

چند هفته بعد از حادثه کشته شدن نزدیک به ۵۰ تن در حادثه تصادف دو قطار در ایران، مدیر عامل شرکت راه آهن از «نیاز بسیار جدی» ناوگان حمل و نقل ریلی به نوسازی سخن می گوید. در این شرایط باز هم حمل و نقل ریلی از عطش دولت به خرید هوایما عقب مانده است.

راه آهن به نوسازی «بسیار جدی» نیاز دارد



چند هفته بعد از حادثه کشته شدن نزدیک به ۵۰ تن در حادثه تصادف دو قطار در ایران، مدیر عامل شرکت راه آهن از «نیاز بسیار جدی» ناوگان حمل و نقل ریلی به نوسازی سخن می گوید. در همین حال عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی ایران از امضاشدن قرارداد قطعی با ایرباس در هفته جاری خبر داده است. در این شرایط باز هم حمل و نقل ریلی از عطش دولت به خرید هوایما عقب مانده است.

کمبود بودجه، یکی از دلایل اصلی کندی گسترش حمل و نقل ریلی در کشور است. حمل و نقل ریلی در شهرها و بین شهرها امن ترن و از نظر زیست محیطی سالم ترین شیوه حمل و نقل است. با این حال دولت ترجیح داده بعد از رفع تحریم های بین المللی نزدیک به ۲۷ میلیارد دلار در بخش خرید هوایما از دو شرکت بوئینگ و ایرباس هزینه کند. حواله حمل و نقل ریل به بخش خصوصی

تحریم های ۴۰ ساله ایران برای خرید هوایما، سامانه حمل و نقل هوایی کشور را به شدت ضعیف کرده و ایران سالها است در آرزوی دیدن هوایماهای نو است. با این حال تمرکز ۲۷ میلیارد دلار برای خرید هوایما شاید گامی فراتر از نیازهای کشور باشد. این در حالی است که توسعه ناوگان حمل و نقل ریلی کشور به ۳۵ هزار میلیارد تومان یعنی چیزی معادل ۱۰ میلیارد دلار نیاز دارد که همچنان از این بودجه محروم است.

بر اساس اهدافی که برای حمل و نقل ریلی در کشور تعیین شده در سال ۹۹ حمل و نقل بار از ۳۴ میلیون تن باید به ۹۱ میلیون تن افزایش پیدا کند. همچنین هدف رسیدن به جایابی ۴۳ میلیون مسافر در سال ۹۹ است. برای رسیدن به این اهداف، راه آهن ایران نیازمند ۵۸۳ لوکوموتیو، ۲۸ هزار واگن باری و یک هزار و ۵۲۰ واگن مسافری است.

دولت البته بازم به سرمایه گذاری بخش خصوصی چشم دوخته و عکس سیستم حمل و نقل هوایی که آن را در برجام هم گنجانده بود، تمایلی به ورود مستقیم به حمل و نقل ریلی ندارد. بر همین اساس ۵۶ درصد سرمایه گذاری مورد نیاز در این بخش یعنی ۱۹ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان باید از طرف بخش خصوصی سرمایه گذاری شود.

مدیرعامل راه آهن ایران که چندی پیش به علت تصادف دو قطار از سمت خود کناره گیری کرد، گفته بود اگر صنعت حمل و نقل ریلی به جایگاه واقعی خود ارتقا یابد ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تن در مصرف گازوئیل، ۶۴ میلیارد تومان در بخش کاهش آلاینده ها و هزار میلیارد تومان در بخش کاهش خسارت حوادث رانندگی ۹۰ صرفه جویی خواهد شد.

سعید محمدزاده، مدیرعامل جدید راه آهن هم در گفتگو با ایسنا از نیاز «بسیار جدی» حمل و نقل ریلی به نوسازی خبر داده و گفته این مساله که ناوگانمان نیاز به نوسازی دارد امری محرز است که باید با حمایت «بخش خصوصی» سرعت گیرد.

به گفته او متوسط عمر ناوگان ریلی کشور تا چندی پیش ۶۵ سال بود و با سیاست های جدی راه آهن در حال حاضر به ۴۵ سال رسیده است با این وجود مساله نوسازی یک اولویت جدی است که باید به طور دقیق به آن پرداخته شود.

