

خدمات حمل و نقل شهری در بحث تاسیسات و زیرساخت های شهری

: مقدمه

جابجایی و انتقال دادن انسانها و یا اموال و کالاها از جایی به جای دیگر در قلمرو حمل و نقل قرار می گیرند. این مسئله در واقع یکی از مشغله های مهم انسانی از ابتدایی ترین تا پیشرفته ترین مراحل توسعه بوده است. راهها و وسائط نقلیه دو رکن اساسی حمل و نقل می باشند. در گذشته که انسان مسافتات زیادی پیموده و یا از پا و یا سر انسان بعنوان وسیله حمل و نقل استفاده می کرد نیازش به راه محدود بود اما از زمانی که به تولیدات زیاد پرداخت نیاز به ایجاد راههای بهتر و جاده هایی با مشخصات فنی و مناسب احساس کرد. تا اینکه امروزه استفاده از وسایل نقلیه غول پیکر و سریع السیر و راههایی در زمین و هوا و دریا با کیفیتهای بسیار بالا امری غیر قابل اجتناب گردیده است.

ملل شرق با توجه به قدمتشان دارای گنجینه های ارزشمندی از تمدن بشری هستند و شهر نیز به عنوان یکی از این آثار و در واقع مهد آثار مختلف تمدن در این جوامع مطرح است. کشور ایران نیز بدین سابقه طولانی تمدن از این آثار بی بهره نبوده است. راه و راهسازی در میان ایرانیان چه در دوران باستان و چه در دوره های پس از آن همواره یک ضرورت بوده است. بر همین اساس باید علل گرایش ایرانیان را به راه سازی و به تبع آن توسعه و افزایش مهارت آنها در این بخش تا اندازه زیادی ناشی از شرایط و ویژگیهای حاکم بر سرزمین ایران دانست. سیر تحول شهر سازی و شبکه حمل و نقل در ایران را می توان به سه دوره عمده تقسیم نمود:

- عصر جدید - بعد از ظهور اسلام ۳ - دوران باستان ۱ ۲

دوران باستان ۱

شهر سازی دوران باستان: شهرهای دوران باستان در ایران به دلایل نظامی، مذهبی و یا اهمیت اقتصادی بنا می شدند. با وجود اینکه قبل از ساسانیان مسئله شهر و شهر نشینی وجود داشته است ولی بیشتر شهرهای دوران باستان در زمان ساسانیان به وجود آمده است. میدان و بازار نیز از جمله فضاهای اصلی شهر به شمار می رفته اند. و میدان که اغلب در نزدیکی کاخ های سلطنتی بود از مراکز مهم سیاسی محسوب می شد

ساخت شهر در دوران باستان

ایران کشوری نیمه خشک است و بارندگی در آن بسیار اندک. آبادی ها و شهر ها در فلات ایران از یکدیگر دورند. ایرانیان برای پیوند این آبادیهای دور از هم تلاشهای سازمان یافته بسیاری را در حوزه راه سازی انجام دادند و بر همین اساس بود که در دوره خامنشی به دلیل اهمیت راه سازی سازمانی مستقل در این زمینه مسئولیت داشته و فعالیت می کرده است. در دوران هخامنشی شهر ها اغلب بر اساس خواست پادشاهان شکل می گرفت و کمتر از عوامل محیطی متأثر می شد شهر ها از دوره سلوکیان و پارتیها بتدریج در پیروی از قواعد نسبتاً معین استوار شد و

سلوکلان اولاً بانیان شهرهای جدید در ایران بودند. برخی از شهرها به شکل شطرنجی احداث می شدند. طرح دایره‌ای شکل نیز ابتدا در دوره پارتیان و سپس در دوره ساسانیان مورد توجه قرار گرفت مسائل امنیتی بود نقش شبکه ارتباطی در دوران باستان

