

توسعه حمل و نقل ریلی از نگاه مجلس

احمد رضا صیافی



حسین گروسی نماینده مردم شهریار، شهر قدس و ملارد / سیدحسین افضلی عضو کمیسیون عمران مجلس / فرج‌الله رجبی عضو کمیسیون عمران مجلس / صدیف بدری نماینده شهر اردبیل و عضو کمیسیون عمران مجلس / اسدالله قره‌خانی عضو هیات ریسه کمیسیون انرژی مجلس

عمران مجلس درباره اهمیت ایجاد زیرساخت‌های ریلی و اتصال شبکه‌های ریلی با کشورهای همسایه می‌گوید: پروژه‌های ریلی به‌طور کلی از نظر اقتصادی توجیه بسیار بالایی دارند چرا که از یک سو زیرساخت‌های ریلی نتیجه مفید بسیار بالایی دارند و از سوی دیگر برای هر کشور ارتباطات بین‌المللی ایجاد می‌کنند. وی می‌افزاید: ایجاد ارتباطات ریلی با کشورهای همسایه علاوه بر اینکه میزان صادرات و واردات را افزایش داده و از هزینه‌های حمل‌ونقل می‌کاهد، امکان دسترسی سریع به کشورها را ممکن می‌کند و همچنین ایجاد زیرساخت‌های ریلی بر ارتباطات اجتماعی میان مردم و نیز ارتباطات سیاسی می‌افزاید.

وی تصریح می‌کند: حمل‌ونقل ریلی منبع پایداری برای ایجاد درآمد است که ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی که دارد باید بر این صنعت توجه ویژه‌ای داشته باشد. این نماینده مجلس اقدامات دولت در زمینه توسعه زیرساخت‌های ریلی را مثبت ارزیابی می‌کند و می‌گوید: رهبر معظم انقلاب در بحث اقتصاد مقاومتی تاکید ویژه‌ای بر حمل‌ونقل ریلی داشته‌اند و دولت و مجلس نیز در این راستا همکاری مناسبی دارند. امروز سرمایه خوبی به بخش ریلی اختصاص یافته است به‌طوری‌که در برخی از بخش‌های ریلی شاهد افزایش ۶۰۰ درصدی سرمایه‌گذاری

توسعه حمل‌ونقل ریلی همواره در راس برنامه دولت‌ها در کشورهای توسعه یافته دنیا بوده است. در حقیقت توسعه یافتگی یک کشور به نوعی با گسترش خطوط ریلی گره خورده است به طوری که طی چند سال گذشته استفاده از ریل به عنوان یک ابزار مهم برای جابجایی کالا و انسان در بسیاری از کشورهای دنیا به ضرورتی اجتناب ناپذیر تبدیل شده است. در ایران با توجه به سابقه دیرینه حمل و نقل ریلی می‌توان به این نکته مهم اشاره کرد که اقتصاد و اصلاح ساختار ریلی به عنوان دو رکن اساسی در کشور طی چند سال گذشته مدنظر مدیران صنعت حمل و نقل ریلی قرار گرفته است. ایران به دلیل مجاورت با آب‌های آزاد در شمال و جنوب از یک طرف و موقعیت استراتژیک ویژه که موجب اتصال کشورهای اروپایی و آسیایی به یکدیگر می‌شود از طرف دیگر، نیازمند توسعه اقتصادی از طریق گسترش خطوط ریلی است. در واقع به منظور گسترش خطوط ریلی در کشور نیازمند نگاه ویژه مسوولان و برنامه ریزان به اقتصاد و اصلاح ساختار حمل و نقل ریلی هستیم که خوشبختانه در برنامه ششم توسعه این دو ویژگی دیده شده است. به منظور بررسی دقیق‌تر آن با نمایندگان مجلس شورای اسلامی، حسین گروسی نماینده مردم شهریار، شهر قدس و ملارد، سیدحسین افضلی عضو کمیسیون عمران مجلس، فرج‌الله رجبی عضو کمیسیون عمران مجلس، صدیف بدری نماینده شهر اردبیل و عضو کمیسیون عمران مجلس، اسدالله قره‌خانی عضو هیات ریسه کمیسیون انرژی مجلس گفتگو کرده‌ایم تا از نظرات آنها مطلع شویم:

ایراد بزرگ قطارهای حومه‌ای معرفی آن به مردم است و متأسفانه بسیاری از مردم در جریان راه‌اندازی این قطار حومه‌ای نیستند. این نماینده مردم در مجلس شورای اسلامی با اشاره به هزینه‌های بالای ساخت خطوط ریلی افزود: برای اطلاع‌رسانی عمومی با نشریات محلی، صدا و سیما و سایر رسانه‌ها مذاکراتی شده که البته نیاز است صدا و سیما به شکل ویژه‌ای به این مساله بپردازد و علاوه بر تبلیغ مزایای استفاده از حمل و نقل ریلی، ساعات حرکت قطارها و میزان سیر آنها به اطلاع عموم برسد.

