

برنامه چین برای مهار کندی رشد اقتصادی

به گزارش صدای تجارت به نقل از [راشا تودی](#)، براساس برنامه جامع حمل و نقلی که این هفته توسط مسئولین دولتی چین طراحی شده؛ این کشور قصد دارد تا پایان سال ۲۰۲۵ طول شبکه راه آهن سریع السیر خود را به ۵۰۰۰۰ کیلومتر (۳۱۰۷۰ مایل) افزایش دهد. این شبکه ۱۲۰۰۰ کیلومتر طولانی‌تر از آن چیزی است که تا پایان سال ۲۰۲۰ به بهره برداری رسید.

طولانی‌تر شدن شبکه راه آهن سریع السیر چین سبب می‌شود که این کشور در زمینه ریلی پرسرعت از اسپانیا، ژاپن، فرانسه، آلمان و فنلاند پیشی بگیرد به طوری که براساس آمارهای اتحادیه بین المللی راه آهن طول کل شبکه‌های این ۵ کشور مذکور در سال گذشته ۱۱۹۵۴ کیلومتر بوده است.

تحلیلگران اقتصادی می‌گویند پکن در حال تسریع سرمایه گذاری در زیرساخت‌های خود برای مهار کند شدن رشد اقتصادی و توسعه صادرات خود است.

راه آهن سریع السیر این کشور در پایان سال گذشته به ۳۸۰۰۰ کیلومتر رسید که ۸۰۰۰ کیلومتر طولانی‌تر از هدف تعیین شده توسط مسئولین این کشور در سال ۲۰۱۷ بود.

با این وجود مسئولین دولتی چین می‌گویند که همچنان سیستم حمل و نقل این کشور همچنان نامتوازن و توسعه نیافته است؛ به طوری که طی بیانیه‌ای اعلام کرده‌اند: کشورمان کاستی‌های آشکار و زیادی در راه آهن شهری و بین شهری خصوصاً در کلان شهرها دارد.

جمعه گذشته، پروژه‌ای به ارزش ۲۳۸ میلیارد یوان (۳۷.۵ میلیارد دلار) برای ساخت دو خط راه آهن سریع السیر جدید به طول مجموع ۸۲۶.۸ کیلومتر به تصویب سران چینی رسید.

طرح توسعه راه آهن بخشی از تلاش پکن برای افزایش شبکه راه آهن ملی خود از ۱۴۶۰۰۰ کیلومتر در سال ۲۰۲۰ به ۱۶۵۰۰۰ کیلومتر تا سال ۲۰۲۵ است.

به گزارش [خبرنگار مهر](#)؛ بر اساس سند چشم انداز ۲۰ ساله کشور، می‌بایست تا سال ۱۴۰۴، طول شبکه ریلی کشور به عددی بالغ بر ۲۵ هزار کیلومتر برسد که با توجه به میزان توسعه خطوط ریلی در سال‌های اخیر، عدد ۲۵ هزار کیلومتر دست نیافتنی به نظر می‌رسد.

کارشناسان معتقدند آنچه اهمیت بیشتری نسبت به تحقق عدد ۲۵ هزار کیلومتر برای طول شبکه ریلی کشور دارد، استفاده درست از شبکه موجود و توسعه اولویت دار شبکه نه در جهت رسیدن به هدف ۲۵ هزار کیلومتری چشم انداز، بلکه برای رسیدن به میزان عملکرد تکلیف شده در چشم انداز ۱۴۰۴، یعنی عملکرد حمل ۳۰ درصد از بار کشور و ۲۰ درصد از مسافران کشور با شبکه حمل و نقل ریلی است.

به همین دلیل به نظر می‌رسد [توسعه خطوط ریلی در ایران بدون بهره‌وری بوده است](#)؛ این در حالی است که باید از این خطوط برای توسعه اقتصادی کشور و نائل شدن به رشد اقتصادی بالاتر استفاده کرد.

در همین خصوص همچنین محمدجواد شاهجویی پژوهشگر اقتصاد حمل و نقل نیز در گفتگو با [خبرنگار مهر](#) در خصوص فاصله توسعه زیرساخت‌های راه آهن با ارتقای بهره‌وری حمل و نقل ریلی گفت: افزایش کمی طول شبکه ریلی نمی‌تواند مشکل و معضل اصلی حمل و نقل کشور که بهره‌وری پایین شبکه است را بر طرف کند.

وی افزود: اتفاقاً افزوده شدن طول خطوط ریلی، معضل بهره‌برداری غیر بهینه را بغرنج‌تر هم می‌کند. متأسفانه تا امروز بیشتر رویکرد و جهت‌گیری وزارت راه و شهرسازی در دوره‌های مختلف، توسعه زیرساخت‌های شبکه ریلی بوده نه بهبود عملکرد و افزایش بهره‌وری آن؛ از همین رو ۱۴ هزار کیلومتر خطوط موجود در شبکه ریلی کشور که طی ۱۰ سال گذشته و با صرف هزینه از بیت‌المال احداث شده است نیز امروزه به گونه‌ای بهره‌برداری می‌شود که نسبت به کشورهای دنیا غیر بهینه است.

شاهجویی اظهار داشت: جای تأسف است که نوع بهره‌برداری از شبکه ریلی کشور به گونه‌ای است که صنعتی همچون حمل و نقل ریلی که می‌تواند کاملاً سود ده و اقتصادی باشد، در کشور ما دخل و خرج متناسب ندارد و با اعطای کمک‌ها و مشوق‌های دولتی ادامه حیات می‌دهد.