



گفت‌وگو با مهندس بابک احمدی
رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل
ریلی و خدمات وابسته

افول صنعت حمل و نقل ریلی در سایه عدم حمایت دولت

صنعت حمل و نقل ریلی کشور دو بخش اصلی دولتی و خصوصی دارد. در بخش دولتی مسئولیت تنظیم و تدوین قوانین و مقررات، تنظیم‌گری، نظارت و جلوگیری از انحصار و کنترل روابط و ایجاد حمایت‌های لازم از بخش‌هایی که صرفه اقتصادی کافی برای سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی ندارد باید ملاک عمل باشد. در بخش خصوصی که نیازمند حمایت بیشتر از سوی دولت است دولت باید همانند سابق نقش خود را به عنوان مالک و سرمایه‌گذار ایفا کند. بخش خصوصی هیچ وظیفه‌ای ندارد در جایی که سرمایه‌گذاری صرفه اقتصادی ندارد سرمایه‌گذاری کند و اگر دولت از ایفای نقش خود شانه خالی کند صنعت حمل و نقل ریلی به گل خواهد نشست که نقطه افول صنعت حمل و نقل ریلی کشور خواهد بود. در بخش‌هایی که سرمایه‌گذاری نتیجه مناسب دارد، دولت باید به بخش خصوصی بسپرد و صرفاً در موضع تنظیم‌گری، حمایت از سرمایه‌گذاری‌ها و کاهش ریسک‌های سرمایه‌گذارانی که وارد این حوزه می‌شوند ایفای نقش کنند. اگر دولت بخواهد در اشل‌های حداقلی بازده سرمایه به سرمایه‌گذاران تازه وارد این حوزه، خوش آمد بگوید قاعدتاً سرمایه مورد نیازی که مقرر است بخش خصوصی وارد کند انجام نخواهد شد و متعاقباً رشدی در صنعت ریلی که در این سال‌ها مورد مطالبه بوده رخ نخواهد داد. دولت باید در بخش‌هایی که صرفه اقتصادی دارد و یا اقتصاد آن قابلیت ترمیم و بهسازی است کنار بکشد و مسئولیت توسعه و سرمایه‌گذاری جدید را به بخش خصوصی واگذار کند و مراقبت حداکثری و مستمر از حفظ سرمایه‌های ورودی بخش خصوصی داشته و ایجاد یک حاشیه سودآوری و بازدهی مناسب برای تشویق و ترغیب سرمایه‌گذاران جدید برای ورود به بخش ریلی با نگاه بلند نظرانه فراهم کند.

مهندس بابک احمدی در گفت‌وگو با فصلنامه ندای حمل و نقل ریلی معتقد است در حوزه‌هایی که صرفه اقتصادی وجود ندارد نمی‌توان از بخش خصوصی توقع داشت در زیان دولت شریک باشد. به صورت خاص در حوزه حمل و نقل حومه‌ای و مسافری در قطارهای معمولی به خصوص در حوزه توسعه، دولت هنوز باید ایفای نقش کند. در حوزه حمل و نقل باری نیز با تنظیم قوانین و مقررات، حاشیه امنی برای سرمایه‌گذاران تازه وارد به این بخش ایجاد کند. ادامه گفت‌وگو را مطالعه فرمایید:

همواره می‌گفتند سهم حمل و نقل ریلی باید افزایش یابد و اکنون که سال‌هاست از آن زمان می‌گذرد ما همچنان در همان نقطه که بودیم ایستاده‌ایم، علت این توسعه نیافتگی را در چه می‌دانید؟ آیا از دلایل آن، کمبود اعتبارات، نوع تصمیم‌گیری‌ها، درست تعریف نکردن آن چشم‌انداز یا دلیل آن عدم مدیریت صحیح است؟

صنعت حمل و نقل ریلی امروز در جایگاه واقعی خود قرار ندارد و مقصر را نمی‌توان یکی از بازیگران و موثرین این صنعت بدانیم. هم بخش دولتی و هم بخش غیر دولتی در این عدم توفیق مسئول هستند و باید پاسخگو باشند. اصناف ما به بلوغ کافی که لازمه یک صنعت بالنده و رو به رشد هست نرسیده‌اند. در بخش دولتی نیز با همین

داد صرفاً واگذاری منابع و امکانات و برون‌سپاری زیرساخت‌های اجرایی نبود آنچه از برون‌سپاری مد نظر بود برون‌سپاری اختیارات و استفاده از چابکی و پویایی ذهن تجارت خصوصی هم بود به همین دلیل انجمن در کنار پیگیری موضوعات صنفی مرتبط با منافع اعضاء به حضور در نهادهای تصمیم‌ساز و مشارکت در فرایند تصمیم‌سازی هم نقش دارد. در سنوات گذشته یعنی قبل از این تاریخ انجمن به عنوان اسپانسر برخی از پروژه‌های زیرساختی در حوزه فرایندها و برنامه‌ریزی کلان حمل و نقل ریلی و تجدید ساختار این صنعت فعالیت کرده است.

