

گفتگو با عباس قربانعلی بیگ،
مدیر عامل شرکت آذرخش ریل آسیا:

چه زیرساختی نیاز به توسعه دارد؟



سه موضوع محوری در راه آهن داریم که باید به آن توجه ویژه شود، یکی از آن موارد زیرساخت است که چگونه زیرساخت را توسعه دهیم و چه مسیری‌هایی را دوخطه یا برقی کنیم و چگونه بار محوری را افزایش دهیم. بخش دیگر مربوط به ظرفیت و تقاضا است که در بخش‌هایی که ظرفیت بالاست از چه زیرساخت‌هایی و در بخش‌هایی که ظرفیت پایین است از چه زیرساخت‌هایی استفاده کنیم؟ ظرفیت از موضوعات مهمی است که باید مورد بررسی قرار گیرد. بسیاری از ظرفیت‌ها که تقاضای فراوان وجود دارد بدون استفاده مانده است. ما اکنون در مسیر جنوب در مسیر لرستان، بندرعباس، بافق به سمت مشهد، چادر ملو به سمت اردکان و بافق به سمت اصفهان ظرفیت‌هایی داریم که می‌توان استفاده‌های ویژه از آن کرد.

بهره‌وری از نکات مهم است. بهره‌وری در بخش مسافری بسیار پایین است و مشکلات بسیاری در این بخش وجود دارد. در بحث لکوموتیو نیز مشکلاتی وجود دارد اما در بحث واگن باری بهره‌وری به شدت پایین است و همچنین در مورد بهره‌وری زیرساخت نیز مشکلات بسیاری داریم. دولت، مجلس، وزارت راه، راه آهن و حتی شرکت‌های خصوصی باید روی این مسائل بررسی‌های عمیقی را انجام دهند. متأسفانه بخش خصوصی همیشه به صورت یک طلبکار در مقابل دولت ظاهر می‌شود. دولت و مجلس ضعف‌های بسیاری در خصوص بخش ریلی دارند اما بخش خصوصی نیز در مواردی که می‌تواند موثر باشد ضعف‌هایی از خود نشان داده است.

مواردی که ذکر شد خلاصه گفته‌های دکتر عباس قربانعلی بیگ، مدیر عامل شرکت آذرخش ریل آسیا بود. برای شرح بیشتر نظرات این کارشناس ریلی به گفتگو با ایشان نشستیم که به شرح زیر می‌باشد:

۱۶۴ مصوب بودجه در برنامه چهارم توسعه، پیش‌بینی‌های لازم را کرد تا بتوان زیرساخت را با مشارکت بخش خصوصی توسعه داد. مجلس این قانون را مصوب کرد اما در این مدت حتی یک مورد هم انجام نشده و مجلس و دولت باید به این امر توجه داشته باشند. فرصت‌های بسیار خوبی در کشور وجود دارد که به جای آنکه سکه و ارز خریداری شود نقدینگی را به این سمت بکشانند. بیش از یک میلیارد دلار سرمایه از داخل برای سرمایه‌گذاری در این خصوص معرفی اما مورد قبول واقع نشد. در سال ۹۲ پیشنهادی را برای راه آهن سریع السیر تهران- قم داشتیم، سرمایه‌گذار به عنوان صندوق بازنشستگی حدود ۵ هزار میلیارد تومان سرمایه داشت اما این کار انجام نشد.

سرمایه‌گذار خارجی، برای برقی کردن لرستان و تامین لکوموتیو برقی در سال ۹۴ پیشنهاد دادیم که می‌توانست بیش از ۱۰۰ میلیون یورو سرمایه‌گذاری کند، دکتر آقایی در خرداد ۹۵ پذیرفتند اما این مورد هم انجام نشد.

