

چابهار در اولویت توسعه ریلی

اتفاقی که سال‌هاست در دستور کار دولتمردان بوده اما تاکنون عملیاتی نشده و به دلیل تمرکز بندرها بر حمل جاده‌ای و افزایش هزینه تمام‌شده کالا، زیان این غفلت تاریخی به مصرف‌کننده نهایی تحمیل شده است. این روزها بار دیگر خبرهای تازه‌ای از برنامه‌ریزی برای توسعه ریلی بندرها به گوش می‌رسد؛ گرچه تمرکز برنامه جدید، توسعه ریلی بندر شهیدرجایی است اما برخی معتقدند اگر قرار است گامی در زمینه جبران عقب‌ماندگی تاریخی بندرها از توسعه ریلی برداشته شود، بندر چابهار در اولویت است.

به گزارش صمت آمار رسمی نشان می‌دهد در حالی که سالانه در بندر شهید رجایی بیش از ۸۰ میلیون تن کالا جابه‌جا می‌شود، سهم ریل از حمل‌ونقل این بندر کمتر از ۱۰ درصد است. همچنین سهم جابه‌جایی ریلی کانتینر در این بندر حدود ۳ درصد برآورد می‌شود. این مسئله علاوه بر اینکه نشان‌دهنده جابه‌جایی بارهای ریل‌پسند با حمل‌ونقل جاده‌ای است، هشدار می‌دهد درباره نتایج این کار در زمینه افزایش ترافیک، آلودگی هوا و تصادف‌های جاده‌ای در خود نهفته دارد.

در روزهای اخیر مدیرعامل راه‌آهن از امضای تفاهمی ریلی بین این نهاد و سازمان بنادر و دریانوردی با محوریت توسعه ریلی بندر شهیدرجایی خبر داد؛ تفاهمنامه‌ای که می‌تواند نویدبخش سرعت گرفتن توسعه ریلی در بندرها باشد.

به گزارش وزارت راه و شهرسازی، سعید رسولی در این زمینه گفت: تلاش ما این است که سهم جابه‌جایی ریلی بار را در بندر شهیدرجایی افزایش دهیم، به همین منظور بین شرکت راه‌آهن و سازمان بنادر و دریانوردی، تفاهمنامه‌هایی امضا شده تا ظرفیت تخلیه و بارگیری اعم از بار فله و کانتینری با استفاده از شبکه ریلی در این بندر افزایش یابد و بار بیشتری با قطار جابه‌جا شود. وی با بیان اینکه این موضوع فقط مشمول بندر شهیدرجایی نمی‌شود، اضافه کرد: سعی ما این است که در همه مبادی ورودی و خروجی کریدورها، سهم جابه‌جایی بار با استفاده از ریل افزایش پیدا کند و در شرایطی که کشور با تحریم‌های اقتصادی روبه‌رو است بتوانیم از این ظرفیت بهترین استفاده را ببریم.

مدیرعامل راه‌آهن یادآور شد: توسعه ریلی به‌منظور افزایش جابه‌جایی بار با ناوگان ریلی، ویژه یک بندر نیست و این برنامه‌ای است که برای تمامی بندرهای کشور مدنظر قرار گرفته است.

اولویت با چابهار است

یکی از فعالان حمل‌ونقل دریایی کشورمان معتقد است در زمینه اتصال بندرها به شبکه ریلی، هنوز با نقطه ایده‌آل فاصله داریم و بندر چابهار در زمینه جبران این عقب‌ماندگی، اولویت دارد.

مسعود پل‌مه در گفت‌وگو با صمت ر با بیان اینکه در حال حاضر در جنوب کشور، فقط بندرهای خرمشهر، بوشهر (امام خمینی) و بندرعباس (شهید رجایی) به شبکه ریلی متصل هستند، افزود: بندرهای امام و خرمشهر از پیش از انقلاب دسترسی ریلی داشتند. پس از انقلاب نیز وقتی بندر شهیدرجایی در بندرعباس راه‌اندازی شد، ریل به آنجا هدایت و پشتیبانی شبکه ریلی از این بندر برقرار شد. دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته یادآور شد: البته هنوز به نقطه ایده‌آل در زمینه اتصال بندرها به شبکه ریلی نرسیده‌ایم و با این هدف که ریل بتواند سهم قابل‌توجهی از تبادل و حمل‌ونقل کالا را به خود اختصاص دهد، فاصله بسیار زیادی داریم.

پل‌مه با تأکید بر اینکه حمل‌ونقل ریلی یکی از به‌صرفه‌ترین و بهینه‌ترین شیوه‌های حمل‌ونقل برای همه بندرهای کشور است، افزود: در حال حاضر مهم‌ترین بندری که باید هرچه زودتر به شبکه ریلی کشور بپیوندد، بندر شهید بهشتی در چابهار است.