تاکید رهبر انقلاب بر حمل و نقل ریلی در اقتصاد مقاومتی

سیدحسین افضلی عضو کمیسیون

حمل و نقل سبز، سازگار با محیط زیست، کم هزینه و ایمن و سریع است و از تمام جهات به نفع کشور است که به سمت سرمایه‌گذاری در این حوزه حرکت کند. البته نباید از ذکر این نکته مهم غافل شویم که توسعه قطارهای حومه‌ای در اطراف کلانشهر تهران در کاهش آلودگی هوا نیز می‌تواند بسیار مفید باشد.

گروسی با تاکید بر اتصال قطار حومه‌ای به متروی تهران گفت: طبق برنامه اعلام شده از سوی وزارت راه و شهرسازی قرار است با احداث یک زیرگذر، سکوی ایستگاه راه‌آهن تهران به سکوی مترو متصل شود تا مسافران قطار حومه‌ای برای استفاده از مترو به سطح خیابان نیابند.

وی تصریح می‌کند: در شرایط کنونی

ضرورت معرفی قطارهای حومه

به مردم

حسین گروسی نماینده مردم شهریار، شهر قدس و ملارد در مجلس شورای اسلامی انتقال بار ترافیکی به ریل را یک ضرورت می‌داند و می‌گوید: معرفی قطارهای حومه‌ای تهران به مردم در استفاده بیشتر آنها از این قطارها موثر خواهد بود. وی با اشاره به حجم زیاد ترافیک جاده‌ای در ورودی‌های پایتخت می‌افزاید: انتقال بخشی از این بار ترافیک جاده‌ای در معابر ورودی پایتخت به سمت ریل، بسیار مهم است. روزانه ۱۱۷ هزار خودرو فقط از سمت کرج به تهران می‌آید که کاهش ورود این تعداد خودرو به پایتخت ضرورتی اجتناب ناپذیر است. حمل و نقل ریلی یک



نسبت به سال‌های گذشته هستیم و با این حال سرمایه‌گذاری‌ها باید به اجرای سریع و منظم و نیز علمی و با کیفیت پروژه‌ها منجر شود تا از هدر رفت سرمایه‌ها جلوگیری شود.

افضلی تاکید می‌کند: با وجود همه این اقدامات، سرعت در اجرای این طرح‌ها نیازمند عزمی کلی در سراسر کشور است و ایجاد راه‌های بین‌المللی از ارتباطات پویای برون‌مرزی نشأت می‌گیرد که در این زمینه وزارت امور خارجه باید رایزنی داشته باشد. وی اضافه می‌کند: البته امروز در کشورهای همسایه مشکل جدی برای توسعه راه‌های ریلی وجود ندارد که اگر مشکلی نیز وجود داشته باشد وزارت امور خارجه مسوولیت دارد با رایزنی‌های خود این مهم را ممکن کند. نماینده مردم شهرستان اقلید در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: در حال حاضر سرعت اجرای پروژه‌های ریلی در کشور سریع است و ما باید زیرساخت‌های ریلی را برای ارتباط با کشورهایی که از ریل برخوردارند افزایش دهیم و همچنین مناسب است که حتی برای ایجاد زیرساخت‌های ریلی در کشورهایی که از این امکان برخوردار نیستند نیز برنامه‌ریزی داشته باشیم. چرا که بیشتر تولیدهای ملی ما به این کشورها صادر می‌شود.