اساس ساختمان راه‌ها بر هدفهای جنگی و دولتی بود. و تسلط حکومت مرکزی و جریان اداری کارها را تسهیل می کرد. ولی در عین حال سبب شد که کار بازرگانی و حمل و نقل کالاها نیز آسان شود. از جمله راههای عمده قدیم در ایران که بدین منظور شکل گرفت راه شاهی و راه ابریشم می باشد. در دوره ساسانیان وجود جاده ابریشم ایران باستان را بصورت پل ارتباطی چین و روم در آورده بود. در این شهرها اغلب جهت شبکه به سوی مرکز تجاری یا اداری بود و به نوعی حالت شفاهی را القا می نمود. از طرفی در اثر رشد ارگانیک، بخش شارزستان و سواد از شکل خاصی تبعیت نمی کرد. با وجود این، شهرهایی که مبنای تأسیس آنها نظامی و حکومتی بود از نظر شکل شبکه دارای وضعیت روشن تری بودند از جمله پاسارگاد.

- دوران بعد از ظهور اسلام ۲

در دوره پس از اسلام ویژگیهای شهرسازی نسبی ایران با خصوصیات مذهبی و اسلامی در هم: شهرسازی دوران آمیخته و تکامل یافت؛ تا آنجا که علاوه بر وجود ارتباطهای منطقی و دقیق بین فضاها و عناصر شهرهای مطابق با شرایط اقلیمی - جغرافیایی، اقتصادی، نظامی - دفاعی، سیاسی، مذهبی و مفهوم منطقه شهری نیز در قالب روابط برابر و سالم بین شهر و روستا تحقق پیدا کرد. عناصر شهری در این دوره، محله، بازار، مسجد، مدرسه، میدان، ارگ، بارو و وجود مسجد به عنوان گذر بوده است. با این حال کهن‌دژ، شارستان و ربض در همه این شهرها مشترک بوده است مهمترین ساختمان شهر اسلامی است که محل برخورد اندیشه‌های علمی و دینی و قضایی است. بطور کلی در دوران اسلامی و به خاطر وسعت نفوذ آن در مناطق مختلف و گسترش بازار مبادلات، شهرنشینی رونق فراوان یافت. عمدتاً نحوه توزیع عناصر و فضاهای عمومی بر پایه در این دوران شهرها در استخوان بندی اصلی تابع فرم خطی بودند سهولت دسترسی، مجاورت، مراکز اقتصادی اجتماعی و همجواری و تناسب فضاها و فعالیتها مطرح بود

نقش شبکه ارتباطی در شهرهای دوران اسلامی

در دوره اسلامی نه تنها راهها در سطح کشور ایران بسیار گسترش یافت و ایرانیان در روند راه سازی به تجارب ارزنده ای دست یافتند، ایجاد بناهایی با ویژگیهای گوناگون در شهر و روستاها و جاده های حاشیه کویر و معابر در این دوران هرگاه امنیت و نظم در محدوده فلات کوهستانی با نامهای مختلف چون رباط و کاروانسرا رواج یافت ایران بر قرار بوده این منطقه به شکل یکی از محورهای اصلی مواصلات جهانی شامل تجارت و ترانزیت کالا در می آمد و این خود موجب رونق اقتصادی منطقه می شد. غیر از محورهای اصلی شهر که از دروازه ها شروع می شد، مابقی گذرها تابع شرایط زیر بودند،

-مسائل اقلیمی بخصوص در نواحی گرم

نگاهی به چالش های بخش مسافری در حمل و نقل ریلی

حمل انبوه مسافر، مصرف کمتر سوخت و صرفه جویی کلان انرژی (و به تبع آن صرفه جویی کلان ارزی در منابع ملی)، سازگاری با محیط زیست به عنوان زیربنای توسعه پایدار، ایمنی بسیار بالا، آسایش و راحتی طول سفر به دلیل برخورداری از امکانات رفاهی متعدد (نظیر امکان خواب و تحرک، سرویس های بهداشتی، رستوران و پذیرایی، سیستم های صوتی و تصویری و ...) ویژگی های ممتازی هستند که این شیوه را نسبت به شیوه های دیگر به ویژه حمل و نقل جاده ای برتری می بخشد.

