

گفتگو با محمد رجبی، مدیرعامل شرکت مسافری رجا:

عدم وجود ساختار لازم برای مشارکت بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌ها

خروج منابع در اختیار مدیریت می‌شود. این در حالی است که تخصیص بودجه در کشوری مثل عراق به مراتب به صورت منظم‌تری نسبت به کشورمان انجام می‌گیرد. در تعریف توسعه پایدار همزمان و به تناسب، ارتباط بین اجزای توسعه برقرار می‌شود.

در صحبت‌هایتان به مقایسه حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای اشاره‌ای داشتید. حمل از طریق جاده هم ارزان‌تر است و هم سریع‌تر. عدم سهولت در خدمات حمل‌ونقل ریلی را می‌توان به دلیل ماهیت این حوزه قلمداد کرد یا موضوع مدیریت در این فقدان موثر است؟

اگر بخواهیم به شکلی کلان در مورد اقتصاد حمل‌ونقل صحبت کنیم، باید گفت که تجهیزات بخش ریلی چه زیرساخت‌ها و چه ناوگان، گران‌تر از حوزه جاده‌ای است. ولی اگر از نگاه حاکمیت به ماجرا بنگریم شکل دیگری هم مطرح می‌شود. در کشورهای کمونیستی یا سوسیالیستی به این شکل بود که ماموریت سازمان به آن‌ها دیکته می‌شد، به عنوان مثال حمل بار از مسیرهایی مشخص شده که فقط با ریل انجام می‌شود. از سوی دیگر تعریف بازار آزاد در جوامع به معنی رهایی در تصمیم‌گیری نیست و از قضا نشان از بی‌برنامگی آن نهاد است. در ایران و در بسیاری از مسیرها می‌بینیم که آمایش سرزمینی به درستی تنظیم نشده، به عنوان مثال در یک مسیر هم اتوبان کشیده شده و هم ریل. این مسئله نشان دهنده مصرف منابع زیاد است. ضمن اینکه ما به برتری‌های حمل و نقل ریلی از جمله کاهش سوخت و حمل انبوه آگاهیم. تصور من این است که استراتژی دولت باید به سمتی برود که معیار تصمیم‌گیری تنها بر حسب عرضه و تقاضا نباشد.



در ادبیات توسعه، حمل‌ونقل ریلی جایگاه پررنگی دارد. هرچند که سهولت جابه‌جایی در حمل‌ونقل جاده‌ای بیشتر است، اما یکی از شاخص‌های مهم برای باور توسعه در منطقه، کشیدن خط آهن است. تا مبادی انتقال بار از طریق خط آهن را نداشته باشیم امکان جذب آن را هم نداریم. به طور مثال اگر مراکز صنعتی کشور به ریل وصل نشود ضرر انواع شرکت‌های صنعتی، ما را از هدف توسعه دور خواهد کرد. در بسیاری از کشورها که در این زمینه پیشرو هستند از جمله روسیه، انتقال ۷۰ درصد از مجموع بار کل کشور از طریق شبکه ریلی انجام می‌شود، این در حالی است که در ایران این آمار تنها حدود ۱۰ درصد است. ضمن این که در حال حاضر حدود ۶۵ درصد از مجموع بار در ایران بار معدنی است و گریزی نیست جز انتقال آن از طریق ریل. مشکلات بسیاری در خصوص حمل بار و مسافر در کشور ما وجود دارد بر همین اساس برای واکاوی این مشکلات با مهندس محمد رجبی مدیرعامل شرکت مسافری رجا و رییس هیئت مدیره انجمن صنفی گفتگویی داشته ایم که به آن می‌پردازیم:

در سال‌های اخیر باید گفت که این مدل، از طریق اتصال شبکه اصلی به مقاصد بار گسترش می‌یابد. این گستردگی در سال ۹۷ نسبت به سال ۹۶ سه برابر بوده، شتابی که همچنان در جریان است. البته شبکه‌های اصلی که در حال گسترش هستند می‌توانند بارهای ترانزیت را هم منتقل کنند که یک بحث تجاری سازی محسوب می‌شود. مشکل اساسی ما در این زمینه، مسئله تخصیص منابع است که بودجه‌ها رابطه متناسبی با پروژه‌ها ندارند و این عدم تناسب، سبب

کشور به ریل وصل نشود زیان شهرک‌های صنعتی، ما را از هدف توسعه دور خواهد کرد. در بسیاری از کشورها که در این زمینه پیشرو هستند از جمله روسیه، انتقال ۷۰ درصد از مجموع بار کل کشور از طریق شبکه ریلی انجام می‌شود. این در حالی است که در ایران این آمار تنها حدود ۱۰ درصد است. ضمن این که در حال حاضر حدود ۶۵ درصد از مجموع بار در ایران بار معدنی است و گریزی نیست جز انتقال آن از طریق ریل. در مورد شبکه‌های آنتنی و ورود آن

توسعه زیرساخت‌ها تا چه میزان می‌تواند در رشد حمل ریلی مسافری موثر باشد؟ به نظر شما توجه کافی به این بخش صورت گرفته است؟

در ادبیات توسعه، حمل‌ونقل ریلی جایگاه پررنگی دارد. هر چند که سهولت جابه‌جایی در حمل‌ونقل جاده‌ای بیشتر است، ولی یکی از شاخص‌های مهم برای باور توسعه در منطقه، کشیدن خط آهن است. تا مبادی انتقال بار از راه آهن را نداشته باشیم امکان جذب آن را هم نداریم. به طور مثال اگر مراکز صنعتی

آیا سبک‌سازی بدنه سنگین راه‌آهن می‌تواند در کاهش هزینه‌ها موثر باشد؟

سهم بهره‌وری با سبک‌سازی ساختار یا هزینه‌های سربار راه‌آهن می‌تواند موثر باشد ولی نقش تعیین‌کننده‌ای ندارد. در چند مثال ساده هم می‌توان به این نتیجه رسید. مثلاً در ناوگان جاده‌ای در مقایسه با ناوگان ریلی، غالب ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای خصوصاً در بخش خدمات حومه با عمری بالای ۲۵ سال در تردد هستند و ارزش اتوبوسی که ۴۰ مسافر را جابه‌جا می‌کند حدود ۳۰۰ میلیون تومان است در صورتی که قیمت واگن خود کشش حدود ۲ میلیون یورو است. این نشان می‌دهد که سهم سرمایه‌گذاری و سرمایه‌بری بخش ریلی خیلی بالا است اما به دلیل نقش موثری که در حمل و نقل دارد سرپاست. مثل ماجرای سیل ابتدای سال جاری که بهترین وسیله حمل‌ونقل در مسیر جنوب همان ریل بود.

در رابطه با هزینه‌های بالای تعمیرات ناوگان و رفع مشکلات آن در خصوص واردات قطعات مورد نیاز به خصوص لکوموتیو و واگن‌های مسافری، راه‌آهن و خود شرکت‌ها چه تمهیداتی اندیشیده‌اند؟

سیستم حمایتی شفاف‌تری از سوی دولت وجود ندارد و راه‌آهن به عنوان متولی بخش، نتوانسته سیستمی اتخاذ کند که در آن، راهکارهای اجرایی‌اش را با بانک مرکزی یا وزارت صمت انجام دهد. در واقع شرکت‌ها بر اساس استطاعت خود و به صورت تصادفی توفیق کسب می‌کنند و سفارش کالایی را می‌توانند تهیه و آن را وارد کنند. امروز از زبان بسیاری از مسئولان می‌شنویم که می‌گویند ما در یک جنگ اقتصادی قرار داریم در صورتی که به نظر نمی‌آید. پذیرش این جنگ اقتصادی فراتر از کلام نیست زیرا در صورت پذیرش آن، در مقابل باید راهکارهای مشخصی در نظر گرفته شود. مثلاً برای خریداری قطعات خاص قطارها که لزوماً از شرکت‌های خارجی قابل تهیه است باید راهکاری برای مذاکره با شرکت فروشنده صورت گیرد. در واقع نوعی تقسیم ریسک میان اربابان صورت گیرد. این واقعیت وجود دارد که به دلیل

محدودیت‌های بازار ما نتوانیم جنس مرغوب را خریداری و وارد کنیم.

