



گفتگو با سید منصور محمودی، مشاور انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته:

## راه آهن زیر بار عدم اصلاحات اساسی له می شود

در تمام دنیا اولین و مهمترین وسیله حمل و نقل، راه آهن است و دولت‌ها به توسعه این بخش توجه ویژه‌ای دارند. سیستم ریلی موجب کاهش مصرف سوخت و آلودگی محیط زیست، تنزل تراکم ترافیک و ارتقاء ایمنی می‌شود. در حالی که حوادث جاده‌ای در کشور بسیار اتفاق می‌افتد اما به ندرت شاهد حادثه‌ای در سیستم ریلی هستیم. در ایران توسعه حمل و نقل ریلی از ملزومات توسعه کشور است. اما متأسفانه با وجود تأکیدی که از طرف مقامات ارشد کشور و دولت‌های مختلف به توسعه این بخش شده، همچنان راه آهن با مشکلات و چالش‌های بسیاری مواجه می‌باشد. برای واکاوی مشکلات به سراغ مهندس سید منصور محمودی، مشاور انجمن شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته رفتیم و گفت‌وگویی با ایشان داشتیم که به شرح آن می‌پردازیم:

### کاهش تصدیی‌گری دولت در بخش حمل و نقل ریلی به چه صورت رخ می‌دهد؟

مسئله‌ای که در اینجا مورد توجه است، تفکیک افقی و عمودی ساختارهای ریلی است و مفهومش این است که اولاً ترابری از زیرساخت و ثانیاً حمل باری از مسافری جدا گردد. اگر به سایر شیوه‌های حمل و نقل توجه شود، همین ساختار وجود دارد. مثلاً در حمل و نقل جاده‌ای راه‌ها (جاده، اتوبان و...) در اختیار دولت ولی کامیون، اتوبوس، مینی‌بوس و... در مالکیت مردم (بخش خصوصی) هستند. در بخش هوایی، فرودگاه‌ها، تجهیزات و امکانات پروازی در مدیریت دولت ولی هواپیمایا

شیوه‌های حمل و نقل شده بود.

اما حرکت به سمت تفکیکی عمودی و افقی راه‌آهن‌ها بنا بر سه مشکل عمده شروع گردید. اول اینکه هزینه‌های جانبی حمل و نقل جاده‌ای نسبت به راه‌آهن بسیار بالا بود. ثانیاً کندبودن سرعت رشد راه‌آهن‌ها و عدم مدرنیزه شدن آن‌ها برای کشورها مشکل‌ساز گردیده بود. ثالثاً پس از اتحاد اروپای شرقی و غربی، عبور قطارها از خاک کشورهای اروپایی‌ها با مشکلاتی مواجه شده بود. لذا پس از مطالعات عمیق به این نتیجه رسیدند که لازم است تا تفکیک عمودی (جداسازی زیرساخت از ترابری) و افقی (جداسازی باری از مسافری) راه‌آهن‌ها صورت گیرد. این طرح در دهه ۸۰ میلادی شروع و در دهه ۹۰ عملیاتی شد و تا به امروز سطح اصلاحات به همین منوال در حال پیشرفت است. در ایران هم طی سال ۱۳۷۷ شیوه‌نامه راه‌آهن اروپا را بررسی شد که به شکل دو بند قانونی در برنامه سوم توسعه کشور درج و متعاقباً آیین‌نامه اجرایی آن در هیأت وزیران تصویب شد. بدین ترتیب مقرر شد که ما هم تفکیک عمودی و افقی را به انجام برسانیم. یعنی مدیریت حرکت و مالکیت قطارهای باری و مسافری از مدیریت و مالکیت زیرساخت جدا شوند. در سال ۱۳۸۰ مدیریت راه‌آهن آرام آرام شروع به واگذاری واگن‌های مسافری و باری به بخش خصوصی نمود. همچنین آیین‌نامه‌ای به نام «سهام بهینه بخش دولتی و غیر دولتی در راه آهن» در رده بالای کشور به تصویب رسید که در آن ذکر شده امر ترابری باید کلاً خصوصی گردیده و از راه‌آهن جدا شود. واگذاری مالکیت واگن‌ها به تدریج پیش رفت و در دولت آقای احمدی‌نژاد کلاً شرکت رجاء - که تا آن موقع دولتی باقی مانده بود - به سازمان تأمین اجتماعی واگذار گردید. به این ترتیب مالکیت تمامی واگن‌ها به بخش خصوصی منتقل شد. در زمینه لکوموتیو هم ضمن مونتاز ۲۰۰ دستگاه لکوموتیو توسط شرکت مپنا، به بخش خصوصی اجازه داده شد تا از برخی کشورها مثل چین لکوموتیو خریداری شود. اما واگذاری مالکیت لکوموتیوهای موجود راه‌آهن به بخش خصوصی که باید قبل از سال ۱۳۸۶ انجام می‌شد با

مقاومت منفی مدیران عامل روبرو شد. لذا خصوصی سازی مالکیت کل ناوگان و واگذاری مدیریت ترابری در نیمه راه متوقف شد.

