###### 28

###### azad

###### **دانشگاه آزاد اسلامي**

###### **واحد تهران مرکز**

**موضوع:**

**برنامه ریزی حمل و نقل- راه اندازی قطار سریع السیر**

**استاد راهنما:**

**دانشجو:**

**مقدمه**

**پس از جنگ جهاني دوم، صنعت راه آهن در اكثر نقاط دنيا با بي اقبالي روبرو شد. از دلايل عمده عدم رشد اين صنعت در سالهاي اوليه پس از جنگ رشد سريع صنايع اتومبيل سازي بود. در ايران نيز صنعت نوپاي راه آهن پس از شهريور 1320 با آهنگ رشد بسيار كندي مواجه شد. هر چند در دهه 1960 و پس از آن
راه آهن در كشورهاي صنعتي با رشد تكنيك، تقاضا و قابليت رقابت با گونه هاي ديگر حمل و نقلي روبرو گرديد و توانست با تغيير در شكل اداره، بهره برداري و به گونه اي فعال و كارآ در امر جابجائي كالا و مسافر ايفاء نمايد. اما معهذا در ايران اين رشد بسيار بطئي بود. براي مثال در سالهاي بين 1350 تا 1357 عليرغم شرايط خوب اقتصادي تنها 60 كيلومتر بر طول راه راه آهن ايران افزوده شده و اين در حالي بود كه برتري قطار در حمل كالا در مسافتهاي طولاني و گستردگي كشور ما توجيه مناسبي براي رشد اين صنعت مي باشد.**

**در برنامه پنج ساله اول جمهوري اسلامي رشد سالانه 3/12% در حمل بار و 8% در جابجايي مسافر مدنظر بوده است اما در اولين سال برنامه (سال 1368)، كاهش حمل بار به ميزان 4% و افزايش حمل مسافر به ميزان 5% را شاهد بوده ايم. بديهي است نيل به اهداف دو برنامه تغيير و تحول در سيستم هاي فني و اداري و به كارگيري تكنولوژي جديد را مي طلبد.**

**حقيقت آن است كه سيستم فعلي خط آهن سيستمي فعال (به نسبت توان بالقواه آن) مي باشد. بيش از 85 درصد از سهم ارزش افزوده بخش حمل و نقل متعلق به حمل و نقل جاده اي است و از طرف ديگر در حمل و نقل جاده اي نسبت سرمايه به محصول در مقايسه با كل اقتصاد و بخشهاي ديگر پايين تر است كه اين امر نشاندهنده سرعت بازگشت سرمايه در حمل و نقل جاده اي مي باشد. تغيير ديگر اين مسئله عملكرد ضعيف راه آهن است.**

**اين ضعف علاوه بر آن كه راه آهن را متكي به حمايتهاي پياپي دولت در جهت بقاي خويش نموده مجموعه حمل و نقل را نيز تحت تأثير قرار داده است. زيرا در پيوست شماره يك لايحه برنامه پنج ساله اول آمده است كه:**

**″ سيستم متناسب حمل و نقل از جمله عوامل فيزيكي عمده توسعه اقتصادي و پيشرفت اجتماعي است و از نظر ايجاد اشتغال نيز از بخشهاي مهم اقتصادي تلقي مي شود. در چهل سال اخير حمل و نقل از توسعه كافي برخوردار نبوده و سهم ارزش افزوده اين بخش در توليد ناخالص ملي از سطح نازل 6 درصد تجاوز نكرده است (اين نسبت در كشورهاي كم توسعه يافته 5 درصد و در كشورهاي پيشرفته ترين بين 12 تا 18 درصد است)″.**

**تمامي مسايل بالا تنها يك روي سكه است و بيانگر آن است كه عدم توجه به اين ساختار فرسوده باعث عدم امكان رقابت اين صنعت با ساير گونه هاي حمل و نقل مي گردد هم از اينرو است كه افزايش كارايي شبكه راه آهن و گسترش آن به منظور افزايش سهم آن در حمل و نقل كالا و مسافر از طريق نو كردن شبكه، دو خطه كردن مسيرهاي پر تردد، توسعه شبكه و اصلاحات موضعي با تأكيد بر استفاده از راه آهن برقي جزو اهداف استراتژيك برنامه بوده است.**

