

جای خالی شورای سیاستگذاری در حمل و نقل ریلی

مهرداد تقی زاده

دبیر انجمن منتهی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

یکی از مسائلی که فقدان آن در حمل و نقل کشور کاملاً احساس میشود، نبود مرجعی فعال برای هماهنگی بین شیوه‌های مختلف حمل و نقل (جاده‌ای، ریلی، هوایی دریایی)، بین زیرساخت‌ها و ترابری، بین برنامه‌های پنج ساله و بودجه‌های مصوب سالانه، بین بودجه‌های مصوب و تخصیص اعتبارات، بین اهداف بودجه با عملکرد واحدها، بین منابع مصوب و همچنین یارانه‌های دولت و تسهیلات اعطایی از سوی بانک‌ها، بین دستگاه‌های حاکمیتی و بخش خصوصی، بین واحدهای استانی و مرکز، بین وزارت راه و شهرسازی و سایر مراجع مرتبط با حمل و نقل (از جمله وزارت کشور و شهرداری‌ها در امر حمل درون شهری)، بین حمل و نقل به عنوان خدمت دهنده از یک طرف و بخش‌های تولید تقاضا (نظیر صنعت، معدن، نفت، کشاورزی) از طرف دیگر و مواردی دیگر از این دست می‌باشد. مرجعی با نیروی انسانی خیره و اختیارات کافی که می‌بایست در وزارت راه و شهرسازی استقرار یابد. لازم است که این نوع هماهنگی نیز در سطح زیر بخش‌ها از جمله راه آهن ایجاد گردد. هماهنگی راه آهن با وزارتخانه متبوع، شرکت‌های بخش خصوصی، سایر شیوه‌های حمل و نقل، واردکنندگان و صادرکنندگان، سازمان برنامه و بودجه، بانک‌ها و گمرکات از آن جمله است.

در حال حاضر شورای عالی هماهنگی ترابری در وزارت راه و شهرسازی وجود داشته، جایگاه قانونی محکمی دارد که وظیفه هماهنگی و سیاستگذاری در کلیه شقوق حمل و نقل را بر عهده دارد. اما این شورا به همه امور فوق نمی‌پردازد و در طول زمان معمولاً افت و خیز زیادی داشته است! این شورا در اوایل سال ۹۷، سند استراتژیهای بخش حمل و نقل را تدوین نمود که اقدام بسیار ارزشمندی است از این جهت که در این سند با معرفی حدود ۲۵ راهبردی کلان و حدود ۱۰۰ اقدام راهبردی، تکلیف کلیه شیوه‌های حمل و نقل و صنایع مرتبط با حمل و نقل جاده‌ای و ریلی را روشن نموده است. بدین مفهوم که راهبردهای مربوطه صرفاً مختص وزارت راه و شهرسازی نبوده و طی آن تکلیف کل صنعت حمل و نقل هم روشن شده است. به عنوان مثال در این شورا به این موضوع پرداخته شده که آیا در نگاه کلان و از منظر اقتصادی - اجتماعی می‌بایست به تولید خودروهای شخصی بهای بیشتری داده شود یا به تولید خودروهای عمومی مسافری نظیر اتوبوس، سالن مسافری و مسائلی از این قبیل پرداخته شود؛ یا در مورد مباحث مرتبط با



ترازیت کالا که از جنبه‌های مختلف سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و امنیتی برای کشور بسیار حائز اهمیت است، در این شورا بحث و گفتگو میشود و تاکنون ۷۷ عامل منفی در مسیر ترانزیت کشور شناسایی و برخی از آن‌ها در سال ۹۶ رفع شده است. این شورا مثال خوبی در ابعاد کلان کشور میباشد که وظیفه تهیه راهبردها در کلیه شقوق حمل و نقل را برعهده دارد. جزئیاتی از سند راهبردهای حمل و نقل به مرور در نسخ پیشین همین نشریه آورده شده است، برای بدست آوردن اطلاعات بیشتر و همچنین دریافت فایل در خصوص استراتژیهای حمل و نقل، می‌توانید در سایت انجمن به آدرس [HTTP://RTCGUILD.IR](http://RTCGUILD.IR) مراجعه فرمائید.

بدین ترتیب نیاز است که در راستای راهبردهای مصوب در سند استراتژیهای بخش حمل و نقل، بخش ریلی نیز راهبردهای ویژه خود را در شورایی مشابه و تخصصی تدوین نماید. اما متأسفانه چنین مرجعی در حال حاضر وجود ندارد که به این نوع موضوعات بپردازد. در واقع مسائل فراگیری چون اولویتهای توسعه شبکه حمل و نقل ریلی، اتصال به مراکز تولید و مصرف یا سایر شبکه‌های حمل و نقلی به منظور انجام حمل ترکیبی و نگهداری و تعمیرات، افزایش سرعت بازرگانی، تصمیم‌گیری در مورد بار محوری بهینه و شناسائی مشکلات بخش ریلی و برنامه‌ریزی رفع آن، پایش صنایع تولید ریل و ادوات ریلی، ناوگان ریلی، علائم الکتریکی و را در برمیگیرد که جملگی میبایست در این شورا مطرح شده و راهکارهای یکپارچه برای آن‌ها در نظر گرفته شود. چنین شورائی در کشور وجود ندارد!

از مهمترین وظایف شورای سیاست‌گذاری رسیدگی و رفع موانع کلانی چون تسهیل در سرمایه‌گذاری، بهبود فرآیندهای هماهنگی با بخش خصوصی و همکاری در راستای اخذ تسهیلات بانکی برای شرکتهای فعال در بخش ریلی، توسعه ظرفیتهای شبکه خطوط و ناوگان ریلی، افزایش سرعت قطارها، توسعه خطوط فرعی، کنترل فعالیتهای عملیاتی و اجرایی در راستای دستیابی به اهداف کلان راه آهن است. اما تحقق این امور ممکن نمی‌شود مگر آنکه بخش خصوصی به عنوان شریک تجاری راه آهن در این شورا جایگاه ویژه داشته باشد. تشکیل چنین شورایی لازم و ضروری است و امید است مسئولین التفات لازم را در اسرع وقت به این مهم مبذول فرمایند.