جوابیه شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی به گزارش «فرهیختگان»: آمارهای عملکرد ۲ ساله راه‌آهن نشان می‌دهد

سوزنبان مسیر راه‌آهن را تغییر داده است

جوابیه

روزنامه «فرهیختگان» در نسخه مورخ ۲۴ دی‌ماه خود مطلبی را با سرتیتر «آمارها از افت عملکرد شاخص‌های فنی حمل و نقل ریلی خبر می‌دهد؛ سوزنبان مسیر راه‌آهن را تغییر می‌دهد؟» منتشر کرد. شرکت راه آهن ج.ا.ا در واکنش به آن مطلب، جوابیه مفصلی ارسال کرده که در ادامه متن کامل آن و پاسخ «فرهیختگان» به آن می‌آید.

در این جوابیه آمده است:

هرچند نقد سازنده و بیان کاستی‌های دستگاه‌های دولتی امری ممدوح بوده و شرط لازم هر اصلاح و پیشرفتی است اما استفاده غیرمنصفانه و جانبدارانه از ابزار رسانه برای تخریب وجهه یک دستگاه دولتی و نسبت کذب دادن به مسئولین آن بدون ارائه استنادات لازم، حتما یک کار غیرحرفه‌ای و غیر اخلاقی است. روزنامه فرهیختگان در نسخه مورخ ۲۴ دی‌ماه خود مطلبی را با سرتیتر «آمارها از افت عملکرد شاخص‌های فنی حمل و نقل ریلی خبر می‌دهد؛ سوزنبان مسیر راه‌آهن را تغییر می‌دهد؟» منتشر نمود و در آن مطلب با استناد مطلق به گفته‌های یک انجمن صنفی و بعضی به اصطلاح کارشناسان و بدون توجه به پشت صحنه تخریب‌های این انجمن علیه راه آهن دولت سیزدهم، بصورت یک‌طرفه و غیرمنصفانه، گفته‌های مسئولان این انجمن‌ها را مبنا قرار داده و بدون اینکه نظر مسئولان راه‌آهن درباره ادعاهای انجمن و اشخاص مذکور را بشنود، نظرات آنان را به‌عنوان تیتر اول صفحه نخست روزنامه منتشر نمود! جهت تنویر افکار عمومی و پاسخ به برخی مطالب کذب یا غیرمنصفانه یا غیر فنی نگاشته‌شده در مطلب مذکور، توضیحات ذیل ارائه می‌گردد:

۱- روزنامه فرهیختگان در مقدمه مطلب خود پس از بیان آمار رشد ۹٫۹ درصدی مسافران ریلی و کاهش یک درصدی تناژ بار ریلی در ۷ ماهه اول ۱۴۰۲ نسبت به ۱۴۰۱ در عبارتی خلاف واقع گفته است که «از زمانی که مدیریت فعلی راه‌آهن بر سر کار آمده، همواره شنیده می‌شود که رکورد جابه‌جایی مسافر و بار در صنعت ریلی شکسته شده است این ادعا درحالی است که کارشناسان و فعالان صنعت ریلی می‌گویند به لحاظ فنی این ادعا کاملا محل ایراد بوده و کتمان واقعیت‌های صنعت ریلی است».

این در حالیست که مدیریت راه‌آهن با اتکا به آمار متقن و فنی (که در ادامه توضیح داده می‌شود) اعلام نموده که رکورد ۱۰۰ساله تاریخ راه‌آهن در حمل مسافر ریلی در دولت سیزدهم (سال ۱۴۰۱ و نیز ۹ ماهه اول ۱۴۰۲) شکسته شده و پیش بینی می‌شود در انتهای امسال نیز با عبور از ۳۲ میلیون مسافر مجددا رکورد تعداد مسافر ریلی تاریخ کشور شکسته خواهد شد اما درباره حمل بار داخلی ادعای شکستن رکورد مطرح نشده است. البته در دولت سیزدهم رکورد حمل بار بین‌المللی و ترانزیت ریلی نیز شکسته شده که بر کسی پوشیده نیست.

۲- فرهیختگان در بخش بعدی که تیتر آن را «ادعای نادرست شکستن رکورد ۱۰۰ساله» گذاشته نوشته است: «کارشناسان و فعالان صنعت ریلی می‌گویند رکوردشکنی در حمل مسافر ریلی در سال ۱۴۰۱ و همچنین نیمه اول امسال ادعای درستی نیست؛ چراکه شاخص کلیدی عملکرد حمل مسافر و بار، به جای «نفر» و «تن»، «نفر-کیلومتر» و «تن-کیلومتر» است.»

