

ریشه‌گره راهبردی-مرتضی فاخری - حمل‌ونقل ریلی به‌عنوان یکی از ارکان حیاتی زیرساخت‌های حمل‌ونقل در جهان، نقشی کلیدی در توسعه اقتصادی، کاهش هزینه‌های انرژی، ارتقای ایمنی سفر و تسهیل جابه‌جایی انبوه ایفا می‌کند. این شیوه حمل‌ونقل، به‌ویژه در کشورهای وسیع و دارای تراکم جمعیتی بالا، توانسته است به‌عنوان جایگزینی پایدار و کارآمد برای حمل‌ونقل جاده‌ای و هوایی مطرح شود. مزایای زیست‌محیطی، ظرفیت بالا در انتقال بار و مسافر و امکان اتصال مؤثر به شبکه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی، موجب شده‌اند که بسیاری از دولت‌ها سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ای در توسعه خطوط ریلی، نوسازی ناوگان و دیجیتال‌سازی سامانه‌های مدیریتی انجام دهند. در این میان، کشورهای که توانسته‌اند حمل‌ونقل ریلی را با سیاست‌های توسعه‌ای، صنعتی و شهری خود هم‌رسانا کنند، از مزایای بلندمدت آن در کاهش ترافیک، آلودگی و هزینه‌های لجستیکی بهره‌مند شده‌اند.

به گزارش «اقتصاد سرآمد»، مرتضی فاخری، پژوهشگر ارشد علوم راهبردی در مطلبی اختصاصی برای ایسن روزنامه به بررسی ریشه‌های ضعف و عقب‌ماندگی حمل‌ونقل ریلی در کشور پرداخته است. نگارنده در این مطلب ضمن بررسی وضعیت موجود حمل‌ونقل ریلی، نگاهی آسیب‌شناسانه به دلایل فنی و زیرساختی عقب‌ماندگی در این حوزه داشته است. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:

در برخی کشورها از جمله ایران، حمل‌ونقل ریلی با وجود سابقه تاریخی و موقعیت جغرافیایی ممتاز، نتوانسته است جایگاه شایسته‌ای در نظام حمل‌ونقل ملی به‌دست آورد. چالش‌هایی نظیر فرسودگی زیرساخت‌ها، ضعف در سیاست‌گذاری، نبود مشوق‌های سرمایه‌گذاری و ترجیح فرهنگی حمل‌ونقل جاده‌ای، موجب شده‌اند سهم ریلی در جابه‌جایی بار و مسافر پایین باقی بماند. این وضعیت نه‌تنها فرصت‌های اقتصادی و ترانزیتی کشور را محدود کرده، بلکه موجب افزایش فشار بر شبکه‌های جاده‌ای، رشد مصرف سوخت و کاهش ایمنی سفر شده است. در چنین شرایطی، بررسی دقیق عوامل مؤثر بر عقب‌ماندگی حمل‌ونقل ریلی و ارائه راهکارهای عملی برای تحول آن، ضرورتی راهبردی برای سیاست‌گذاران، مدیران اجرایی و پژوهشگران حوزه حمل‌ونقل محسوب می‌شود.

بررسی وضعیت موجود حمل‌ونقل ریلی کشور

وضعیت کنونی حمل‌ونقل ریلی ایران با وجود ظرفیت‌های جغرافیایی و استراتژیک قابل توجه، همچنان با چالش‌های ساختاری، عملکردی و توسعه‌ای مواجه است. شبکه ریلی کشور با حدود ۱۵هزار کیلومتر خطوط فعال، بخش کوچکی از نیازهای حمل‌ونقل بار و مسافر را پوشش می‌دهد. براساس آمارهای رسمی، سهم حمل‌ونقل ریلی از جابه‌جایی بار در کشور حدود ۱۰درصد و از جابه‌جایی مسافر کمتر از ۸درصد است. در حالی‌که در کشورهای توسعه‌یافته این سهم به‌مراتب بالاتر است. برای نمونه، در اتحادیه اروپا سهم حمل‌ونقل ریلی از جابه‌جایی بار حدود ۱۸درصد و در برخی کشورها مانند آلمان و لهستان حتی بیش از ۳۰درصد است. در ایران بخش عمده‌ای از حمل‌ونقل داخلی بر دوش جاده‌هاست که این موضوع منجر به افزایش مصرف سوخت، تصادفات جاده‌ای، آلودگی هوا و استهلاك زیرساخت‌های جاده‌ای شده است. همچنین میانگین سرعت قطارهای باری در ایران حدود ۴۰کیلومتر بر ساعت و قطارهای مسافری حدود ۹۰کیلومتر بر ساعت است که در مقایسه با استانداردهای جهانی، پایین ارزیابی می‌شود.

