



نشست تخصصی بررسی مشکلات شرکت راه آهن و شرکتهای خصوصی ریلی: جایگاه بخش خصوصی و راه آهن در بهبود مسیر توسعه

انعقاد قرارداد دسترسی با شرکتهای مناسب نبودن نرخ و زمان حمل در ریل به عنوان مشکلات بخش دولتی مطرح شد. همچنین مواردی از جمله بهره‌وری پایین، بازدهی اندک سرمایه، مشکلات نقدینگی راه آهن، الگوی غلط خصوصی سازی، اشتباه در تخصیص منابع بر روی پروژه‌های ناکارآمد و عدم چابکی در تصمیم‌گیری در راه آهن توسط مدعوین بر موارد بالا اضافه گردید. در رابطه با مشکلات شرکتهای خصوصی نیز مسائلی از جمله مشکلات بازاریابی شرکتهای خصوصی و یکسری بار بودن، کندی عملیات تخلیه و بارگیری، عدم تمایل شرکتهای برای ورود به بازارهای مالی از جمله بورس و همچنین تعدد شرکتهای با سایز کوچک و رقابت بیش از حد، عنوان و در رابطه با این موارد بحث و تبادل نظر شد. همچنین مقرر گردید در نشست بعدی راهکارها عنوان و در رابطه با آن موارد تبادل نظر گردد.

در این نشست آقایان سید مرتضی علی احمدی "مدیر کل بازرگانی و بازاریابی راه آهن"، محمد رجیبی "مدیرعامل شرکت رجا"، دکتر عباس قربانعلی بیگ "مدیرعامل شرکت آذرخش ریل آسیا"، عباداله فروزش "مدیرعامل شرکت راه آهن حمل و نقل"، حمید صدیق پور "مشاور انجمن"، امامی "مهندس مشاور ناوریل پارس"، سبحان نظری "مدیرعامل شرکت ترکیب حمل و نقل"، خشایار تیموری پور "مدیرعامل شرکت دریا تجارت سامیار" فرهاد بندرچیان "مدیرعامل شرکت رایمند راشا" مهدی اشرفی "مدیرعامل شرکت گلرنگ تراور حضور داشتند. به شرح این نشست می پردازیم:

شناسایی تحلیلی وضعیت موجود یا تدوین نقاط فرصت، تهدید، قوت و ضعف در حمل و نقل ریلی ایران گام اول برای عارضه یابی مشکلات موجود حمل و نقل ریلی و یافتن راهبردهایی برای رفع یا کاهش مشکلات می باشد. مشکلات ملموسی در این بخش وجود دارد، مسئولان این مشکلات دولت، مجلس، وزارت راه و شهرسازی، شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل و شرکت راه آهن و حتی در برخی موارد بخش خصوصی می باشد. برای برون رفت از این مشکلات جاری، راهکارهایی مورد مطالعه قرار گرفته است.

در همین خصوص اولین نشست تخصصی انجمن در سال ۹۸ به بررسی مشکلات شرکت راه آهن و شرکتهای خصوصی ریلی پرداخت. این نشست با حضور دبیر انجمن و رئیس انجمن، مدیر کل بازرگانی راه آهن، تعدادی از مدیران عامل شرکتهای حمل و نقل ریلی بار و مسافر، شرکتهای مشاور و برخی صاحب نظران صنعت حمل و نقل ریلی برگزار شد.

در این نشست اشکالاتی از جمله کم توجهی راه آهن به نگهداری و زیرساخت، افزایش بدهی راه آهن به دولت، پایین بودن کیفیت خدمات در مقایسه با جاده، تصدی گری راه آهن، حکمرانی نامناسب، فقدان تفکر تجاری، نبود نگاه تحول گرایانه، نبود ظرفیت کافی، مشکلات سرمایه گذاری، عدم کنترل بر ناوگان بخش خصوصی، مشکلات در تأمین قطعات یدکی مصرفی در تعهد، حمایت ناکافی دولت و راه آهن از بخش خصوصی، سهم اندک قطارهای باری برنامه‌ای، هزینه بالا و مشکلات واردات قطعات، ضعف در راه اندازی مراکز لجستیک، عدم



مهدی اشرفی

راه آهن اقدام به
قیمت گذاری تعرفه‌ها
می‌کند و عملاً دست بخش
خصوصی را در سودآوری
کوتاه می‌کند. نبود نگاه
تحول‌گرایانه از مشکلات
موجود است که بیشتر
نگاه به سوی کاهش
هزینه‌هاست و به سوی
افزایش درآمد نیست



سوسبیده‌ها و زمان حمل کوتاهتر نسبت به حمل و نقل ریلی از جذابیت بیشتری برخوردار است.

مشکلاتی در بخش خصوصی فعال در بهره‌برداری وجود دارد اعم از عدم تمایل صاحبان سهام شرکت‌های سودآور در بازارهای مالی همانند بورس موجب شده تا این بازار همچنان محدود باقی بماند و در میان فعالان سرمایه گذار در کشور منتشر نشود. کندی انجام عملیات تخلیه و بارگیری و تغییر و تحول دیر هنگام در مبادی و مقاصد بار موجب شده زمان سیر تجاری در کشور تحت تاثیر قرار گیرد و توجیه اقتصادی نداشته باشد، از دلایل یکسری بار بودن در حمل ریلی، بازاریابی نامناسب شرکت‌ها بوده است. تعداد زیاد شرکت‌های حمل و نقلی ریلی با سایز کوچک، موجبات رقابت بیش از حد در این صنعت را فراهم کرده و این رقابت موجب شده تا سودآوری را تحت تاثیر

