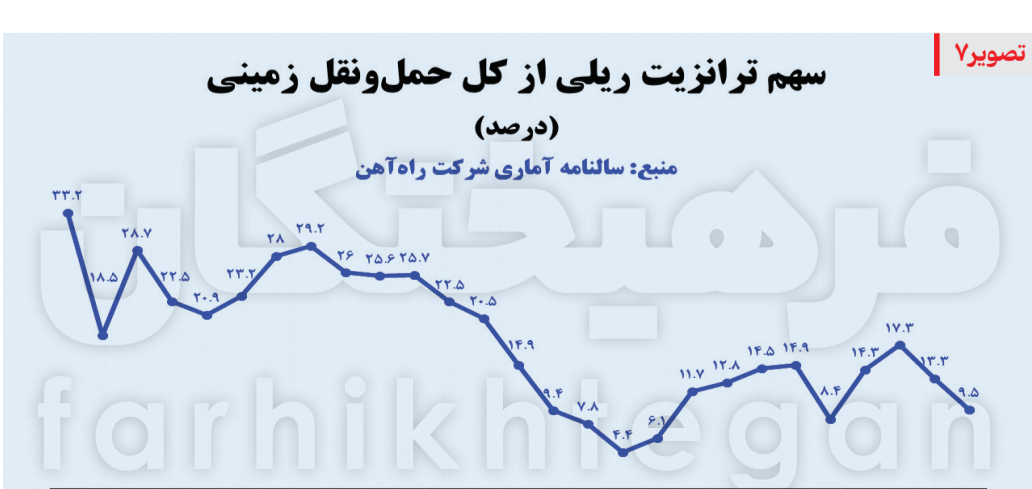
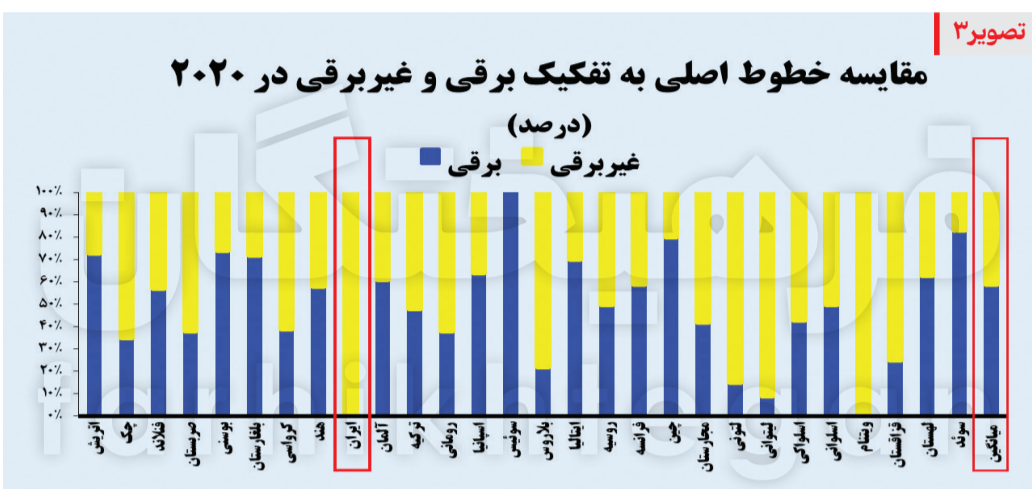
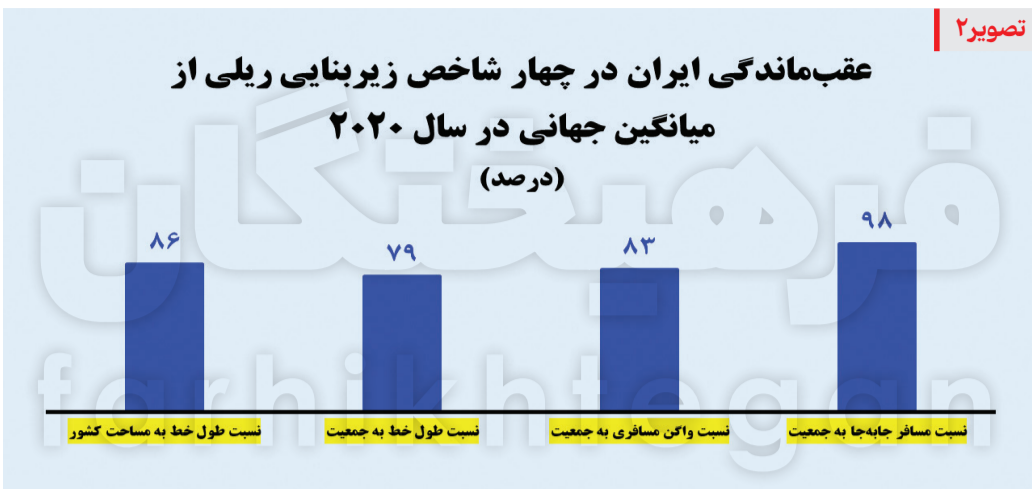
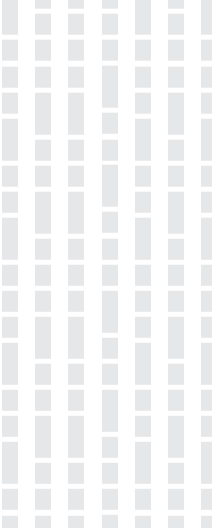