از سال ۱۳۸۲ مکرر می‌شنویم که چشم‌انداز و برنامه‌های حمل و نقل ریلی اعلام شده است،

نقش و رسالت انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته در توسعه این مد از حمل و نقل چیست و چه اهدافی را دنبال می‌کند؟

انجمن صنفی نام دارد و موضوعات مرتبط با صنف را دنبال می‌کند اما به معنای آن نیست که به موضوع مشکلات ریلی یک طرفه نگاه کند و نگاه کلان در انجمن وجود نداشته باشد. این انجمن در جهت ارتقای کمی و کیفی این بخش از صنعت حمل و نقل ریلی تلاش می‌کند. شرکت‌های متعددی از جمله مالکین شرکت‌های بهره‌بردار و خدمات وابسته عضو انجمن هستند. انجمن صنفی فقط مطالبه‌گر نیست بلکه ارائه دهنده راهکار و تصمیم‌ساز نیز می‌باشد. آنچه بعد از آغاز فرایند خصوصی‌سازی در کشور رخ



را حل کنند در این زمینه انجمن چه گام‌هایی را در مقابل مقررات دست و پاگیر، اصلاح قوانین قصد دارد بردارد؟

بنده اعتقاد دارم که ما به میزان کافی بستر قانونی در کشور داریم. نهادهای اثرگذار در تسهیل اجرای قانون وجود دارد.

اما هرکدام از ارکان صنعت باید در جایگاه خود قرار داشته باشند و بپذیرند که وظیفه، مسئولیت و اختیار واقعی آن‌ها چیست. در بخش‌هایی تضاد منافع وجود دارد. یعنی اگر بخش خصوصی اصرار داشته باشد فراتر از حدود اختیارات خود ایفای نقش کند مشکل ایجاد خواهد شد همچنین عکس آن وجود دارد یعنی اگر بخش دولتی اصرار داشته باشد فراتر از حوزه‌ای که برایش تعریف شده ایفای نقش کند باز هم مشکلاتی ایجاد خواهد شد و همیشه میان بخش‌های دولتی و غیردولتی و تضادهایی که در مطالبات و منافعشان وجود دارد نهادهای واسطی وارد می‌شوند و این نهادها در تسهیل‌گری روابط میان آن‌ها قطعا اثرگذار خواهد بود. بحث آمیختگی شأن بنگاه داری و حکمرانی در مجموعه دولتی صنعت حمل و نقل ریلی کشور از جمله مواردی است که نمی‌توان از آن غافل شد.

مجموعه حکمرانی صنعت حمل و نقل ریلی کشور باید بپذیرد که نقش بنگاه داری را از خود دور کند یا بالعکس اگر بنا بر این است که در راه‌آهن ج.ا.ا به وظیفه بنگاه داری پرداخته شود باید اختیارات حکمرانی و حاکمیتی را از خود دور کند تا تضاد بر طرف شود. منافاتی هم ندارد که در اندازه حداقلی دولت به تصدی‌گری بپردازد تا به موارد خاص از جمله تنظیم بازار، و نقش حداقلی خود را حفظ کند. اما یقین دارم دولت در مواردی که در بازار در حوزه تصدی‌گری غلبه دارد تصدی‌گری باید واگذار شود و این مورد واقعیتی است که تمام علمای اقتصاد باور دارند و این روزها از کاندیداهای ریاست جمهوری شنیده می‌شود که دولت باید به جایگاه واقعی خود یعنی نقش حاکمیتی برگردد و تصدی‌گری را به بخش دیگری باید واگذار کند. اگر این امر اجرایی شود و هر سازمان و شرکتی به

وظایف خود بپردازد و صنف و بخش خصوصی توقع بیش از مسئولیت‌هایی که برایش تعریف شده نداشته باشد و از سوی دیگر بخش دولتی در چارچوبی که برایش تعریف شده به حکمرانی خود بپردازد و تضاد منافع عمده با شرکای تجاری خود ایجاد نکند طبیعتا مسیر تعامل درون بخش خیلی روانتر طی خواهد شد و نتیجه این تعامل سازنده، رشد و بالندگی این بخش خواهد بود.

حوزه ریلی برای توسعه ناوگان حضور پیدا کنند. در هر دو حوزه در سال‌های گذشته با مشکلات و فراز و نشیب‌های بسیاری رو به رو بوده‌ایم. اگر سرعت رشد سودآوری و یا نرخ بازده سرمایه‌گذاری در بخش ریلی تقویت نشود عملا هیجانی که به سمت توسعه حمل و نقل ریلی و سرمایه‌گذاری در ناوگان ریلی از سوی سرمایه‌گذاران ایجاد شده فروکش خواهد کرد و تقاضاهای موجود در بخش ریلی عملی نخواهد شد. راه‌آهن و مجموعه وزارت راه و شهرسازی باید مراقبت دائمی از اقتصاد حمل و نقل ریلی داشته باشند و از طرفی حتما دولت باید به کمک این صنعت بشتابد و منابع لازم برای سرمایه‌گذاری کار آفرینان این حوزه را از جمله استفاده از منابع صندوق توسعه ملی، ایجاد لیزینگ ریلی و صندوق توسعه حمل و نقل کشور که اخیرا راه‌اندازی شده در مسیر توسعه ناوگان حمل و نقل کشور را اجرایی کند.

