



محمد سعیدنژاد در گفت‌وگو با ندای ریلی:

باید هر چه سریع‌تر شبکه ریلی را گسترش داد کمیت را مهم‌تر از کیفیت می‌دانم

اهمیت حمل‌ونقل ریلی و تاثیر آن بر ساختار اقتصادی کشورها از جمله تولید، سرمایه‌گذاری و اشتغال بر کسی پوشیده نیست و زیربنای اقتصادی هر کشور است. کاهش مصرف انرژی، ایمنی بالا و کاهش آلاینده‌گی محیط‌زیست در کنار دلایل دیگر، از مهم‌ترین مزایای حمل‌ونقل ریلی نسبت به سایر روش‌های حمل‌ونقل در کشور ماست. بنابراین توسعه صناعی همچون حمل‌ونقل ریلی به دلایل مختلفی انجام می‌گیرد که از آن جمله می‌توان به امنیت سیاسی و اقتصادی، دسترسی آسان به منابع طبیعی منطقه و تسهیل صادرات مواد خام، درآمدهایی که از کریدورهای ترانزیت به دست می‌آیند و همپای درآمدهای نفتی هستند، اشاره کرد. برای بررسی بیشتر وضعیت صنعت ریلی و راه‌کارهای افزایش بهره‌وری با آقای محمد سعیدنژاد به گفت‌وگو نشستیم تا روند توسعه حوزه حمل‌ونقل و صنعت ریلی در قبل و بعد از انقلاب را مورد کنکاش قرار دهیم تا بتوان پیشرفت‌ها و فراز و فرودهای این صنعت مهم را طی مدت زمان چهار سال انقلاب مورد بررسی قرار داد.

کاهش هم داشته اما اندازه‌ای که در حوزه‌های دیگر سرمایه‌گذاری کرده‌ایم، متناسب با آن در حمل‌ونقل ریلی کشور سرمایه‌گذاری نشده است.

بحث دیگری که در حمل‌ونقل ریلی جدا از بحث کمی مطرح است، بحث کیفی است. از نظر کیفی در بخش بار باید به سمت استفاده از قطارهای باری سنگین پیش برویم. قطارهایی که بتوانند حمل‌ونقل کالا را در ابعاد وسیع‌تری انجام دهند و متاسفانه تاکنون نتوانسته‌ایم حتی یک مسیر را به این نوع قطارها یا قطارهای برقی مجهز کنیم. برای مثال مسیر بندرعباس - بافق در اهدافش چنین چیزی پیش‌بینی شده بود، اما هنوز در عمل کاری صورت نگرفته است.

در بخش مسافری، بحث سرعت مطرح است. به‌ویژه در مسیر شهرهای پرجمعیت کشور مثل تهران - تبریز یا تهران - مشهد که در این بخش نیز تا حالا نتوانسته‌ایم کاری انجام دهیم. بنابراین با توجه به وضعیت کشورهای مشابه و هم‌سطح و موقعیت و جایگاه کشورمان در منطقه در بخش ریلی چه در حوزه باری و چه در حوزه مسافری عقب‌تر هستیم. این عقب‌ماندگی باعث شده است میزان تقاضا در بخش ریلی کاهش پیدا کند.

علت سرمایه‌گذاری بیشتر در حمل‌ونقل جاده‌ای چیست؟ با توجه به این‌که از لحاظ امنیت، کاهش آلاینده‌گی و کاهش مصرف سوخت بخش ریلی به صرفه‌تر است.

همان‌گونه که می‌دانید حمل‌ونقل ریلی مزیت‌های زیادی در بحث‌های مختلف مثل امنیت، سوخت، کاهش آلاینده‌گی و... دارد، اما این‌که چرا به اندازه کافی اهمیت و بودجه تخصیص داده نمی‌شود، به عوامل مختلفی از جمله مسائل سیاسی، اجتماعی و اقتصادی بستگی دارد. مجموع این مسائل باعث می‌شوند تا سرمایه‌گذاری در بخش غیرریلی بیشتر باشد. به‌طور مشخص مقام‌ها و مسئولان در هر منطقه‌ای سعی می‌کنند طی دوره‌ای که مسئولیت دارند کارهایی انجام دهند که به اسم آن‌ها ثبت شود و از خودشان

چهره مثبتی نشان دهند. این عملکرد مثبت نشان دادن در پروژه‌های جاده‌ای به‌ویژه در پروژه‌های جاده‌ای منطقه‌ای و محلی زودتر آثارش نمایان می‌شود، اما در بخش ریلی مدت زمان طولانی‌تری نیاز است تا این سرمایه‌گذاری خود را نشان دهد.