# عقب ماندگی ۹۰ درصدی در ۴ شاخص زیربنایی



حوزه قیمت گذاری، دولت بابت حق دسترسی، یعنی حق استفاده از شبکه ریلی مبلغی معادل ۳۰ الی ۴۰ درصد کرایه را از شرکت های خصوصی دریافت می کند اما در حمل و نقل جاده ای چنین هزینه بالایی وجود ندارد و در جاده شما فقط ۹ درصد کرایه راه به دولت پرداخت می کنید. با هم اکنون قیمت گازوئیل در ایران نزدیک به صفر است و این قیمت پایین گازوئیل باعث می شود که حمل و نقل جاده ای در مقایسه با حمل و نقل ریلی توسعه پیدا کند. زیرمجموعه ترین حمل و نقل ریلی نسبت به حمل و نقل جاده ای مزیت مصرف سوخت پایین است. این مصرف سوخت پایین باید در هزینه خود را نشان بدهد. شما وقتی قیمت گازوئیل را تقریباً صفر کرده اید، در واقع حمل و نقل جاده ای در مقایسه با حمل و نقل ریلی را از بین برده اید. همچنین تصدیگری دولت در حوزه حمل و نقل ریلی همچنان بالاست، یعنی کماکان راه آهن دولتی نسبت به مالکیت بخشی از دارایی های حمل و نقل ریلی روال سابق را ادامه می دهد و بسیاری از مالکیت ها، مدیریت ها و بهره برداری ها کماکان در اختیار راه آهن دولتی است و بخش خصوصی نقش قابل ملاحظه ای در این حوزه ندارد. به همین دلیل جذابیت سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل ریلی برای بخش خصوصی پایین است و نتیجه اینکه ظرفیت صنعت ریلی ایران رشد نمی کند اما از آن طرف در جاده تصدیگری دولت خیلی کم است، یعنی کامیون را خود شخص حقیقی یا حقوقی در بخش خصوصی می خرد، خودش می زند و نقش دولت در آن حوزه صرفاً ساخت و نگهداری راه است. در نتیجه بهره برداری و جذابیت سرمایه گذاری در حوزه ریلی نسبت به حوزه حمل و نقل جاده ای کمتر است و این موضوع باعث شده فناوری های ما در حمل و نقل ریلی قدیمی باشد.

**بازگشت سرمایه صنعت ریلی الی ۴۰ سال طول می کشد!**  
در حوزه حمل و نقل بار ریلی یک شاخص به نام سرعت بازرگانی یا سرعت مسیر متوسط واگن های باری وجود دارد. این سرعت در ایران تقریباً یک پنجم نمونه های کشورهای پیشرو دنیا است. میانگین این شاخص در ایران الان بین ۲ تا ۳ کیلومتر در ساعت است ولی در روسیه بین ۱۵ تا ۲۰ کیلومتر در ساعت است. یعنی در یک شبانه روز کامل یک واگن باری در روسیه ملاحظه حدود ۳۰۰ الی ۴۰۰ کیلومتر مسیر طی می کند ولی در ایران این عدد بین ۷۰ تا ۸۰ کیلومتر است. یعنی ما بسیار غیر بهره ور از حمل و نقل ریلی خود استفاده می کنیم. با یک نظام تکنولوژی بسیار قدیمی، در حالی که کشورهای پیشرو به سمت هوشمندی صنعت ریلی حرکت کرده و از نرم افزار های روز استفاده می کنند. مادر راه آهن ایران تقریباً از نرم افزار خاصی استفاده نمی کنیم.

