شنبه
۲۹ آذر ۱۴۰۴- ۲۹ جمادی‌الثانی ۱۴۴۷ - ۲۰ دسامبر ۲۰۲۵- شماره ۲۹۶۲-پیاپی ۴۲۸۰

صمت
صنعت معدن تجارت

منشور اخلاق حرفه‌ای روزنامه‌نگاری در روزنامه صمت: www.smtnews.ir/about.html

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «صمت»

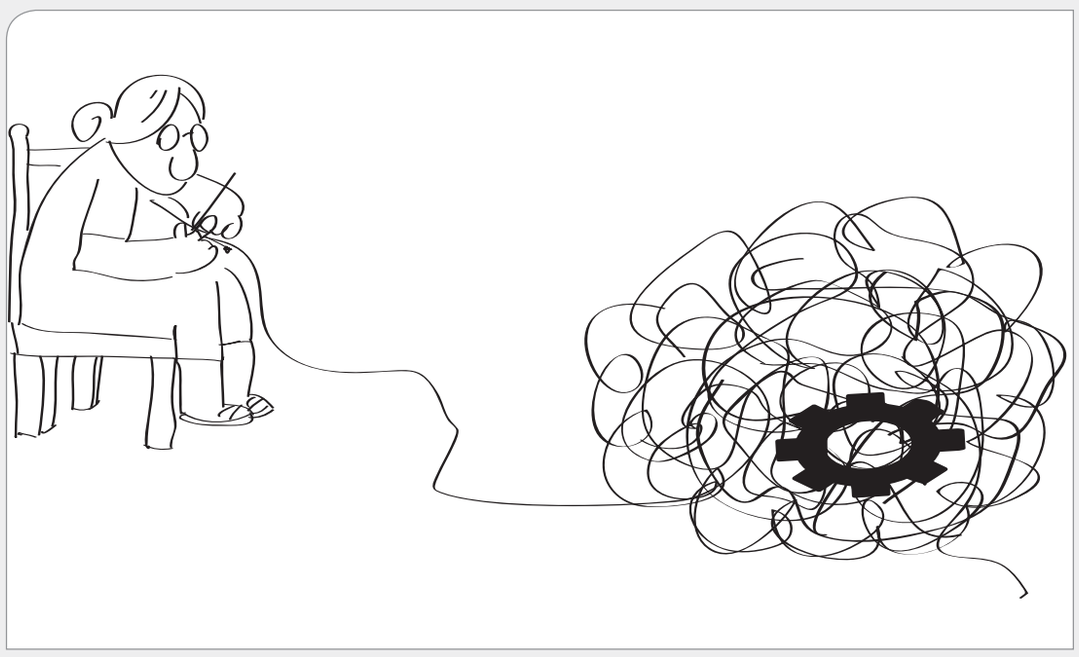
مدیرمسئول: عاطفه خسروی

سازمان آگهی‌ها: ۸۸۱۰۵۲۸۸ - ۰۹۱۹۱۲۵۱۴۰۶
ایمیل آگهی‌ها: ads.smtnews@gmil.com
تلفن: ۸۲۱۹۰ (داخلی-۱۰۸)
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۱۰۵۲۸۸
تهران، خیابان قائم مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶- کدپستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir
چاپخانه: صمیم

www.smtnews.ir
telegram.me/smtnews
tozi.smtnews@gmail.com
info@smtnews.ir
instagram.com/smtnewspaper
http://eitaa.com/smtnews
https://ble.ir/smtnews

عضو انجمن مدیران روزنامه‌های غیردولتی
عضو انجمن مدیران رسانه
عضو تعاونی مطبوعات

کارتون روز



بدون شرح

طرح: حسین علیزاده

کدام کشورها بزرگ‌ترین شبکه ریلی جهان را دارند؟



راه‌آهن ستون فقرات جابه‌جایی پایدار در جهان است؛ زیرساختی که مرز شهرها را کوتاه، تجارت را روان و اقتصاد کشورها را پویا می‌کند. در این میان، برخی کشورها با در اختیار داشتن بزرگ‌ترین و پیشرفته‌ترین شبکه‌های ریلی جهان، نقش تعیین‌کننده‌ای در ترانزیت جهانی، حمل‌ونقل مسافر و توسعه اقتصادی ایفا می‌کنند؛ شبکه‌هایی که نه‌تنها میلیون‌ها تن کالا و مسافر را جابه‌جا می‌کنند، بلکه موتور محرک رشد و اشتغال نیز به شمار می‌روند. راه‌آهن همچنین به کاهش تراکم ترافیک در جاده‌ها و کاهش سطح آلودگی کمک می‌کند. با این حال، وقتی صحبت از کشوری با بزرگ‌ترین شبکه ریلی در جهان می‌شود، پاسخ ممکن است به آن سادگی که فکر می‌کنیم نباشد. آیا بزرگ‌ترین شبکه متعلق به پرجمعیت‌ترین کشورها است یا با اندازه جغرافیایی کشور تعیین می‌شود؟ واقعیت ممکن است بسیاری را شگفت‌زده کند.