از این روزنامه سوال می‌پرسیم که کدام مد حمل و نقلی (جاده‌ای، ریلی، دریایی یا هوایی) و در کجای دنیا مبنای آمار عملکرد حوزه مسافری خود را «نفر-کیلومتر» قرار می‌دهد که دوستان چنین انتظاری از راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران دارند؟! و سوال بعدی اینکه آیا مبنا قرار دادن «تعداد» مسافران بدعتی جدید در راه‌آهن دولت سیزدهم است یا سال‌هاست که در دولت‌های مختلف همین معیار برای عملکرد حوزه مسافری استفاده شده است؟ مزید استحضار اینکه معاون مسافری شرکت راه‌آهن بعنوان مرجع رسمی محاسبه آمار حوزه مسافری ریلی ۷ سال است که در این مسئولیت بوده و در تمام این سال‌ها و در دولت‌های مختلف معیار سنجش عملکرد حوزه مسافری «تعداد» مسافر بوده است. لذا به نظر می‌رسد که فعالان ادعایی صنعت ریلی خواسته‌اند مبنای محاسبه را به میل خود به گونه‌ای تغییر دهند که بتوانند شکسته شدن رکورد تاریخ ۱۰۰ ساله مسافری راه‌آهن در دولت سیزدهم و همچنین رکوردشکنی مجدد در سال ۱۴۰۲ را زیرسوال ببرند.

۳- در بخش بعدی روزنامه فرهیختگان با تیتر «دوپینگ با مسافران حومه‌ای» به موضوع قطارهای حومه‌ای اشاره داشته و بر اساس همان معیار غیر فنی «نفر-کیلومتر» مدعی شده که افزایش آمار مسافران ریلی به علت توجه به حوزه قطارهای حومه‌ای است!

هرچند راه‌آهن افتخار می‌کند که بتواند خدمت‌رسانی هرچه بیشتری به مردم عزیز حاشیه شهرهای بزرگ کشور داشته باشد و آنان را بوسیله قطارهای حومه‌ای ارزان قیمت و ایمن بین منزل تا محل کار یا تحصیل و... خود جابه جا نماید اما این نکته هم قابل توجه است که به لطف الهی در دولت سیزدهم مسافران ریلی هم در بخش بین شهری و هم در بخش حومه‌ای رشد داشته‌اند به نحوی که در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ شاهد رشد ۴۸ درصدی در مسافران حومه‌ای و رشد ۴۳ درصدی در مسافران بین شهری بوده‌ایم. مجددا تاکید می‌شود که در همه گونه‌های حمل و نقلی و در همه جای دنیا معیار بررسی عملکرد حوزه مسافری «تعداد» مسافران یعنی تعداد بلیط‌های فروخته‌شده است و استفاده از معیار «نفر-کیلومتر» بعنوان شاخص اصلی سنجش آمار عملکرد حوزه مسافری در دنیا مرسوم نیست. مضافا اینکه راه‌آهن دولت سیزدهم از همان مبنایی برای گزارش عملکرد خود استفاده می‌کند که سال‌ها و دهه‌هاست که همین مبنا وجود دارد و بدعتی در این خصوص ایجاد نشده است. نمودارهای زیر عملکرد سالانه و همچنین ۹ ماهه حمل مسافر ریلی در سال‌های مختلف را نشان می‌دهد.

۴- در بخشی از متن از قول کارشناسانی که نامی از آنها در گزارش برده نمی‌شود به شاخصی فنی‌تر با عنوان نفر کیلومتر اشاره و گفته می‌شود: «اما فعالان بخش خصوصی و کارشناسان با استناد به داده‌های فنی‌تر، می‌گویند در دو سال اخیر عملکرد صنعت ریلی بدتر شده است. به گفته آنان، شاخص دقیق و جامع اندازه‌گیری عملکرد حمل مسافر و بار در حمل‌ونقل ریلی، به جای «نفر» و «تن»، «نفرکیلومتر» و «تن‌کیلومتر» است. این دو شاخص نشان می‌دهد وضعیت صنعت ریلی آن‌طوری نیست که مدیران شرکت راه‌آهن می‌گویند، بلکه افت عملکردی در اغلب شاخص‌ها کاملا محسوس است.»