نکته دوم هم این‌که رشد ناوگان جاده‌ای و خودرویی به دلایل اجتماعی، اقتصادی و اشتغال‌زایی بیشتر است. همچنین تمایل مردم به استفاده از حمل‌ونقل خصوصی و شخصی بیشتر شده است که همه این‌ها باعث شده تراکم خودرو در خیابان‌ها و جاده‌ها افزایش یابد و به دنبال آن ترافیک فشار مضاعفی می‌آورد و مسئولان نمی‌توانند نسبت به آن بی‌تفاوت باشند. اما مسئولان در کنار آن باید به حمل‌ونقل ریلی هم توجه بیشتری کنند و آن قدر باید در این حوزه سرمایه‌گذاری شود که هم به لحاظ کیفی و هم به لحاظ کمی پاسخ‌گوی نیاز جامعه باشد. یعنی هم سرعت کافی داشته باشد و هم حجم بالای بار را جابه‌جا کند تا مردم و صاحبان کالا به سمت حمل‌ونقل ریلی تمایل پیدا کنند.

کارشناسان معتقدند که بعضی از خطوط ریلی غیرکارشناسی و اولویت‌دار نبودند، یا این‌که فشارهای سیاسی باعث شده تا خطوطی ساخته شوند که بازده اقتصادی ندارند و باید این سرمایه‌گذاری‌ها در جاهای با اولویت بالا که بازده اقتصادی دارند انجام می‌شد، نظر شما چیست؟

معتقدم نباید هیچ استانی را به‌خاطر این‌که جمعیت کمتری دارد یا از نظر اقتصادی ضعیف است از راه‌آهن محروم کرد. تاریخ راه‌آهن را که نگاه کنید توسعه ریلی از شهرهای پرجمعیت شروع شده و به سمت شهرهای کم‌جمعیت رفته است و این اتفاقی است که باید بیفتد. اتفاقا بین دو نظریه که آیا شبکه ریلی را باید سریع‌تر تکمیل کنیم یا شبکه را در جاهایی که پرجمعیت یا از لحاظ اقتصادی مقرون‌به‌صرفه است باکیفیت‌تر کنیم، معتقدم که ما باید هر چه سریع‌تر شبکه ریلی را تکمیل کنیم. چون هر چه

عملکرد ریلی را در ۴۰ سال گذشته و در مقایسه با چیزی که می‌توانست اتفاق بیفتد، چگونه ارزیابی می‌کنید؟

بعد از انقلاب تاکید روی حمل‌ونقل ریلی بیشتر بوده و به‌طور میانگین ساخت و توسعه خطوط ریلی نسبت به پیش از انقلاب تقریباً دو برابر شده است. در رژیم گذشته حدود ۷۰ کیلومتر در سال، خط جدید ساخته می‌شد که در حال حاضر نزدیک به ۱۴۰ کیلومتر در سال خط جدید ساخته می‌شود. البته این مقایسه به مفهوم آن نیست



دسترسی مردم به شبکه ریلی در سطح کشور بیشتر باشد، تمایل به استفاده از شبکه ریلی بیشتر خواهد بود. وقتی از کیفیت صحبت می‌کنیم منظور فقط سرعت نیست. کیفیت سطح دسترسی مردم به شبکه هم است. مردم بیشتری باید به شبکه ریلی دسترسی داشته باشند، این فقط یک امر کمی نیست و امر کیفی هم است. هر چه کشوری شبکه ریلی گسترده‌ای داشته باشد، میزان دسترسی و تقاضای سفر برای استفاده از شبکه ریلی بیشتر می‌شود.

توسعه قطارهای حومه‌ای را چقدر مهم می‌دانید؟

استفاده از این نوع قطارها در حومه شهرهای بزرگ و پرجمعیت یک امر اجتناب‌ناپذیر است. بدون داشتن یک قطار حومه‌ای مناسب با سرفاصله‌های کوتاه میان حرکت دو قطار (Headway) امکان توسعه در حومه شهرهای بزرگ امکان‌پذیر نیست و دچار مشکل می‌شویم.