این مسائل از مشکلاتی است که بخش ریلی را درگیر کرده است. بانک‌هایی هستند که سرمایه خود را

مسیر همدان احداث می‌کردند به مراتب مسیر بهتر، مناسب و موثرتر بود. باید توجه داشته باشیم که وقتی این مسیر به عراق متصل شود توجیه مناسب‌تری پیدا می‌کند. البته اگر در آن مسیر نیز ما نتوانیم با جاده رقابت کنیم مورد استقبال قرار نخواهد گرفت. برخی از خطوط جدید مانند قزوین - رشت دارای مسیر بسیار خوبی است اما وقتی معنا پیدا می‌کند که مسیر رشت به آستارا را متصل کنیم، البته متأسفانه در مسیر قزوین - رشت ضعف تدابیر دیده می‌شود، این مسیر را طبق الگوی ۸۰ سال گذشته یک خطه ساخته‌اند. در حالیکه این مسیر با هزینه اندکی می‌توانست دو خطه باشد همانند مسیر بافق - بندرعباس که پل‌ها و تونل‌ها را دو خطه ساختند و پس از گذشت چند سال آن مسیر را دو خطه کردند. در نتیجه زیرساخت حتما در رشد حمل موثر است اما چه زیرساختی و با چه هدفی و چه مسیری؟

چندین سال است برای دو خطه کردن مسیر بافق - اصفهان تلاش و پیگیری می‌کنیم و حتی برای ساخت این مسیر سرمایه‌گذار نیز آمادگی سرمایه‌گذاری دارد اما بی‌توجهی می‌شود.

قانون مجلس در سال ۹۱ طبق ماده

ویژگی‌هایی بسیار مهم و جای بحث دارد. اکنون زیرساخت‌هایی همانند اصفهان - شیراز، اراک - کرمانشاه و کرمان - زاهدان ساخته شده است که بسیار مهم است اما متأسفانه در برخی از این مسیرها بار و مسافر وجود ندارد همانند مسیر اصفهان - شیراز که فقط مسافر دارد و بار قابل توجهی ندارد یا اراک - کرمانشاه که مسافر می‌تواند داشته باشد اما به دلیل اینکه مسیر صحیحی را برای احداث این خط در نظر نگرفته‌اند مسافر قابل توجهی ندارد.

شاید اگر مسیر کرمانشاه را در ادامه

توسعه زیرساخت‌ها تا چه میزان می‌تواند در رشد حمل ریلی اعم از بار و مسافر موثر باشد، آیا توجه کافی به این بخش شده است؟

در ابتدا باید به این نکته توجه داشته باشیم که از زیرساخت‌هایی که تا امروز به بهره‌برداری رسیده تا چه میزان استفاده می‌شود؟

اگر به این سوال به صورت کلی جواب دهیم پاسخ مثبت است و توسعه زیرساخت‌ها در رشد حمل بار و مسافر موثر است اما نکته مهم میزان اثرات زیرساخت‌ها در کدام مسیرها با چه



صرف خرید سکه و ارز می کنند در صورتیکه می توانند در توسعه زیرساخت قدم بردارند.

صاحبان بار علاقه مند به حمل و نقل جاده‌ای هستند و تمایلی به حمل بار از طریق ریل ندارند، دلایل عدم سهولت در حمل ریلی و خدمات رسانی و همچنین افزایش قیمت نسبت به جاده چیست؟