محمدزاده با بیان این که راه آهن در حال حاضر یک واگن مسافری یا باری ندارد، گفته: تمام واگن های فعال مربوط به بخش خصوصی می شوند و این سرمایه گذارانند که باید نسبت به نوسازی ناوگان خود اقدام کنند.

وعده های بی عمل دولت درباره مترو

کم توجهی دولت به بخش حمل و نقل ریلی فقط به حمل و نقل بین شهری محدود نمی شود. بر اساس قانون هدفمندی یارانه ها دولت موظف است نیمی از هزینه ساخت مترو در کلانشهرها را تامین کند. دولت قبل به دلیل اختلاف سیاسی با شهردار تهران، هزینه های مترو را پرداخت نکرد اما دولت یازدهم هم به مترو بی توجه است.

در سال ابتدایی دولت، بیژن زنگنه، وزیر نفت به شورای شهر تهران آمد و به مدیران پایتخت وعده داد دولت همه هزینه های خرید واگن مترو را پرداخت می کند. او در جلسه علنی شورای شهر خطاب به شهردار تهران گفت: «هر تعدادی که امکان خرید واگن های مترو و لوکوموتیو دارید انجام بدهید و من مشروط بر توافق بیع متقابل حاضرم همه هزینه های این کار را از

طریق نفت پرداخت کنم.»

سه سال بعد از آن جلسه و نطق پرشور وزیر نفت، هیچ‌کدام از وعده‌های دولت درباره مترو به ثمر نرسیده است. هر چند شهرداری تهران هم نتوانسته به وعده‌های خود برای ساخت مترو عمل کند اما حتی در صورت بهره‌برداری از خطوط جدید در تهران، نبود لوکومتیو و واگن استفاده از مترو را عملاً محدود می‌کند. برای مثال خط ۳ مترو که سال‌هاست راه‌اندازی شده همچنان به علت کمبود واگن با سرفاصله هر قطار ۱۵ دقیقه به کار خود ادامه می‌دهد که بسیار پایین‌تر از سطح استانداردها است. مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو در تازه‌ترین آماری که ارائه کرده گفته تهران به ۱۷۰ رام قطار جدید نیاز دارد. مجلس سال‌ها پیش ۲ میلیارد دلار برای توسعه مترو در کلانشهرها در اختیار شهرداری‌ها قرار داده بود تا از طریق فاینانس نیازهای خود در این بخش را برطرف کنند. تحریم‌های بین‌المللی و بعدها بهانه «شرایط سخت دولت» باعث شد هرگز این پول به دست شهرداری‌ها نرسد. اعتباری که می‌توانست این روزها برای مردم کلانشهرها که به سختی نفس می‌کشند روزنه امیدی باز کند.

نگاهی به آمار سفرهای ایرانیان نشان می‌دهد که مجموع ۲۳ میلیون سفر هوایی سالانه داخلی و خارجی سهم ناچیزی در کل سفرهای ایرانیان دارد، به عنوان نمونه در تابستان سال ۱۳۹۲ کمتر از یک درصد سفرهای داخلی (۶۰۰ هزار سفر در بیش از ۶۴ میلیون سفر) با هواپیما انجام شده است. البته سه چهارم سفرهای خارجی (بیش از ۴۰۰ هزار سفر در یک فصل) با هواپیما بوده است. همچنین بر اساس آمار کشته‌های جاده‌ای در ایران، هر روز به اندازه سقوط دو هواپیما در ایران در جاده‌ها کشته می‌شوند.

با این حال این روزها دولت در حال هزینه‌کردن بیشترین اعتبار تاریخ حمل و نقل کشور در سیستم حمل و نقل هوایی است. سامانه‌ای که علاوه بر پرهزینه بودن، آلاینده‌ترین شیوه حمل و نقل در دنیا است. ضمن اینکه دولت ۲۷ میلیارد تومان از اعتبار کشور را صرف خرید هواپیماهایی خواهد کرد که تعداد محدودی از ایرانیان توانایی مالی استفاده از آنها را خواهند داشت، در حالیکه توسعه حمل و نقل ریلی علاوه بر استفاده تعداد بیشتری از مردم به شکوفایی اقتصادی و تولید شغل بیشتری هم می‌انجامد.

منبع/ میدان