### مگر این مصوبات و قوانین و... الزام آور نبود؟

اولاً این الزام موكول به زمان خاصی نبود؛ بنابراین می‌توانستند این کار را به تعویق بیندازند. ثانیاً با استفاده از چند واژه در قانون تفسیر به نفع راه‌آهن به عمل آمده است. بعد از آن راه‌آهن طرحی ارایه داده تا واگن‌ها و نیروی کشش در اختیارش قرار بگیرد و هریک سهمی از درآمد اخذ نمایند. البته این توقف بعدها به شدت مشکل‌ساز شد. چون اولاً به‌دلیلی عدم دخالت دادن بخش خصوصی در امر مدیریت ترابری، تمایل به سرمایه‌گذاری ناچیز شده است. ثانیاً به سبب دخالت‌کردن حاکمیت در امر تصدیی‌گری و بهره‌وری اندک مدیریت مربوطه، سودآوری بخش اندک شده است. ثالثاً ساختارهای مالی، سازمانی و حقوقی راه‌آهن ناقص و ناکارآمد باقی مانده است. ضعف سرمایه‌گذاری موجب شده تا ۸۰ درصد امکانات و تجهیزات، قدیمی مانده و فقط ۲۰ درصد آن‌ها جدید باشند که این مساله سطح بهره‌برداری و بهره‌وری را بافت مواجه کرده است. بنابراین راه‌آهن توان بازسازی زیرساخت و ناوگان خود در برابر استهلاک از دست داده، و توان بهینه‌سازی فناوری سیستم‌ها و تجهیزات و به تبع آن رقابت در برابر حمل جاده‌ای را ندارد. در کل به دلیل اینکه از بخش خصوصی سلب اختیار شده و آن‌ها هم خیلی فعال نیستند، راه‌آهن برای سرمایه‌گذاری بیشتر متکی به درآمد عمومی و اعتبارات دولتی شده است. از ثمرات این تقسیم‌کار ناکارآمد، امکان راه‌اندازی قطار برنامه و کامل میسر نمی‌شود. زیرا نبود اختیار مدیریت حمل لکوموتیوها توسط صاحبان واگن‌ها و بسنده‌کردن به انعقاد قرارداد با صاحبان کالا و صرفاً فعالیت در امر تخلیه و بارگیری، موجب می‌گردد که زمانبندی سیر، تخلیه و بارگیری و به تبع آن انعقاد قراردادهای حمل بین راه‌آهن و شرکت‌های حمل و نقل ریلی فراهم نشود. یعنی مسئول هرگونه تاخیر قطار دقیقاً



قابل تشخیص نیست و نمی‌توان مقصر را شناخته و از او مطالبه گرامت نمود. بی‌ربطی شرکت‌های حمل‌ونقلی برای بازاریابی و ارائه تعرفه‌های رقابتی به دلیل ضعف اختیارات، موجب کاهش تدریجی سهم راه‌آهن در بازار حمل‌ونقل می‌گردد.

**پس چرا اقدامی برای رفع این گرفتاری‌ها نمی‌شود؟ یا کاملاً خصوصی شده یا به حالت اول برگردد؟**

دولتی شدن بازگشت به عقب به دو دلیل عمده امکان ندارد ۱- تعداد زیادی واگن واگذار شده و چند هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری شده است، بودجه برای خرید مجدد تمامی آن‌ها توسط راه‌آهن از کجا تامین شود؟ ۲- اگر خود دستگاه حاکمیتی بیاید وسط میدان، طبق قانون، اجازه تصدی‌گری ندارد. بنابراین بازگشت به عقب غیرممکن است. حفظ وضع موجود و تداوم آن هم به دلیل بهره‌وری پایین، اشکالات فراوان و سطح درآمد اندک با مشقت و سختی فراوان روبرو است. تنها راهی که می‌ماند حرکت به سمت جلوس است؛ این کار مستلزم شجاعت زیاد و اراده بزرگ در هیات مدیره راه‌آهن است که فعلاً چنین چیزی دیده نمی‌شود.

