

موانع اجرای ماده‌ی ۱۲ قانون رفع موانع تولید موجب شد؛



محسن شاه‌محمدی،
کارشناس حمل‌ونقل ریلی



موانع و چالش‌های بسیاری بر سر راه اجرای ماده‌ی ۱۲ قانون رفع موانع تولید وجود دارد. دولت نیروی انسانی متخصص نداشته و از سوی دیگر با کمبود بودجه دست‌وپنجه نرم می‌کند. بنابراین؛ شاهد ایجاد نشدن سامانه‌ی مورد نیاز برای اجرای این قانون هستیم. همچنین؛ به نظر می‌رسد چون شرکت راه‌آهن و سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت از این قانون منتفع نیستند، از همکاری لازم سر باز زده و موانع قانونی که اجازه‌ی کسب سود نهادهای دولتی را نمی‌دهند، باعث می‌شود در بروکراسی پیچیده‌ی سیستم اداری شرکت‌های بخش خصوصی، با چالش در محاسبه‌ی تخصیص منابع مواجه شوند و بابت آن هر ماه زیان متحمل شوند. البته همگام با این رویکرد هزینه‌های بالای تعمیر و نگهداری ناوگان مزیدی بر علت شده تا حاشیه‌ی سود شرکت‌های بخش خصوصی کاهش یافته و عملاً انگیزه‌ای برای ورود سرمایه‌های جدید باقی نماند.

از ۳ برابر متوسط جهانی است. هدف «ماده‌ی ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقاء نظام مالی کشور» جبران اثرات زیان‌بار پایین بودن قیمت سوخت از طریق بازگرداندن منافع حاصل از صرفه‌جویی به عامل

قیمت پایین انرژی در کشور و به‌خصوص سوخت‌های فسیلی به‌رغم تمام جلوه‌های مثبت در اذهان عمومی، خسارات بسیاری به اقتصاد کشور وارد کرده است. او افزود: به‌گواه آمار، شدت مصرف انرژی در کشور بیش



قیمت پایین انرژی

محسن شاه‌محمدی، کارشناس حمل‌ونقل ریلی در رابطه با موانع اجرای ماده‌ی ۱۲ قانون رفع موانع تولید گفت:

بخش خصوصی بازگردد. مدت‌زمان بسیار متفاوت شرکت‌های مختلف در دریافت موافقت سرمایه‌گذاری ماده‌ی ۱۲ که از دامنه‌ی کمتر از یک سال آغاز و تا بیش از پنج سال به درازا می‌کشد، گواه روشنی بر تفاوت توجه شرکت‌های مختلف بخش خصوصی است. آن‌هم در خصوص مقوله‌ای که به دلیل تورم مزمن، دست‌کم ۲۰ درصدی اقتصاد ایران به نتیجه رساندن پرونده‌ی استفاده از این تسهیلات برای یک شرکت، ماهیانه حداقل به اندازه‌ی ۲ درصد ارزش سرمایه‌گذاری دارد.



نبود برنامهریزی منسجم بلندمدت

شاه‌محمدی مانع بعدی را نداشتن برنامهریزی منسجم بلندمدت در استفاده از مزایای این قانون دانست و گفت: اگرچه میزان صرفه‌جویی هر پروژه معادل میزان افزایش عملکرد ناشی از عملکرد آن است، اما در متن مصوبه‌ی شورای اقتصاد قیودی وجود دارد که کاهش عملکرد برخی بخش‌ها، تأثیر بسیار منفی بر عملکرد سایر بخش‌ها می‌گذارد. تا حدی که ممکن است منجر به پرداخت نشدن یارانه به عملکرد قطعی و صرفه‌جویی مسلم ناشی از سرمایه‌گذاری شود. مشکل از آنجایی ایجاد می‌شود که بخش خصوصی صرفاً در جستجوی بهترین و در دسترس‌ترین سرمایه‌گذاری، یعنی توسعه‌ی واگن است؛ در حالی که به دلیل کمبود لکوموتیو و کمبود ظرفیت زیرساخت در برخی محورها، عملکرد کلی شبکه در دو الی سه سال گذشته کاهش شدیدی داشته است و نتیجه‌های بسیار منفی آن یعنی محاسبه‌ی صرفه‌جویی صفر به‌زودی زود آشکار خواهد شد.