**حاصل و نقل ریلی ایران همچنان بدون برق!**  
یکی از مزیت های استفاده از حمل و نقل ریلی استفاده کمتر از گازوئیل است به گونه ای که نسبت به حمل و نقل جاده ای توسط ناگان سنگین در بلی، ۹۰ درصد گازوئیل کمتری را مصرف می کند، یا به بیان دیگر مصرف گازوئیل حمل و نقل جاده ای ۱۰۰ بار حمل و نقل ریلی است.

**دو سیاستی که سرمایه گذاری در صنعت ریلی را افزایش داد**  
سالانه حدود ۳ الی ۴ درصد به تعداد واگن های ایران اضافه می شود اما نسبت به اهداف برنامه های توسعه خیلی عقیم. هدف برنامه پنجم و ششم توسعه این بود که سهم حمل و نقل ریلی در جابه جایی بار از حدود ۱۰ درصد به ۳۰ درصد برسد ولی اکنون این رقم به ۹ درصد کاهش یافته است. در حوزه جابه جایی مسافر، هم قرار بود این عدد به ۲۰ درصد برسد ولی اکنون کمتر از ۲ درصد است. با ادامه وضع فعلی عقبگرد خواهیم داشت. البته دوره های مختلف برخی سیاست های حمایتی منجر به توسعه صنعت ریلی شده است. مثلاً در یک بازه زمانی در سال ۹۲ الی ۹۳، راه آهن دولتی مشوقی برای بخش خصوصی تعریف کرد که طبق آن، هر شرکتی واگن نو خریداری کند، به مدت ۴ الی ۵ سال در هزینه حق دسترسی به شبکه تخفیف بگیرد و پرداخت نکند. نتیجه این شد که سرمایه گذاری ها در آن مدت رشد سریعی داشت. اقدام مثبت دیگر، اجرای ماده ۱۱ قانون رفیع منابع تولید بود که بر اساس آن، پاداش صرفه جویی مصرف سوخت به شرکتی که باعث آن صرفه جویی شده، پرداخت می شد. این قانون نیز باعث شد که کمی سرمایه گذاری ها در صنعت ریلی بیشتر شود. البته در همین قانون هم مابا بقولی دولت در اجرا مواجه شدیم و دوباره میل به سرمایه گذاری کم شد.

**چرا حمل و نقل ریلی ایران برقی نمی شود؟**  
برقی سازی حمل و نقل ریلی باعث می شود شاخص سرعت بازرگانی بهبود پیدا کند و نتیجتاً بخش خصوصی هم رغبت به سرمایه گذاری پیدا می کند، چون بهره برداری ناواگن افزایش می یابد. البته قطعاً این کار نیازمند سرمایه گذاری در خطوط فعلی است. در ایران تقریباً هیچ خط ریلی وجود ندارد و صرفاً یک خط قدیمی بین جلفا به تبریز برقی سازی شده که از آن استفاده خاصی هم نمی شود و فعال نیست. ولی در سایر کشورها بخش بزرگی از حمل و نقل ریلی آنها برقی شده که روسیه یک نمونه آن است، با مثلاً در ترکیه تقریباً نیمی از شبکه ریلی برقی شده است. کشوری که حمل و نقل ریلی برقی دارند، سرعت بازرگانی آنها ۴ الی ۵ برابر ایران است. برقی کردن صنعت ریلی ایران نیز مشکل تکنولوژی ندارد و موضوع صرفاً اقتصادی است.

**سهم حمل و نقل ریلی به کمتر از ۱۰ درصد رسید!**  
بررسی سالنامه آماری شرکت راه آهن نشان می دهد که سهم ترانزیت ریلی از کل حمل و نقل زمینی از سال ۷۶ تاکنون نزولی شده است و از رقم ۳۳.۲ درصد در سال ۷۶ به ۹.۵ درصد در سال ۱۴۰۲ افت پیدا کرده است. این اتفاق در حالی رخ داد که طبق برنامه توسعه پنجم و ششم قرار بود سهم حمل و نقل ریلی به ۳۰ درصد از کل حمل و نقل زمینی افزایش یابد. بررسی اعداد و ارقام نشان می دهد که نه تنها وضعیت نامطلوب حمل و نقل ریلی در سال های اخیر بهبود پیدا نکرده، بلکه این صنعت خودش روی ریل تبااهی در حال حرکت است و برای احیای آن نیازمند اقدامات فوری و تبدیل مسأله توسعه حمل و نقل ریلی به یکی از مسائل اصلی دولت چهارم است.