ای کاش نگارنده محترم حداقل یک بار از مرجع تخصصی حوزه ریلی یعنی راه‌آهن در این خصوص سوال می‌پرسیدند تا اینطور به اسم استفاده از شاخص‌های تخصصی که مطمئنا عموم جامعه از آن اطلاعی ندارند، ابزاری برای حمله به دولت ایجاد نشود. اما در پاسخ به نگارنده محترم برای بررسی شاخص تن کیلومتر و نفر کیلومتر بهتر است نگاهی به عملکرد چند سال اخیر بیندازیم تا ببینیم عبارت در دو سال اخیر عملکرد ریلی بدتر شده است اساسا مصداقی دارد؟

در سال‌های مختلف شاخص‌های «تن کیلومتر» و «نفر کیلومتر» به شفافی و در دوره‌های مشخص اعلام عمومی شده است. از آنجاکه شبکه ریلی برای حمل بار و مسافر در ایران از بستر واحد استفاده می‌کند و خطوط باری از خطوط مسافری جدا نیستند، هرگاه به دلایلی مانند کرونا حمل مسافر تقریبا متوقف شود، حمل بار با سرعت افزایش پیدا می‌کند و هرگاه به دلایلی مانند قطعی برق و گاز صنایع، بار برای جابجایی کم باشد، حمل مسافر افزایش می‌یابد. پس نگاه صرف به «تن کیلومتر» و «نفر کیلومتر» نمی‌تواند میزان استفاده و رشد حمل بار و مسافر را در شبکه ریلی نشان دهد. آن چیزی که به صورت جامع‌تر عملکرد راه‌آهن را در شبکه ریلی نشان می‌دهد، «شاخص حمل» یعنی مجموع «نفرکیلومتر» و «تن کیلومتر» جابه‌جا شده است. در صورتی‌که شاخص حمل در دوره‌ای نزولی باشد می‌توان نتیجه گرفت که عملکرد راه‌آهن افت داشته است. اما چه‌طور ممکن است که اساسا شاخص حمل که نشان‌دهنده مجموع عملکرد حوزه باری و مسافری است در سال‌های ۱۴۰۰، ۱۴۰۱ افزایش داشته ولی در گزارشی که به نظر می‌رسد، کارشناسان نویسنده آن مقاصد دیگری را دنبال می‌کنند، دولت سیزدهم به دروغ‌گویی و ادعای نادرست در انتشار آمار متهم می‌شود!

این افراد حتی در محاسبه میزان صرفه‌جویی سوخت حوزه ریلی در دو سال اخیر نیز فقط میزان حمل بار را مد نظر قرار می‌دهند و می‌گویند کاهش حمل بار موجب کاهش صرفه‌جویی مصرف سوخت شده است اما نمی‌گویند که در عین حال افزایش حمل مسافر نیز باعث ارتقای صرفه‌جویی مصرف سوخت کشور شده است. در واقع آنها از پرداختن به شاخص حمل یعنی مجموع عملکرد دولت سیزدهم در حوزه بار و مسافر ریلی فرار می‌کنند! در سال ۱۴۰۰ شاخص حمل ریلی حدود ۷ درصد رشد و در سال ۱۴۰۱ حدود ۵ درصد رشد داشته است.

۵- روزنامه فرهیختگان در ادامه موضوع کاهش بهره‌وری حمل و نقل ریلی را مطرح نموده و نوشته: «در واقع طی دو سال گذشته شاخص بسیار مهم «بهره‌وری متوسط ماهیانه واگن‌های باری» که ملاک جذابیت سرمایه‌گذاری خصوصی در این بخش است، با رسیدن به ۸۳ هزار تن کیلومتر، افت حدود ۲۵ درصدی را نسبت به سال ۱۳۹۹ تجربه کرده است.»

در این بخش یک کتمان حقیقت و یک مغالطه صورت گرفته است. کتمان حقیقت مربوط به کتمان اثرگذاری کرونا بر میزان حمل بار و مسافر ریلی است. آیا مقایسه آمار حمل بار ریلی بین سال ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ بدون در نظر گرفتن اثر بیماری کرونا علمی و منصفانه است؟ در سال ۱۳۹۹ که دوران اوج همه‌گیری بیماری کرونا بود، بصورت طبیعی شاهد افت شدید مسافرت‌ها از جمله مسافرت ریلی بودیم. در نتیجه با کاهش تقاضای سفر و خلوت شدن شبکه ریلی از قطارهای مسافری، هم عمده ظرفیت خطوط ریلی به حمل بار اختصاص یافت و هم لکوموتیوهایی که مشترکا در حوزه باری و مسافری استفاده می‌شوند به طور کامل به حمل بار اختصاص یافتند. در نتیجه شاهد یک جهش مشهود در حمل بار ریلی در سال ۱۳۹۹ بودیم. اما در سال ۱۴۰۰ و سال‌های بعدی با برچیده شدن بساط کرونا و افزایش شدید تقاضای مردم برای مسافرت با قطار، دو عامل جهش حمل بار در سال ۹۹ یعنی خطوط ریلی و لکوموتیوها، مجددا به حوزه مسافری برگشتند و طبیعتا شاهد افزایش جابه‌جایی مسافر و کاهش حمل بار بودیم. اما کارشناسان و انجمن‌های مذکور هیچ وقت این بخش از واقعیت را برای مخاطب‌شان روایت نمی‌کنند.