در مقایسه با کشورهای منطقه‌ای و جهانی، ایران از نظر تراکم خطوط ریلی، بهره‌وری ناوگان و میزان سرمایه‌گذاری در این بخش، فاصله قابل توجهی دارد. برای مثال، کشور ترکیه با حدود ۱۳هزار کیلومتر خطوط ریلی، در سال‌های اخیر با اجرای پروژه‌های برقی‌سازی، توسعه قطارهای سریع‌السیر و



اتصال به کریدورهای بین‌المللی، جایگاه خود را در حمل‌ونقل منطقه‌ای ارتقا داده است. چین نیز با بیش از ۴۰هزار کیلومتر خطوط ریلی سریع‌السیر، نه‌تنها در داخل کشور، بلکه در سطح بین‌المللی از طریق پروژه «یک کمربند، یک راه» در حال گسترش نفوذ خود در حوزه حمل‌ونقل ریلی است. در مقابل، ایران با وجود قرارگیری در شاهراه ترانزیتی شرق به غرب و شمال به جنوب، به دلیل ضعف در زیرساخت‌ها، نبود ناوگان مدرن و چالش‌های مدیریتی و تحریمی، نتوانسته از این موقعیت بهره‌برداری مؤثری داشته باشد. این وضعیت نشان می‌دهد که برای ارتقای جایگاه حمل‌ونقل ریلی کشور، نیاز به بازنگری در سیاست‌گذاری، افزایش سرمایه‌گذاری و توسعه فناوری‌های نوین در این حوزه وجود دارد.

دلایل فنی وزیرساختی عقب‌ماندگی

شبکه حمل‌ونقل ریلی ایران با وجود موقعیت ژئوپلیتیکی ممتاز، از نظر فنی و زیرساختی با چالش‌های جدی مواجه است که مانع از ایفای نقش مؤثر آن در توسعه ملی و منطقه‌ای شده‌اند. یکی از مهم‌ترین عوامل عقب‌ماندگی، فرسودگی ناوگان و تجهیزات است؛ به‌طوری‌که بخش قابل توجهی از لکوموتیوها، واگن‌ها و تأسیسات تعمیراتی کشور از عمر مفید خود گذشته‌اند و به دلیل کمبود قطعات، نبود فناوری‌های نوین و ضعف در نوسازی، بهره‌وری عملیاتی پایین دارند. این فرسودگی نه‌تنها موجب کاهش سرعت و ایمنی قطارها شده، بلکه هزینه‌های نگهداری و توقف‌های اضطراری را نیز افزایش داده است. در شرایطی که کشورهای پیشرو در حمل‌ونقل ریلی به‌طور مستمر ناوگان خود را با فناوری‌های برقی، دیجیتال و هوشمند به‌روزرسانی می‌کنند، ایران همچنان با لکوموتیوهای دیزلی قدیمی و واگن‌های غیراستاندارد فعالیت می‌کند که توان رقابت با سایر شیوه‌های حمل‌ونقل را ندارند.