آیا امکان این که بخش خصوصی در زیرساخت‌ها سرمایه‌گذاری و از محل دریافت هزینه‌های سیر، مبلغ سرمایه‌گذاری شده را بردارد وجود دارد؟ مثل کاری که در ساخت اتوبان توسط بخش خصوصی می‌شود که از محل دریافت عوارض هزینه سرمایه‌گذاری شده را به همراه سود برداشت می‌کنند.

این کار در راه‌آهن از راه‌های دیگر شدنی است و در جاهایی که تقاضای بار و حمل‌ونقل و ترافیک بالای بار وجود دارد، امکان‌پذیر است اما در مورد بخش مسافری این کار شدنی نیست. در حوزه ریلی دولت باید به خاطر مزیت‌های اجتماعی یارانه پرداخت کند و نباید خیلی به دنبال سوددهی بود و نباید راه‌آهن را به‌عنوان نگاه اقتصادی دید. در بعضی از مسیرهایی که حمل‌ونقل سنگین بار وجود دارد مثل بنادر و کارخانه‌های آهن، فولاد و معادن، امکان این که بخش خصوصی بتواند سرمایه‌گذاری کند، وجود دارد. فکر می‌کنم در این مورد در ایران هنوز با این کار فاصله داریم و در حال حاضر نباید روی این مسئله متمرکز شد و

کارهای مهم‌تری در بخش ریلی است که بخش خصوصی می‌تواند در آن حوزه‌ها سرمایه‌گذاری کند. در حوزه بار این کار شدنی است، اما دلیل این که در حال حاضر موافق این کار نیستیم این است که جلوی توسعه صنعتی در بعضی از جاها گرفته می‌شود ولی در درازمدت این کار امکان‌پذیر است. برای مثال اگر منطقه‌ای توسعه پیدا کرد آن وقت می‌توان گفت آن منطقه نیاز به خط راه‌آهن دارد و می‌توان از بخش خصوصی دعوت کرد اگر تمایل دارد در آن منطقه برای احداث خطوط ریلی سرمایه‌گذاری کند.

تحریم‌ها روی صنعت ریلی و توسعه خطوط راه‌آهن تا چه حد تاثیر داشته است؟

خوشبختانه در حوزه ریلی خیلی به کشورهای دیگر وابستگی نداریم. در زیرساخت‌ها به‌طور کامل امکان توسعه در داخل وجود دارد. در روسازی و تولید سیستم‌های علائم و ارتباطات نیز رشد خوبی را در داخل کشور شاهد هستیم و تجهیزاتی را هم که لازم داشته باشیم تا به امروز تهیه کرده‌ایم و در آینده هم تهیه می‌کنیم. در زمینه ناوگان در داخل کشور هم تولید لکوموتیو داریم و هم انواع واگن‌های باری و مسافری را تولید می‌کنیم و احساس نمی‌کنم در زمینه توسعه ریلی با مانع جدی مواجه باشد.

در زمینه خودتحریمی حمل‌ونقل ریلی با چه مشکلاتی روبه‌رو است و آیا اساساً با چیزی به‌نام خودتحریمی مواجه هستیم؟

ما یک ساختار اداری در کشور داریم که این ساختار به‌خاطر مشکلاتی که از خارج به ما وارد می‌شود، یا مشکلات و شرایط ویژه‌ای که در داخل داریم در بعضی جاها کنترل‌های بیشتری را در مصرف منابع کشور اعمال می‌کنیم که باعث می‌شود گاهی اوقات محدودیت‌هایی پیش آید. من اسم این کار را خودتحریمی نمی‌گذارم بلکه معتقدم شرایط باعث می‌شود برای کنترل بیشتر محدودیت‌های اداری اعمال شود. در گذشته وقتی می‌خواستیم قطعه‌ای وارد کنیم با یک ثبت سفارش و کارهای اداری این کار به

راحتی انجام می‌شد، اما اکنون به‌خاطر محدودیت‌های ارزی و شرایط خاص کشور گرفتن ارز برای واردات قطعه کار سختی است. البته باعث شده سرعت کارها پایین بیاید اما فکر نمی‌کنم بتوان آن را خودتحریمی نامید. معتقدم راه‌آهن در این شرایط با بخش خصوصی تعامل خوبی دارد و از این بخش حمایت‌های خوبی می‌کند.