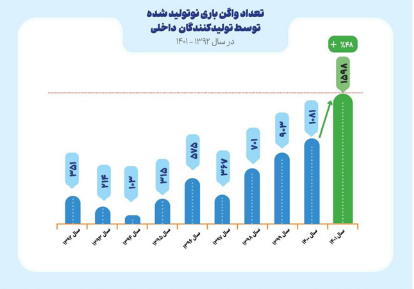
و اما بخش مغالطه‌آمیز این بخش از نوشته فرهیختگان موضوع بهره‌وری واگن‌های باری است. فرهیختگان به نقل از آمارهای یک انجمن صنفی می‌نویسد در سال ۱۴۰۱ نسبت به ۱۴۰۰، علی‌رغم رشد ۵٫۷ درصدی تعداد واگن‌های شبکه ریلی، میزان حمل بار (تن-کیلومتر) ۸٫۱ درصد کاهش یافته و در نتیجه بهره‌وری کل واگن‌ها کاهش یافته است و الی آخر. این مغالطه فنی و زیرکانه شاید توسط عموم قابل خدشه نباشد اما اهالی فن می‌دانند که اولا به گواهی آمار برای اولین بار تولید سالانه واگن باری در دولت سیزدهم از ۱۰۰۰ عدد بالاتر رفت و اساسا با مشوق‌های راه‌آهن در این دولت، سرمایه‌گذار بخش خصوصی به سمت سرمایه‌گذاری در این حوزه هدایت شد به نحوی که رکورد تولید واگن باری نو در هر دو سال ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ و با رشدهای بسیار قابل توجه شکسته شد. نمودار زیر به خوبی نشان‌دهنده این واقعیت انکارناپذیر است.

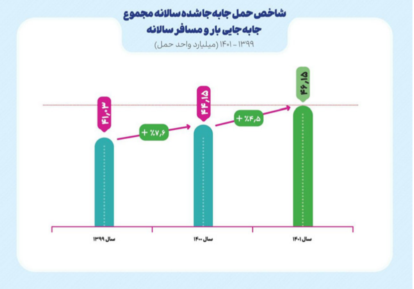
ثانیا وقتی سفارش‌گذاری بخش خصوصی و تولید واگن بیش از ظرفیت پاسخگویی خطوط ریلی و نیز ناوگان کشش باشد، کاهش سیر واگن‌ها و کاهش شاخص بهره‌وری کل طبیعی است. بعبارت دیگر وقتی تعداد واگن باری افزایش پیدا کند اما تعداد لکوموتیو ثابت مانده باشد و همچنین اگرخطوط ریلی دارای ترافیک سنگین بوده و امکان سیر بیشتر واگن‌های باری در شبکه نباشد، طبیعتا سیر بخشی از واگن‌های باری کاهش پیدا خواهد کرد. البته ممکن است پرسیده شود که چرا ظرفیت خطوط ریلی یا ناوگان کشش به قدر کافی و متناسب رشد نکرده تا امکان استفاده حداکثری از واگن‌ها فراهم شود؟ این پرسش درست، پاسخ تلخی دارد. پاسخ آنکه وقتی برخی مسئولان در دهه گذشته الزامات توسعه خطوط و ناوگان کشش را فراهم ننموده‌اند چگونه از صنعت ریلی انتظار توسعه ناوگان و شبکه را داشته باشیم؟ ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید، تسهیلات تبصره ۱۸ و ظرفیت بند الف ماده ۵۷ قانون برنامه ششم توسعه و... همه منابعی بوده‌اند که بایستی طبق قانون به حوزه ریلی واگذار می‌شد تا این حوزه بتواند متناسب با نیازهای کشور در این سال‌ها رشد کند اما دریغ و افسوس که بروکراسی پیچیده و به اصطلاح برخی افراد خودتحریمی مانع از تزریق این منابع به حوزه ریلی شده است. البته زنده کردن این فرصت‌های قانونی به جد در دستور کار و پیگیری راه‌آهن دولت سیزدهم است و مثلا در موضوع ماده ۱۲ گام‌های بسیار خوبی حاصل شده و نتایج آن به حول و قوه الهی از ماه‌های آینده قابل مشاهده خواهد بود.