در اوایل دهه ۷۰ سهم راه آهن حدود ۳۰ درصد بود و به تدریج این سهم کاهش پیدا کرد تا در سال ۸۶ طبق قانون مدیریت سوخت سهم بخش ریلی به ۷ درصد رسید، البته ناگفته نماند ۷ درصد جمع جاده و ریل است یعنی ما ۷ درصد در مقابل ۹۳ درصد جاده حمل بار داشتیم. طبق قانون مدیریت سوخت مقرر بود سهم بخش ریلی به ۳۰ درصد برسد در حالیکه اوایل دهه ۷۰ چشم انداز سهم ۵۰ درصد بود و عملاً سهم ما اگر رشد جاده و ریل در این ۱۲ سال محاسبه شود سهم حمل و نقل ریلی از ۷ درصد کمتر شده است. مقایسه‌ای میان سهم متوسط حمل و نقل ریلی در جهان و ۷ درصد در ایران انجام دهید. سهم راه آهن آمریکا با وجود بالا بودن قیمت سوخت بالاتر از ۴۰ درصد بوده است و سهم حمل و نقل جاده‌ای کمتر از ۳۰ درصد بوده و بقیه حمل توسط خطوط لوله و رودخانه و دریاچه‌ای انجام می‌شد. یعنی سهم ریل در آمریکا حدود ۵۰ درصد از جاده بیشتر بوده یعنی نسبت به جاده ۱۵۰ درصد. در صورتیکه سهم حمل و نقل ریلی در ایران در کل ۷ درصد و نسبت به جاده ۸ درصد است.

با توجه به تجربیاتی که از کشورهای موفق دنیا کسب شده راه حل‌هایی مشخص شده است. اولین مسئله این است که ما خود را به حمل مواد معدنی وابسته کرده‌ایم، حتی در این مورد نیز صحنه را به حمل و نقل جاده‌ای واگذار کرده‌ایم، نکته بعدی این است که صاحبان کالا به سراغ حمل و نقل جاده‌ای می‌روند که با کانتینر حمل می‌شود، ما در این زمینه بسیار ضعیف هستیم.

اوایل دهه ۸۰ سهم ما در کانتینر یک درصد بود که با اقداماتی که انجام شد در مدت کوتاهی به ۳ درصد رسید، اما اگر بررسی کنید این ۳ درصد تغییری نداشته است و دلیل آن این است که زمان سیر قطارهای ما، بین مبادی و مقاصد بار کانتینری زمان بسیار طولانی است در حالی که در زمان مرحوم دکتر دادمان تجربه سیر قطارهای ترانزیت در زمان کوتاه را داشته‌ایم.

ما سال‌ها قطارهای برنامه‌ای ۴ روزه را از سرخص به بندرعباس یعنی حدود ۲۵۰۰ کیلومتر مسیر، قبل از راه‌اندازی خط بافق به مشهد را داشته‌ایم. در حالیکه قطارها همین مسیر را در مدت زمان ۱۵ روز طی می‌کردند. در زمان دکتر دادمان سال‌ها در این مسیر قطارهای برنامه‌ای را داشتیم. اکنون نه تنها در مسئله ترانزیت به شدت ضعیف هستیم بلکه در حوزه حمل و نقل کانتینری بسیار ضعیف هستیم و بخش زیادی از این عقب‌ماندگی مربوط به زمان سیر طولانی است.

عدم توجه به بخش خصوصی در قیمت‌گذاری و وضع تعرفه‌ها و ضوابط مرتبط چیست؟ چرا بخش خصوصی در این مسائل اجازه ورود ندارند؟ عدم حضور بخش خصوصی در این گونه تصمیم‌گیری‌ها چه زیان‌هایی به بار می‌آورد؟

ما یک بخش خصوصی داریم که صاحب بار است و بخش دیگر خصوصی که صاحب واگن و لکوموتیو است. ما باید تلاش کنیم نظر صاحبان بار را برآورده کنیم، در رابطه با بارهای معدنی نیز با توجه به سود بالایی که دارند باید تلاش کنیم تا با چانه‌زنی به نرخ مناسب برسیم. از سوی دیگر باید توجه کامل به جاده داشته باشیم، اکنون سهم جاده در حمل بار معدنی غوغا می‌کند و علت آن این است که قیمت سوخت بسیار پایین است. دولت باید چاره‌ای ببیند، زیرا قیمت جهانی ارز و فولاد بالا رفته است اما سهم حمل و نقل ریلی که ۳ درصد بوده به یک درصد کاهش پیدا کرده است. سوالی در اینجا مطرح است که اگر