وضعیت اتصال ریل به بندر را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

آن چیزی که در حال حاضر به‌عنوان سهم ریل از بندر وجود دارد، متأسفانه سهم خوبی نیست. البته این سهم در دیگر مناطق کشور هم خوب نیست. چون صاحبان بار و کالا در همه جا به شبکه ریلی دسترسی ندارند و در صورت استفاده از ریل برای حمل بار مجبور هستند چند دفعه بارشان را جابه‌جا کنند که از نظر هزینه و ضایعات کالا برایشان مقرون به صرفه نیست.

به نظر شما شکوفاترین دوره صنعت ریلی چه دورانی بوده است؟

به نظرم دو دوره شاخص هستند. یکی زمانی که راه‌آهن به بندرعباس وصل شد و دیگری هم دوره‌ای که راه‌آهن ایران به راه‌آهن کشورهای آسیای میانه متصل شد. از طرفی بندرعباس را داریم که ۸۰ درصد بار کشور از طریق این بندر وارد می‌شود و از طرف دیگر ارتباط ما با کشورهای آسیای میانه که از نظر اقتصادی و سیاسی خیلی مهم بود. اگر در آینده هم بتوانیم راه‌آهن رشت را از طریق آستارا به راه‌آهن جمهوری آذربایجان وصل کنیم می‌تواند نقطه درخشان دیگری در صنعت حمل‌ونقل ریلی و راه‌آهن ایران باشد.

تا چه میزان برپایی نمایشگاه را مفید می‌دانید و آیا این نمایشگاه‌ها اهدافی را که باید داشته باشند برآورده می‌کنند؟

اصل نمایشگاه کار خوبی است و این که یک نمایشگاه بتواند فرهنگ یک صنعت را در جامعه توسعه دهد، کار خوبی است. خروجی نمایشگاه هم بستگی به شرایط دارد که بتوانیم پیشرفت‌هایمان را به نمایش بگذاریم و با شرکت‌های دیگر به‌خصوص شرکت‌های

خارجی تعامل داشته باشیم.

نقش انجمن‌ها را در تعامل بین دولت و بخش خصوصی چقدر مفید می‌دانید؟ دولت تا چه حد به انجمن‌ها به‌ویژه در حوزه ریلی اهمیت می‌دهد؟

حضور و فعالیت این نهادها را نمی‌توان کتمان کرد و نقش مفیدی دارند. انجمن ریلی در سال‌های گذشته دچار فراز و نشیب بوده و در مجموع عملکرد انجمن به‌خصوص در یکی دو سال گذشته را مثبت می‌دانم. البته این به معنی آن نیست که هر آن چه ما خواستیم به نتیجه مثبت رسیده است، بلکه مثبت از این نظر می‌دانم که هر آن چه بخش خصوصی مدنظرش بوده است را منعکس کرده و هر نگاهی که در راه‌آهن بوده را به اعضایش منتقل کرده است. انجمن‌ها واسط بین بخش خصوصی و دولت هستند و هر آن چه بخش خصوصی یا دولت بخواهد نمی‌توانند در آن زمینه تصمیم بگیرند. انجمن ریلی توانسته نقش خودش را به‌خوبی ایفا کند و در دوره اخیر این نقش پررنگ‌تر شده است و تعداد جلساتی که با راه‌آهن داشته بیشتر شده و خیلی از این جلسات هم به نتیجه مثبت رسیده است. این را هم باید در نظر داشته باشیم که هر آن چیزی که انجمن می‌گوید نباید انتظار داشته باشیم راه‌آهن قبول کند و راه‌آهن هم نباید این انتظار را داشته باشد که هر دستوری می‌دهد وحی منزل است و انجمن و شرکت‌ها باید بپذیرند و نظری نداشته باشند.

مدیریت راه‌آهن را چقدر پویا می‌دانید؟

این را زمان ثابت می‌کند که چقدر مدیریت راه‌آهن پویا بوده و باید منتظر ماند و دید تا چه حد برنامه‌ها و اهداف راه‌آهن عملی می‌شود. برداشت من این است که در راه‌آهن تلاش زیادی می‌شود تا با بخش خصوصی تعامل داشته باشند و شاهد این هستیم که در راه‌آهن تلاش می‌شود تا بخش خصوصی توسعه بیشتری داشته باشد. این که تا چه میزان این کارها محقق می‌شود، برای قضاوت نیاز به زمان داریم.