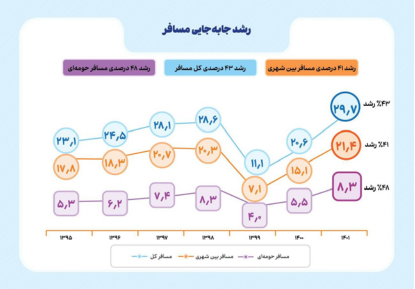
۶- موضوع دیگر مورد اشاره در مطلب مذکور، نرسیدن به هدفگذاری برنامه ششم درباره بار و مسافر ریلی است. نگارنده به درستی مطرح نموده که طبق برنامه ششم توسعه قرار بود ۲۰ درصدی از مسافر و ۳۰ درصدی از بار کشور توسط شبکه ریلی حمل شود اما نه تنها به این هدف نرسیدیم بلکه نسبت به ابتدای برنامه ششم عقبگرد نیز داشته‌ایم. نکته حائز اهمیت درباره این نقد صحیح اینست که هدفگذاری مذکور ذیل بند ب ماده ۵۷ قانون برنامه ششم توسعه صورت گرفته است اما این بند «ب»، بند «الف» نیز داشته که در واقع شرط لازم تحقق بند «ب» بود و متاسفانه فرهیختگان بصورت عمدی یا سهوی اشاره‌ای به آن نکرده است. در بند «الف» ماده ۵۷ برنامه ششم مقرر شده بود که ۱ درصد از درآمد نفتی دولت به حوزه ریلی اختصاص یابد که رقمی حدود ۱٫۸ میلیارد دلار می‌شد. اما در طول سال‌های برنامه ششم توسعه حتی ۱ ریال از این مصوبه به حوزه ریلی تخصیص نیافت. لذا توسل به این موضوع برای زیر سوال بردن مدیریت راه‌آهن دولت سیزدهم در سال پایانی برنامه ششم کاملا مغرضانه و غیرمنصفانه است.

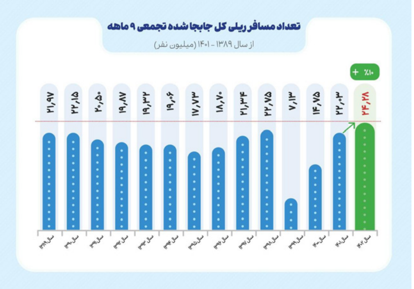
۷- ممکن است برای مخاطبین جای سوال باشد که دولت سیزدهم چگونه برغم تنگناهای مالی و نیز محدودیت‌های ناوگان و خطوط ریلی توانسته است رکورد تاریخ راه‌آهن در حمل مسافر را بشکند. برای این رکوردشکنی اقدامات مختلفی صورت گرفته است. اول اینکه راه‌آهن با چرخشی کردن قطارها از توقف اضافی قطارها در ایستگاه‌های مبدا و مقصد کاسته به نحوی که بهره‌وری قطارها افزایش یافته و از سوی دیگر، قطارهای مسافری بر خلاف گذشته که بعضا حتی با ۵ یا ۶ واگن هم تشکیل می‌شدند، همگی به صورت کامل و با میانگین ۱۰ واگن تشکیل می‌شوند. دوم اینکه راه‌آهن قطارهای در حال سیر در مسیرهای با مسافر کم و ضریب اشغال پائین (۴۰ تا ۵۰ درصد ضریب اشغال) را به مسیرهای پرتردد و مورد تقاضای بیشتر مردم جابجا کرده است. همچنین افزایش تقاضای سفر ریلی به دلیل قیمت مناسب و ایمنی و آسایش بالای قطار نسبت به سایر شقوق حمل و نقل باعث شده تا قطار گزینه اول مسافران باشد و ضریب اشغال واگن‌های مسافری به بیش از ۹۵ درصد برسد. این اقدامات و دلایل باعث شد تا شکستن رکورد جابجایی مسافر ریلی میسر شود.