● حمل و نقل ریلی مسافر، گرفتار بی توجهی های تاریخی

حمل و نقل مسافر با قطار هرچند که در اکثر قریب به اتفاق کشورهای جهان حتی در کشورهای پیشرفته صنعتی زیان ده است و اغلب از یارانه ها و کمک های دولت ها بهره می برد، اما در نگاه کلان اقتصادی، مزایای غیرقابل انکار دارد. این سیستم دارای ویژگی های بسیار اساسی است که آن را از سایر شیوه های حمل و نقل متمایز می سازد. حمل انبوه مسافر، مصرف کمتر سوخت و صرفه جویی کلان انرژی (و به تبع آن صرفه جویی کلان ارزی در منابع ملی)، سازگاری با محیط زیست به عنوان زیربنای توسعه پایدار، ایمنی بسیار بالا، آسایش و راحتی طول سفر به دلیل برخورداری از امکانات رفاهی متعدد (نظیر امکان خواب و تحرک، سرویس های بهداشتی، رستوران و پذیرایی، سیستم های صوتی و تصویری و ...) ویژگی های ممتازی هستند که این شیوه را نسبت به شیوه های دیگر به ویژه حمل و نقل جاده ای برتری می بخشد. مقاله حاضر با اشاره به مزایای حمل و نقل ریلی تصویر کاملی از چالش های این بخش را در کشور ترسیم می کند.

● مزایای حمل و نقل ریلی

▪ مصرف انرژی

رشد مصرف سوخت های فسیلی در ایران، طی ۱۶ سال گذشته حدود ۷/۸ درصد بوده است. این رقم در سال های ۶۳ و ۶۴ حدود ۷/۴ درصد بود. در حالی که متوسط رشد تولید ناخالص سرانه کشور ۲/۱ درصد ذکر

کل مصرف نهایی ۵ فرآورده نفتی در سال ۷۷ در ایران، ۳/۵۸ میلیون مترمکعب بود، که در این .شده است میان مصرف گازوئیل و بنزین به عنوان اصلی ترین سوخت بخش حمل و نقل «به ویژه زمینی» در مجموع با ۶/۶۱ درصد، بالاترین سهم مصرف سوخت را به خود اختصاص داده است. آمار حاکی از آن است که ۲۵ درصد از کل انرژی تولیدی کشور، در بخش حمل و نقل مصرف می شود. تنها ۱۰۰ میلیارد ریال یارانه برای مصرف روزانه بنزین در کشور از سوی دولت پرداخت می شود، که سالانه بالغ بر ۳ میلیارد دلار یارانه بنزین پرداخت می شود. این رقم بیش از ۱۰ برابر کل بودجه بخش حمل و نقل ریلی کشور است

هم اکنون بخش ریلی حمل و نقل، علی رغم سهم ۱۵ درصدی از حمل و نقل بار و مسافر در کشور، تنها ۲ درصد مصرف گازوئیل را به خود اختصاص می دهد. آمار بانک جهانی حاکی از آن است که میزان مصرف سوخت در راه آهن برای حمل هزار تن بار، ۷/۶ لیتر و در حمل و نقل جاده ای، ۳۳ لیتر است

بر همین اساس برای جابه جایی هر یک هزار تن کیلومتر بار، توسط راه آهن، ۳۰ لیتر سوخت صرفه جویی می شود که با توجه به حمل متوسط سالانه ۱۶ میلیارد تن کیلومتر در بخش ریلی، سالانه ۴۸۰ میلیون لیتر سوخت، صرفه جویی می شود

با توجه به آمار منتشر شده، مقدار مصرف سوخت در بخش ریلی در شرایط برابر، ۱۰ درصد کمتر از اتوبوس، ۳۰ درصد کمتر از مینی بوس، ۷۵ درصد کمتر از اتومبیل سواری و ۸۵ درصد کمتر از هواپیما است