**با توجه به وضعیت موجود، بسیاری از فرصت‌ها از دست رفته و موجب می‌شود تا بحث ترانزیت را نداشته باشیم. آیا این مسائل برای مسئولین روشن نیست؟**

خیر، موضوع این است که دولت n ریال بودجه به راه‌آهن می‌دهد و اگر راه‌آهن طبق روال فعلی مقدار n ریال را هم برای سرپا نگهداشتن نیروی کشش و هم زیربنا مصرف کند، مطمئناً برای هردو مورد آنها بودجه کم می‌آورد. ولی اگر فقط برای زیربنا مصرف کند و بقیه آن را هم به بخش خصوصی واگذار کند، هم زیربنا خوب توسعه پیدا می‌کند و هم بخش خصوصی. اگر بخش خصوصی مشاهده کند که اختیار کافی بر بهره‌ور کردن دارایی‌های خود را دارد، مطمئناً سرمایه‌گذاری بیشتر و فعالیت مؤثرتر می‌کند. بنابراین سرمایه‌گذاری در کل بخش ریلی بالا می‌رود. چون بخش خصوصی ملاحظه می‌کند که قطار در

اختیار خودش است و طبق قرارداد راه‌آهن مسئول حرکت آن طبق زمانبندی معین است، لذا اولاً انضباط بیشتری را رعایت می‌کند، ثانیاً سعی در بازاریابی سودآورتری می‌کند و ثالثاً برای رفع مشکلات موجود سرمایه‌گذاری بیشتری می‌نماید. راه‌آهن هم که از دولت بودجه دریافت می‌کند، نصف کارهایش (نگهداری نیروی کشش و راهبری قطارها) را کنار گذاشته و بر سرمایه‌گذاری در زیربنا متمرکز می‌شود. وقتی سرمایه‌گذاری بیشتری در زیربنا انجام گردد، ظرفیت شبکه افزایش می‌یابد و باعث می‌شود که سرعت قطارها بالا رفته و راه‌آهن یک تکانی بخورد و رشد کند. ضمن اینکه دست مدیران بخش خصوصی بازتر شده و راحت‌تر می‌توانند فعالیت کنند. اگر چه اکثر واگن‌های راه‌آهن تحت مالکیت شرکت‌های به اصطلاح خصولتی است، ولی از یک منظر خصولتی بودن به معنی داشتن منابع بالا است و خیلی راحت‌تر می‌توانند سرمایه‌گذاری کنند و شرکت خود را در صورت سودآوری مناسب توسعه دهند.

**در این بحث انتقادی که به دولت وارد است، آیا می‌شود باز یک تفکیک کوچک‌تری قائل شد که مثلاً به بخش مسافری کاری نداشته باشند و فقط بار برنند یا فقط مواد معدنی حمل کنند؟ این مسایل دیده نشده؟**

حمل مسافر توسط راه‌آهن از جمله تعهدات دولت است و از این بابت به طور غیر مستقیم یارانه‌های سنگینی را می‌پردازد. گسترده بودن حمل انواع بارها این مزیت را دارد که در صورت کاهش تقاضا در یک بخش، راه‌آهن به شدت صدمه نمی‌بیند. ولی در کل، بخش اعظم درآمدهای راه‌آهن از حمل دو نوع کالای معدنی و نفتی حاصل می‌شود.

از طرف دیگر در بخش مسافری به دلیل حالت خاصی که دارد، راهبری داخل قطارها دست بخش خصوصی است. یعنی مثلاً در قطارها پذیرایی می‌کنند، خدمات می‌دهند و تمیزی می‌کنند. بنابراین در هر سالن نیرو بکار گماشته‌اند. ولی در قطارهای باری به دلیل شرایط خاصی که دارد، راهبری کاملاً با راه‌آهن هست، یعنی

راه‌آهن واگن‌های باردار را تحویل می‌گیرد به مقصد می‌رساند و در مقصد تحویل می‌دهد و بالعکس.

**اکنون با توجه به این وضعیت فعلی و شرایطی که هست، حمل‌ونقل بار در بخش ریلی کمتر شده یا هنوز تقاضا وجود دارد؟**

حجم حمل‌ونقل ریلی عمده‌تاً تابع دو چیز است؛ یکی ظرفیت شبکه و ناوگان و دیگری گستردگی شبکه. همانند جاهایی مثل کردستان که اصلاً شبکه نداریم یا جاهایی که شبکه ریلی هست اما به دلیل تردد بالا در آن مسیر یا رسوب واگن، حرکت قطارها کند می‌شود. جاهایی که بارهای زیادی برای انتقال هست، شبکه ما پر و قفل است. آنجایی که بار کم داریم، شبکه‌مان ظرفیت زیادی دارد!