تعرفه حمل ریلی افزایش پیدا کند چه مقدار از این بار به سمت جاده می‌رود؟ مشکلاتی که در این بخش وجود دارد دارای ابعاد مختلفی است، هنگامیکه تعرفه بخش حمل جاده‌ای بالا نمی‌رود اگر تعرفه حمل ریلی را بالا ببریم بازار را از دست خواهیم داد. راه حل این است که باید به سمت افزایش بهره‌وری برویم تا سود بخش خصوصی افزایش یابد و هزینه‌ها کاهش یابد.

بهره‌وری ما بر اساس آمار UIC در سال ۲۰۱۷ حدود ۱/۱ میلیون تن کیلومتر برای هر واگن باری است اما متوسط بهره‌وری دنیا ۲/۷ میلیون تن کیلومتر برای هر واگن باری است. از سوی دیگر بهترین وضعیت در دنیا حدود ۱۲ میلیون تن کیلومتر است. البته ناگفته نماند که ما در واقع تقریباً در این آمار ۰/۹ هستیم زیرا آمار ۱/۱ میلیون تن کیلومتر با در نظر گرفتن عملکرد واگن‌های ۶ محوره است که هر کدام را یک واگن محاسبه می‌کنیم اما در حقیقت بیشتر از یک واگن هستند. حاصل آن است که بهره‌وری حمل و نقل ریلی کشور ما در مقایسه با متوسط بهره‌وری در دنیا حدود ۳۰ درصد حتی کمتر است و نسبت به بهره‌وری بهترین کشورها در دنیا، کشور ما از ۸ درصد کمتر است و مفهوم آن این است که به عنوان مثال ما برای یک بار ثابت باید ۱۳ واگن بخریم اما شرکتی که بهره‌وری بالا دارد یک واگن خریداری می‌کند. این امر چه میزان به بخش خصوصی مالک واگن صدمه می‌زند؟

اگر ما به این مسائل پردازیم مطمئناً برای بخش خصوصی بدون آنکه تعرفه را افزایش دهیم سودآور خواهد شد. متوسط تعرفه راه آهن آمریکا بر تن کیلومتر، یک دهم جاده آن کشور بوده است. یعنی اگر فرض کنید، افزایش تعرفه‌ها در حمل ریلی مشکل را حل نخواهد کرد بلکه بدتر خواهد شد و بار به سمت جاده خواهد رفت.

تصدی‌گری راه آهن و مالکیت لکوموتیو راه آهن از مسائل مشکل‌ساز است که بخش خصوصی با

آن دست و پنجه نرم می‌کند، آیا اقداماتی در راه آهن برای اصلاح این مشکل انجام شده است؟ چرا هنوز پس از گذشت سال‌ها از خصوصی سازی، اجرای این قانون به درستی انجام نشده است؟

یکی از سودآورترین بخش‌های خصوصی در حوزه ناوگان ریلی موضوع لکوموتیو است که از واگن سودآورتر است، به ویژه در چند سال اخیر که درآمد مالکان لکوموتیو روبه رشد بوده است. الگوی خصوصی‌سازی ما غلط است و اگر در مورد واگذاری لکوموتیوها نیز عجله کنیم مشکلات مضاعف خواهد شد. لازم است وزارت راه و مجلس و حتی شرکت‌ها و انجمن حمل و نقل ریلی کنار هم بنشینند مروری کنند که آیا راهی که در آن قدم گذاشته‌اند و پیش رفته‌اند صحیح است یا نه؟ در حوزه ریلی مسیر خصوصی‌سازی و واگذاری‌ها غلط بوده‌است. باید از تجربیات کشورهای که در این حوزه موفق بوده‌اند همانند ژاپن، آمریکا و یا برخی از کشورها در اروپا استفاده کرد. بنده معتقد هستم که خصوصی‌سازی باید صورت گیرد اما به صورت عمودی و با الگوی بی او تی، که در این الگو زیرساخت‌ها برای بهره‌بردار (نه مالکیت) به بخش خصوصی واگذار می‌شود و مجدد به دولت انتقال داده می‌شود، قانون در سال ۹۰ در ماده ۱۶۴ مجوز اینگونه خصوصی‌سازی را داده است. یکی از بهترین مسیرها و پروژه‌ها برقی کردن راه آهن تهران - مشهد است که کاملاً اقتصادی است و بهتر است لکوموتیوها نیز واگذار شود.

