



توسعه حمل و نقل ریلی، جانی تازه در اقتصاد کشور

مسعود خوانساری

رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران

برعهده بخش خصوصی بوده است.

در تاریخ می خوانیم که حاج امین الضرب بزرگ از ناصرالدین شاه امتیاز راه اندازی ذوب آهن و راه آهن را دریافت و خطوط راه آهن بندر محمود آباد به آمل که حتی قرار بود تا تهران هم ادامه داشته باشد را راه اندازی می کند؛ خطوطی که باتوجه به سنگ اندازی روس ها در ندادن تکنولوژی ذوب آهن هیچگاه به بهره برداری نرسید ولی همچنان آثار ریل های آن در مناطقی از شمال ایران باقی مانده است.

اگر امروز ایران به دنبال رشد اقتصادی پایدار و اتصال به جامعه جهانی است و اگر می خواهد به یکی از بازیگران اصلی منطقه تبدیل شود و در ترانزیت کالا در جهان نقشی اساسی را داشته باشد؛ باید صاحب شاهرهی از حمل و نقل ریلی شود، باید خطوط راه آهن همچون رگ و مویرگ بدن در تمام نقاط کشور کشیده شوند و با اتصال به هم خون جدیدی را به اقتصاد و توسعه کشور تزریق کنند و این مهم تنها با فعال شدن و نقش آفرینی بخش خصوصی امکان پذیر خواهد شد، تشویق بخش خصوصی داخلی و خارجی به سرمایه گذاری در بخش های مختلف صنعت ریلی و حمل و نقل ریلی و مساعد کردن فضا برای رونق این حوزه یکی از اقدامات مهمی است که دولت باید در توسعه کشور مد نظر قرار دهد. طبق اعلام مسئولان وزارت راه و شهرسازی توسعه زیرساخت و روساخت و بازسازی خطوط ریلی و خرید تجهیزات لازم در این حوزه هم اکنون به بیش از ۲۵ میلیارد دلار اعتبار نیاز دارد و تامین این سرمایه بدون حضور جدی و پررنگ بخش خصوصی و با بودجه های بسیار محدود دولتی تقریباً غیر ممکن است. دولت باید با در نظر گرفتن شرایط ویژه و حمایت از بخش خصوصی و تشکل های حوزه حمل و نقل؛ کار را به آن ها واگذار کند و در این شرایط است که شرکت ها و تشکل های قدرتمند در حوزه حمل و نقل ریلی جانی تازه خواهند گرفت و با اتحاد و یکپارچگی در کنار هم می توانند صنعت حمل و نقل ریلی کشور را با سرعت بیشتری پیش ببرند و این قطار را روی ریل اصلی خود بگذارند.

ساخت راه آهن در کشورمان بیش از یک قرن پیش در شرایطی به عنوان یکی از مهم ترین زیر ساخت های توسعه و برای اتصال بخش های مختلف کشور و جا به جایی مسافر و به خصوص حمل انواع کالا و بار آغاز شد که حالا با وجود گذشت چندین دهه از آن زمان همچنان ایران از نظر زیرساخت های راه آهن و حمل و نقل ریلی شرایط مساعد و مناسبی را ندارد. علی رغم اینکه ایران یکی از کشورهای بود که خیلی زود هنگام به فکر حمل و نقل ریلی افتاد و نسبت به بسیاری از کشورهای منطقه به خطوط راه آهن پیوست و صاحب خط سراسری شد؛ اما ما همچنان و با گذشت بیش از ۱۰۰ سال، می بینیم که تنها ۲۱ استان و ۷۰ شهر کشور به کریدور راه آهن و خط ریلی متصل شده اند و هنوز خطوط حمل و نقل ریلی از داخل ۱۰ استان کشور اصلاً عبور نمی کند. همچنین سهم راه آهن در جا به جایی مسافر و به خصوص حمل و نقل بار و کالا نقشی بسیار کم رنگ و ضعیف است و تغییر این شرایط نیازمند اصلاح نگاه، سیاستگذاری ها و نگرش های کلان در کشور به حمل و نقل ریلی است.

سوال مهمی که باید در این بین به آن پاسخ داد این است که چرا شرایط این گونه است و چرا ما نتوانسته ایم در ایجاد شبکه حمل و نقل ریلی در کشورمان قوی عمل کنیم و چرا این موضوع در اولویت سیاستگذاری ها نبوده است؟ پاسخ به این سوالات را باید در دولتی بودن بخش مهم حمل و نقل ریلی و خدمات مرتبط با آن در طول این سال ها و عدم واگذاری کارها در این حوزه همچون بسیاری از بخش های دیگر به بخش خصوصی واقعی جستجو کرد. فعال نشدن بخش خصوصی و قدرت نگرفتن انجمن ها و تشکل های خصوصی در این حوزه آنچنان که باید و شاید باعث شده که با بودجه های دولتی محدود و بهره نبردن از توانمندی ها و ظرفیت های کارشناسی بخش خصوصی در طول این سال ها و دهه ها حمل و نقل ریلی در ایران توسعه همه جانبه ای را شاهد نباشد؛ اما امروز در شرایطی شاهد این وضعیت هستیم که بخشی از ساخت و بهره برداری از راه آهن در ابتدا در کشورمان