راهکارهای اجرای ماده‌ی ۱۲

شاه‌محمدی در رابطه با راهکار رفع موانع اجرایی ماده‌ی ۱۲ قانون رفع موانع تولید گفت: از آنجا که استفاده از مزیت‌های ماده‌ی ۱۲ منوط به برنامهریزی و توسعه‌ی متوازن کلیه‌ی ارکان صنعت حمل‌ونقل ریلی شامل؛ واگن، لکوموتیو و زیرساخت است. پیشنهاد می‌شود یک کمیته‌ی راهبری متشکل از کلیه‌ی دست‌اندرکاران از جمله صنعت گران، شرکت‌های مالک واگن و لکوموتیو، شرکت‌های سرمایه‌گذار و پیمانکار توسعه‌دهنده‌ی زیرساخت تشکیل شود تا ضمن نزدیک کردن مواضع بخش خصوصی و هم‌راستا کردن سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی یک‌صدای واحد قدرتمند برای اثرگذاری در تصمیمات ایجاد شود.

و شیوه‌نامه‌ها و سایر فرآیندهای اجرایی در مراجعی همچون شورای اقتصاد و شرکت بهینه‌سازی و شرکت راه‌آهن و متولیان زیرمجموعه، لزوماً به معنای نداشتن کارشناسان حرفه‌ای و کارآزموده نیست. گاه مشکل ناشی از پیچیدگی زیاد موضوع و نبود تجربه‌ی کافی در این زمینه و گاه ناشی از تخصیص ندادن وقت کارشناسان شاخص به این حوزه است. نکته‌ی دیگر کم‌کاری شدید بخش خصوصی در تصمیم‌سازی‌های این حوزه است. باید باور کنیم بخش خصوصی که ذی‌نفع اصلی در این حوزه است، باید نقش پررنگ‌تری را بدون دخالت در امور حکمرانی و رگولاتوری بخش دولتی ایفا کند.



زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری

به عقیده‌ی او چالش دیگر، نبود زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری و نبود پاسخگویی قوانین بروکراتیک بخش دولتی است.

شاه‌محمدی بیان کرد: اگرچه قانون‌گذار منعی برای حضور بخش دولتی در خصوص سرمایه‌گذاری و بهره‌مندی از منافع این قانون ایجاد نکرده، اما به درست یا غلط شورای اقتصاد این منع را برای شرکت‌های دولتی از جمله راه‌آهن ج.ا.ا. ایجاد کرده است. بنابراین؛ اولاً به دلیل ذی‌نفع مستقیم نبودن راه‌آهن، ثانیاً به دلیل وجود قوانین بروکراتیک دولتی که دست‌اندرکارانش گاهی از سوراخ سوزن رد می‌شوند و گاهی از در دروازه رد نمی‌شوند، به دلیل کمبود منابع متعددی همچون نیروی انسانی، نرم‌افزارهای اجرایی (که نبودش منجر به کاغذبازی عجیب‌وغریبی شده است) و سخت‌افزارهای موردنیازی که از نداشتن یک متولی رسمی در راه‌آهن آغاز شده و گاه تا حد یک میزبانی ساده و موارد بسیار کمتر از این ختم می‌شود.