بدنه سنگین راه آهن بسیار هزینه‌ساز است، آیا بهتر نیست این بدنه سنگین کمی سبک تر شود تا در هزینه‌ها صرفه جویی شود؟

کاملاً با سبک‌تر کردن بدنه راه آهن موافق هستیم. در زمان آقای افشار پرسنل راه آهن کوچک شده بود اما اکنون خود راه آهن بزرگ شده است و باید بررسی و هماهنگی‌ها انجام شود تا بتوان این بدنه سنگین و لخت را مجدداً کوچک کرد. برای انجام این امر پیشنهاد می‌کنم



که در دنیا نیز اصل بر آن است که اگر قطعه‌ای در ابتدا دو سال طول عمر داشته آن را به ۳ سال و بیشتر برسانند اما در کشور ما از مسئله بهینه‌سازی غفلت فراوان شده است.

سخن آخر:

ما سه موضوع محوری در راه‌آهن داریم که باید به آن توجه ویژه شود، یکی از آن موارد زیرساخت است که چگونه زیرساخت را توسعه دهیم و چه مسیرهایی را دوخطه یا برقی کنیم و چگونه بار محوری را افزایش دهیم.

بخش دیگر مربوط به ظرفیت و تقاضا است که در بخش‌هایی که ظرفیت بالاست از چه زیرساخت‌ها و ناوگانی و در بخش‌هایی که ظرفیت پایین است از چه زیرساخت‌ها و ناوگانی استفاده کنیم؟ ظرفیت از موضوعات مهمی است که باید مورد بررسی قرار گیرد. بسیاری از ظرفیت‌ها که تقاضای فراوان وجود دارد بدون استفاده مانده است. ما اکنون در مسیر جنوب در مسیر لرستان، بندرعباس، بافق به سمت مشهد، چادرملو به سمت اردکان و بافق به سمت اصفهان ظرفیت‌هایی داریم که می‌توان استفاده‌های ویژه از آن کرد.

مورد دیگر نکته بهره‌وری است. بهره‌وری در بخش مسافری بسیار پایین است که ناشی از الگوی بهره برداری غلط است.

در بحث لکوموتیو نیز مشکلاتی وجود دارد اما در بحث واگن باری بهره‌وری به شدت پایین است و همچنین در مورد بهره‌وری زیرساخت نیز مشکلات بسیاری داریم. دولت، مجلس، وزارت راه، راه‌آهن و حتی شرکت‌های خصوصی باید روی این مسائل بررسی‌های عمیق را انجام دهند. متأسفانه بخش خصوصی همیشه به صورت یک طلبکار در مقابل دولت ظاهر می‌شود. دولت و مجلس ضعف‌های بسیاری در خصوص بخش ریلی دارند اما بخش خصوصی نیز در مواردی که می‌تواند موثر باشد ضعف‌هایی از خود نشان داده است که ناشی از ضعف شناخت و مطالبه رویکرد صحیح از مسئولین مربوطه است.