عامل مهم دیگر، کمبود خطوط دوخطه و برقی‌سازی در شبکه ریلی کشور است که ظرفیت عبور و بهره‌برداری از مسیرها را به‌شدت محدود کرده است. بسیاری از مسیرهای ریلی ایران تک‌خطه هستند و در صورت عبور یک قطار، قطارهای دیگر باید در ایستگاه‌های بین‌راهی منتظر بمانند تا مسیر آزاد شود؛ این موضوع باعث کاهش سرعت متوسط، افزایش زمان سفر و کاهش جذابیت حمل‌ونقل ریلی برای بار و مسافر شده است. همچنین برقی‌سازی خطوط ریلی که در بسیاری از کشورها به‌عنوان راهکاری پسرای افزایش سرعت، کاهش مصرف سوخت و ارتقای پایداری زیست‌محیطی شناخته می‌شود، در ایران به دلیل نبود زیرساخت‌های لازم، هزینه‌های بالا و ضعف در برنامه‌ریزی، به ندرت اجرا شده است. از سوی دیگر، ضعف در اتصال شبکه ریلی به مراکز صنعتی، معدنی و بنادر کشور موجب شده است که حمل‌ونقل ترکیبی و ترانزیت بین‌المللی با چالش مواجه شود. بسیاری از بنادر مهم مانند بندر شهیدرجایی و مراکز صنعتی بزرگ فاقد اتصال مستقیم و کارآمد به خطوط ریلی هستند که این موضوع ظرفیت ترانزیتی کشور را کاهش داده و وابستگی به حمل‌ونقل جاده‌ای را افزایش داده است. مجموعه این عوامل نشان می‌دهد که برای تحول در حمل‌ونقل ریلی، باید به‌صورت جدی به نوسازی ناوگان، توسعه خطوط دوخطه و برقی و اتصال مؤثر به مراکز تولیدی و تجاری کشور توجه شود.

چالش‌های مدیریتی وساختاری

چالش‌های مدیریتی و ساختاری به‌ویژه در زمینه تعدد

نهادهای تصمیم‌گیر و نبود هماهنگی میان آن‌ها، یکی از مهم‌ترین عوامل عقب‌ماندگی حمل‌ونقل ریلی در ایران به‌شمار می‌رود. در حال حاضر، سیاست‌گذاری، اجرا، نظارت و تأمین مالی پروژه‌های ریلی در اختیار نهادهای مختلفی از جمله وزارت راه و شهرسازی، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، سازمان برنامه و بودجه و گاه نهادهای استانی با منطقه‌ای است. این پراکندگی وظایف و نبود یک نهاد تنظیم‌گر مستقل، موجب شده تصمیم‌گیری‌ها اغلب کند، متناقض و فاقد انسجام باشند. نبود هماهنگی میان این نهادها نه‌تنها در اجرای پروژه‌ها، بلکه در تدوین مقررات، تخصیص منابع و جذب سرمایه‌گذار نیز اختلال ایجاد کرده است. در بسیاری از موارد، پروژه‌های ریلی با تأخیرهای طولانی، تغییرات مکرر در طرح‌ها و نارضایتی بخش خصوصی مواجه شده‌اند که نتیجه مستقیم این ساختار غیرمنسجم است.

ضعف در برنامه‌ریزی بلندمدت و تخصیص هدفمند منابع، همراه با مشکلات جدی در جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، توسعه حمل‌ونقل ریلی را نیز با مانع مواجه کرده است. بسیاری از طرح‌های ریلی فاقد مطالعات جامع امکان‌سنجی، تحلیل هزینه-فایده و ارزیابی ریسک هستند و در نتیجه، در مرحله اجرا با مشکلات مالی، فنی و اجتماعی روبه‌رو می‌شوند. تخصیص منابع نیز بیشتر براساس فشارهای سیاسی یا منطقه‌ای صورت می‌گیرد تا بر مبنای اولویت‌های ملی و اقتصادی. این وضعیت موجب شده است که پروژه‌های کلیدی مانند اتصال ریلی به بنادر، توسعه کریدورهای ترانزیتی و نوسازی ناوگان، با کمبود بودجه و توقف‌های مکرر مواجه شوند. در حوزه سرمایه‌گذاری، نبود مشوق‌های مؤثر، پیچیدگی‌های حقوقی، نوسانات اقتصادی و تحریم‌های بین‌المللی، مانع از ورود سرمایه‌گذاران خارجی شده‌اند. حتی سرمایه‌گذاران داخلی نیز به دلیل نبود تضمین بازگشت سرمایه، تعرفه‌های غیررقابتی و نبود شفافیت در قراردادهای، تمایل چندانی به مشارکت در پروژه‌های ریلی ندارند. این مجموعه چالش‌ها نشان می‌دهد که اصلاح ساختار مدیریتی، ایجاد نهاد تنظیم‌گر مستقل و تدوین برنامه‌های بلندمدت با رویکرد جذب سرمایه، از الزامات تحول در حمل‌ونقل ریلی کشور است.