مواردی که می‌توان از تبعات عدم وجود رگولاتوری مناسب مثال زد، عدم انجام کنترل بر ناوگان شرکت‌های بخش خصوصی است که موجب می‌شود به ناوگان بخش خصوصی خسارت‌هایی وارد شود که بنابر کوتاهی کارکنان راه‌آهن است و در برخی موارد دیگر به دلیل اینکه کنترلی روی ناوگان شرکت‌های بخش خصوصی نیست موجب سرقت‌هایی می‌شود و کسی پاسخگو نیست و نارضایتی‌هایی را به‌همراه دارد. مشکلات راه‌آهن در تامین قطعات یدکی مصرفی در تعهد از مشکلاتی است که در شرایط تحریم‌ها اثرات منفی بسیاری به‌همراه دارد. حمایت ناکافی دولت و راه‌آهن از بخش خصوصی موجب شده جذابیت بخش ریلی را نسبت به جاده کاهش دهد. خود راه‌آهن نیز برای دریافت تسهیلات بانکی با سود مناسب نتوانسته حمایت مناسبی از شرکت‌های خصوصی داشته باشد. سهم اندک قطارهای باری برنامه‌ای از کل قطارهای باری از موضوعاتی است که همیشه در راه‌آهن مطرح بوده اما همچنان اتفاق جدیدی در حوزه تشکیل قطارهای باری - برنامه‌ای رخ نداده است و موجب شده صاحب کالا نتواند برنامه‌ریزی‌های لازم را در ارسال و دریافت محموله‌های باری داشته باشد. هزینه‌های بالای تعمیرات ناوگان و مشکلات واردات قطعات ناوگان به خصوص لکوموتیو و واگن مسافری از دیگر مسائل و مشکلات موجود است. ضعف راه‌آهن در راه‌اندازی مراکز لجستیک موجب شده حمل و نقل ترکیبی و لجستیک مغفول واقع شود.

عدم انعقاد قرارداد دسترسی با شرکت‌های بخش خصوصی از جمله مشکلاتی است که کاملاً تکنیکال است. مناسب نبودن زمان حمل و نرخ تعرفه و سایر محدودیت‌های حمل و نقل در مقایسه با سیستم جاده جذابیت در حمل و نقل ریلی را کاهش داده است. حمل و نقل در بخش جاده به دلیل دریافت

بروکراسی کند و متمرکز بخش دولتی، چابکی بخش خصوصی را تحت الشعاع قرار داده است. فقدان تفکر تجاری در صنعت ریلی که در لایه‌های متوسط و عملیاتی راه‌آهن وجود دارد موجب شده تا بیش از آنکه تفکر تجاری حاکم باشد صرفاً تفکر فنی و اداری حاکم شده و به موضوعات تجارت، جذب مشتری و بازاریابی توجه نمی‌شود. عدم توجه به بخش خصوصی در مورد قیمت‌گذاری تعرفه‌ها، خدمات ایستگاهی و ضوابط مرتبط می‌باشد. در این مورد خود راه‌آهن اقدام به قیمت‌گذاری تعرفه‌ها می‌کند و عملاً دست بخش خصوصی را در سودآوری کوتاه می‌کند. نبود نگاه تحول‌گرایانه از مشکلات موجود است که بیشتر نگاه به سوی کاهش هزینه‌ها است تا نگاه به سوی افزایش درآمد و خدمات خلاقانه و منحصر به فرد ارائه نمی‌کنند و بیشتر نگاهشان به سوی کاهش هزینه‌ها می‌باشد. پایین بودن کارایی مدیریتی و فنی در بخش ریلی از مشکلات دیگر است. عدم وجود ظرفیت کافی در شبکه مشکلاتی را به‌همراه دارد از جمله یک خطه بودن برخی از خطوط شبکه ریلی، در مواردی، بخش‌های پرتردد شبکه همچنان یک خطه می‌باشد و در برخی از خطوط توسعه وجود دارد اما از لحاظ میزان بار و مسافر این توسعه یافتگی توجیهی ندارد. فقدان ظرفیت کافی در خصوص اولویت‌دهی به قطارهای مسافری بدون لطمه خوردن به قطارهای باری - برنامه‌ای وجود دارد که همیشه تضاد میان قطارهای باری و قطارهای مسافری موجب نارضایتی صاحبان کالا شده است. مشکلات مربوط به سرمایه‌گذاری بسیار است زیرا سطح بازدهی سرمایه از سوی راه‌آهن بسیار کم است، سرمایه‌گذاری‌هایی در احداث مسیرهای ریلی با بهره‌وری پایین انجام شده و سرمایه‌گذار را با مشکلات زیادی مواجه کرده است. راه‌آهن از بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در تجهیزات تخلیه و بارگیری حمایت کافی را ندارد.

اشرفی: این نشست در خصوص مشکلات حمل‌ونقل ریلی در حوزه راه آهن و بخش خصوصی است. کم توجهی صنعت ریلی در بخش دولتی و خصوصی در نگهداری از زیرساخت‌ها بسیار حائز اهمیت است، افزایش بدهی‌های دولت به راه‌آهن نیز از موارد دیگری است که به این صنعت لطمه وارد کرده است. هر قدر بدهی‌ها بیشتر شود راه آهن و شرکت‌های خصوصی توانمندی‌های خود را بیشتر از دست خواهند داد و به مرور موجب حرکت این صنعت به سمت شکست می‌شود. کیفیت پایین خدمات ریلی باری نسبت به جاده باعث می‌شود در شرایط بازار، صاحب کالا به صورت پیش‌فرض بخش جاده را برای حمل و نقل بار انتخاب کند. تصدی‌گری راه‌آهن و ورود به بخش‌هایی که نیاز نبود و عدم واگذاری به بخش خصوصی و رها نکردن تصدی‌گری، ضررهایی را به این بخش وارد کرده‌است. نمونه‌هایی نیز مانند مالکیت لکوموتیو و اجاره آن به بخش خصوصی و تصدی‌گری راه‌آهن در خدمات ایستگاهی مسافری وجود دارد که بخش خصوصی نمی‌تواند از منافع تجاری خدمات ایستگاهی نفعی ببرد. در بخش آموزش مشکلاتی نیز وجود دارد اعم از اینکه شرکت‌های خصوصی مجبور هستند از سرویس‌های آموزشی خود راه‌آهن استفاده کنند و راه‌آهن حاضر به واگذاری این بخش نیست. حکمرانی نامناسب از جمله مواردی است که بخش خصوصی را درگیر کرده، به عنوان مثال بلا تکلیف بودن وضع رگولاتوری است که در صنعت حمل و نقل مشخص نشده که رگولاتور چیست و چه کسی تنظیم‌کننده روابط میان بخش دولتی و خصوصی و یا بخش زیرساخت و بهره‌برداری است؟ روش نامناسب تدوین و یا استانداردها یا نبود استانداردها در برخی از حوزه‌ها مشکلاتی را ایجاد کرده، یا استانداردها وجود ندارد یا بخش خصوصی با روش تدوین این استانداردها مشکل دارد. در نهایت