از این رو، بخش ریلی، در جابه جایی هر نفر کیلومتر، ۵/۰ میلی متر نسبت به اتوبوس، ۳ میلی لیتر نسبت به مینی بوس، ۷/۲۱ میلی لیتر نسبت به سواری و ۷/۴۱ میلی لیتر نسبت به هواپیما در مصرف سوخت صرفه جویی می کند

اهمیت این موضوع زمانی روشن تر می شود که بدانیم تنها، میزان جابه جایی نفر کیلومتر سیستم های حمل بالغ بر ۶۸۵۵۰ میلیون نفر کیلومتر بود، که با در نظر گرفتن و نقل عمومی (جاده ای و ریلی) در سال ۱۳۸۵ میزان نفر کیلومتر طی شده توسط وسایل نقلیه خصوصی، مقدار آن به شدت افزایش می یابد

آلاینده های محیط زیست ▪

باتوجه به مصرف پائین انرژی، یکی دیگر از ویژگی های مهم حمل و نقل ریلی، ایجاد آلودگی کمتر و سازگاری آن با محیط زیست است، از این رو، این بخش از حمل و نقل را «حمل و نقل سبز» نامیده اند

محاسبات صورت گرفته نشان می دهد که در ازای حمل برابر بار و مسافر، حمل و نقل جاده ای ۸ برابر حمل و نقل ریلی، در تولید آلاینده های زیست محیطی نقش دارد. برای رفع هر کیلوگرم از آلاینده های مهم مانند و ۷۲/۶ ریال هزینه می شود در جامعه به ترتیب مبالغ ۱۹۲۷۲، ۲۶۴۰ NOx و COx، Co

■ اشتغال زایی

سیستم ریلی از جمله بخش هایی است که علاوه بر ایجاد اشتغال در واحدهای صنعتی، در یک دوره بلندمدت مشاغل خدماتی متنوعی را ایجاد می کند. به طور متوسط ساخت و بهره برداری هر دستگاه واگن مسافری برای ۱۵ نفر در یک دوره ۳۰ ساله ایجاد اشتغال می نماید

■ اشتغال کمتر زمین

راه آهن به ازای ظرفیت مساوی حمل و نقل معادل ۲/۰ الی ۳/۰ حمل و نقل جاده ای زمین اشغال می کند

■ راحتی و آسایش در سفر

امکانات قابل توجهی از قبیل وسایل خواب، سرویس و پذیرایی در داخل رستوران و کوپه، بهداشت و نظافت، سیسقم، تهویه مطبوع، روشنایی و نیز تامین امنیت حریم افتاده و خانواده ها در طول سفر، مسافرت با قطار را راحت تر و آسوده می سازد

■ سهولت دسترسی به بلیت در کلیه نقاط کشور

با توجه به توزیع و پراکندگی مناسب مراکز فروش بلیت در سراسر کشور (حتی مناطقی که دارای خطوط راه آهن نیستند) و رایانه ای بودن سیستم فروش و امکان پیش فروش یک ماهه، مسافران به راحتی و سهولت می توانند در بیش از ۵۰۰ مرکز فروش، بلیت مورد نظرشان را تهیه کنند، علاوه بر این راه اندازی سامانه فروش اینترنتی بلیت برای اولین بار در کشور سهولت دسترسی به بلیت را برای شهروندان بیشتر کرده است

■ توانایی و ظرفیت بالای جابه جایی مسافر

میزان جابه جایی مسافر با یک قطار معادل با ۱۷ دستگاه اتوبوس و یا ۳ فروند هواپیماست. به عبارت دیگر تنها در مسیر تهران مشهد در صورت توقف قطارها، نیاز به ۶۰ پرواز هوایی در روز و یا بیش از ۳۵۰ اتوبوس است که ترافیک و تصادفات ناشی از آن قابل برآورد است