موانع اقتصادی ومالی

موانع اقتصادی و مالی یکی از اصلی‌ترین دلایل عقب‌ماندگی حمل‌ونقل ریلی در ایران محسوب می‌شوند، به‌ویژه در زمینه ناکارآمدی مدل‌های تأمین مالی پروژه‌ها که موجب کندی در توسعه زیرساخت‌ها و نوسازی ناوگان شده است. در حال حاضر، اغلب پروژه‌های ریلی کشور به‌صورت دولتی و با اتکا به بودجه عمومی اجرا می‌شوند، در حالی‌که بودجه‌ها به‌دلیل محدودیت‌های مالی، نوسانات اقتصادی و اولویت‌های متغیر، توان پاسخگویی به نیازهای گسترده این بخش را ندارند. نبود مدل‌های متنوع تأمین مالی مانند مشارکت عمومی-خصوصی (PPP)، انتشار اوراق ریلی یا جذب سرمایه‌گذاری خارجی، موجب شده است که بسیاری از طرح‌های کلیدی مانند اتصال ریلی به بنادر، توسعه کریدورهای ترانزیتی و برقی‌سازی خطوط با متوقف شوند یا با تأخیرهای طولانی مواجه باشند. در کشورهای پیشرو، استفاده از مدل‌های ترکیبی تأمین مالی و تضمین بازگشت سرمایه، موجب جذب سرمایه‌گذاران و تسریع در اجرای پروژه‌ها شده است؛ اما در ایران، نبود زیرساخت‌های حقوقی و اقتصادی مناسب برای چنین مدل‌هایی، مانع از تحقق این هدف شده است. تعرفه‌های غیررقابتی و نبود مشوق‌های اقتصادی برای بخش خصوصی نیز جذابیت سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی را کاهش داده‌اند، در حالی‌که وابستگی شدید به بودجه‌های دولتی و نوسانات اقتصادی، پایداری مالی این صنعت را تهدید می‌کند. تعرفه‌های حمل بار و مسافر در بخش ریلی، به‌گونه‌ای تعیین شده‌اند که نه‌تنها برای شرکت‌های بهره‌بردار سودآور نیستند، بلکه در مقایسه با حمل‌ونقل جاده‌ای نیز فاقد تمایز رقابتی‌اند. این موضوع موجب شده است که صاحبان کالا و مسافران، تمایل بیشتری به استفاده از جاده داشته باشند و بخش خصوصی نیز انگیزه‌ای برای ورود به صنعت ریلی نداشته باشد. از سوی دیگر، نوسانات نرخ ارز، تورم بالا و عدم ثبات در سیاست‌های اقتصادی، ریسک سرمایه‌گذاری در پروژه‌های بلندمدت ریلی را افزایش داده‌اند. در چنین شرایطی، حتی شرکت‌های داخلی نیز با تردید به مشارکت در پروژه‌های ریلی نگاه می‌کنند. برای عبور از این موانع، ضروری است که دولت با اصلاح تعرفه‌ها، ارائه مشوق‌های مالی، تضمین بازگشت سرمایه و ایجاد ثبات اقتصادی، زمینه را برای مشارکت فعال بخش خصوصی و جذب سرمایه‌گذاری خارجی فراهم سازد.