**اما روي ديگر سكه آن است كه رشد سريع جمعيت از طرفي و رشد اقتصادي از طرف ديگر افزايش تقاضاي جابجايي مسافر و كالا را در پي دارد و عدم توجه به وسايل حمل و نقل انبوه و عمومي مسافر و كالا باعث ايجاد مشكلات عديده اي در آينده نزديك خواهد شد. مشكلاتي كه هم اكنون در حمل كالا از مبادي ورودي كشور و نيز در جابجايي مسافر در بعضي از كريدورها مشاهده مي شود.**

**فراهم نمودن امكانات مناسب جهت حمل و نقل كار و مسافر يكي از عمده ترين اهداف توسعه ملي بلكه از اصلي ترين پيش نيازهاي تحقق امر توسعه است. تأكيد بر بكارگيري وسايل حمل و نقل انبوه و عمومي مسافر از موارد ذكر شده در اين اهداف است. واضح است كه حمل و نقل** ″ **انبوه و عمومي مسافر و كالا**″ **و**″ **گسترش شبكه و تجهيزات حمل و نقل زميني سريع مسافر**″ **جز با راه آهن سريع السير امكان پذير نيست.**

**بررسي همه جانبه تغيير در ساختار راه آهن از عهده اين سطور خارج است اما آنچه با بضاعت موجود به نظر ممكن آمد بررسي امكان استفاده از تكنولوژي برتر در جهت ارتقاء سطح سرويس دهي قطارها در يك مسير است. در دهه هاي اخير خطوط آهن در دنيا مرتباً** **در جهت تقليل هزينه هاي نگهداري مورد بررسي و تحقيق قرار گرفته اند و تغييراتي در مهندسي خط (ريلها، پابندهاي الاستيك تراورسها و بالاست) به جهت امكان كاربرد اين خطوط در قطارهاي سريع انجام شده است. از طرفي آنچنان كه در فصول بعد خواهد آمد افزايش سرعت قطار به گونه اي كه اولاً بتواند با ساير گونه هاي حمل و نقل رقابت نمايد و ثانياً كارايي اقتصادي نيز داشته باشد ما را به سمت استفاده از قطارهاي برقي سوق مي دهد.**

**اما استفاده از قطارهاي سريع (ولاجرم استفاده از قطارهاي الكتريكي) نياز به سرمايه گذاري دارد و سرمايه گذاري توجيه اقتصادي آنرا در مقايسه با گونه هاي ديگر حمل و نقل (قطارهاي ديزل، حمل و نقل جاده اي و هوايي) مي طلبيد.**

**يكي از خطراتي كه همواره پروژه هايي از اين دست را تهديد مي كند نگرش محدودي است كه ارزيابي مزايا و هزينه ها را نه در سطح كشوري بلكه در سطح يك سازمان و يا وزارتخانه بخصوص و صرفاً از جهت سود و زيان و عملكرد مالي آن موسسه در نظر مي گيرد. در اين خصوص در بررسي استراتژي راه آهن در كشورهاي در حال توسعه تصريح شده است كه:** ″ **اعمال معيارهاي مالي در رابطه با انتخاب و برآورد پروژه ها امري است طبيعي زيرا كه مديريت ها در رابطه با تأثير پروژه ها بر جريان نقدي بودجه هايشان در كوتاه مدت و دراز مدت و حساب سود و زيان و ترازنامه هاي سالانه ذينفع و حساس هستند چرا كه عملكرد مديريت ها از اين طريق قضاوت مي شود. مع الوصف ارزيابي مالي صرف در مورد طرحهاي راه آهن كافي نبوده و اين طرحها بايد در رابطه با ارزش اقتصادي منافع و هزينه هايي كه در مقايسه با ساير گزينه هاي بلافصل ديگر توليد مي كنند بررسي شود.**