● مقایسه راه آهن ایران با جهان

متأسفانه علی رغم مزیت های فراوان حمل و نقل ریلی، این بخش، در سال های اخیر همچنان مورد بی مهری قرار می گیرد. براساس آمارهای موجود در شاخص طول خط به مساحت، ایران یکی از عقب مانده ترین راه آهن ها را داراست. به نحوی که به ازای هر کیلومتر مربع مساحت تنها ۳/۴ متر خط آهن در کشورمان موجود است. در حالی که این شاخص در آلمان ۹۶ متر، ژاپن ۵۳ متر، آفریقای جنوبی ۴/۱۶ متر، ترکیه ۲/۱۱ متر و جالب این است که در این شاخص ایران حتی از کشورهای مالزی، ترکمنستان، در تونس ۶/۱۱ متر است کیلومتر در عراق و آذربایجان نیز عقب تر است. با توجه به روند توسعه خطوط ریلی در کشور (حدود ۳۰۰

سال) حدود ۱۰۰ سال طول می کشد که به موجودی راه آهن آلمان برسیم

در شاخص طول خط به جمعیت، ۱۰۳ کیلومتر به ازای هریک میلیون نفر در ایران خط آهن وجود دارد، این شاخص در آلمان ۴۱۰ کیلومتر، ژاپن ۱۶۰ کیلومتر، آفریقای جنوبی ۴۲۰ کیلومتر، ترکیه ۱۲۰ کیلومتر و در تونس ۲۰۰ کیلومتر است

در شاخص تعداد واگن به ازای جمعیت نیز در ایران به ازای هریک میلیون نفر ۵/۲۲ واگن مسافری وجود دارد که این شاخص در کشورهای آلمان ۲۵۰، ژاپن ۲۳۰، آفریقای جنوبی ۴۰، ترکیه ۲۱ و در ترکمنستان بیش از ۶۰ واگن به ازای هر میلیون نفر جمعیت است

همچنین در شاخص تعداد واگن به طول شبکه خطوط آهن، ایران به ازای هر ۵ کیلومتر خط آهن یک واگن مسافری دارد و این در صورتی است که شاخص موردنظر در کشورهایی همچون آلمان ۳ واگن، در ژاپن ۵/۷ واگن، در کره جنوبی ۶ واگن به ازای هر ۵ کیلومتر خط آهن است

در شاخص های زیرساختاری حمل و نقل ریلی متاسفانه کشور ایران فاصله بسیار عمیقی نسبت به کشورهای توسعه یافته دارد. اسفناک تر آن که در این شاخص ها ایران حتی از کشورهای در حال توسعه و کشورهای همسایه نظیر عراق، ترکیه، ترکمنستان و آذربایجان نیز عقب مانده است

متاسفانه نبود زیرساخت های کافی، کمبود شدید ناوگان ریلی، عدم ارتباط بسیاری از نقاط پرجمعیت، صنعتی و گردشگری کشور به شبکه ریلی کشور، فرسودگی و یک خطه بودن اغلب خطوط و ... زمینه های رشد بخش مسافری ریلی را محدود ساخته است به نحوی که هم اکنون در شاخص امکان سفر هر نفر در سال در کشورهایی مانند آلمان ۲۱ بار در سال، در ژاپن ۶۷ بار در سال، ایتالیا ۹ بار در سال، تونس ۳ بار در سال، مصر ۶ بار در سال، ترکیه یک بار در سال است. این در حالی است که در ایران هر نفر، هر ۳ سال یک بار امکان سفر (با قطار را پیدا می کند. ۳/۰) بار در هر سال