علی احمدی

تمامی مشکلات موجود در حمل و نقل ریلی ما و تنش‌هایی که میان راه‌آهن و بخش خصوصی وجود دارد از ضعف در قانون است که موجب خستگی هر دو بخش خصوصی و دولتی شده است



قرار دهد.

احمدی: تمامی مواردی که به آن اشاره شد صحیح است اما بزرگترین مشکل، ضعف در قانون است، در دهه ۸۰ تا ۹۰ در اتحادیه اروپا برای اصلاح ساختارهای حمل و نقل ریلی، قانونی را در مجلس تصویب کردند و بر اساس آن قانون نقشه راه و حدود اختیارات و وظائف بخش دولتی و خصوصی ریلی و همچنین چگونگی انجام اصلاح ساختار ریلی را به صورت قانون وضع کردند، تمامی مشکلات موجود در حمل و نقل ریلی که میان راه‌آهن و بخش خصوصی وجود دارد از ضعف در قانون و تبیین نقش بازیگران آن است که موجب خستگی هر دو بخش خصوصی و دولتی شده است.

تیموری: راه‌آهن تیم خوبی دارد و مشکلاتی که به آن اشاره می‌شود دلیل بر ناکارآمد بودن تیم ریلی که در راه‌آهن مشغول فعالیت هستند نیست. کشور به حمل و نقل ریلی نیازمند است و نکاتی که در مورد

مشکلات ریلی گفته شد کاملاً نکات کلیدی و درستی بود. دو مشکل بزرگ و اساسی دیگر وجود دارد، یکی از آن مشکلات این است که راه‌آهن مشکل نقدینگی دارد به همین علت مجبور است تصمیماتی که می‌گیرد بر پایه نیازهایش باشد و دلیل بحث‌هایی که در مورد تصدی‌گری راه‌آهن می‌شود همان نیاز به نقدینگی است. اکنون اکثر سیاست‌های راه‌آهن به سمت حمل بارهای سودآور همانند مواد معدنی و سوخت است، در صورتیکه نیاز کشور، حمل بارها و کالاهای کانتینری است. راه‌آهن میان بخش خصوصی و حاکمیت گیر کرده است و نمی‌داند حاکمیت است یا بخش خصوصی؟ راه‌آهن حاکمیتی است که هزینه‌های خود را باید خودش تامین کند، عملاً دولت مسئولیت‌هایی را که بر عهده دارد بر گردن راه‌آهن آویخته است به عنوان مثال هزینه‌های زیرساخت که گاهی نگهداری نیز بر عهده راه‌آهن است و این هزینه‌ها موجب شده تا راه‌آهن را به سمت بخش خصوصی و مشتری بکشاند. باید بحث درآمدزایی راه‌آهن به عنوان حاکمیت حل شود همانگونه که در سازمان پایانه‌ها با این مشکل مواجه نیستند و بودجه‌ای را خارج از ساختارهای خود در نظر گرفته‌اند همانند ۱۰ درصد حق پرچم که دریافت می‌کنند و به راحتی می‌توانند جاده‌سازی کنند. در نتیجه بخش خصوصی در حوزه ریلی توجیه اقتصادی برای ورود به این صنعت را ندارد.

صدیق پور: سرفصل مشکلات بیان شد اما به دلیل اینکه هزینه‌های راه‌آهن بالاست و این هزینه‌ها از محل بخش خصوصی تامین می‌شود موجب افزایش هزینه‌ها و تعرفه‌ها می‌شود و رقابتی وجود ندارد. یکی از دلایل بالابودن هزینه‌های راه‌آهن شبکه‌هایی است که غیر اقتصادی بوده و بر اساس حمل بار طراحی نشده است، به عنوان مثال خط کرمان - زاهدان یا اصفهان - شیراز هزینه‌بر است و این هزینه‌ها را بخش

خصوصی از طریق تعرفه‌ای که راه‌آهن به عنوان حق دسترسی از بخش خصوصی می‌گیرد تامین می‌کند. باید قوانینی تاثیرگذار تصویب شود. اگر دولت شعار حمل و نقل ریلی به جهت انرژی، محیط زیست و ایمنی می‌دهد باید بداند این شعار هزینه‌بر است. دولت باید بخش خصوصی را حمایت کند تا بخش خصوصی بتواند در این بخش خود را نشان دهد. به عنوان مثال همین امروز ۵۰۰ واگن و ۲۰ لکوموتیو تهیه کردیم وقتی تقاضا وجود نداشته باشد فایده ندارد. اگر امروز از سرمایه‌گذاران بخش ریلی سوال کنید که آیا با دیدگاهی که امروز از این صنعت دارید وارد بخش ریلی می‌شدید؟ جوابشان منفی است. زیرا بازگشت سرمایه به نسبت سرمایه‌ای که امروز سرمایه‌گذاری کرده‌اند نیست و راه‌آهن ناچار است تعرفه‌ها را برای تامین هزینه‌های خود بالا ببرد که رقابت را از راه‌آهن سلب می‌کند.