عوامل موثر بر تکامل سیستم ریلی

سیستم ریلی هر کشور به طور متفاوتی تکامل یافته است و تحت تاثیر عواملی مانند تراکم جمعیت، رشد صنعتی و شرایط جغرافیایی قرار دارد. برخی از کشورها بر قطارهای مسافربری پرسرعت که شهرهای بزرگ را به هم متصل می‌کنند تمرکز می‌کنند، در حالی که برخی دیگر بر حمل‌ونقل باری برای حمایت از تجارت و صنعت تاکید دارند.

سیستم ریلی یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌های حمل‌ونقل در جهان به شمار می‌رود و نقشی کلیدی در توسعه اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی کشورها ایفا می‌کند. راه‌آهن با امکان جابه‌جایی حجم بالایی از مسافر و کالا در مسافت‌های طولانی، هزینه‌های حمل‌ونقل را کاهش داده و به افزایش بهره‌وری در زنجیره تأمین کمک می‌کند. بسیاری از اقتصادهای بزرگ جهان بخش قابل‌توجهی از تجارت داخلی و بین‌المللی خود را بر شبکه‌های ریلی کارآمد متکی کرده‌اند.

از نظر زیست‌محیطی، سیستم ریلی یکی از پاک‌ترین شیوه‌های حمل‌ونقل محسوب می‌شود. مصرف انرژی کمتر به ازای هر تن-کیلومتر یا نفر-کیلومتر و تولید گازهای گلخانه‌ای پایین‌تر نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای و هوایی، راه‌آهن را به گزینه‌ای مناسب برای مقابله با تغییرات اقلیمی تبدیل کرده است. توسعه قطارهای برقی و پرسرعت در بسیاری از کشورها نشان‌دهنده توجه روزافزون جهان به حمل‌ونقل پایدار است.

علاوه بر این، سیستم ریلی نقش مهمی در عدالت اجتماعی و توسعه متوازن مناطق دارد. اتصال شهرها و مناطق دورافتاده به مراکز اقتصادی از طریق راه‌آهن، دسترسی مردم به فرصت‌های شغلی، آموزشی و خدماتی را افزایش می‌دهد و از تمرکز بیش از حد جمعیت در کلانشهرها جلوگیری می‌کند. به همین دلیل، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ریلی نه‌تنها یک انتخاب حمل‌ونقلی، بلکه راهبردی کلان برای توسعه پایدار جهانی به شمار می‌آید. در ادامه به بررسی سیستم ریلی در کشورهایی پرداخته‌ایم که بزرگ‌ترین شبکه ریلی جهان را دارند؟

برزیل

برزیل دارای شبکه راه‌آهن به طول حدود ۳۰ هزار کیلومتر و عمدتا بر حمل‌ونقل بار متمرکز است. راه‌آهن کالاهایی مانند سنگ آهن، سویا و شکر را برای صادرات به بنادر حمل می‌کند. خدمات مسافربری محدود است، اما در مناطق کلیدی کلانشهری فعالیت می‌کند. سیستم راه‌آهن برزیل به اتصال مناطق دورافتاده کمک و از بخش‌های کشاورزی و معدن پشتیبانی و نقش مهمی در رشد اقتصاد ملی ایفا می‌کند.

ژاپن

شبکه راه‌آهن ژاپن حدود ۲۷ هزار کیلومتر امتداد دارد و با قطارهای پرسرعت و سروقت شینکانسن خود مشهور است. راه‌آهن ژاپن ارتباط شهری و بین‌شهری یکپارچه‌ای را فراهم می‌کند و روزانه به میلیون‌ها مسافر و گردشگر خدمات ارائه می‌دهد. حمل‌ونقل بار به‌ویژه در مناطق صنعتی نیز به‌خوبی سازماندهی شده است. تاکید ژاپن بر ایمنی، کارآیی و فناوری پیشرفته، سیستم راه‌آهن آن را به یکی از پیشرفته‌ترین سیستم‌های راه‌آهن در جهان تبدیل کرده است.