کم‌توجهی به ماده‌ی ۱۲ قانون

رفع موانع تولید

به عقیده‌ی وی، کم‌توجهی با اهمیت موضوع از جانب مدیران و کارشناسان دولتی و خصوصی، از دیگر موانع پیش رو است. این کارشناس حمل‌ونقل ریلی افزود: در مورد توجه نامتناسب مدیران دولتی به موضوع مهم ماده‌ی ۱۲، دلایل زیادی وجود دارد که عمدتاً به مشغله‌ی بیش‌ازحد این مدیران به دلیل ساختار معیوب سازمانی، کمبود نیروی کارشناسی متخصص و محدودیت‌های مدیریتی آن‌ها بازمی‌گردد که متأسفانه تقریباً به‌وسیله‌ی بخش خصوصی غیر قابل کنترل و اجتناب‌ناپذیر است. مشکل زمانی جدی می‌شود که این عدم توجه به

صرفه‌جویی است. قدیمی‌ترین مصوبه‌ی شورای اقتصاد در اجرای این قانون، طرح توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی است که در واقع شیوه‌نامه‌ی اجرایی این قانون در حمل‌ونقل ریلی بین‌شهری یا همان شرکت راه‌آهن است. بر اساس این مصوبه، شرکت نفت از طریق شرکت راه‌آهن از محل منابع ناشی از صادرات سوخت صرفه‌جویی شده، به سرمایه‌گذاران پروژه‌های جدید در حوزه‌ی ریلی، اعم از پروژه‌های زیرساخت و تأمین ناوگان (باری و مسافری)، به تناسب سهم خود در تحقق افزایش حمل، حداکثر تا سقف اصل و در برخی موارد اصل و سود سرمایه‌گذاری انجام شده، یارانه‌ی صرفه‌جویی سوخت پرداخت می‌کند. شاه‌محمدی در ادامه بیان کرد: اجرای این مصوبه، از ابتدای تصویب تاکنون فرازوفرودهای فراوانی داشته است. به‌طوری‌که از سال ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۶، پیشرفت چشمگیری در مرحله‌ی عمل نداشت. اولین طرح ریلی که مربوط به ۲۰۰ دستگاه واگن باری بود، در ابتدای پاییز سال ۱۳۹۷، رسماً وارد فاز اندازه‌گیری و محاسبه یارانه‌ی صرفه‌جویی سوخت شده و یارانه‌ی متعلقه به آن در بازه‌ی پاییز و زمستان ۱۳۹۷ در نیمه دوم سال ۱۳۹۸ به حساب سرمایه‌گذار واریز شد. بعد از این اجرای مصوبه با شتاب بیشتری پی‌گیری شد. به‌طوری‌که در بازه‌ی زمانی کمتر از دو سال، بیش از ۲۰ پرونده‌ی جدید وارد فاز اجرایی شد.



نبود شیوه‌نامه‌ی مدون

او در رابطه با موانع اجرای ماده‌ی ۱۲ گفت: موانع پیش رو بر سر اجرای این قانون مترقی شامل؛ نداشتن یک شیوه‌نامه‌ی مدون غیرقابل تفسیر، به‌منظور اجرای مصوبه است. اگرچه چارچوب کلی نحوه‌ی اجرای طرح در مصوبه‌ی شورای اقتصاد آورده شده است، اما امکان تفسیر شخصی و یا سازمانی از این مصوبه، موانع متعددی را بر سر راه آن ایجاد کرده که از ابتدا منجر به ایجاد کندی و بعضاً توقف در مسیر اجرایی طرح شده است. اگرچه وجود این مشکل به اوایل اجرای این طرح باز می‌گردد، اما هنوز پس از تصویب تغییرات در شورای اقتصاد باید منتظر توقف قابل ملاحظه در فرآیند اجرایی کار باشیم. توقف قابل ملاحظه‌ی پرونده‌ها پس از تصویب اصلاحیه‌ی این مصوبه (که تغییرات مثبتی را به همراه داشت)، در اواخر اسفندماه سال گذشته به‌وسیله‌ی شورای اقتصاد که آثار آن همچنان ادامه دارد، گواه روشنی بر این مدعا است.



خلأ تصمیم‌سازان حرفه‌ای

این کارشناس حمل‌ونقل ریلی خلأ تصمیم‌سازان حرفه‌ای را مانع بعدی دانست و گفت: عدم تصمیم‌سازی حرفه‌ای برای طرح و تصویب دستورالعمل‌ها