امروز سرمایه‌گذاری در خصوص امکانات تخلیه و بارگیری حضور پیدا نمی‌کند زیرا بازگشت سرمایه یا کم است یا طولانی است.

در تمام دنیا بیشتر کالاها اعم از محصولات کشاورزی، با ریل جایجا می‌شود، اما در کشور ما فقط تمایل به حمل مواد معدنی در محورهای خاص وجود دارد. باید بازار استفاده از کالاهای مختلف را ایجاد کنیم.

تقی زاده: از نظر من با توجه به تجربیاتی که در راه‌آهن داشته‌ام راه‌آهن از نظر نقدینگی مشکل ندارد و سرمایه‌گذار برای سرمایه‌گذاری آماده هست اما راه‌آهن سازوکار مناسب برای جذب سرمایه‌گذار ندارد اگر سازوکار داشته باشد در همین شرایط با همین قیمت سوخت که معتقد هستم صحیح نیست و باید اصلاح شود سرمایه‌گذار ورود پیدا خواهد کرد. در زمان دکتر آقایی بحث سرمایه‌گذاری در خصوص واگن مطرح شد، تمام فعالان در بخش ناوگان معتقد بودند اگر بخواهند واگن باری و مسافری نو خریداری

کنند توجیه اقتصادی ندارد که بنده پیشنهاد دادم باید فرمول صحیح آن نوشته شود تا سرمایه‌گذار تمایل به سرمایه‌گذاری داشته‌باشد. فرمول صحیح خرید واگن باری نو طراحی شد و فرمولی که امروز موجود است در آن زمان آقای بابک احمدی که معاون ناوگان بودند محاسبات ریاضی را انجام دادند و فرمول را ارائه دادند و به تصویب رسید. در آن زمان همه معاونین راه‌آهن مخالف تصویب آن بودند زیرا مخالف سود بالا برای بخش خصوصی ریلی بودند در صورتیکه بازگردان سرمایه‌گذاری در بخش ریلی طولانی است و بخش ریلی نیاز به سود چشمگیر دارد تا ورود پیدا کند. پس از تصویب، شرکت‌های سرمایه‌گذار شروع به سرمایه‌گذاری کردند.

اکنون در مسیرهای پرتقاضای بار شرکت‌هایی آماده سرمایه‌گذاری از سمت خواف به سمت بافق هستند که حاضر به احداث خط دوم و سرمایه‌گذاری در خرید واگن هستند به شرطی که قرارداد طولانی مدت با راه‌آهن داشته‌باشند.

اگر مکانیزم‌های داخلی را اصلاح کنیم در همین شرایط نیز با سرمایه بخش خصوصی کار بسیاری می‌توان انجام داد.

بندر چیان: با توجه به چالش‌هایی که در راه‌آهن وجود دارد اگر همین امروز، سرمایه بزرگی به راه‌آهن داده شود و واگن و لکوموتیو خریداری کنند باز هم اتفاق خاصی در خصوص توسعه برای راه‌آهن رخ نخواهد داد زیرا مدیریت صحیح در تقسیم سرمایه ندارند، سیستمی که در راه‌آهن حاکم است اثربخشی ندارد و با وجود مشکلات این بخش برای بخش خصوصی و سرمایه‌گذار جذاب نیست. ساختار راه‌آهن و بخش دولتی نیاز به تغییر دارد.

نظری: مشکلات در بخش ریلی بسیار است اما دو مسئله که به صورت جدی موجب تهدید بخش ریلی می‌شود اعم از اندک بودن بازدهی سرمایه‌گذاری، پایین بودن



سبحان نظری :

راه آهن در خصوصی سازی ها الگوی غلطی را پیاده کرده است از جمله تعداد زیاد شرکتها که به جای رقابت خوب و سازنده، رقابت منفی ایجاد کرده است و راهی جز ادغام این شرکت های کوچک وجود ندارد



کردم و مذاکرات فنی لکوموتیو آلستوم را بنده انجام دادم. لکوموتیو چینی از لکوموتیو آلستوم کارایی خیلی بهتری داشت. در برخی از مواقع از یک سری برندها بت می سازند به عنوان مثال حتما باید لکوموتیو امریکایی وارد شود در صورتیکه لکوموتیو GE ایرادهایی داشت و مجبور به اصلاح اشکالات آن شدیم.

در رابطه با دو خطه کردن خطوط باید بگویم که در بسیاری موارد مشکل ما دو خطه کردن خطوط نیست. ما در همین شرایط می توانیم کارهایی انجام دهیم که راه آهن متحول شود. اشکالات اساسی وجود دارد که بخشی از آن ناشی از تفکرات ماست. به بهره روری نگاه نمی شود. بهره روری باری، شفاف ترین نوع بهره روری است که متأسفانه نسبت به آن بی تفاوت هستند و دلیل این نگاه بی تفاوت به بهره روری، همان عادت به گذران و روزمرگی کارها است و همچنین افزایش قیمت واگن

ایشان تحلیلی در بحث راه آهن کردند و گزارشی را ارائه دادند که با مخالفت هایی روبرو شد. یکی از نتایج کار دکتر مشایخی این بود "بهره روری واگن باری در ایران ۱۷ درصد دنیاست". در گزارشی که امروز ارائه شد نگاه بهره روری وجود نداشت. اصل مسئله و مشکل این است که در نگاه اداری آن کسی که بیشتر پول بگیرد زنگ محسوب می شود به همین دلیل ما بیش از هر توسعه ای در بخش های مختلف تمایل به سد سازی داریم و به دنبال شبکه های آبرسانی که اثربخش تر و کم هزینه تر است نیستیم.