خا‌ل‌های قانونی در حمایت از توسعه حمل‌ونقل ریلی عوامل حقوقی و سیاست‌گذاری به‌ویژه در زمینه خا‌ل‌های قانونی و نبود چارچوب‌های حمایتی مؤثر برای جذب سرمایه‌گذاری و اجرای پروژه‌های زیرساختی، از جمله موانع بنیادین در مسیر توسعه حمل‌ونقل ریلی ایران محسوب می‌شوند. با وجود تأکید مکرر در اسناد بالادستی مانند برنامه‌های توسعه و سیاست‌های کلی نظام بر اولویت حمل‌ونقل ریلی، قوانین اجرایی و مقررات مرتبط با این حوزه همچنان پراکنده، ناکامل و فاقد ضمانت‌های اجرایی

«سرآمد»تحلیل می‌کند؛

ریشه‌عقب‌ماندگی ایران در حمل‌ونقل ریلی

حمایت از توسعه ترانزیت ریل پای‌ه‌دچار خا‌ل‌های قانونی است

است؛ یکی از مهم‌ترین این راهکارها، توسعه مشارکت‌های عمومی-خصوصی در اجرای پروژه‌های ریلی است. با توجه به محدودیت‌های بودجه‌ای دولت و نیاز به سرمایه‌گذاری گسترده در نوسازی ناوگان، توسعه خطوط جدید و اتصال به مراکز صنعتی و بنادر، مدل PPP می‌تواند بستری مناسب برای جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی فراهم کند. این مدل در بسیاری از کشورها با موفقیت اجرا شده و موجب تسریع در اجرای پروژه‌ها، ارتقای بهره‌وری و کاهش بار مالی دولت شده است. برای تحقق این مشارکت‌ها، لازم است چارچوب‌های حقوقی شفاف، تضمین‌های دولتی برای بازگشت سرمایه و سازوکارهای نظارتی مؤثر طراحی شوند. همچنین ایجاد نهاد تنظیم‌گر مستقل برای تسهیل تعامل میان بخش دولتی و خصوصی، می‌تواند اعتماد سرمایه‌گذاران را افزایش دهد و زمینه‌ساز تحول در زیرساخت‌های ریلی کشور باشد. اصلاح ساختار تعرفه‌ای و ارائه مشوق‌های سرمایه‌گذاری، در کنار ارتقای فناوری و دیجیتال‌سازی شبکه ریلی، از دیگر راهکارهای کلیدی برای بهبود عملکرد این بخش هستند. تعرفه‌های فعلی حمل‌ونقل ریلی در ایران نه‌تنها برای شرکت‌های بهره‌بردار سودآور نیستند، بلکه در مقایسه با حمل‌ونقل جاده‌ای فاقد مزیت رقابتی‌اند. اصلاح این تعرفه‌ها باید به‌گونه‌ای باشد که هم برای صاحبان کالا و مسافران جذاب باشد و هم برای سرمایه‌گذاران بازدهی مناسبی ایجاد کند. در کنار آن، ارائه مشوق‌های مالیاتی، تسهیلات بانکی و یارانه‌های هدفمند می‌تواند انگیزه ورود بخش خصوصی را افزایش دهد. از سوی دیگر، ارتقای فناوری و دیجیتال‌سازی شبکه ریلی، شامل استفاده از سامانه‌های هوشمند مدیریت ناوگان، فروش



بلیت آنلاین، پایش وضعیت خطوط و تجهیزات و به‌کارگیری فناوری‌های نوین در تعمیر و نگهداری، می‌تواند بهره‌وری عملیاتی را افزایش داده و تجربه سفر را برای مسافران بهبود بخشد. این اقدامات نه‌تنها موجب کاهش هزینه‌ها و افزایش ایمنی می‌شوند، بلکه جایگاه حمل‌ونقل ریلی را در نظام حمل‌ونقل کشور ارتقا می‌دهند و زمینه را برای رقابت‌پذیری منطقه‌ای و بین‌المللی فراهم می‌سازند.

جمع‌بندی وپیشنهاداتسیاستی

بررسی وضعیت حمل‌ونقل ریلی ایران نشان می‌دهد که عقب‌ماندگی این بخش حاصل مجموعه‌ای از عوامل فنی، مدیریتی، اقتصادی، حقوقی و فرهنگی است که به‌صورت درهم‌تنیده، مانع از تحقق ظرفیت‌های بالقوه شبکه ریلی کشور شده‌اند. فرسودگی ناوگان، کمبود خطوط دوخطه و برقی‌سازی، ضعف در اتصال به مراکز صنعتی و بنادر، تعدد نهادهای تصمیم‌گیر و نبود هماهنگی، ناکارآمدی مدل‌های تأمین مالی، تعرفه‌های غیررقابتی، خا‌ل‌های قانونی، نبود مشوق‌های سرمایه‌گذاری و ترجیح فرهنگ حمل‌ونقل جاده‌ای، همگی در شکل‌گیری این وضعیت مؤثر بوده‌اند. این عوامل نه‌تنها موجب کاهش سهم حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی بار و مسافر شده‌اند، بلکه فرصت‌های ترانزیتی و منطقه‌ای کشور را نیز تحت‌الشعاع قرار داده‌اند.