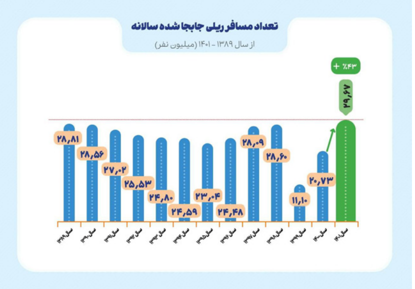
در پایان ذکر این نکته ضروری است که راه‌آهن دولت سیزدهم حل ساختاری مشکلات بلندمدت همچون رفع ناترازی بودجه و شکاف درآمدها و هزینه‌ها، تقویت بخش خصوصی واقعی صنعت ریلی، پرداخت بدهی‌های گسترده و چندین‌ساله داخلی و خارجی، ایجاد یا احیای برخی کریدورهای ترانزیتی در محورهای شمال-جنوب یا شرق-غرب، تحقق منابع قانونی حوزه ریلی همچون ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید، جبران زیان شرکت‌های مسافری، انضباط بخشی و شفافیت مالی فی‌مابین راه‌آهن و بخش خصوصی، فراهم کردن الزامات سیر هرچه ایمن‌تر قطارها از جمله ممنوعیت سیر واگن‌های باری بدون سیستم ترمز مطمئن و بسیاری اقدامات ریز و درشت دیگر را وجهه همت خود قرار داده است که شرح مبسوط این اقدامات را به فرصتی دیگر موکول می‌کنیم. به هر تقدیر در مطلب حاضر سعی شد تا حدی به ابهامات و بعضا اتهامات واردشده به راه‌آهن دولت سیزدهم پاسخ داده شود هرچند از اصحاب محترم رسانه بویژه روزنامه وزین و ارزشمند فرهیختگان انتظار می‌رفت قبل از انتشار شبهه و جهت رعایت وزن علمی مطلب، نظر راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران را نیز جویا می‌شد و سپس به صورت منصفانه به تحلیل عملکرد راه‌آهن دولت سیزدهم می‌پرداخت.











پاسخ «فرهیختگان» به راه‌آهن ج.ا.ا

درباره راه‌آهن روی زمین حرف بزنید

۱- آنطور که از متن جوابیه شرکت راه‌آهن ج.ا.ا برمی‌آید، نویسنده محترم متن هر نقدی به عملکرد این شرکت را مصداق «ابزاری برای حمله به دولت سیزدهم» می‌داند. نویسنده علاوه‌بر اشاره مستقیم به این موضوع، در جای جای متن از شرکت راه‌آهن ج.ا.ا به‌عنوان «راه‌آهن دولت سیزدهم» یاد می‌کند. فارغ از سیاسی کردن موضوعات فنی، روزنامه «فرهیختگان» مجموعه شرکت راه‌آهن و صنعت ریلی کشور را یک سرمایه عظیم مادی و معنوی می‌داند که به دلایل اشتباهات در سیاستگذاری (از گذشته)، از رقبای منطقه‌ای و جهانی خود به شکل عجیبی جامانده و معتقد است مسائل این حوزه باید آسیب‌شناسی شده و ریل‌گذاری‌ها باید براساس پذیرش واقعیت‌ها باشد. از این رو، اتهام تخریب هدفمند دولت که از سوی نویسنده محترم جوابیه شرکت راه‌آهن ج.ا.ا مطرح شده، کاملا غیرمنصفانه بوده و احتمالا این تنگ‌نظری به دلیل عدم آشنایی ایشان از رسالت رسانه‌هاست.

۲- گزارش نخست «فرهیختگان» مبتنی بر اعداد و آمار منتشرشده از جانب شرکت راه‌آهن و شاخص‌های استخراجی از این آمار بوده و جالب آنکه در هیچ کجای متن جوابیه شرکت راه‌آهن نیز این آمار و شاخص‌ها رد نشده است. براین اساس، ادعای شرکت راه‌آهن مبنی‌بر «استفاده غیرمنصفانه و جانبدارانه از ابزار رسانه برای تخریب وجهه یک دستگاه دولتی و نسبت کذب دادن به مسئولان آن بدون ارائه استنادات لازم» اتهام غیرمنصفانه به این رسانه است.

۳- در گزارش شرکت راه‌آهن آمده است: آن چیزی که به صورت جامع‌تر عملکرد راه‌آهن را در شبکه ریلی نشان می‌دهد، «شاخص حمل» یعنی مجموع «نفرکیلومتر» و «تن کیلومتر» جابه‌جا شده است. نکته‌ای که شرکت راه‌آهن در جوابیه خود به آن اشاره نکرده این است که در رابطه با شاخص حمل، گزارش‌های مراجع همچون اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها، راه‌آهن‌های دولتی و خصوصی سایر کشورها و نیز کارشناسان و انجمن‌های صنفی و مراجع علمی، نشان می‌دهد این مراجع یا چنین شاخصی را ثبت و پایش نمی‌کنند یا در صورت ثبت، از آن صرفا برای مقاصد فنی درون سازمانی راه‌آهن استفاده می‌برند و هرگز به اندازه شاخص‌های تن-کیلومتر و نفر-کیلومتر برای این شاخص اهمیتی قائل نیستند. مهم‌ترین استدلال برای پرهیز از اتکای به پارامتر شاخص حمل آنست که دو متغیر تن-کیلومتر و نفر-کیلومتر اساسا جمع‌پذیر نیستند؛ چراکه در ابعاد مختلفی مصرف سوخت، همچون ایمنی، بهای تمام‌شده، آلایندگی محیط زیست، تحمیل بار ترافیکی به شبکه و... تفاوت جدی دارند. کما اینکه در بخش‌های جاده‌ای و هوایی هرگز چنین شاخصی (شاخص حمل) گزارش نشده است.