در حوزه ریلی پیشنهادهای عم از خرید واگن، خرید لکوموتیو و دو خطه کردن مسیره می شود تا از سهم ۲۷ درصد ۲۵ سال گذشته به سهم ۷ درصد ۱۲ سال گذشته و ۵ درصد اکنون برسیم. همانند ساخت پیکان، مشکل راه آهن این است که روحیه پیکان سازی در کشور شدیداً بالاست و در ساختار پیچیده ای که ما در راه آهن داریم اثر روحیه پیکان سازی مضاعف می شود، زیرا تصورات ما این است که مسائل را باید ساده کنیم. سیر واگن باری در ایران در زمان آقای سعید نژاد در زمان خصوصی سازی در قراردادهای روزانه ۳۰۰ کیلومتر نوشته شده بود اما عملاً ۱۰۰ تا ۱۲۰ کیلومتر شده است. اکنون متوسط بهره روری واگن باری در ایران ۱/۱ میلیون تن کیلومتر بر واگن در سال است. در دنیا این نسبت دو و هفت دهم است. در استرالیا در ۱۰ سال گذشته بهره روری ۱۲ میلیون تن کیلومتر بر واگن بوده است. ما باید به سراغ بالادستی ها برویم که در آنجا صورت مسئله اشتباه طرح شده و نتیجه آن این است که ۳۰۰ کیلومتری که قول داده بودند را نتوانستند اجرایی کنند. تا زمانیکه در این صنعت، بهره روری پایین است کاملاً مشخص است که سرمایه گذار وارد نمی شود.

اولین لکوموتیو چینی را اینجانب با حمایت مدیریت وقت وارد راه آهن

۳ درصد بود که اخیراً ۴ درصد شده است اما سهم شبکه راه آهن در مقایسه با جاده اگر لکوموتیو را هم کنار بگذاریم از هر یک تومان کرایه بار در بخش ریلی حداقل ۲۸ درصد حق شبکه است. این امر نشان می دهد که دولت نگاه تنظیم گری که از بالادست دارد که نگاه اشتباهی است. وقتی صاحب کالا می خواهد تصمیم بگیرد که بارش را با ریل جابجا کند یا با جاده با دو گزینه مواجه است، تئوری انتخاب می گوید بر اساس مطلوبیت تصمیم می گیرد و مطلوبیت نیز شامل زمان و هزینه است. تصمیم و نگاه اشتباه دولت موجب شده مطلوبیت در بخش ریلی به سختی بتواند بهتر از بخش جاده شود. در نتیجه صاحب کالا به راحتی تصمیم می گیرد بار خود را با جاده جابجا کند حتی اگر ظرفیت ریلی خالی در آن مسیر وجود داشته باشد. این نگاه در راه آهن به صورتی تزریق شده که وقتی این سند تنظیم می شده دو مشکل تقریباً معارض هم، فهرست شده است. در قسمتی نوشته شده که راه آهن نگاه تجاری ندارد و جای دیگر نوشته شده که باید رگولاری محقق شود، سوالی در اینجا مطرح است که آیا راه آهن باید نگاه تجاری داشته باشد یا نگاه رگولاتوری؟ اگر این دو مشکل را در این صنعت بپذیریم و هر کدام یک استراتژی و هدف گذاری باشد به این معنی است که راه آهن باید همزمان، هم به سمت رگولاتور شدن گام بردارد و هم به سمت تاجر خوبی شدن گام بردارد. این نگاه در سطح راه آهن باید تغییر کند و باید رگولاتور باشد و فقط بستر ساز ایجاد تاجر خوب که شرکت های خصوصی هستند، باشد. ابزار آن هم به سادگی فراهم است. پیشنهاد می کنم تعرفه بخش جاده را از ۴ درصد به ۵ درصد افزایش دهند و تعرفه ریلی ۲۸ درصد را ۱۵ درصد کنند که در این صورت نیازمند بودجه مضاعفی نیستیم.

قربانعلی بیگ: در ابتدا می خواهم اشاره ای به کار دکتر مشایخی در ۳۰ سال گذشته داشته باشم.

بهره روری و دخیل نبودن ابزارهای بهینه ساز در تصمیم گیری های راه آهن است، سرمایه گذار با میل خود و با هدف کسب سود از سرمایه گذاری ریلی، سرمایه خود را وارد این بخش نمی کند مگر اینکه نیازش مشتق از نیاز دیگری باشد همانند شرکت فولادی که برای نیاز اصلی خود در این بخش سرمایه گذاری کند. نکته دیگر پایین بودن میزان بهره روری است. فاصله بهره روری حمل ریلی ما با سیستم های حمل و نقل ریلی مشابه، زیاد است در نتیجه مشکل جدی وجود دارد. تعداد مقصران این مشکل نیز زیاد است. اگر این صنعت را به دو بخش درون صنعت و بیرون صنعت تقسیم بندی کنیم در گام اول باید از درون این صنعت شروع کنیم، راه آهن در خصوصی سازی ها الگوی غلطی را پیاده کرده است از جمله تعداد زیاد شرکتها که به جای رقابت خوب و سازنده، رقابت منفی ایجاد کرده است و راهی جز ادغام این شرکت های کوچک وجود ندارد که اشتباه در اجرای هدف مقدس خصوصی سازی بوده است. از موضوعات مشکل ساز دیگر برای این بخش دخیل نبودن ابزارهای بهینه ساز در تصمیم گیری های راه آهن می باشد هنوز راه آهن سنتی و مبتنی بر ذهن کارشناسانش تصمیم گیری می کند و طبیعی است که خروجی چنین سیستمی از وضعیت بهینه دور است و راه آهن باید به سمت اصلاح فرایندها و مکانیزاسیون فرایندها گام بردارد.