در موارد زیادی شاهد آن هستیم که طرف مذاکره با بسیاری از شرکت‌های خارجی، دولت ایران است. با توجه به محدودیت‌های بین‌المللی دولت در انجام این مذاکرات، بخش خصوصی این ادعا را دارد که می‌تواند این محدودیت‌ها را به نوعی از میان بردارد ولی عملاً همتی برای این واگذاری به بخش خصوصی نمی‌بینیم.

به نظر می‌رسد هنوز فرهنگ عمومی پذیرش یا ساختار لازم‌برای مشارکت‌جویی بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌ها به وجود نیامده است. دولت هنوز به آن درجه از وارستگی نرسیده است که بتواند نقش بخش خصوصی را پررنگ کند. در واقع ساختار موجود از پررنگ شدن این نقش جلوگیری می‌کند.

آیا این ساختار همان عامل بازدارنده در مشارکت بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌ها و تعیین تعرفه‌ها و قیمت‌هاست؟

بالاخره دولت خودش را در بحث نظام قیمت‌گذاری، پاسخگوی مردم می‌داند. هر چند تجربه‌های متناقضی هم در این بخش وجود دارند. از جمله سیاست قیمت‌گذاری خودرو که به بخش شورای رقابت واگذار شد و بعد از باز پس‌گیری این قدرت از این نهاد، دولت به دنبال بازگرداندن این اختیار به شورای رقابت است.

به نظر می‌رسد که در مواقعی قیمت‌ها باید آزاد شود و پس از آن دولت ورود کرده تا بتواند حمایت خود را نشان دهد. متأسفانه ساختار متداوم برای واگذاری و افزایش اختیارات به بخش خصوصی وجود ندارد. انجمن صنعت ریلی هنوز اجازه صدور پروانه تأسیس شرکت را ندارد. زمانی که این قدرت‌ها از بخش خصوصی گرفته می‌شود، انجمن‌ها و پارلمان‌ها هم مشکلات موجود را دغدغه اصلی خود نمی‌دانند و آنجایی که تضاد منابع به‌وجود می‌آید، اعتراض دو طرف دولت و انجمن‌ها را در بر دارد.

به نظر می‌رسد در بحث جذب سرمایه‌گذاران هم دولت با همین مشکل روبه‌رو است.

عدم اجرای تعهد در زمان معین یکی از مهم‌ترین این عوامل است. انتظارات کوتاه مدت از بخش خصوصی هم به همین شکل. زمانی که سرمایه‌گذار درگیر تصمیمات متغیر دولت می‌شود نمی‌تواند برنامه بلندمدتی را تنظیم کند و در کوتاه مدت هم نتایج مطلوبی به دست نمی‌آید.

با توجه به اینکه میزان سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی پایین بوده و مستلزم زمان نسبتاً طولانی برای بازگشت سرمایه است، چه تمهیداتی را می‌توان برای تداوم روند جذب سرمایه‌گذار اتخاذ کرد؟

این تصمیم حاکمیت است. من چندین پیش‌برنامه تلویزیونی دیدم که چند سرمایه‌دار ایرانی با حمایت ویژه بانک‌های چین در آن کشور سرمایه‌گذاری کرده‌اند. در حالی که ما در ایران این تسهیلات را نداریم. دولت می‌تواند صنایع داخلی را که در استان‌های کمتر توسعه یافته تولید می‌شوند خریداری کرده تا صنعت در آن منطقه رشد کند و این رشد متعاقباً موجب از بین رفتن بیکاری و پیشرفت عوامل اجتماعی و... می‌شود.