برای تحول در حمل‌ونقل ریلی کشور، مجموعه‌ای از توصیه‌های سیاستی قابل‌طرح است که باید به‌صورت هماهنگ و بلندمدت اجرا شوند. نخست، ایجاد نهاد تنظیم‌گر مستقل با اختیارات قانونی روشن برای ساماندهی سیاست‌گذاری، نظارت و تسهیل مشارکت بخش خصوصی ضروری است. دوم، توسعه مدل‌های مشارکت عمومی-خصوصی با ارائه تضمین‌های دولتی، مشوق‌های مالیاتی و تسهیلات بانکی می‌تواند زمینه‌ساز جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی شود. سوم، اصلاح ساختار تعرفه‌ای به‌گونه‌ای که هم برای بهره‌برداران سودآور باشد و هم برای صاحبان کالا و مسافران جذاب، باید در دستور کار قرار گیرد. چهارم، نوسازی ناوگان، برقی‌سازی خطوط و اتصال مؤثر به مراکز صنعتی و بنادر باید با اولویت و تخصیص منابع هدفمند دنبال شود. پنجم، اجرای سیاست‌های حمل‌ونقل یکپارچه و همکاری وزارت راه و ترکیبی، با هدف ارتقای بهره‌وری و کاهش وابستگی به جاده، ضروری است. و در نهایت، ارتقای آگاهی عمومی از طریق آموزش، تبلیغات و برنامه‌های فرهنگی می‌تواند نگرش جامعه را نسبت به حمل‌ونقل ریلی تغییر داده و تقاضای اجتماعی برای استفاده از این شیوه را افزایش دهد. اجرای این مجموعه اقدامات، می‌تواند حمل‌ونقل ریلی ایران را از وضعیت فعلی خارج کرده و به جایگاهی شایسته در نظام حمل‌ونقل ملی و منطقه‌ای برساند.

کافی هستند. نبود یک نهاد تنظیم‌گر مستقل با اختیارات قانونی روشن، موجب شده است که فرایندهای صدور مجوز، تخصیص منابع، تعیین تعرفه‌ها و نظارت بر عملکرد شرکت‌های ریلی با ابهام و کندی مواجه باشد. همچنین در حوزه حقوق رقابت و تسهیل ورود بخش خصوصی، ساختارهای موجود توانایی مقابله با انحصارهای طبیعی و تضاد منافع را ندارند و همین موضوع موجب کاهش شفافیت و اعتماد سرمایه‌گذاران شده است.

نبود مشوق‌های کافی برای سرمایه‌گذاران و ضعف در اجرای سیاست‌های حمل‌ونقل یکپارچه، چالش‌های دیگری هستند که توسعه ریلی کشور را با مانع مواجه کرده‌اند. در شرایطی که سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی نیازمند دوره بازگشت طولانی، ریسک بالا و سرمایه‌گذاری سنگین است، نبود مشوق‌های مالیاتی، تضمین‌های دولتی و تسهیلات بانکی مناسب، انگیزه ورود بخش خصوصی را کاهش داده است. در مقایسه با حمل‌ونقل جاده‌ای که از یارانه‌های سوخت، تعرفه‌های پایین و حمایت‌های گسترده برخوردار است، بخش ریلی نه‌تنها از چنین امتیازاتی محروم است، بلکه با تعرفه‌های بالا و هزینه‌های دسترسی سنگین مواجه است.