۴- نگاهی به کلیت محتوای جوابیه شرکت راه‌آهن ج.ا.ا نشان می‌دهد محل اختلاف در گزارش «فرهیختگان» و این جوابیه، عمدتا بر سر یک برداشت متفاوت از شاخص‌های عملکردی راه‌آهن است. به عبارتی، شرکت راه‌آهن ج.ا.ا با استناد به شاخص جابه‌جایی نفر، مدعی است رکورد ۱۰۰ ساله جابه‌جایی مسافر را شکسته، این درحالی است که فعالان صنعت ریلی و کارشناسان معتقدند در همه داده‌های بین‌المللی هر دو شاخص توامان مبنای تحلیل قرار می‌گیرد و استناد به یکی از آنها، استناد منطقی نبوده و حتما باید در کنار شاخص «نفر»، آمار مربوط به شاخص نفر-کیلومتر هم مورد بررسی قرار گیرد. در ادامه، «فرهیختگان» برای پاسخ به این سوال که بالاخره شاخص فنی برای ارزیابی رکوردشکنی در صنعت ریلی چیست، با کارشناسان این صنعت گفت‌وگو کرده است.

عباس قربانعلی بیک:
گزارش‌های بین‌المللی چه می‌گوید؟

عباس قربانعلی بیک، معاون اسبق برنامه‌ریزی و امور بین‌الملل راه‌آهن در گفت‌وگو با «فرهیختگان» اظهار داشت: «هرچند که موضوع جابه‌جایی شاخص اصلی است اما این موضوع به این معنا نیست که شاخص نفر حائز اهمیت نیست. در آمار گزارش عملکرد اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها، میزان شاخص به تفکیک نفر و نفر-کیلومتر و همچنین تن و تن-کیلومتر به صورت جداگانه ثبت می‌شود. این امر به این معناست که هیچ‌کدام از شاخص‌ها به تنهایی کافی نیست. رکوردشکنی یک موضوع با ارزش است اما مهم این است که بدانیم چه چیزی را نسبت به چه چیزی مقایسه می‌کنیم. انگلستان در سال ۱۹۰۰ یعنی ۱۲۴ سال قبل بالغ بر یک میلیارد نفر مسافر را از طریق حمل‌ونقل ریلی جابه‌جا کرد. این میزان به معنای بیش از ۱۶ میلیارد نفر-کیلومتر بوده است. مصر نیز به‌رغم آنکه منابع و صنایع خاصی ندارد، در سال ۲۰۲۳ با جابه‌جایی ۳۹ میلیارد نفر-کیلومتر و کسب رتبه هفتم، پس از آلمان جزء ۱۰ کشور برتر در حوزه حمل‌ونقل ریلی مسافر اعلام شده است. اینکه ما رکورد خودمان را شکستیم خوب است اما باید به اینکه چقدر نسبت به اهداف قانونی کشور برای بخش ریلی و توفیقات سایر کشورها عقب هستیم، مطلع باشیم. باید خودمان را با سال گذشته کشورهای اطراف خود و دنیای ۱۰۰ سال پیش مقایسه کنیم. سپس ضمن تعیین فاصله ما با آن کشورها، تحلیل این فاصله و تعیین اهداف براساس امکانات، سازمان را هدایت کنیم. درست است که ما در کشور خدمات جابه‌جایی مسیر بلند ریلی داشته و داریم اما راه‌آهن در اروپا و... عمدتا حومه بوده که البته در چنددهه اخیر با گسترش راه‌آهن سریع‌السیر این ویژگی درحال تغییر است. براساس گزارش بازوی پژوهشی مجلس، بنا بود طبق تکالیف برنامه ششم توسعه سهم حمل‌ونقل ریلی ما در بخش مسافری از میزان ۴ درصد در سال ۸۶ تا سال ۹۰ به ۲۰ درصد برسد. هدف‌گذاری در بخش بار نیز افزایش از ۷ به ۳۰ درصد بود. متاسفانه نه‌تنها این مهم محقق نشد بلکه سهم حمل‌ونقل مسافری ما به ۱٫۵ درصد رسید یعنی ۶۰ درصد کاهش یافت. از سوی دیگر براساس این گزارش میزان سهم ما در حمل بار حدود ۱۳ درصد است اما ظاهرا در این آمار، میزان حمل بار توسط وانت‌ها محاسبه نشده و به همین علت در این عدد ۱۳ درصد تردید وجود دارد. امروزه نیاز است انگیزه برای رکوردشکنی را به یک تلاش مقدس و مضاعف برای حل عقب‌افتادگی تبدیل کنیم. امروز نسبت به سهمی که مجلس برای این بخش تعیین کرده، بیش از ۹۰ درصد عقب هستیم. باید در راستای حل و مدیریت این مسائل فکر و تلاش کنیم. رکوردشکنی به تنهایی برای بهبود اوضاع موجود کافی نیست. اگر کسی که نمره آن یک است، نمره دو بگیرد خوب است اما ما هنوز با نمره قبولی فاصله بسیار زیادی داریم. اگر با آسیب‌شناسی ناکامی‌ها و با تدبیر و تلاش و جدیت در افزایش بهره‌وری به استفاده بهینه از امکانات موجود بپردازیم و بازخورد برنامه‌ها و اقدامات را مورد توجه و تحلیل قرار دهیم و شرایط خود را با جهان پیشرفته و همسایه‌های خود مقایسه و تحلیل کنیم، می‌توانیم گام‌های مناسب و اثربخش بیشتری در راستای اهداف و تکالیف قانونی برداریم. یکی از راهکارهای دستیابی کوتاه‌مدت و کم‌هزینه با نتایج اقتصادی سریع در تغییر روند زیان‌دهی بخش مسافری و شکستن بسیاری از رکوردهای داخلی، برقی کردن راه‌آهن تهران - مشهد با سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت است که در مدت کمتر از سه سال قابل اجرا بوده و در اولین سفر استانی دولت نهم به مشهد مقدس در سال ۱۳۸۵ به تصویب رسید و با تایید سازمان برنامه، بودجه اولیه آن تخصیص یافت، برقی کردن خطوط حومه مانند پرند، قم، قزوین و... نیز مزیت‌های درخشانی برای راه‌آهن درپی خواهد داشت.»