فرانسه

فرانسه دارای شبکه راه‌آهن تقریبا ۲۹ هزار کیلومتری است که سیستم قطارهای پرسرعت TGV به عنوان معیاری جهانی شناخته می‌شود. راه‌آهن فرانسه به‌طورموثر شهرهای بزرگی مانند پاریس، لیون و مارسی و همچنین کشورهای اروپایی همسایه را به هم متصل می‌کند. خدمات مسافربری فرانسه بسیار توسعه یافته است و قطارهای باری نیز کالاهای صنعتی و محصولات کشاورزی را حمل می‌کنند. شبکه راه‌آهن فرانسه مسیرهای معمولی و پرسرعت را با هم ترکیب و جایگزینی سازگار با محیط‌زیست برای حمل‌ونقل جاده‌ای و هوایی فراهم می‌کند.

درک مقیاس و تاثیر این شبکه‌های ریلی، اهمیت آنها را در توسعه ملی برجسته می‌کند. زیرساخت ریلی قوی نه فقط اتصال را بهبود می‌بخشد، بلکه رشد اقتصادی را نیز تقویت می‌کند، ادغام منطقه‌ای را ارتقا می‌دهد و از حمل‌ونقل پایدار پشتیبانی می‌کند. با بررسی دقیق این سیستم‌ها، به بینشی در مورد چگونگی شکل‌گیری اقتصاد و زندگی روزمره یک ملت با راه‌آهن دست می‌یابیم.

از شبکه‌های گسترده که هزاران کیلومتر را پوشش می‌دهند تا مسیرهای تخصصی که تجارت را تقویت می‌کنند، بزرگترین سیستم‌های ریلی جهان چیزهای زیادی در مورد اولویت‌ها و پیشرفت کشورهای مختلف آشکار خواهند کرد.

آلمان

شبکه راه‌آهن آلمان بیش از ۴۱ هزار کیلومتر امتداد دارد و خدمات مسافربری و باری را مدیریت می‌کند. آلمان با قطارهای مسافربری کارآمد، سروقت و پرسرعت خود شناخته شده است که شهرهایی مانند برلین، مونیخ و فرانکفورت را به هم متصل می‌کند. راه‌آهن همچنین کالاهای صنعتی، خودرو و مواد شیمیایی را حمل می‌کند. این شبکه به خوبی با سیستم ریلی فراملی اروپا ادغام می‌شود و اتصال یکپارچه برای تجارت و سفر در سراسر مرزها را تضمین می‌کند. آلمان همچنان به ارتقای خطوط ریلی برای گزینه‌های سفر سریع‌تر و سازگار با محیط‌زیست ادامه می‌دهد.

استرالیا

استرالیا دارای شبکه راه‌آهن به طول حدود ۴۵ هزار کیلومتر است که شهرهای بزرگ و مناطق صنعتی را به هم متصل می‌کند. این شبکه در درجه اول بر حمل بار، از جمله زغال‌سنگ، مواد معدنی و محصولات کشاورزی تمرکز دارد. قطارهای مسافربری عمدتا در مراکز شهری و در امتداد مسیرهای خوش‌منظره فعالیت می‌کنند. راه‌آهن نقش مهمی در حمایت از اقتصاد این کشور و اتصال جمعیت پراکنده آن ایفا می‌کند. استرالیا همچنان به سرمایه‌گذاری در نوسازی خطوط ریلی و گسترش کریدورهای حمل بار برای بهبود کارآیی ادامه می‌دهد.

کانادا

شبکه راه‌آهن کانادا تقریبا ۴۶ هزار کیلومتر طول دارد و استان‌ها را از شرق به غرب متصل می‌کند. راه‌آهن در درجه اول برای حمل بار و انتقال منابعی مانند چوب، نفت و مواد معدنی استفاده می‌شود. خدمات مسافربری محدود است، اما شامل وی‌آی‌ای ریل (VIA Rail) می‌شود که شهرهای بزرگ را به هم متصل می‌کند. جغرافیای وسیع و زمین‌های چالش‌برانگیز کانادا، حمل‌ونقل ریلی را برای تجارت و رشد اقتصادی ضروری می‌کند. راه‌آهن به ایجاد پل بین مناطق دورافتاده و تضمین حرکت روان کالاها در سراسر این کشور کمک می‌کند.