اهمیت اتصال راه آهن ایران به کشورهای شمالی

فرج‌الله رجبی عضو دیگر کمیسیون عمران مجلس نیز معتقد است نگاهی جامع و استراتژیک در زمینه اتصال خطوط ریلی با کشورهای همسایه وجود ندارد و پروژه‌هایی در دست اجراست اما همچون سایر پروژه‌های عمرانی دچار کمبود اعتبارات هستیم که این پروژه‌ها را دچار محدودیت کرده است. وی می‌افزاید: اتصال خطوط ریلی به عراق، ترکیه و کشورهای شمالی از جمله جمهوری آذربایجان اهمیت بسیار بالایی دارد چرا که ایجاد این زیرساخت‌ها جایگاه ایران در منطقه را بالاتر می‌برد و برای این منظور همزمان باید خطوط ریلی داخلی از جمله زاهدان به مشهد را توسعه دهیم که البته این دست از پروژه‌ها در دست اجراست. وی می‌گوید: در حال حاضر در زمینه اتصال ریلی به عراق بهتر عمل کرده‌ایم اما با کشورهای شمالی مشکلاتی داریم. رجبی

با اشاره به اینکه با وجود اجرای پروژه‌های ریلی نگاهی استراتژیک به این حوزه وجود ندارد، تصریح می‌کند: اولویت‌های ریلی ما مشخص نیست و بخشی از این کم‌توجهی به حوزه ریل به دلیل کاهش ارتباطات بین‌المللی در زمان تحریم است. در دوره تحریم اهمیت ایجاد ارتباط با بازارهای جهانی فراموش شد. علاوه بر این سوءتعبیرهایی درباره اقتصاد مقاومتی وجود دارد و برخی به دنبال این هستند القا کنند اقتصاد مقاومتی انزوا طلب است در حالی که اقتصاد مقاومتی بر دیپلماسی اقتصادی تاکید دارد و این افراد می‌خواهند تلقین کنند که نگاه برون‌مرزی نداشته باشیم. در حالی که در اقتصاد مقاومتی به امر برون‌مرزی و درون‌مرزی تاکید شده است. وی می‌افزاید: اتصال ریلی به کشورهای همسایه از موضوعات مهمی است که باید با جدیت دنبال شود اما بدون داشتن نگاهی وسیع نمی‌توان به آینده این طرح‌ها امیدوار بود.

خصوصی‌سازی نیاز امروز توسعه صنایع ریلی

صدیف بدری نماینده شهر اردبیل و عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی می‌گوید: راه آهن یکی از مهم‌ترین وسایل حمل و نقل کالا و مسافر است که در کشورهای پیشرفته بسیار مورد استفاده قرار می‌گیرد. کشور ما نیز از این حمل و نقل نزدیک به ۸۰ سال است که بهره‌مند شده و بعد از پیروزی انقلاب اسلامی اقدامات بسیار خوبی صورت گرفته است و در سند برنامه توسعه چهارم، پنجم و ششم اقدامات مناسبی در نظر گرفته شده است. اما متأسفانه در اجرای برنامه چهارم که چشم‌انداز راه آهن مشخص شده است بسیار عقب هستیم و برای جبران این عقب ماندگی سالانه بیش از یک هزار کیلومتر راه آهن باید ساخته شود که این حجم ریل کشی بسیار بالاست و در حال حاضر توان این میزان ساخت ریلی در کشور وجود ندارد. این نماینده مجلس شورای اسلامی در ادامه می‌افزاید: در سال جاری اعتبار خوبی برای فعالیت عمرانی ریلی کشور در بودجه در نظر گرفته‌ایم اما ۹۰ درصد بودجه کشور در حوزه امورات جاری دولت هزینه می‌شود و تنها ۱۰ درصد بودجه صرف فعالیت‌های عمرانی کشور می‌شود