از مشکلات اندیشیده‌اند؟

از اتفاقاتی که پس از خصوصی سازی رخ داد آن بود که شرکت‌ها به سمت تنوع رفتند. در گذشته در راه‌آهن سیاست‌گذاری‌های کلی در خصوص تشابه در تجهیزات و کاهش تنوع شده بود اما اکنون به این مسئله خیلی توجه نشده و تنوعاتی که وجود دارد تولید بسیاری از اقلام را غیر اقتصادی کرده. ما اکنون می‌توانیم در زمینه واگن باری درصد بالایی از قطعات را در داخل کشور بسازیم اما وقتی شرکتی قطعه‌ای را با تعداد کم به داخل سفارش می‌دهد و شرکت‌های دیگر هر کدام جداگانه به شرکت‌های خارجی متفاوت سفارش می‌دهند موجب می‌شود تا بخش خصوصی داخلی با توجه به اینکه توانایی ساخت را دارد اما برای ساخت آن قطعه توجیه اقتصادی نداشته باشد.

مسئله دیگر نوسانات و گران شدن ارز و گمرک و تحریم‌ها می‌باشد.

تمایل شرکت‌ها به خرید قطعات از خارج زیاد شده که هم مشکلاتی را برای خود ایجاد کرده‌اند و هم سازندگان داخلی را تضعیف و نابود کرده‌اند.

مسئله دیگر بهینه‌سازی قطعات است

زیاد بودن تعداد شرکت‌های حمل و نقل ریلی با سایز کوچک و تعداد کم ناوگان هم هزینه‌بر است و هم رقابت بیش از حد میان شرکت‌ها ایجاد می‌کند، آیا اقدامی در خصوص ادغام شرکت‌های ریلی انجام شده است؟

ما اگر بخواهیم شرکت‌های کوچک را ادغام کنیم و راهی را برای حضور و فعالیت شرکت‌های کوچک باز کنیم یعنی دیگر هیچ سرمایه‌ای وارد بخش ریلی نمی‌شود، زیرا هزینه سرمایه‌گذاری در بخش ریلی بالا است. شرکت‌های کوچک نیاز به زمانی برای تشکیل شرکت ریلی می‌خواهند. این امر در ظاهر مورد استقبال قرار می‌گیرد اما در اصل کار صحیحی نیست و به این بخش لطمه وارد می‌کند. ما می‌توانیم فرمولی قرار دهیم تا شرکت‌های کوچک ترغیب به ادغام شوند، نه آنکه ممنوعیت و محدودیت ایجاد کنیم.

هزینه‌های بالای تعمیرات ناوگان و مشکلات در خصوص واردات قطعات ناوگان به خصوص لکوموتیو و واگن مسافری مشکلاتی را ایجاد کرده است. راه‌آهن و همچنین خود شرکت‌ها چه تمهیداتی را برای عبور

در اولین قدم راه‌آهن مکلف شود که مسیری را به صورت بی‌اوتی واگذار کند. زیرا در غیر اینصورت راه‌آهن برای سرمایه‌گذاری‌هایی که انجام می‌شود نیرو می‌خواهد تا از عهده سرمایه‌گذاری‌های جدید برآید. اگر ما به زیرساخت که یکی از عوامل هزینه‌ساز است توجه نکنیم و به فرمولی نرسیم که بخش خصوصی در آنجا دغدغه بهره‌برداری اقتصادی نداشته باشد کارهای انجام شده نتیجه نخواهد داشت.

عدم تمایل شرکت‌های سودآور ریلی برای ورود به بازارهای مالی همچون بورس چیست؟

عملاً در بخش ریلی شرکت سودآور نداریم، اگر از واژه سودآوری برای برخی از شرکت‌ها استفاده می‌شود منظور به صورت نسبی است. به عنوان مثال مالکان لکوموتیو نسبت به دیگر شرکت‌های ریلی از سود بالاتری برخوردار هستند. مجموعاً شرکت‌های ریلی شرکت‌های سودآور نیستند. به همین علت است که شرکت‌های خصوصی به سمت حوزه ریلی برای سرمایه‌گذاری ورود پیدا نمی‌کنند و دلیلی هم برای ورود به بازارهای مالی وجود ندارد.