هند

هند دارای شبکه راه‌آهن با طول بیش از ۶۸ هزار کیلومتر است که آن را به چهارمین شبکه بزرگ راه‌آهن در جهان تبدیل می‌کند. راه‌آهن هند، بزرگ‌ترین کارفرما در این کشور است که روزانه میلیون‌ها مسافر را جابه‌جا می‌کند. شبکه آن روستاهای دورافتاده، شهرهای کوچک و شهرهای بزرگ را پوشش و خدمات حمل بار و مسافر را ارائه می‌دهد. سیستم راه‌آهن هند همچنین با حمل‌ونقل کارآمد کالا و مواد اولیه، نقش کلیدی در تقویت اقتصاد این کشور ایفا می‌کند.

روسیه

شبکه راه‌آهن روسیه بیش از ۸۷ هزار کیلومتر امتداد دارد و این کشور پهناور را از مسکو تا ولادی‌وستوک متصل می‌کند. این شبکه ریلی، شریان حیاتی برای حمل کالاهایی مانند نفت، گاز و مواد معدنی در مناطق دورافتاده است. راه‌آهن سراسری سیبری، طولانی‌ترین خط راه‌آهن جهان، یکی از نقاط برجسته و مهم است که روسیه را به آسیا و اروپا متصل می‌کند. حمل‌ونقل ریلی به دلیل آب و هوای نامساعد و مسافت‌های طولانی، همچنان در روسیه حیاتی است و ارتباط کارآمدی را برای بار و مسافر در سراسر کشور فراهم می‌کند.

چین

چین با شبکه راه‌آهن بیش از ۱۴۶ هزار کیلومتر در رتبه دوم شبکه ریلی جهان قرار دارد. این کشور در دهه گذشته به سرعت راه‌آهن پرسرعت را گسترش داده و شهرهایی مانند پکن، شانگهای و گوانگژو را به هم متصل کرده است. راه‌آهن چین ترکیبی از خدمات باری و مسافری را اداره و از سریع‌ترین اقتصاد در حال رشد جهان پشتیبانی می‌کند. قطارهای پرسرعت روزانه هزاران کیلومتر را طی و سفر را برای میلیون‌ها نفر کارآمد، قابل‌اعتماد و قابل‌دسترس می‌کنند. ترکیب راه‌آهن معمولی و پرسرعت، چین را به‌عنوان رهبر جهانی در حمل‌ونقل ریلی مدرن قرار داده است.

امریکا

سایت نیوز اس ایکس گزارش کرد، امریکا بزرگ‌ترین شبکه راه‌آهن جهان را با بیش از ۲۵۰ هزار کیلومتر در اختیار دارد. شبکه آن در درجه اول بر حمل‌ونقل بار تمرکز دارد و مراکز صنعتی بزرگ، بنادر و مناطق کشاورزی را به هم متصل می‌کند.

قطارهای مسافری شرکت «آمترک» به مراکز شهری خدمات ارائه می‌دهند و سیستم وسیع آن با جابه‌جایی زغال‌سنگ، محصولات کشاورزی و کالاهای صنعتی به‌طور موثر از اقتصاد امریکا حمایت می‌کند. زیرساخت‌های گسترده ریلی آن، به‌عنوان ستون‌فقرات حیاتی برای تجارت و سفر عمل می‌کند.

سخن پایانی

راه‌آهن قوی و کارآمد یکی از پایه‌های اصلی توسعه اقتصادی در بسیاری از کشورهاست و مزایای گسترده‌ای در سطوح مختلف اقتصاد ایجاد می‌کند. یکی از مهم‌ترین مزایای آن، کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل است. جابه‌جایی انبوه کالا با قطار نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای ارزان‌تر و پایدارتر بوده و این موضوع باعث کاهش نرخ تمام‌شده محصولات، افزایش رقابت‌پذیری صنایع داخلی و تسهیل تجارت داخلی و خارجی می‌شود.

از سوی دیگر، راه‌آهن قوی نقش مهمی در گسترش تجارت و جذب سرمایه‌گذاری دارد. وجود شبکه ریلی منظم و قابل‌اعتماد، اطمینان سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی را افزایش می‌دهد و شرایط مناسبی برای توسعه صنایع، شهرک‌های صنعتی و مراکز لجستیکی فراهم می‌کند. همچنین اتصال بنادر، معادن و مراکز تولیدی به شبکه ریلی، صادرات را تسهیل کرده و جایگاه کشور را در زنجیره‌های تامین منطقه‌ای و جهانی تقویت می‌کند.