خارج از این صنعت مشکل بزرگ محیطی وجود دارد مبنی بر اینکه حاکمیت و دولت برداشت اشتباهی از حمل و نقل دارد. دولت اینگونه فکر می کند که راه آهن شرکتی است که خودش مسئول هزینه هایش است که موجب شده در چند سال اخیر راه آهن اقدام به افزایش زیاد حق دسترسی کند در صورتیکه در بخش جاده چنین نگاهی وجود ندارد، جاده نیز هزینه های زیرساخت دارد اما سالها سهم دولت از بارهای جاده ای،



محمد رجبی:

تصمیمات اشتباه پشت سرهم در این بخش گرفته می شود در نهایت مدیر اجرایی ابزار مناسب برای کار ندارد و فقط روزگار را می گذراند که با این مشکلات، نفس شرکت داری به عنوان بنگاه زیر سوال می رود. کل منافع حاصل از ارزش افزوده بخش معادن برای فولادپها میباشد



و لکوموتیو به دلیل بالا رفتن قیمت ارز و تصورات غلط و اشتباه از سودهای کاذب اینچینی، از جمله مشکلات این بخش است.

از مشکلات دیگری که وجود دارد این است که در خود راه آهن، شناخت از راه آهن ضعیف است. به عنوان مثال خرید واگن های باری ۲۵ تن که بسیار مهم بود با پیگیری اینجانب در سال ۹۴ تایید شد در حالی که دستور افزایش بار محوری خطوط به ۳۰ تن توسط آقای دکتر آقایی از مدتها پیش صادر شده بود ولی واگنها مانند نیمه دهه ۸۰ با بار محوری حدود ۲۳ تن خریداری میگردید.

امامی: مشکل بهره روری از معضلات بزرگی است که وجود دارد. هنگامیکه در ایستگاه ها نگاهی می اندازید می بینید که ایستگاه ها تبدیل به پارکینگ شده و ایستاده اند. در ایستگاه بافق که یکی از مهمترین ایستگاه های کشور است و در سر راهی قرار دارد طبق بررسی هایی

که انجام دادیم گمان می کردیم که کمبود خط وجود دارد اما با بررسی هایی که انجام شد به این نتیجه رسیدیم که دو مشکل جدی وجود دارد، یکی بحث تلاقی خطوط بود که با دو خطه کردن حل می شد و ۶۰ درصد توقف ها به دلیل تعویض مامورین بود، گمان می کردیم تعداد ماموران کم است که مربوط به برنامه ریزی های راه آهن در مدیریت لکوموتورانان می شد. در نهایت سیر واگن باری از ۳۰۰ کیلومتری که قرارداد بسته شده به ۱۰۰ کیلومتر می رسد. از مسائل دیگری که موجب کاهش سیر و حرکت واگن ها می شود کیفیت قطعات یدکی این سال ها می باشد و تعداد تعمیرات ویژه و آمار مصرف چرخ خیلی بالا رفته که دلیل آن یا کیفیت پایین چرخ هایی است که در داخل تولید می شود یا چرخ های چینی است که از چین وارد می شود.

در مورد مبادی تخلیه و بارگیری بررسی های اولیه ای که در بندرعباس انجام شد گویای آن بود که زمان های دو سه روزه به ۱۰ تا ۱۵ روز رسیده است. مجموعه باری که در آن جا تخلیه و بارگیری می شود حدود ۶۰ روز واگن ها اضافه تر می ماند و درآمد زیادی حدود ۶۰ میلیارد از درآمد واگن ها حذف می شود.

تاکید من در رابطه با بهره روری پایین در حمل و نقل ریلی است. راه آهن شاید در مبادی دیگر همانند زیرساخت ها، لکوموتیو و یا واگن از سیستم مدرن استفاده کند اما در برنامه ریزی و تفکر راه آهن برنامه جدیدی نیست و به صورت سنتی و بر اساس تجارب افراد انجام می شود، مثلاً در مبادی تخلیه و بارگیری واگن های مختلف در مسیرهای مختلف را پشت هم می بندند و در ایستگاه هایی که گلوگاه هستند به درستی واگن ها در مسیر خود قرار نمی گیرند و این مسئولیت را هر ایستگاهی بر عهده ایستگاه بعدی می اندازد. سازماندهی یک سری سیرها به خوبی انجام نمی شود.

رجبی: تضادی در صنعت ریلی وجود دارد که بر اساس آن ابعاد اقتصادی یک شرکت تحت الشعاع تصمیمات سیاسی قرار می گیرد، در مجموعه راه آهن منابع در اولویت یک مشکلات کشور نیست، شاهد خیلی از برنامه های توسعه ای در زیرساخت ها هستیم که خیلی واجب نیست. همانند افتتاح خط شیراز که طبق گزارشی که داده شد نگهداری ماهانه خطوط شیراز ۱۲ میلیارد تومان بوده و کل درآمد، یک میلیارد تومان است و سهم بازار زیر یک درصد بوده است. همچنین در رابطه با همدان، کرمانشاه و رشت در صورتیکه منافع ملی با انجام این پروژه ها در خطر است و باید مراقبت شود. در مورد برخی از حوزه ها همانند بار که اقتصادی است اگر حتی نیاز به چهار خطه شدن باشد باید انجام دهیم، تعریف تفکر استراتژیک این است که منابع را برای قسمت های اثر بخش و ارزش آفرین مصرف کند، خواسته های راه آهن هیچگاه انتقال پیدا نمی کند، بهره روری بسیار مهم است.

درگیری هایی در جذب منابع در بودجه وجود دارد و متأسفانه تمام تلاش در کشاندن منافع به مناطق است که مدیران را اسیر می کنند. تصمیمات اشتباه پشت سر هم در این بخش گرفته می شود در نهایت مدیر اجرایی ابزار مناسب برای کار ندارد و فقط روزگار را می گذراند که با این مشکلات، نفس شرکت داری به عنوان بنگاه زیر سوال می رود. کل منافع حاصل از ارزش افزوده بخش معادن برای فولادها می باشد به عنوان نمونه سودهای ۶ هزار میلیارد تومان که مقدار کمی سهم راه آهن شده است.