سیاست‌های حمل‌ونقل کشور نیز فاقد انسجام و هماهنگی میان بخش‌های ریلی، جاده‌ای، هوایی و دریایی هستند؛ به‌طوری‌که حمل‌ونقل ترکیبی و زنجیره‌ای به ندرت اجرا می‌شود و اتصال مؤثر میان شبکه‌های مختلف وجود ندارد. این ضعف در سیاست‌گذاری یکپارچه، موجب شده است که حمل‌ونقل ریلی نتواند جایگاه خود را در سیستم لجستیکی کشور تثبیت و در رقابت با سایر شیوه‌ها عقب بماند. برای رفع این



چالش‌ها، تدوین قوانین جامع، ایجاد نهاد تنظیم‌گر مستقل و طراحی سیاست‌های هماهنگ میان بخش‌های حمل‌ونقل ضروری است.

تأثیرات اجتماعی وفرهنگی

ترجیح حمل‌ونقل جاده‌ای در فرهنگ عمومی ایران به‌ویژه در رفتارهای روزمره، الگوهای سفر و تصمیم‌گیری‌های اقتصادی مردم، یکی از عوامل اجتماعی و فرهنگی مؤثر در عقب‌ماندگی حمل‌ونقل ریلی کشور است. در طول دهه‌های گذشته، توسعه و اتوبوس‌های بین‌شهری و تبلیغات گسترده در حمایت از حمل‌ونقل جاده‌ای، موجب شده‌اند سفر با خودرو یا اتوبوس به گزینه غالب در ذهن مردم تبدیل شود. این ترجیح فرهنگی نه‌تنها در میان مسافران، بلکه در میان صاحبان کالا نیز دیده می‌شود؛ به‌طوری‌که بسیاری از صنایع و شرکت‌ها حمل‌ونقل جاده‌ای را به دلیل انعطاف‌پذیری، سرعت نسبی و دسترسی مستقیم، به حمل‌ونقل ریلی ترجیح می‌دهند. در نتیجه، تقاضا برای خدمات ریلی کاهش یافته و سرمایه‌گذاری در این بخش با تردید مواجه شده است. این الگوی رفتاری، به مرور زمان به یک هنجار اجتماعی تبدیل شده که تغییر آن نیازمند مداخلات فرهنگی، آموزشی و سیاست‌گذاری هدفمند است.

کم‌توجهی به آموزش عمومی و تبلیغ مزایای حمل‌ونقل ریلی نیز موجب شده است که آگاهی اجتماعی نسبت به نقش راه‌آهن در توسعه پایدار، ایمنی سفر، کاهش آلودگی و صرفه‌جویی انرژی بسیار محدود باشد. در نظام آموزشی کشور، موضوع حمل‌ونقل ریلی به ندرت در کتاب‌های درسی، برنامه‌های درسی یا فعالیت‌های فرهنگی مطرح می‌شود و در رسانه‌های عمومی نیز پوشش مناسبی از مزایای این شیوه حمل‌ونقل وجود ندارد. نبود کمپین‌های اطلاع‌رسانی، مستندهای آموزشی و برنامه‌های تبلیغاتی هدفمند، موجب شده است که نسل‌های جدید با مزایای راه‌آهن آشنا نباشند و آن را به‌عنوان گزینه‌ای قدیمی، کند یا غیرجذاب تلقی کنند. در حالی‌که در بسیاری از کشورها، آموزش و تبلیغ نقش کلیدی در تغییر نگرش عمومی نسبت به حمل‌ونقل ریلی ایفا کرده‌اند، در ایران این حوزه مغفول مانده است. برای اصلاح این وضعیت، لازم است نهادهای آموزشی، رسانه‌ای و فرهنگی با همکاری وزارت راه و شهرسازی، برنامه‌هایی جامع برای ارتقای آگاهی عمومی، آموزش مزایای حمل‌ونقل ریلی و تغییر نگرش اجتماعی نسبت به آن طراحی و اجرا کنند.

فرصت‌هاوراهکارهای بهبود

بهبود وضعیت حمل‌ونقل ریلی در ایران مستلزم بهره‌گیری از فرصت‌های موجود و اجرای راهکارهای عملی در حوزه‌های سرمایه‌گذاری، سیاست‌گذاری و فناوری