راه‌آهن همچنین به توسعه متوازن مناطق کمک می‌کند و شکاف اقتصادی بین مناطق مرکزی و محروم را کاهش می‌دهد. با ایجاد دسترسی آسان به بازارها و منابع، مناطق کمترتوسعه‌یافته می‌توانند در فرآیند رشد اقتصادی مشارکت فعال‌تری داشته باشند. علاوه بر این، ساخت و بهره‌برداری از شبکه ریلی باعث ایجاد اشتغال مستقیم و غیرمستقیم در حوزه‌های مهندسی، صنعت، خدمات و گردشگری می‌شود که در مجموع به رشد پایدار و بلندمدت اقتصاد کشورها کمک می‌کند.

یادداشت



پیامدهای فساد ساختاری در حمل‌ونقل مسافری

شیدا آریایی‌پور
پژوهشگر حقوقی

فساد ساختاری در حمل‌ونقل مسافری یکی از چالش‌های جدی در بسیاری از کشورهاست که ریشه در ضعف نهادها، نبود شفافیت و نظارت ناکافی دارد. این نوع فساد معمولا به‌صورت شبکه‌ای و سیستماتیک عمل می‌کند و می‌تواند شامل صدور مجوزهای رانتی، واگذاری انحصاری مسیرها، تبانی در مناقصات و تخصیص ناعادلانه یارانه‌ها باشد. در چنین شرایطی، تصمیم‌گیری‌ها نه براساس منافع عمومی، بلکه برپایه منافع گروه‌های خاص انجام می‌شود.

یکی از پیامدهای اصلی فساد ساختاری، کاهش کیفیت خدمات حمل‌ونقل مسافری است. وقتی رقابت سالم از بین می‌رود، انگیزه‌ای برای نوسازی ناوگان، افزایش ایمنی و بهبود خدمات باقی نمی‌ماند. این مسئله مستقیما امنیت و رفاه مسافران را تهدید می‌کند و باعث افزایش تصادفات، تاخیرها و نارضایتی عمومی می‌شود. علاوه بر این، هزینه‌های پنهان ناشی از فساد اغلب به‌صورت افزایش نرخ بلیت یا کاهش خدمات به مسافران منتقل می‌شود.

از منظر اقتصادی و اجتماعی، فساد ساختاری موجب اتلاف منابع عمومی و تضعیف اعتماد مردم به نهادهای دولتی می‌شود. سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل مسافری به‌جای آنکه به توسعه پایدار منجر شود، به محلی برای رانت‌جویی تبدیل می‌گردد. مقابله با این پدیده نیازمند اصلاحات نهادی عمیق، شفاف‌سازی فرآیندها، تقویت نظارت مستقل و مشارکت فعال جامعه مدنی و رسانه‌هاست تا حمل‌ونقل مسافری بتواند نقش واقعی خود را در خدمت به شهروندان ایفا کند.

حمل‌ونقل مسافری، به‌عنوان یکی از شریان‌های اصلی زندگی شهری و بین‌شهری، صرفا ابزار جابه‌جایی افراد نیست؛ بلکه آیینه‌ای از کیفیت حکمرانی، عدالت اجتماعی و میزان احترام به حقوق شهروندان است. با این حال، آنچه امروز در بخش‌هایی از این حوزه مشاهده می‌شود، دیگر صرفا ناکارآمدی اجرایی یا ضعف مدیریتی مقطعی نیست، بلکه نشانه‌های روشنی از فساد ساختاری تعارض منافع پایدار و بی‌توجهی سازمان‌یافته به مطالبات جامعه است؛ وضعیتی که نمی‌توان آن را با تکرار کلیشه‌هایی چون کمبود منابع یا فشارهای بیرونی توجیه کرد.

فساد در حمل‌ونقل مسافری الزاماً در قالب رشوه‌های آشکار یا تخلفات فردی بروز نمی‌کند.

شکل عمیق‌تر و خطرناک‌تر آن، فساد نهادینه‌شده‌ای است که در پوشش مقررات، رویه‌ها و تصمیم‌های اداری بازتولید می‌شود؛ از مجوزدهی‌های رانتی و انحصارهای پنهان گرفته تا قراردادهای غیرشفاف، قیمت‌گذاری‌های سلیقه‌ای و نظارت‌هایی که بیشتر جنبه صوری دارند تا واقعی.