ابوالقاسم سعیدی:
نفر-کیلومتر و تن-کیلومتر شاخص صحیحی است

ابوالقاسم سعیدی از پیشکسوتان و مدیران پیشین راه‌آهن ایران ۸ آذر ۱۴۰۲ در گفت‌وگو با ایسنا درخصوص دو شاخص مذکور با تاکید بر اینکه شاخص حمل‌ونقل ریلی مسافری نفر-کیلومتر و در بخش باری تن-کیلومتر است، می‌گوید: «ممکن است همه قطارها را به مسیر تهران-قم منتقل کنید. فاصله بین این دو شهر ۱۵۰ کیلومتر است و یک قطار روزانه شش بار می‌تواند این مسیر را طی کند. در مقابل قطار تهران-مشهد، فاصله ۹۵۰ کیلومتری را طی می‌کند. بنابراین، این نمی‌تواند ملاک خوبی باشد. متوسط سیر قطارهای حومه‌ای ما کمتر از ۵۰ کیلومتر و متوسط سیر قطارهای بین شهری ۶۰۰ تا ۷۰۰ کیلومتر است. یعنی یک مسافر بین‌شهری حداقل معادل ۱۲ نفر مسافری حومه‌ای است و محاسبه مسافران حومه‌ای در آمار حمل‌ونقلی بدون در نظر گرفتن کیلومتر طی شده صحیح نیست.»

سعید قصابیان:
با اعداد واقعی حرف بزنیم

سعید قصابیان، کارشناس حوزه ریلی نیز در گفت‌وگو با «فرهیختگان» درخصوص دو شاخص مورد بحث می‌گوید: «از لحاظ دقت عملکردی، شاخص مسافر-کیلومتر و شاخص تن-کیلومتر شاخص دقیق‌تری هستند. براساس تکالیف برنامه ششم توسعه، بنا بود ما سهم راه‌آهن کشور را در حوزه مسافری به دست‌کم ۲۰ درصد و در حوزه بار به ۳۰ درصد برسانیم. مشکل اصلی کشور این است که این عدد محقق نشده است. ذاتا عدد ۲۸، ۲۹ یا ۳۰ میلیون نفر جابه‌جایی عدد مهمی نیست.»

مدیرمسئول:
محمدامین ایمانجانی
قائم‌مقام مدیرمسئول:
مسعود فروغی
سردبیر:
محمد زعیم‌زاده
تلفن و فکس:
(۰۲۱) ۶۲۹۹۹۴۹۵
کدپستی:
۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶
چاپ:
چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی
نشانی:
خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری
روبه‌روی ساختمان بورس
ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم