

به منظور رشد و توسعه راه آهن در کشور، بهارستان نشین‌ها پیشنهاد دادند:

خصوصی سازی گره‌گشای معضلات بنیادین صنعت ریلی

احمد رضا صباغی

زندگی شهروندان ساکن در کلان‌شهرها به وجود آورد و توسعه خطوط ریلی برون شهری و قطارهای حومه‌ای سبب کاهش اتلاف وقت و مصرف انرژی، افزایش سلامت جسمی و روانی، کاهش مرگ و میر انسان‌ها و صدمات ناشی از تصادفات رانندگی و کاهش استهلاک وسایل نقلیه شخصی شده است.

وی افزود: حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از سیستم‌های پویا در زمینه رسیدن به توسعه پایدار در کلان‌شهرها است و امروز به موضوع مهم در اقتصاد کشور تبدیل شده است.

عضو هیات ریسه کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه رویکرد کشورهای در حال توسعه نسبت به راه آهن تغییر کرده است، گفت: 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. کشورهای در حال توسعه به دلیل ایمنی بالا سمت و سوی راه آهن را در پیش گرفته‌اند.

وی تاکید کرد: صاحبان کالا باید یک مدل برای حمل و نقل خود ارائه داده و بارهای خود را از طریق راه آهن به دلیل صرفه‌جویی در سوخت، امنیت و مهمتر از همه کاهش آلودگی جابه‌جا کنند.

قره‌خانی اظهار کرد: اگر پالایشگاه و یا شرکت ملی فولاد جدیدی 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.

وی گفت: سرمایه‌گذاری اولیه برای جانمایی و احداث کارخانه و یا شرکت‌های فولادی در نزدیک خطوط ریلی بهتر است از سوی صاحبان شرکت و یا کارخانه‌ها صورت گیرد.

عضو کمیسیون عمران اضافه کرد: متاسفانه کامیون‌هایی که در جاده‌ها حمل مواد کارخانه‌های صنعتی را بر عهده دارند، ضمن آسیب رسانی به جاده، هزینه

اقتصادی شرکت‌های خصوصی ریلی داشته و از جذابیت این بخش برای سرمایه‌گذاری کاسته است. به همین دلیل در ماده ۱۶۴ قانون برنامه پنجم توسعه بر اصلاح ساختار و تغییر اساسنامه شرکت راه آهن تاکید شد. بر اساس این ماده، "به دولت اجازه داده می‌شود به منظور ایجاد رویکرد توسعه‌ای در شبکه حمل‌ونقل ریلی و افزایش سهم بار و مسافر از سوی بخش‌های خصوصی و تعاونی و با هدف تفکیک وظایف غیر حاکمیتی و تصدی‌گری در حمل‌ونقل، نسبت به اصلاح ساختار و تغییر اساسنامه راه آهن جمهوری اسلامی ایران و واگذاری بخش‌های حاکمیتی آن به بخش‌های خصوصی و تعاونی و ایجاد ظرفیت‌های جدید از سوی بخش‌های خصوصی و تعاونی، اقدام قانونی معمول و زمینه‌استفاده از منابع داخلی و خارجی را برای رشد و توسعه فعالیت‌های ریلی فراهم کند."

در همین راستا و به منظور بررسی وضعیت توسعه صنعت ریلی کشور و تاثیر خصوصی سازی بر این صنعت، نظر چند تن از نمایندگان مجلس شورای را جویا شدیم.

نگاه ویژه مجلس به توسعه ریلی

نماینده مردم علی آباد کتول در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه 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 جابه‌جا کند گفت: در هر منطقه‌ای که صنایع فولاد، سیمان و پتروشیمی حجم بار عمده دارند، بهتر است حمل و نقل ریلی جایگزین جاده‌ای شده و بارهای آنان را جابه‌جا کند.

اسدالله قره‌خانی گفت: کارشناسان ریلی بر این باورند که استفاده شهروندان از حمل و نقل ریلی در سال‌های آینده باعث ارتقای شرایط کمی و کیفی زندگی در شهرها، بهبود محیط زیست شهری و رسیدن به توسعه پایدار درون و برون شهرها خواهد شد به طوری که از سال‌های گذشته توسعه مترو تحولات زیادی را در

(ارزی-ریالی)، خدمات مشاوره و اجاره و فروش اموال، بستر مناسب برای ورود بخش‌های غیردولتی به صنعت ریلی فراهم شده است که از آن جمله می‌توان به واگذاری شرکت‌های مترا، تراورس و رجاء و نیز ورود شرکت‌های خصوصی در زمینه جابه‌جایی مسافر و کالا اشاره کرد.

با گذشت حدود ۱۵ سال از آغاز خصوصی‌سازی در صنعت ریلی کشور، این مساله در راه آهن با موفقیت جدی همراه نبوده است زیرا به گفته فعالان بخش خصوصی، اعمال سیاست‌های نادرست موجب شده حمل‌ونقل ریلی نتواند سهم قابل توجهی از جابه‌جایی بار و مسافر کشور داشته باشد.

محقق نشدن برنامه دولت‌های پیشین برای خصوصی‌سازی صنعت ریلی، دولت یازدهم را بر آن داشت برای تحقق این مساله به طور جدی اقدام کرده و طرح تحول در ساختار حمل‌ونقل ریلی و شرکت راه آهن را تهیه کند.

در همین زمینه یک شرکت مشاور آلمانی از ۲ سال پیش به کار گرفته شده تا طرح تحولی مطلوب، تهیه و آماده اجرا شود. این طرح که به تازگی آماده شده و در صورت تایید دولت، به مجلس شورای اسلامی خواهد رفت، از سوی بخش خصوصی با برخی انتقادات روبه‌رو است. اگر چه بخش خصوصی قسمتی از این طرح مبنی بر حضور دولت در حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای و قطارهای پرسرعت را می‌پذیرد اما با بخشی که به راه آهن اجازه تشکیل شرکت‌های دولتی باری و مسافری می‌دهد، مخالف است زیرا این کار، علاوه بر افزایش مسوولیت‌های تصدی‌گری دولت، آن را به رقیبی برای بخش خصوصی تبدیل می‌کند که از امکانات دولتی و قدرت بیشتری برخوردار است.

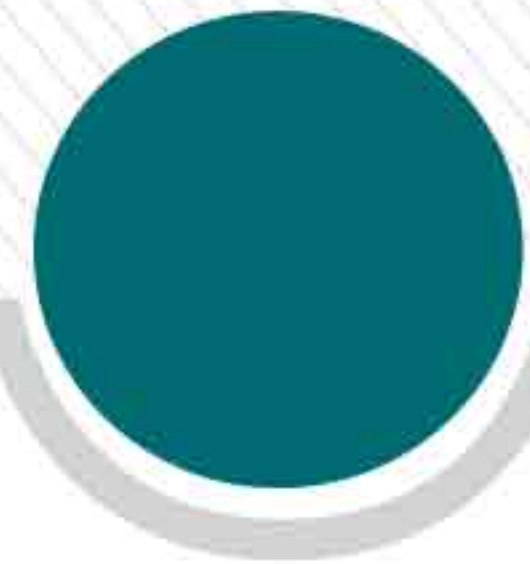
زمانی برای اصلاح ساختار راه آهن

مجموعه ناکارآمدی‌ها در کنار اتخاذ سیاست‌های جاده‌پسند در ۱۲ سال گذشته، تاثیری نامطلوب بر عملکرد ریلی و

در ایران پس از پایان جنگ تحمیلی و آغاز اولین برنامه پنج ساله اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، خصوصی‌سازی به‌عنوان یکی از اجزای مهم سیاست‌های اقتصادی کشور مطرح شد و اولین مجوز قانونی نسبت به محدودیت دخالت دولت در اقتصاد و مشارکت بخش خصوصی در فعالیت‌های اقتصادی به تصویب رسید.

راه آهن نیز به واسطه داشتن مزایای نسبی همچون ایمنی بیشتر، کاهش مصرف سوخت، سازگاری با محیط‌زیست و... به‌عنوان یکی از مهم‌ترین اهرم‌های رشد و توسعه اقتصادی کشور در راستای واگذاری امور به بخش خصوصی قدم‌های موثری برداشته است که از آن جمله می‌توان به تصویب قانون حق دسترسی آزاد به شبکه حمل‌ونقل ریلی اشاره کرد. این صنعت مشابه اغلب کشورها در مراحل نخست به علت هزینه‌های بسیار بالای احداث زیرساخت در انحصار کامل دولت بوده است، لیکن در طول سال‌های اخیر تا حدود زیادی، بسیاری از امور آن به شرکت‌های نیمه دولتی و خصوصی سپرده شده است. در واقع نخستین اقدام اساسی در راستای توسعه سیاست خصوصی‌سازی، ایجاد مجموعه‌ای از شرکت‌های اقماری در زیرمجموعه خود راه آهن بوده است.

شرکت قطارهای مسافربری رجاء، شرکت خدمات خط و ابنیه فنی (تراورس)، شرکت خدمات مهندسی ساختمان و تاسیسات (بالاست) و شرکت حمل‌ونقل کالا، نمونه‌هایی از پیاده‌سازی این سیاست هستند. این اقدامات تقریباً در فاصله زمانی بین سال‌های ۱۳۷۰ تا ۱۳۸۰ انجام پذیرفتند. در این بازه زمانی خصوصی‌سازی یک مساله پراهمیت بود اما تعریف مناسبی از چگونگی آن وجود نداشت. در واقع خصوصی‌سازی در راه آهن به صورت رسمی و سازمان‌یافته از سال ۱۳۸۱ با ایجاد واحدی با نام مشاور خصوصی سازی، رنگ و بویی تازه به خود گرفت که با گذشت حدود یک دهه با اتخاذ سیاست‌ها و بسته‌های حمایتی از جمله پرداخت تسهیلات مالی



نگهداری از آن را بیش از پیش افزایش داده و خطر بزرگی برای مسافران و وسایل نقلیه ایجاد می-کنند.

وی با اشاره به اینکه در مسیرهای منتهی به تهران روزانه یک میلیون و ۲۰۰ هزار نفر تردد می کنند گفت: این در حالی است که تنها ۳ درصد مسافران از طریق قطار برای جابه جایی خود به کلان شهر تهران استفاده می کنند.

نماینده مردم علی آباد کتول گفت: 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 اعلام کرد: مجلس و کمیسیون انرژی آمادگی خود را برای حمایت از حمل و نقل ریلی به دلیل جایگاه راه آهن و هم حمل بار و هدایت مسافران جاده ها به سوی استفاده از قطار اعلام می کند.

وی از حمایت مجلس برای تصویب مصوبه، مسایل قانونی و همچنین تخصیص اعتبارات به بخش ریلی خبر داد و افزود: کارشناسان صنعت حمل و نقل ریلی بر این باورند که توسعه این صنعت و افزایش سرمایه گذاری در این بخش، خود در آینده، سبب کاهش مصرف سوخت، کاهش آلودگی هوا و کاهش هزینه حمل برای صنایع تولیدی خواهد شد و به توسعه گردشگری نیز کمک خواهد کرد. بدون شک توسعه حمل و نقل ریلی در کشور افزایش پویایی حمل و نقل، بهبود الگوی کاربری ها، اشتغال زایی، کاهش و بهینه سازی مصرف سوخت، کاهش آلودگی هوا، آب و محیط زیست و رشد اقتصادی جوامع را به دنبال دارد.

صنعت ریلی قربانی صنعت خودرویی

عضو سابق کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، با اشاره به اینکه صنعت ریلی کشور قربانی صنعت خودروسازی شده است گفت: تا زمانی که در ذهن بسیاری از مسوولان این دیدگاه وجود دارد که تنها باید منابع مالی خودروسازی کشور تامین شود و صنعت ریلی در اولویت های بعدی قرار دارد، به طور حتم پیشرفتی در خطوط ریلی کشور ایجاد نخواهد شد.

علی نعمت چهاردولی، با اشاره به اینکه تاکنون از توان صنعت ریلی کشور به درستی استفاده نشده است، گفت: یکی از دلایل ضعف و عقب ماندگی صنعت ریلی کشور آن است که متولیان اصلی این صنعت تاکنون پیگیر حل مشکلات خطوط ریلی کشور نبوده اند.

نماینده سابق مردم ملایر در مجلس شورای اسلامی افزود: در شرایط کنونی متاسفانه سرمایه گذاران بخش خصوصی کشور اذعان می کنند که در برخی خطوط ریلی امکان سرمایه گذاری وجود ندارد که این امر زیان های بزرگی را به راه آهن کشور تحمیل کرده است.

وی تصریح کرد: در حال حاضر مشخص نیست متولی اصلی رسیدگی به صنعت ریلی کشور کیست و در این صنعت تبلیغات خاصی صورت نگرفته و از ظرفیت و پتانسیل خطوط گسترده ریلی در کشور به نحو احسن استفاده نمی شود.

چهاردولی اظهار کرد: تاکنون اهمیت موضوع صنعت ریلی کشور برای مسوولان وزارت راه و شهرسازی به اندازه کافی درک نشده و این امر یکی دیگر از دلایل عقب ماندگی صنعت ریلی ایران بوده است.

این نماینده سابق مردم در مجلس نهم عنوان کرد: در شرایطی که بسیاری از کلان شهرها و جاده های مواصلاتی کشور با بار ترافیکی سنگینی مواجه هستند، به طور حتم استفاده از صنعت ریلی تنها راه برون رفت از مشکلات ترافیکی است.

عضو سابق کمیسیون عمران مجلس با بیان اینکه رتبه جهانی ایران در صنعت ریلی مناسب نیست خاطر نشان کرد: در شرایط کنونی رتبه جهانی ایران در صنعت خطوط ریلی ۵۶ است که این جایگاه به هیچ عنوان زیننده کشور نیست. از این رو هنوز به ظرفیت ها و پتانسیل این صنعت در ایران توجه کافی نشده است.

توسعه راه آهن در سایه افزایش بودجه عمومی

نماینده مردم بیرجند در میان و خوسف در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه در لایحه تقدیمی دولت به مجلس اعتبارات راه آهن در کل کشور کاهش یافته است گفت: با توجه به بودجه عمومی کشور امکان ساخت راه آهن با این میزان وجود نداشته بلکه تنها فاینانس مهم است.

حجت الاسلام سید محمدباقر عبادی با اشاره به دیدار مجمع نمایندگان خراسان جنوبی و استانداری با مدیرعامل و اعضای هیات مدیره راه آهن کشور اظهار کرد: در این دیدار همفکری و مشورت برای توسعه راه آهن استان و شرق کشور، محور بیرجند کالشور و زاهدان مطرح شد. وی افزود: قرار است خطی از راه آهن بافق مشهد به فردوس کشیده شود و با توجه به اینکه بودجه تقدیم مجلس شده اما راه های به دست آوردن اعتبارات باید مشخص باشد. نماینده مردم بیرجند، در میان و خوسف در مجلس شورای اسلامی گفت: امسال با آنچه که در لایحه تقدیمی دولت به مجلس صورت گرفته است اعتبارات راه آهن در کل کشور کاهش یافته و در این دیدار حضار خواستار پیگیری افزایش اعتبارات راه آهن در مجلس بودند اما با بودجه عمومی کشور امکان ساخت راه آهن وجود ندارد.