که این ۱۰ درصد نیز برای انبوهی از فعالیت‌های عمرانی در نظر گرفته می‌شود و از سوی دیگر حوزه ریل گذاری به دلیل بالا بودن هزینه ساخت، اعتبار بسیار زیادی را می‌طلبد. وی می‌گوید: ساخت راه آهن و ریل گذاری نیازمند اعتبار بسیار زیاد است و درآمدزایی آن در بلندمدت اتفاق می‌افتد. به همین دلیل دولت‌ها توان اجرای تمام قسمت‌های ریل گذاری و توسعه راه آهن را ندارند. به همین منظور طبق اصل ۴۴ (خصوصی سازی) باید از بخش خصوصی استفاده شود. یعنی به شکل مشارکت در ساخت از بخش خصوصی کمک گرفت و حتی در این حوزه می‌توان از سرمایه‌گذاری کشورهای دیگر استفاده کرد. به این شکل که بخش خصوصی وارد کار شود و به جای هزینه‌ای که برای ریل گذاری و توسعه راه آهن انجام می‌دهد، درآمد بهره‌برداری در مدت زمان مشخص را در اختیار بخش خصوصی قرار دهیم. به گفته این عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی جابه‌جایی کالا از سوی راه آهن برای صادرات داخلی و خارجی بسیار به صرفه است. ارزان بودن هزینه انتقال کالا و ایمن بودن جابه‌جایی کالا باعث به وجود آمدن درآمد برای شرکت راه آهن و رضایت بازرگانان و از سوی دیگر ایجاد اشتغال ثابت می‌شود. وی می‌افزاید: در حال حاضر ۱۱ درصد حجم جابه‌جایی مسافر و کالای کشور از سوی شرکت راه آهن صورت می‌گیرد. طبق برنامه چهارم که در آن چشم‌انداز راه آهن ترسیم شده است، باید ۲۵ تا ۳۰ درصد حجم جابه‌جایی کالا و مسافر از سوی شرکت راه آهن صورت بگیرد اما متأسفانه هنوز در حوزه ساخت ریل که در برنامه چهارم توسعه گنجانده شده، محقق نشده است. این نماینده مردم اردبیل در مجلس شورای اسلامی می‌گوید: کار ساخت خط راه آهن اردبیل بیش از ۱۲ سال است که آغاز شده اما هنوز مورد بهره‌برداری قرار نگرفته و در حال حاضر پیشرفت ۴۵ درصدی داشته است.

کاهش سوخت و آلودگی هوا دو مزیت مهم حمل و نقل ریلی

اسدالله قره‌خانی عضو هیات ریسه کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه رویکرد کشورهای در حال توسعه نسبت به راه آهن تغییر

کرده است می‌گوید: طی ۲۰ تا ۳۰ سال گذشته رویکردها مانند امروز نبود اما در حال حاضر شاهد رونق حمل و نقل ریلی در همه زمینه‌ها به خصوص حمل بار و ترانزیت هستیم و کشورهای در حال توسعه به دلیل ایمنی بالا سمت و سوی راه آهن را در پیش گرفته‌اند. قره‌خانی با اشاره به اینکه ایمنی بالا و کاهش آلاینده‌های زیست محیطی از مزایای مهم برای حمل و نقل ریلی به شمار می‌رود اظهار می‌کند: در هر منطقه که صنایع فولاد، سیمان و پتروشیمی حجم بار عمده دارند، بهتر است حمل و نقل ریلی جایگزین جاده‌ای شده و بارهای آنان را جابجا کند.

وی تاکید می‌کند: صاحبان کالا بایستی یک مدل برای حمل و نقل خود ارایه داده و بارهای خود را از طریق راه آهن به دلیل صرفه جویی در سوخت، امنیت و مهم‌تر از همه کاهش آلودگی جابه‌جا کنند. اگر پالایشگاه و یا شرکت ملی فولادی جدید در هر منطقه بخواهد احداث شود باید در بندهای موافقتی خود و یا با موافقت وزارت راه و شهرسازی، بحث اتصال و نزدیکی به راه آهن را در برنامه‌های خود قرار دهد. سرمایه‌گذاری اولیه برای جانمایی و احداث کارخانه و یا شرکت‌های فولادی نزدیک خطوط ریلی بهتر است از سوی صاحبان شرکت و یا کارخانه‌ها صورت گیرد.

نماینده مردم علی آباد کتول در مجلس با اشاره به اینکه در مسیرهای منتهی به تهران روزانه یک میلیون و ۲۰۰ هزار نفر تردد می‌کنند می‌گوید: این در حالی است که تنها ۳ درصد مسافران از طریق قطار برای جابه‌جایی خود به کلان شهر تهران استفاده می‌کنند. مجلس و به ویژه کمیسیون انرژی در برنامه ششم توسعه یک درصد از درآمد فروش نفت و گاز را به توسعه راه آهن اختصاص خواهند داد که این نشان از نگاه ویژه مجلس به توسعه صنعت ریلی است.

عضو کمیسیون انرژی اضافه می‌کند: مجلس و کمیسیون انرژی آمادگی خود را برای حمایت از حمل و نقل ریلی به دلیل جایگاه راه آهن و حمل بار و هدایت مسافران جاده‌ها به سوی استفاده از قطار، اعلام می‌کند. وی از حمایت مجلس برای تصویب مصوبه، مسایل قانونی و همچنین تخصیص اعتبارات به بخش ریلی خبر داد.