● تجربیات کشورهای توسعه یافته

در کشورهای توسعه یافته کارهای بسیار زیادی هم در زمینه ایمنی حمل و نقل صورت گرفته است. به نحوی که مجموع تصادفات منجر به فوت در انگلیس در سال ۲۰۰۳ حدود ۳۵۰۰ نفر با مجموع ۷۰۰ میلیارد نفر کیلومتر جابه جایی مسافر بوده است. توجه و اهمیت به آسایش و راحتی مسافران نیز از ویژگی های بارز حمل و نقل ریلی در کشورهای پیشرفته است که می توان به کاهش صدا، افزایش کیفیت وسائل ریلیه، استفاده از صندلی های راحت، دکوراسیون فوق العاده زیبا، امکان استفاده از اینترنت، دیدن برنامه های ماهواره ای اشاره کرد

در کشورهای توسعه یافته برخلاف ایران سعی شده تا در حمل و نقل هوایی قیمت تمام شده از مسافران اخذ شود، در حمل و نقل ریلی یارانه کنترل شده ای را فقط برای بخش مسافری به راه آهن ها پرداخت می کنند و در مورد قطارهای باری نیز اصولاً یارانه ای پرداخت نمی شود. در سفرهای جاده ای نیز با اخذ عوارض مناسب

برای عبور از بزرگراه ها و همچنین اخذ مالیات سنگین بر سوخت خودروها (اعم از بنزین و گازوئیل) حرکت خودروهای شخصی و کامیون ها را کنترل می کنند.

● چالش های حمل و نقل ریلی

بخش ریلی با توجه به مزایایی که اشاره شد با چالش های اساسی و جدی روبه روست

▪ فرسودگی ناوگان

بی توجهی کافی دولت مردان به این صنعت موجب شده است که متوسط سن ناوگان مسافری ریلی ۲۴ سال باشد. فرسودگی ناوگان باعث شده است تا سطح راحتی و آسایش مسافران کاهش یابد و به علاوه هزینه های تعمیر و نگهداری قطارها افزایش فزاینده ای داشته باشد. شرکت رجاء در نظر دارد متوسط عمر ناوگان را تا پایان برنامه به زیر ۱۵ سال برساند و این از اهداف اساسی برنامه چهارم توسعه در این بخش است و برای دستیابی به چنین هدفی باید ۲ هزار واگن به ناوگان حمل و نقل ریلی مسافری افزوده شود.

▪ کمبود ناوگان

تعداد قطارهای مسافری در حال حاضر به قدری کم است که سطح دسترسی مردم به بلیت به طور متوسط در طول سال حدود ۲۰ درصد است و این رقم در ایام خاص مانند نوروز و تابستان به کمتر از ۱۰ درصد کاهش می یابد. از دلایل دیگر پائین بودن سطح دسترسی مردم به بلیت عدم توسعه خطوط ریلی است. اتصال مراکز استان ها به شبکه سراسری راه آهن از اولویت های توسعه حمل و نقل به شمار می آید. همچنین خطوط موجود راه آهن باید تماماً دوخطه و علائمی شوند تا امکان استفاده همزمان قطارهای مسافری و باری با ترافیک بالا فراهم شود

▪ قیمت

به دلیل تثبیت قیمت ها طی ۴ سال اخیر بخش حمل و نقل ریلی مسافری هیچگونه افزایشی در نرخ بلیت نداشته است. ناگفته نماند که دولت در حال حاضر بطور میانگین تقریباً نصف قیمت بلیت را به شرکت رجاء یارانه می دهد

در صورتی که دولت سیاست کنترل قیمت را از این بخش بردارد و براساس عرضه و تقاضا مثل همه اجناس دیگر، قیمت ها تعیین شود آن وقت این بخش سودده خواهد بود

اگر بخواهیم قیمت بلیت را حتی با کشورهای همسایه تقسیم کنیم (مثلاً با ترکیه و حتی سوریه) قیمت متوسط بلیت در این کشورها سه برابر قیمت بلیت قطار ماست و نمونه آن هم قطارهایی است که به صورت مشترک در مسیر تهران استانبول و تهران دمشق داریم. چون آن قطارها براساس تعرفه بین المللی قیمت گذاری می شوند