عبادی افزود: در حال حاضر فاینانس مساله بسیار مهمی است و دولت هم باید به وعده های خود عمل کند. در این راستا مشاوره هایی انجام شده و راه حل هایی به دست آمد که هرگاه اجرایی شد به مردم استان اطلاع رسانی خواهد شد.

تحقق اهداف ریلی در گرو خصوصی سازی

عضو کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی گفت: با توجه به ظرفیت های حمل و نقل ریلی در برخی از نقاط کشور در صورتی که سرمایه گذاران بخش خصوصی در این حوزه بیشتر فعال شوند شاهد تحولات مهمی در این عرصه خواهیم بود. ابراهیم آقامحمدی افزود: مسوولان و تمام دست اندرکاران صنعت حمل و نقل ریلی کشور باید با رویکرد مثبت برنامه های توسعه حمل و نقل ریلی را دنبال کنند. نماینده مردم خرم آباد در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه توسعه حمل و نقل ریلی بسیار ضرورت دارد اظهار کرد: با توجه به کمبود منابع مالی در این عرصه، در صورتی که بتوانیم سمت و سوی این بخش از حمل و نقل را در جهت سرمایه گذاری بخش خصوصی سوق دهیم، به مرور شاهد تحولات مثبتی در عرصه حمل و نقل ریلی به ویژه در بخش ترانزیت و در نتیجه بازارهای جهانی خواهیم بود.

عضو کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس تاکید کرد: توسعه حمل و نقل ریلی در کشور در کوتاه مدت و بلندمدت تاثیرات مثبتی بر رشد اقتصاد ملی، حفظ محیط زیست و صرفه جویی در مصرف سوخت خواهد گذاشت و سهم حمل و نقل ریلی را در حوزه حمل بار و مسافر افزایش خواهد داد.

آقامحمدی با بیان این که استان هایی با ظرفیت بالای مسافر و بار باید از توسعه خطوط ریلی بهره مند شوند افزود: وسعت زیاد و همچنین تقاضا برای حمل و نقل ریلی ما را بر آن داشته تا اقدامات وسیع تری برای مناطق مستعد انجام دهیم تا مردم در این مناطق بتوانند با استفاده از حمل و نقل ریلی به سهولت تردد کنند.

نماینده مردم خرم آباد در مجلس اضافه کرد: با حرکت به سوی خصوصی سازی و واگذاری فعالیت ها به بخش خصوصی، طبعاً شبکه حمل و نقل ریلی کشور به اهداف اصلی خود خواهد رسید. وی افزود: در چشم انداز توسعه حمل و نقل ریلی، توسعه خط آهن کشور تا ۲۵ هزار کیلومتر هدف گذاری شده بنابراین احداث و توسعه خط آهن کشور باید با سرعت بیشتری دنبال شود.

به گفته این نماینده مردم در مجلس، بر اساس اعلام نظر اتحادیه جهانی راه آهن، ایران با وجود ظرفیت ها و مزیت های فراوانی که می تواند از توسعه خطوط ریلی به دست آورد، سرمایه گذاری بسیار ناچیزی در بخش حمل و نقل ریلی انجام داده است.

سخن آخر

با توجه به بیان دیدگاه های مختلف از سوی نمایندگان کنونی و سابق مجلس شورای اسلامی درباره توسعه و گسترش خطوط ریلی به نظر می رسد خصوصی سازی در بخش های مختلف راه آهن کشور، نقطه عطف مهمی برای پیشرفت و اعتلای صنعت ریلی ایران محسوب می شود. در حقیقت با توجه به اینکه یکی از اهداف مهم خصوصی سازی، رشد و گسترش صنعت ریلی و راه آهن کشور است، بستر سازی در شرایط کنونی از مهم ترین دغدغه های فعالان ریلی ایران در جهت خصوصی سازی است که وقوع این اتفاق نیازمند همکاری و حمایت همه جانبه نهادهای مختلف از جمله دولت است.