موضوع بعدی این است که حمل‌ونقل ریلی همانند حمل‌ونقل جاده‌ای تابع تقاضای بازار است. به‌عنوان مثال حدود دو یا سه سال پیش که به ناگهان قیمت‌های ارز تغییر کرد، قیمت قطعات یدکی کامیون‌ها مثل لاستیک و مواد مصرفی مثل روغن و چیزهای دیگر ۳ برابر شد و در این شرایط، دیگر مثل گذشته صرفه اقتصادی برای حمل بار وجود نداشت و رانندگان خودمالک شروع کردند به اعتصاب کردن! خب این فرصت خوبی شد برای راه‌آهن. آنها قیمت‌ها را ۳٫۵ برابر کردند ولی راه‌آهن با قیمت ۲ تا ۲٫۵ برابر افزایش نرخ توانست بار بسیار زیادی را به سمت خود جذب کند.

**وضعیت ترانزیت کشور به چه صورت است؟**

ترانزیت کشور تابع روابط بین‌الملل است. وقتی روابط بین‌الملل کشور خوب باشد، حمل بارهای ترانزیتی نسبتاً بهبود پیدا می‌کند و هر زمان روابط بین‌الملل بد شود، بارهای کمتری به ما می‌دهند.

**راه چاره برای بهبود وضع فعلی راه آهن چیست؟**

یکی از راه‌هایی که وجود دارد این است که لکوموتیوها را به شرکت‌های مالک واگن واگذار کنیم. از مالکان واگن بخواهیم تا خودشان بار را طبق برنامه‌ای که از راه‌آهن دریافت می‌کنند حمل کنند. اگر طبق این برنامه عمل نکنند جریمه می‌شوند. دیگر اینکه یک سیستم

منظم و حساب شده‌ای طراحی شود که طبق آن تعهدات راه‌آهن، دولت و بخش خصوصی مشخص شود.

**آیا از این وضعیت استقبال می‌شود؟**

اصلاً طرحی عرضه نشده که بخواهند از کیفیت کارآمدی آن باخبر شوند. اصلاً این گام را نمی‌خواهند بردارند که مشخص شود که استقبال می‌شود یا خیر. مثلاً شما فکر کنید هم اکنون بخواهند که لکوموتیوها را بفروشند، راه‌آهن می‌تواند از محل منابع آن تمام خطوطی یک خطه پرتردد ( دارای ظرفیت پایین و تقاضای حمل بار و مسافر بسیار زیاد) را دو خطه کند. آنگاه سرعت قطارها، ظرفیت حمل و درآمد ریلی تقریباً دو برابر می‌گردد. همین لکوموتیوهای موجود را اگر بفروشند، راه‌آهن یک جهش بسیار بزرگی می‌کند. ولی برای حفظ قدرت این کار را نمی‌کنند.

**هیچ دستور کاری نیست؟ یعنی هیچ حرفی در این مورد مطرح نشده؟**

اصولاً مدیران دولتی منافع اقتصادی برایشان اهمیت زیادی ندارد. یعنی برایشان چندان مهم نیست که فلان فعالیت سودآور هست یا خیر. بیشتر مدیران دولتی تابع قدرت و مصلحت سیاسی- اجتماعی هستند. بنابراین مشکلات را بیشتر از جنبه سیاسی می‌بینند تا اقتصادی.

**پس در کوتاه‌مدت ما همین وضع را داریم؛ بلندمدت که ظاهراً امیدی نیست؟**

تا زمانی که سرمان کاملاً به سنگ نخورد ما هیچ وقت تغییر رویه نمی‌دهیم. گروهی شجاعانه راه را هموار کردند و گروهی نیز به تثبیت وضع موجود اکتفاء نمودند. انجام اصلاحات ریسک داشته و لذا به شجاعت نیاز دارد. متأسفانه اکنون ۱۴ سال است که قرار بوده این لکوموتیوها واگذار شود و در این مدت هیچ اتفاقی مهمی نیفتاده است. نکته مهم اینست که با فرصت سوزی مدیران ارشد، به تدریج راه‌آهن از ادامه وضع فعلی ناتوان می‌شود ولی ممکن است در آن موقع انجام اصلاحات بسیار سخت گردیده باشد.