در دهه ۸۰ دولت تحت عنوان وجوه ارائه شده به شرکت رجا این امکان را داده بود که واگن را خریداری کند و این تعهد را به خریداران این واگن‌ها بدهد که حدود ۶ درصد از بهره بانکی‌شان را پرداخت کند. بسیاری از شرکت‌های صاحب واگن، امروزه تنها با ۵ درصد از ارزش دارایی آن زمان صاحب واگن شدند ولی این امکان هم‌اکنون ممکن نیست.

یکی از مشکلات مطرح شده، عدم انعقاد قرارداد حق دسترسی با شرکت‌های خصوصی ریلی است. راه‌آهن تا چه اندازه توانسته به این مسئله ورود کند؟

سال گذشته ما تلاش کردیم تا قانون دسترسی را تبدیل به قرارداد کنیم. به تعبیر دیگر توافقات و تعهدات میان طرفین ایجاد کنیم. به هر شکل قانون دسترسی یک قانون یک‌طرفه است که راه‌آهن را به عنوان نماینده حاکمیت مسلط به کنترل همه امور بخش ریلی. این درحالی است که مطالبه از طرف بخش خصوصی وجود ندارد.

در مورد عدم واگذاری بازرگانی

و بازاریابی بخش مسافری به بخش خصوصی چگونه؟

ما نتوانسته‌ایم مدیران بخش خصوصی را به عنوان کسی که قدرت دفاع از اعضا را داشته باشد در حوزه دولتی وارد کنیم. این می‌توانست مسیر رشد آن فرد را هم مهیا کند و وی را به یکی از ارکان اصلی وزارتخانه بدل کند. مثلاً رئیس اتاق ایران باید عضو هیأت دولت باشد.

زیاد بودن تعداد شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی کوچک هزینه‌آور است. آیا راه‌آهن می‌تواند برای ادغام این شرکت‌ها و جلوگیری از رقابت‌های هزینه‌آور اعمال قانون کند؟

ما در راه‌آهن یک آیین‌نامه حق تأسیس شرکت‌ها را داریم که چگونگی و الزام تأسیس شرکت‌ها را شامل می‌شود، مثلاً در آن الزاماتی چون حداقل تعداد واگن برای ثبت و فعالیت یک شرکت آمده است، همین امر سبب ادغام شرکت‌های کوچک‌تر می‌شود. این یک واقعیت است که شرکت‌ها، اقتصاد صنعت خود را به جای مناسبی هدایت نمی‌کنند. یک مقایسه اقتصادی Economic Scale وجود دارد که خیلی شرکت‌ها از مسیر اصلی آن خارج شده‌اند.

چند سالی است که در پی اجرای سیستمی تحت عنوان واگن پول هستیم که در آن طرح تشکل واگن‌های چند شرکت که منافع آن‌ها تامین می‌شود در آن مطرح است ولی صاحب واگن‌ها حاضر به قبول آن نیستند.

با همه این مسائل، تعدادی از شرکت‌های سودآور در حوزه ریلی فعالیت می‌کنند. چرا این شرکت‌ها برای افزایش و سود سرمایه در بازارهای مالی همچون بورس شرکت نمی‌کنند؟

البته نمی‌توان به طور کامل از عدم حضور این شرکت‌ها در بورس سخن گفت ولی در نهایت باید در نظر داشت که ماهیت این شرکت‌هاست که سبب می‌شود تا مشارکت گسترده‌ای در بورس و بازارهای مشابه نداشته باشند. عمده سهامداران شرکت‌ها وابسته به نهادها و تشکیلات عمومی، دولتی و نظامی هستند که این خود یک مانع است.