**گازوئیل ارزان بلی جان صنعت ریلی ایران**  
واقعیت این است که بخش حمل و نقل ریلی در اسناد و قوانین ما خیلی مورد حمایت قرار گرفته ولی صرفاً روی کاغذ باقی مانده و در عمل اتفاقی نیفتاده است. برای مثال در

طبق اسناد منتشر شده از وزارت نفت، در سال گذشته مجموعاً به میزان ۴ میلیارد دلار بنزین و گازوئیل وارد کشور شده تا کمبود سوخت را جبران کند. اما مقدار ناآرزی بنزین و گازوئیل به این نقطه ختم نخواهد شد و طبق روند فعلی، سالانه ۳ میلیارد دلار به ارزی فعلی اضافه می شود. اما افزایش رقم واردات سوخت، دولت چهارم را از همین ابتدا با چالش مواجه کرده به گونه ای که مسعود پزشکیان، رئیس جمهور و محمد رضا عارف، معاون اول رئیس جمهور هر یک در اظهارات جداگانه ای عنوان کردند که واردات بنزین با دلار ۵۰ هزار تومانی و فروش داخل آن به صورت سوبسیدی و با قیمت ۱۵۰۰ تومان منطقی نیست و دولت منابع لازم را ندارد. در این بین شایعاتی از تکرار شرکت درمانی آیان ۹۸ نیز به گوش می رسد که از نظر ایجاد انتظارات تورمی و افزایش هزینه خانوار، دست دولت را برای هرگونه اصلاح قیمت، بسته است. حال سوال اساسی اینجاست که چه راهکارهای ممکن و جایگزینی برای کنترل مصرف سوخت در کشور وجود دارد؟ به مسأله ناآرزی بنزین و گازوئیل در کشور است. بررسی وضعیت حمل و نقل ریلی در ایران از نظر شاخص های زیربنایی نشان می دهد که یک عقب ماندگی جدی در توسعه راه آهن نسبت به جمعیت ایران وجود دارد. طبق گزارش دفتر هوشمندسازی و داده کاری گروه آمار و اطلاعات (تصویر ۱)، وضعیت ایران در شاخص «نسبت تعداد مسافر حمل و نقل ریلی به جمعیت» در سال ۲۰۲۰ فقط ۱۴ (بدون واحد) بوده است. در حالی که میانگین جهانی این شاخص ۵۰.۵۹ است.

همچنین بررسی شاخص «کل بار حمل شده ریلی» در ایران نشان می دهد که روند این شاخص بر حسب میلیارد تن کیلومتر از سال ۹۹ نزولی شده است. طبق تصویر ۵، کل بار حمل شده ریلی در سال ۹۹ بار رقم ۳۶ میلیارد تن کیلومتر در پیک خود قرار گرفت و سپس تا سال ۱۴۰۲ به میزان ۲۰ درصد کاهش یافت.

یکی از شاخص های دیگر برای ارزیابی وضعیت صنعت ریلی ایران، «سرعت بازرگانی واگن باری» است که واحد آن کیلومتر بر ساعت است. در واقع این شاخص نشان می دهد که هر واگن باری در ایران (با در نظر گرفتن توقف ها) با چه سرعتی بار را جابه جایی می کند و بیانگر بهره برداری در صنعت ریلی کشور است. طبق گزارش سالنامه آماری شرکت راه آهن (تصویر ۶)، سرعت بازرگانی واگن باری در ایران نسبت به قبل از کرونا ۲۴ درصد کاهش یافته و از ۴.۵ کیلومتر بر ساعت به ۳.۴ کیلومتر بر ساعت رسیده است. در برنامه هفتم تکلیف شده است که سرعت بازرگانی ۷۰ درصد افزایش یابد.

**نسبت مسافر، تعداد واگن و طول خط به جمعیت (بدون واحد، دستگاه بر میلیون نفر، کیلومتر بر میلیون نفر)**

شاخص	ایران ۲۰۲۰	میانگین دنیا ۲۰۲۰
طول خط ریلی به جمعیت	۱۴۵	۶۸۳
تعداد واگن به جمعیت	۲۷۰.۷	۱۵۸
مسافر به جمعیت	۰.۱۴	۵.۵۹