قیمت بلیت آن قطارها سه برابر قیمت قطارهای داخلی است

باید توجه داشت که عدم تأمین منابع و استهلاک سرمایه از یک سو و از سوی دیگر عدم تأمین به موقع اعتبارات و یارانه های مرتبط این بخش عملاً امکان توسعه جدی را از بین می برد ضمن آن که با اعتبارات محدود ارایه شده و درآمد پائین فروش بلیت به علت کنترل شدید قیمت، تنها امکان هزینه های جاری وجود دارد و زمینه ای برای توسعه ناوگان و خدمات باقی نمی گذارد

مشکل دیگر پائین بودن قیمت بلیت ها، عدم استقبال بخش خصوصی از این صنعت است. زیرا بخش خصوصی به امید یارانه دولت نمی تواند وارد این صنعت شود و از آنجا که قیمت خدمات دولتی پائین است طبیعتاً امکان افزایش قیمت برای بخش خصوصی نیز وجود نخواهد داشت

▪ طول زمان سفر

ایران در سال های قبل از انقلاب در بخش سرعت سیستم های حمل و نقل ریلی مسافری، مقام سوم جهان را داشت. اما این بخش بعد از انقلاب مورد غفلت قرار گرفت

ورود و راه اندازی قطارهای تندرو پردیس جدید در مسیرهای مشهد، زنجان، میانه، قم، اراک، کاشان، اصفهان در طول ۲ سال گذشته با توجه به امکانات فنی و رفاهی مناسب و سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت از فعالیت های انجام شده در این بخش است

● عدم توسعه حمل و نقل حومه ای

ایجاد و توسعه خطوط ریلی در حومه شهرها باعث توزیع جمعیت و جلوگیری از رشد بی رویه شهرها و گرانی مسکن در این مناطق می شود. یکی از مهم ترین مشکلات اجتماعی شهرنشینی ترافیک و تراکم بالای جمعیت در مناطق خاص است که تقاضا برای این نوع حمل و نقل ریلی برای ایجاد شهرک های اقماری در کنار شهرهای بزرگ روبه افزایش بوده و لازم است به این نیاز پاسخ داده شود. کشیدن خطوط مستقل برای حمل و نقل حومه ای شهرهای بزرگ می تواند علاوه بر صرفه جویی های سوخت و توسعه منطقی حاشیه شهرهای بزرگ، رفاه و آسایش مردم این مناطق را فراهم کند

توسعه حمل و نقل حومه ای و محلی به عنوان یکی از اهداف اصلی برنامه سوم و چهارم توسعه، در صدر فعالیت های شرکت رجاء قرار گرفته است. برای تحقق این هدف ۳۰ دستگاه قطار ریل باس خریداری شده که در آینده ای نزدیک به تدریج وارد شبکه می شود

در یک تحلیل کلی از علل وجود این چالش ها در حمل و نقل ریلی موارد ذیل قابل ذکر است:

سیستم برنامه ریزی کشور که اغلب از پایین به بالاست و روش آن نیز چانه زنی و لابی کردن است - مدیران

بخش ها هرکدام قوی تر باشند همان بخش اقتصادی کشور بیشتر رشد می کند اکنون که سیاست های کلی نظام تدوین و ابلاغ شده است هیچ پیوندی بین این سیاست ها و بودجه های سالیانه کشور وجود ندارد -

نمونه آن اولویت توسعه حمل و نقل ریلی در سیاست های کلی نظام است

هزینه خدمات را باید استفاده کنندگان از آن خدمات بپردازند نه عموم مردم. دولت ها تنها در حدی دخالت می کنند که سیاست های کلی خود را عملیاتی کنند. لذا در تمام دنیا به بخش ریلی مسافری یارانه می دهند، اما در وقتی که پول خدمات را دولت می دهد در حد معقول که از ۳۰ درصد هزینه های تمام شده تجاوز نمی کند مصرف آن هیچ ملاحظه ای صورت نمی گیرد. در حال حاضر کنترل شدید بخش حمل و نقل به خصوص در بخش ریلی موجب وابستگی شدید توسعه این بخش به یارانه های دولتی شده است و چون یارانه های دولت هر روز بحرانی تر می شود لذا توسعه این بخش با مشکل مواجه می گردد. در ضمن ورود به بخش خصوصی نیز به این ترتیب منتفی خواهد شد