دیدگاه شما در رابطه با نقش نهادهای مدنی حمل و نقل ریلی همانند انجمن صنفی، انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی و انجمن صنایع قطعات ریلی در پیشبرد کار امور ریلی چیست و چگونه ارزیابی می‌کنید؟

انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته و انجمن صنایع ریلی ایران در تعاملات مناسب می‌توانند به بالندگی و رشد صنعت حمل و نقل ریلی کشور کمک کنند. این تعاملات باید به نحوی باشد که هم بخش دولتی و هم بخش خصوصی ظرفیت پذیرش نقدها، انتقادات و پیشنهادات سازنده این صنعتگران و اصناف را قبول و در خود ایجاد کند و همین اصناف بپذیرند که از طرح موضوعات صرفا صنفی و یکجانبه که منافع شریک تجاری خود را که به نوعی بخش دولتی هست در نظر نمی‌گیرد پرهیز کند و اگر طرح‌ها و پیشنهادات به صورت جامع و همه جانبه تنظیم شود قطعا در کارآمدی و اثرگذاری بیشتر این تعامل اثرگذار خواهد بود.

ما بستر قانونی داریم که در این بستر همه نهادها و انجمن‌ها می‌توانند حرکت کنند اما بحث بر سر آن است که این قانون به درستی اجرا نمی‌شود و موجب شده تا انجمن‌ها نتوانند امور خود را به درستی پیش ببرند در نتیجه متوسل به لابی‌گری می‌شوند و سعی می‌کنند بسیاری از مسایل خود را با لابی‌گری حل کنند در صورتیکه حقوق قانونی این نهادها هست و باید از طریق قانون مشکلات

مشکل مواجه هستیم. از سوی دیگر اصناف ما نوع تعامل، انتقاد و تصمیم‌سازی مناسب را به خوبی آموزش ندیده‌اند. از سوی دیگر در بخش دولتی و حاکمیتی هنوز زیرساخت‌های لازم و فضای فرهنگی مورد نیاز برای پذیرش نقدها و انتقادات و تصمیم‌سازی‌های صورت گرفته در بخش غیر دولتی ایجاد نشده و در تعامل بین بخش دولتی و غیر دولتی است که صنعت به بلوغ و شکوفایی مدیریتی مناسب شأن و جایگاه خود خواهد رسید. اینکه در کشور برنامه حمل و نقل ریلی وجود ندارد اشتباه است. برنامه حمل و نقل ریلی وجود دارد اما سند جامع حمل و نقل کشور هنوز به عنوان یک سند رسمی مصوب و ابلاغ نشده که سند جامع حمل و نقل ریلی به عنوان زیربرنامه مستند نیز جزئی از آن است که پس از ابلاغ و رسمیت پیدا کردن برای پیگیری ملاک عمل خواهد بود. اما در برنامه توسعه ۵ ساله ادوار مختلف همواره عدد ۳۰ درصد در حمل و نقل بار و عدد ۲۰ درصد برای حمل و نقل مسافر ریلی ملاک عمل بوده و مطرح شده است.

علاوه بر اینکه رشد حمل و نقل ریلی را در سنوات گذشته شاهد بوده‌ایم اما سهم حمل و نقل ریلی از حمل و نقل کشور و تغییراتی که باید صورت می‌گرفته به انجام نرسیده زیرا امروز در کشور توسعه ناوگان حمل و نقل ریلی به بخش خصوصی واگذار شده و توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی بر عهده دولت است. توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی کشور به دلیل مسائلی همانند عدم وجود نقدینگی کافی در سرمایه‌گذاری پروژه‌های عمرانی و نگاه اجتماعی و منطقه‌ای و عدم نگاه اقتصادی در برنامه‌های توسعه‌ای باعث شده خطوطی توسعه یابند که بار و مسافر کافی در آن خطوط تردد نداشته باشند و هدف اصلی در توسعه خطوط ریلی نادیده گرفته می‌شود. در ایجاد این مشکلات فقط بحث قوه مجریه نیست بلکه قوه مقننه و سایر ارکان تصمیم‌گیری که با این اولویت بندی، پروژه‌ها را اجرایی می‌کنند نیز در این ماجرا درگیر هستند. نکته دیگر که کند پیش رفتن پروژه‌ها هست مشکلات تامین منابع مالی است که باید حرکت جدی برای رفع مشکلات تامین منابع پروژه‌های توسعه ریلی کشور صورت گیرد. در بحث توسعه ناوگان صد درصد بخش خصوصی متولی توسعه ناوگان حمل و نقل ریلی کشور است که در ابتدا باید اقتصاد حمل و نقل برای رفع این مشکل، درست شود و پس از آن بانک‌ها و سیستم‌های تامین مالی به کمک کار آفرین‌های