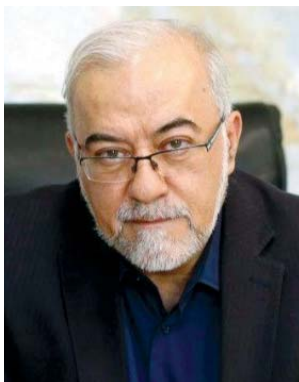
احمدی: از مشکلاتی که به نقاط ضعف می توانیم اضافه کنیم ضعف در آزادسازی قوانین و مقررات است، مهندس رجبی تحلیلی داشتند مبنی بر اینکه مجلس و دولت در زیر ساخت های راه آهن ورود پیدا می کند و سلیقه های نگاه می کند و به موضوع حمل و نقل اقتصادی نگاه نمی کنند،

در زیر بخش ریلی هم نگاه ها متفاوت است. تمام این ضعف ها نشان دهنده آن است که تکلیف مشخص نیست، ما ضعف در قانون داریم یعنی باید ساختار کلی بخش ریلی قانون شود. تا زمانیکه نقش دولت و جایگاه دولت و حاکمیت مشخص نشود تمامی این مشکلات اعم از پایین بودن بهره روری، عدم وجود منابع، تصمیمات جزیره ای ادامه خواهد داشت.

تقی زاده: پروژه های بدون ثمر یا کم ثمر که وجود دارد بهتر است حذف شود، در کمیسیون عمران مجلس نماینده ای پیشنهاد داد که پروژه هایی که توجیه ندارد حذف شود که از این پیشنهاد در این شرایط تحریم ها و عدم وجود بودجه استقبال نشد. عدم وجود بودجه کافی و تحریم ها دوزمیت دارد، کار غیر اصولی کمتر می شود و گوش ها شنواتر می شود.

قربانعلی بیگ: بحثی را مهندس رجبی مبنی بر توسعه زیرساخت ها و تاثیر آن در افزایش بهره روری مطرح کردند، در این مورد مثالی می زنم، اگر به خاطر داشته باشید مسیر بافق - بندرعباس در سال ۷۳ افتتاح شد، در بندر ایستگاه نداشتیم اما خانه های ساختمانی ساخته شده بود. اکنون نمی دانم آن خانه ها استفاده می شود یا نه؟ در رابطه با بافق - بندرعباس پیشنهادهای دوخطه کردن و برقی کردن داده شد که در نهایت به دلیل عدم صرفه اقتصادی از پیشرفت آن مسیر جلوگیری شد، یا خط تهران - همدان که اقتصادی نیست. ما باید بپذیریم که در خصوص خطوطی که احداث می شود هیچ گزارش کاملی در مورد مزایا و معایب در طراحی و اجرای خطوط تهیه نمی شود.

مثالی دیگر مسیر کرمان - زاهدان است که مشاور راه آهن آن را شکل غیر عقلایی طراحی کرده است اما به دلیل تکلیف سیاسی این خط احداث شد. سوالی در اینجا مطرح است که اگر تکلیف سیاسی است آیا باید این چنین راه آهنی ساخته شود که هزینه



مهرداد تقی زاده:

مشکلی که اکنون در
سازمان وجود دارد این
است که نه کارشناسان
همانند گذشته انگیزه
آن زمان را دارند و نه
مدیران و وزیران حوصله
بررسی‌های لازم را دارند.
در همین کشور پروژه‌های
بدون توجیه بوده که متوقف
شده و بودجه آن صرف دو
پروژه دیگر شده است



پروژه ملی کشور بود و چرا ما در مدت ۶ سال نتوانستیم این پروژه را به پایان برسانیم. مورد دیگر پروژه میانه-تبریز است که ۱۳ سال است در حال احداث است و ۲۰۰ کیلومتر طول دارد، چرا ما باید مسیر طولانی‌تر را در طراحی این پروژه به جای مسیر کوتاه‌تر قرار دهیم که امکان آن وجود داشت و ۴ ساعت زمان صرفه جویی می‌شد. بودجه کشور به بیراهه صرف می‌شود. شعار داده‌ایم که سالی ۲۰۰ کیلومتر می‌توانیم خط راه‌آهن احداث کنیم اما چرا محقق نشده است؟

قربانعلی بیگ: با توجه به تمام مشکلاتی که وجود دارد باید بگویم که مدیران عامل شرکت‌ها اگر بخواهند می‌توانند در حوزه بارو مسافر تحولات لازم را صورت دهند، این اراده در بخش خصوصی باید باشد که مستقل از مشکلاتی که دولت و مجلس دارد بخش خصوصی می‌تواند در مسیر بهبود این بخش قدم بردارد.

راه‌آهن بافق به بندر عباس موقتاً یک خطه احداث شود به غیر از تونل‌ها و پل‌ها که باید دوخطه احداث شود. مهندس سعیدی‌کیا در آن زمان برای بودجه کشور بسیار بیشتر از آبروی خود در مقابل هیئت دولت اهمیت قایل شدند. در آن زمان اصلاح این طرح به هیئت دولت رفت تا اصلاح شود که وزیر عوض شد. آقای ترکان وزیر شدند و با این طرح مخالفت کردند، جلسه دیگری با آقای ترکان برگزار شد و ایشان هم متقاعد شدند اما در انتهای جلسه گفتند با این طرح موافقت نمی‌کنم زیرا اگر این بودجه حذف شود به ما تعلق نمی‌گیرد و وارد سازمان‌های دیگر می‌شود. در نهایت پیشنهاد دادیم که این بودجه صرف ساخت خط راه آهن مشهد- سرخس و دو خطه کردن راه‌آهن تهران - قم شود که بنده تایید آن را از سازمان برنامه بودجه گرفتم و این کار انجام شد. در نهایت می‌خواهم بگویم که اگر در این میان دکتر قربانعلی بیگ نبود که تحلیلی کارشناسی و دقیق انجام دهد و یا من به عنوان حلقه واسط میان مقامات و ایشان نبودم و اگر دو وزیر قاطعانه روی حرف خود نمی‌ایستادند و هیئت دولت نیز تصمیم خود را لغو نمی‌کرد، این اتفاق هیچگاه رخ نمی‌داد. مشکلی که اکنون در سازمان وجود دارد این است که نه کارشناسان همانند گذشته انگیزه آن زمان را دارند و نه مدیران و وزیران حوصله بررسی‌های لازم را دارند. در همین کشور پروژه‌های بدون توجیه بوده که متوقف شده و بودجه آن صرف دو پروژه دیگر شده است.

