و طول خطوط باید از ۱۱ هزار کیلومتر فعلی به ۲۵ هزار کیلومتر برسد. اینها درحالی است که تعداد مسافران جابه جا شده توسط حمل و نقل ریلی کشور سالانه ۲۸ میلیون و جابه جایی کالا ۴۷ میلیون تن است. همچنین مقایسه وضعیت جابه جایی کالا در کشورمان با برخی کشورها نیز نشان می دهد درحالی در ایران فقط سالانه نزدیک به ۴۷ میلیون تن کالا با قطارهای باری جابه جا می شود که این میزان در کشور روسیه یک میلیارد و ۴۰۶ میلیون تن (حدود ۳۰ برابر ایران) است. در چین این میزان حدود ۲/۶ میلیارد تن، در آمریکا ۱/۵ میلیارد تن، در اوکراین ۳۲۲ میلیون تن، در هند نیز این میزان یک میلیارد و ۲۲۱ میلیون تن است. همچنین در روسیه سالانه یک میلیارد و ۱۹۷ میلیون نفر سوار قطار می شوند (هر نفر هشت بار در سال) درحالی که کل مسافران قطارهای ایرانی فقط ۲۸ میلیون نفر است. در چین تعداد مسافران قطار سالانه بیش از دو میلیارد نفر و در کشورهای مذکور نیز این تعداد بین ۳۰۰ تا ۵۰۰ میلیون نفر است. در مجموع قطارها سالانه ۳۲ میلیارد و ۶۸۰ میلیون نفر را در سطح جهان جابه جا می کنند که سهم قطارهای ایرانی حدود ۰/۰۰۸ درصد است، درحالی که سهم ایران از جمعیت جهان بیش از یک درصد است.

قطارهای ترکیه ۶ برابر ایرانی ها مسافر دارند

در آثاری که به چالش های زیرساختی حوزه حمل و نقل ریلی پرداخته اند، عنوان شده که نبود راه های ریلی کافی و عدم توجه به ایجاد زیرساخت لازم برای عبور کالا و مسافر از کشورهای همسایه به داخل و خارج ایران، باعث شده کشور از مزیت ژئوپلیتیک منحصربه فرد برای ترانزیت محروم بماند. تقویت راه های موجود ازجمله تقویت راه های ترانزیتی کشور موجب رونق اقتصادی و وابسته شدن کشورهای منطقه و فرامنطقه به ایران خواهد شد و علاوه بر تاثیرات و رونق اقتصادی در کشور، وزن سیاسی جمهوری اسلامی ایران را نیز در معادلات منطقه و بین الملل افزایش خواهد داد.

با توجه به خودکفایی کشور در تولید ریل و داشتن تکنولوژی بومی ایجاد مسیر راه آهن، محروم بودن کشور از مزیت جغرافیایی و فنی کمی غیرعقلانه است، عدم توجه به مزیت کشور در حوزه زیرساخت های حمل و نقل به خصوص در زمینه ریلی باعث شده تا رقبای اقتصادی و کشورهای همسایه که به ژئوپلیتیک ایران برای ترانزیت و تجارت نیاز دارند، به فکر مسیر جایگزین باشند.

تغییر مسیر راه جدید ابریشم از مهم ترین هشدارهایی است که باید آن را جدی گرفت. اما برای اینکه مقایسه ملموس تری از میزان عقب ماندگی صنعت ریلی کشور از همسایگان داشته باشیم، در اینجا وضعیت جابه جایی مسافر توسط صنعت ریلی ایران را با همسایه غربی مان مقایسه کرده ایم. نتایج بسیار قابل تأمل است، درحالی طی ۱۰ سال اخیر طول خطوط ریلی کشور از ۹/۷ هزار کیلومتر به ۱۱/۵ هزار کیلومتر رسیده که طی این مدت طول خطوط ریلی ترکیه از ۹/۵ هزار کیلومتر به ۱۲/۸ هزار کیلومتر رسیده است.

همچنین درحالی در ۱۱/۵ هزار کیلومتر مسیر ریلی ایران سالانه حدود ۲۸ میلیون مسافر جابه جا می شوند که قطارهای ترکیه در سال گذشته بیش از ۱۶۴ میلیون نفر را در این کشور جابه جا کرده اند. به عبارتی قابل تأمل تر، درحالی تعداد سالانه مسافران قطارهای ایرانی طی ۱۰ سال اخیر در حدود ۲۸/۸ تا ۲۸/۵ میلیون نفر متوقف شده که این تعداد برای سیستم حمل و نقل ریلی ترکیه از ۸۴ میلیون نفر در سال ۲۰۱۰ به ۱۶۴ میلیون نفر رسیده و در یک جمع بندی تعداد مسافران قطارهای ترکیه طی سال گذشته نزدیک به ۶ برابر قطارهای ایرانی بوده است.