وقتی ورود به بازار برای برخی تسهیل و برای بسیاری عملا غیرممکن است؛ وقتی کیفیت خدمات و ایمنی در حاشیه قرار می‌گیرد اما سهم بازار تثبیت می‌شود و وقتی شکایت مسافران در چرخه‌ای بسته و بی‌نتیجه سرگردان می‌ماند، دیگر نمی‌توان از خطای موردی سخن گفت یکی از صریح‌ترین مطالبات جامعه در این حوزه، عدالت در دسترسی، نرخ و کیفیت خدمات است. شهروندان به‌درستی می‌پرسند چرا هزینه‌ها مستمراً افزایش می‌یابد اما بهبود محسوسی در کیفیت، ایمنی و رضایت مسافر دیده نمی‌شود؟ چرا ناوگان فرسوده، باوجود خطرات آشکار، همچنان فعال است؟ چرا ایمنی، که باید خط قرمز غیرقابل‌مذاکره باشد، در عمل به متغیری قابل‌اغماض تبدیل شده است؟

پاسخ به این پرسش‌ها اغلب در لایه‌هایی از تصمیم‌گیری پنهان است که نه شفاف هستند و نه خود را در برابر افکار عمومی پاسخگو می‌دانند.

مسئله کلیدی دیگر، تعارض منافع مزمن در سیاست‌گذاری و نظارت است. زمانی که تنظیم‌گر، ناظر و ذی‌نفع در یک چرخه به‌هم‌پیوسته قرار می‌گیرند، نتیجه قابل‌پیش‌بینی است: تضعیف حقوق مسافر، فرسایش امنیت شغلی رانندگان و بی‌اثر شدن مقررات. در چنین وضعیتی، قانون به‌جای آنکه ابزار صیانت از منافع عمومی باشد، به ابزاری برای تثبیت وضع موجود و مشروعیت‌بخشی به ناکارآمدی تبدیل می‌شود. اینجاست که فساد، بی‌سروصدا و بی‌نیاز از برچسب، در قالب رویه اداری عادی‌سازی می‌شود.

از سوی دیگر، صدای جامعه به‌طور نظام‌مند در فرآیند تصمیم‌گیری نادیده گرفته می‌شود. مسافران رانندگان و فعالان مستقل این حوزه نه در تدوین سیاست‌ها نقشی موثر دارند و نه در ارزیابی نتایج آن‌ها. مطالبه شفافیت در قراردادها دسترسی عمومی به داده‌های عملکردی و ایجاد سازکارهای واقعی و مستقل برای رسیدگی به شکایات همچنان در حد شعار باقی مانده است. تداوم این وضعیت، سرمایه اجتماعی را فرسوده و احساس بی‌عدالتی را به نارضایتی مزمن تبدیل می‌کند. جامعه امروز به‌خوبی دریافته است که برخوردهای نمایشی و مقطعی با تخلفات، پاسخگوی عمق مسئله نیست. بدون اصلاح بسترهای فسادزا، هر اقدام کنترلی صرفا به جابه‌جایی شکل تخلف می‌انجامد، نه ریشه‌کن شدن آن.

مطالبه عمومی شفافیت واقعی، رقابت منصفانه، تفکیک روشن نقش‌ها و پاسخگویی عملی نهادهای تصمیم‌گیر است؛ نه وعده‌هایی که در عمل تغییری ایجاد نمی‌کنند. نباید فراموش کرد که حمل‌ونقل مسافری، عرصه‌ای است که ناکارآمدی در آن روزانه و مستقیم بر زندگی میلیون‌ها نفر اثر می‌گذارد. جامعه تفاوت میان محدودیت‌های واقعی و سوءمدیریتی که پشت ادبیات رسمی پنهان می‌شود را به‌خوبی تشخیص می‌دهد. نادیده گرفتن این آگاهی جمعی، نه‌تنها مسئله را حل نمی‌کند، بلکه هزینه‌های اجتماعی، اقتصادی و اعتماد عمومی را به‌طور تصاعدی افزایش می‌دهد.

در نهایت، نقد فساد در حمل‌ونقل مسافری، نقدی علیه اصل خدمات عمومی یا ضرورت نظم و حکمرانی نیست؛ بلکه هشداری جدی و مسئولانه برای اصلاح فوری ساختارهایی است که از هدف اصلی خود فاصله گرفته‌اند. بازگشت به اصولی چون عدالت، ایمنی، شفافیت و احترام به حقوق شهروند، دیگر یک انتخاب نیست؛ ضرورتی است که تاخیر در آن، شکاف میان سیاست‌گذار و جامعه را عمیق‌تر و ترمیم آن را پرهزینه‌تر خواهد کرد.