صدیق پور: در رابطه با بافق- بندرعباس باید بگویم حدود ۱۴ سال این پروژه طول کشید، سال ۵۴ این پروژه آغاز شد و سال ۷۳ تمام شد و شامل ۱۴ قطعه و یک قطعه انحرافی بود. زمانی که این پروژه افتتاح شد محورهای ۱۴ تا ۱۱ از سمت بافق به دلیل بهره‌برداری نکرده بودند نیاز به مرمت و بازسازی داشتند. این

که در بخش ریلی روی این نکته باید کار شود. نکته دیگر عدم تبیین کامل مشکلات است، ما فقط رئیس مشکلات را بیان می‌کنیم در صورتیکه باید گزارش کاملی از مشکلات مهیا کنیم و فقط به عنوان مشکلات ختم نشود، ما همه به عنوان مشکلات آگاهی کامل داریم و نیاز است تا مشکلات شکافته و بررسی شود. عدم چابکی در تصمیم‌گیری متناسب با بازار از مشکلات دیگری است که این بخش را درگیر خود کرده است.

تقی‌زاده: ۲۸ مورد در خصوص مشکلات ریلی در این نشست بیان شد و منتشر خواهد شد. البته تا مدیریت مجموعه خواستار تغییرات در مجموعه نباشد اتفاقی رخ نخواهد داد. در خصوص راه‌آهن بافق به بندرعباس باید بگویم که در زمان احداث راه‌آهن دو خطه برقی بافق به بندر عباس، بنده معاون راه‌آهن و عضو هیئت مدیره بودم و دکتر قربانعلی بیگ معاون نیروی کشش بودند که در رابطه با خط بافق- بندرعباس گفتند که این پروژه توجیه اقتصادی ندارد و باید تا ۲۰ سال آینده یک خطه غیر برقی باشد و ۲۰ سال آینده توجیه پیدا می‌کند. این مسئله را با مدیرعامل وقت آقای افشار مطرح کردم و ایشان گفتند که در حال ساخت است و در حیطه مرحوم مهندس بهرامی است و در این کار دخالت نمی‌کند. در نهایت با وزیر، وارد مذاکره شدیم و جلسه‌ای برگزار شد. ناگفته نماند که پروژه در هیئت دولت به تصویب رسیده بود و مناقصه بین‌المللی آن برگزار شده بود و حتی شرکت‌ها پکت‌هایشان را فرستاده بودند اما باز نشده بود، مهندس سعیدی‌کیا، وقت جلسه گذاشتند و آقای افشار و مرحوم بهرامی هم در این جلسه حضور داشتند، برخی از افراد با عدم اجرای این پروژه مخالف بودند زیرا معتقد بودند که به تصویب هیئت دولت رسیده بود. در نهایت با بررسی‌هایی که در آن جلسه انجام شد آقای سعیدی‌کیا قبول کردند که پروژه

و زمان را بیشتر و ایمنی را کمتر کند؟ باید به اینگونه مسائل پرداخته شود و نباید در مورد مسائل زیرساختی اینچینی غفلت شود. نمونه دیگر که صحبتی در آن رابطه نمی‌شود مسیر قطار سریع‌السیر تهران- اصفهان است، پروژه‌ای که مقرر بود ۴ میلیارد دلار هزینه داشته باشد و با دو میلیارد می‌توانستیم این پروژه را انجام دهیم به ۸ میلیارد دلار با کمترین سرعت (۲۵۰) افزایش دادند، در رابطه با قطار تهران- مشهد نیز به دلیل تصمیمات اشتباه به خوبی عمل نکردند. مسیر تهران مشهدی که با ۷۰۰ میلیون یورو اروپایی‌ها برنده شدند و به چینی‌ها با ۲ میلیارد یورو واگذار کردند، چرا سوالاتی در این موارد نمی‌شود و به این مسائل رسیدگی نمی‌شود؟ از پروژه تهران- مشهد قبل از آنکه ضایع تر شود باید جلوگیری شود. با برقی کردن پروژه تهران- مشهد، حدود ۵۰۰ میلیون یورو از خرید لکوموتیو دیزلی کاسته می‌شود که گفته شده خریداری شده است. برقی کردن تهران- مشهد در سال اول ۵۰۰ میلیون یورو لکوموتیو آن و ۸۰۰ میلیون یورو واگن آن ارزان تر می‌شود.

فرروزش: آنچه که ما امروز در پی آن هستیم بهره‌وری است، هنگامیکه کل مشکلات حل شود یعنی بهره‌وری افزایش می‌یابد، مشکلات بسیاری در بخش ریلی کشور وجود دارد. از آن جمله مشکلات چیدمان نادرست بازیگران این صنعت است که باید مجدد با مطالعه چیدمان انجام شود و رابطه‌ها تعریف شود. مشکل دیگر عدم شکل‌گیری کامل شخصیت بخش خصوصی است. اکنون باید شخصیت بخش خصوصی را کاملاً شکل دهیم و تعریف کنیم تا بتواند در حوزه بخش خصوصی حرف بزند و مشکلات خود را بیان کند. فرق بخش ریلی با دیگر بخش‌ها همانند حمل و نقل دریایی و جاده‌ای این است که بخش خصوصی کاملاً شکل گرفته و انجمن‌های این بخش‌ها کاملاً سازمان یافته است و اختیاراتی را دارد