یکسان بودن سیاست های دولت در برخورد با انواع مختلف حمل و نقل به نحوی که اولاً در بخش جاده ای عوارض برای عبور از جاده ها پرداخت نمی شود. ولی در بخش ریلی هزینه های نگهداری خطوط راه آهن نیز از درآمد آن باید تامین شود. ثانیاً قیمت بار و مسافر در بخش جاده ای تقریباً آزاد است اما قیمت های بخش ریلی بخصوص در قسمت مسافری به شدت کنترل می شود - میزان کمک های دولتی به هر بخش متناسب با سهم آنان از کل حمل و نقل و سیاست های کلان نظام برای توسعه بخش ها هیچ نسبتی ندارد به نحوی که کمک های دولت به بخش هوایی در حالی که نصف بخش ریلی در حمل و نقل مسافری کشور نقش دارد چندین برابر است. لذا بازنگری در سیاست های حمایتی دولت نیز ضروری است

بر مبنای آمار موجود با توجه به پیش بینی انجام شده در برنامه های سوم و چهارم توسعه از سال ۷۹ لغایت سال ۸۳ شرکت رجا، در میزان تعداد کل مسافر جابه جا شده رشد بیشتری نسبت به برنامه داشته است و ۱۰۳ درصد توانسته درصد تحقق برنامه توسعه را طی سال های مذکور به ترتیب به ۱۰۱، ۱۰۳، ۱۰۲، ۱۰۵ برساند. ولی طی سال های ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵ این روند با کاهش روبه رو بود به طوری که در این دو سال به ترتیب ۹۵ و ۹۳ درصد از برنامه تحقق یافت که دلیل اصلی این کاهش، تاخیر در ورود ناوگان خریداری شده به دلیل لکوموتیوهای باری و مسافری یکی (در این خصوص و کمبود لکوموتیو LC تاخیر در بازگشایی اسناد بانکی و هستند) برای جابه جایی بوده است. با این وجود این شرکت امیدوار است در پایان سال ۸۶ بتواند ظرفیت ارایه خدمات خود و جابه جایی مسافر را به ۲۴ میلیون مسافر برساند

با اجرای سیاست خرید واگن از داخل و خارج کشور، خرید اتوبوس ریلی و ترن ست و بازسازی و تبدیل واگنها (از زمان تاسیس این شرکت) علاوه بر افزایش ظرفیت ناوگان، متوسط عمر آنها نیز کاهش یافته است

● مروری بر ناوگان شبکه ریلی کشور

در اسفندماه سال ۸۴ جمعاً ۱۵۵۱ واگن در اختیار بخش حمل و نقل مسافری ریلی بوده که ۶۱۰ واگن از ناوگان واگن بعد از انقلاب خریداری شده است که از این تعداد ۳۳۰ دستگاه به صورت نو فوق قبل از انقلاب و ۹۴۱ از کشور چین و شرکت واگن پارس و ۶۱۱ دستگاه دیگر به صورت دست دوم از کشورهای خارجی وارد شده است. از این تعداد ۱۱۱۰ واگن مسافری و ۲۲۵ واگن خدماتی قابل بهره برداری است و ۲۱۶ واگن با عمر بالای ۴۰ سال غیرقابل بهره برداری است. کاهش عمر متوسط ناوگان به زیر ۱۵ سال از اهداف اساسی رجاء در این بخش است.

با خرید واگن های جدید و با ورود آنها به ناوگان حمل و نقل ریلی مسافری در ۹ سال اخیر، سن ناوگان ریلی مسافری با ۹ سال کاهش به ۲۴ سال رسیده است

عباس مرزآبادی - سازمان قطار شهری تبریز