این کارشناس حمل‌ونقل دریایی با بیان اینکه چابهار منطقه‌ای فوق‌استراتژیک برای کشور در همه شیوه‌های حمل‌ونقل به‌شمار می‌رود، ادامه داد: به‌ویژه تحریم، نقش برجسته بندر شهید بهشتی را نمایان‌تر می‌کند. پل‌مه توضیح داد: به‌دلایل گوناگون حمل‌ونقل جاده‌ای ما، نرخ تمام‌شده بسیار بالایی دارد. این باعث می‌شود نرخ حمل کالا از هزینه تولید آن بیشتر شود و کالا گران‌تر به‌دست مصرف‌کننده برسد. عضو هیات مدیره فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران با بیان اینکه حمل‌ونقل ریلی شرایط بسیار مطلوب‌تری برای صاحبان

کالا رقم می‌زند، ادامه داد: این شیوه حمل‌ونقل مزیت‌های بی‌شماری نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای دارد؛ به‌عنوان مثال استفاده بیشتر از این شبکه موجب کاهش حوادث جاده‌ای و آلودگی‌های زیست‌محیطی می‌شود.

او در بیان علت اهمیت داشتن اتصال زودتر بندر چابهار به شبکه ریلی کشور گفت: مشکلات تحریمی که احتمال دارد هر روز توسعه پیدا کند و تبدیل به مخاطره و گلوگاهی برای حمل‌ونقل دریایی ما شود، در چابهار بسیار کمرنگ‌تر است. اگر اتصال ریل را هرچه زودتر به چابهار برقرار کنیم، انگیزه ارسال کالا به بندر شهید بهشتی در صاحبان کالا و خطوط کشتیرانی ایجاد می‌شود.

این کارشناس حمل‌ونقل دریایی با بیان اینکه به دلایل گوناگون در یک غفلت ملی، چابهار تا امروز از مزیت ریل محروم مانده، اضافه کرد: هرچند دولت در دوره‌های گذشته سیاست‌هایی در این زمینه داشته و راه‌آهن چابهار در حال حاضر در دست اجراست اما توجهی که باید و شاید برای رسیدن ریل به چابهار، وجود نداشته است.

معطلی کشتی‌ها به دلیل غفلت از توسعه ریلی

دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته اظهار کرد: اگر چابهار در حال حاضر به شبکه ریلی متصل بود، امروز همه اسکله‌های بندر امام خمینی پر نبود و در لنگرگاه ۲۸ کشتی در انتظار پهلوگیری نبودند و برخی از این کشتی‌ها می‌توانستند به چابهار بروند. این کارشناس حمل‌ونقل دریایی ادامه داد: به دلیل اینکه در حال حاضر بندر امام خمینی مزیت ریلی و زیرساخت‌های لازم برای تخلیه و بارگیری را دارد، مقصد کشتی‌ها به‌ویژه کشتی‌های فله‌بر و باری شده اما اگر بتوانیم زیرساخت‌های مناسب لجستیکی از جمله راه‌آهن را در بندر چابهار فراهم کنیم، می‌توانستیم دست‌کم کالاهایی را که قرار است در شرق، جنوب شرقی و شمال شرقی کشور توزیع شود، در این بندر تخلیه کنیم. این به معنی کاهش مسافت دریایی و زمینی حمل و در نهایت، کاهش نرخ تمام‌شده کالا است.

رفع موانع توسعه ریلی با حمایت مجلس

رئیس کارگروه بنادر و صنایع دریایی کمیسیون عمران مجلس می‌گوید اگر دولت موانع توسعه ریلی بندرها را به مجلس معرفی کند، مجلس گام‌های لازم را برای برطرف کردن این موانع برخواهد داشت.

حسین هاشمی تختی‌نژاد در پاسخ به صمت با تاکید بر لزوم توسعه شبکه ریلی در بندرها با هدف کاهش هزینه‌های ترانزیت کالا گفت: کم‌هزینه و ایمن‌تر بودن حمل‌ونقل ریلی نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای موجب شده صاحبان کالا تمایل بیشتری برای استفاده از این شیوه حمل‌ونقل داشته باشند.

او اضافه کرد: با اتصال بندرهای مهم کشور مانند بندر چابهار، شهید رجایی و خرمشهر و حتی بندرهای شمال به شبکه ریلی، دسترسی بندرها به مسیر ترانزیت ریلی تا کشورهای همسایه و اروپا ساده‌تر و کم‌هزینه‌تر می‌شود اما در حال حاضر به دلیل متصل نبودن برخی بندرها از جمله چابهار به راه‌آهن، ترانزیت بار در مسیرهای خارجی، هزینه‌بر و با برخی مشکلات در تخلیه و بارگیری همراه است.

نماینده مردم بندرعباس، حاجی‌آباد، قشم، ابوموسی و خمیر در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه تجربه کشورهای پیشرفته نشان می‌دهد اتصال بندرها به شبکه ریلی، نقش مهمی در افزایش ارزش‌آوری آنها داشته، افزود: مجلس شورای اسلامی در برنامه ششم توسعه، بر تکمیل شبکه ریلی و توسعه ریلی شهرهای بندری با استفاده از منابع صندوق توسعه ملی تاکید کرده است.

او با تاکید بر اینکه با توجه به اهمیت اتصال شبکه ریلی به بندرها، کمیسیون عمران همچنان پیگیر اجرای برنامه‌های دولت در این زمینه است، اضافه کرد: دولت باید موانع موجود در مسیر اتصال بندرها به شبکه ریلی را شناسایی کند و به مجلس در این زمینه گزارش دهد تا بتوانیم برای برطرف کردن آنها و سرعت‌دهی به توسعه ریلی این مناطق اقدام و از دولت در این زمینه حمایت کنیم.

اکرم امینی

