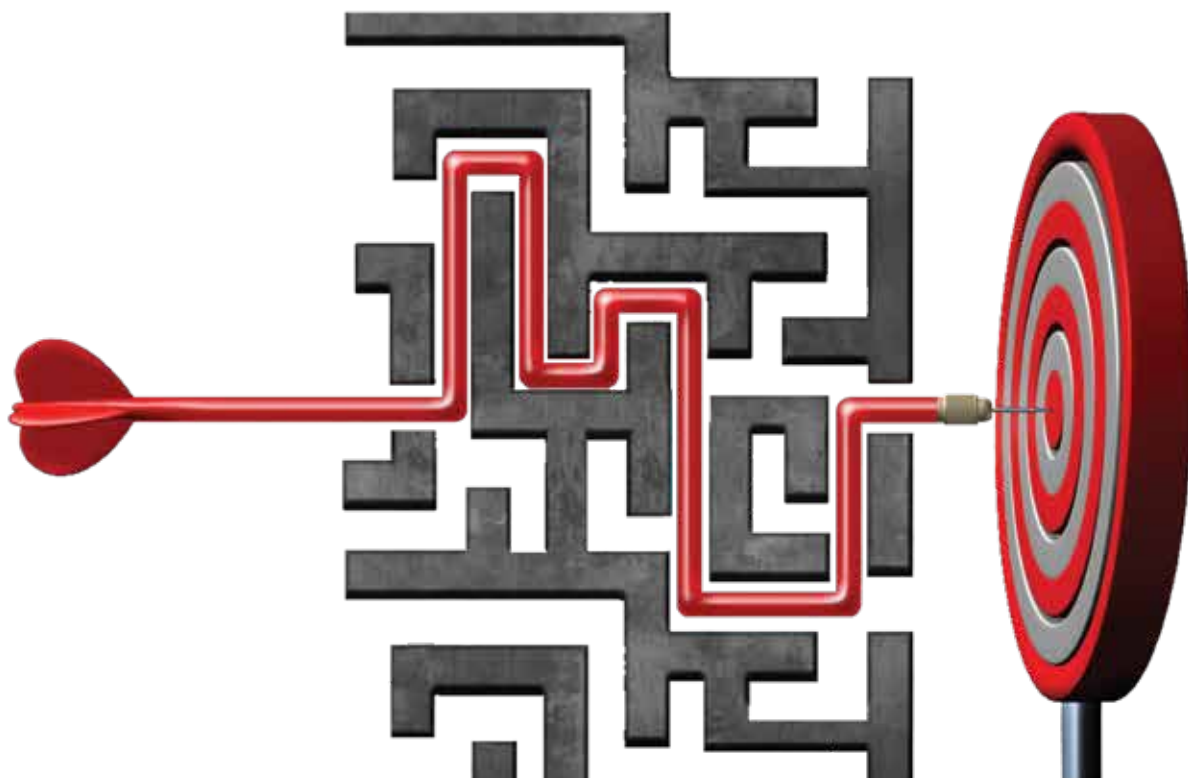


ضرورت به‌کارگیری رگولاتوری مستقل در صنعت ریلی



علی اصغر شفیع نادری
کارشناس حمل و نقل ریلی



۱۲

شماره ۵۵ / پاییز ۱۴۰۱

فارغ از این‌که تصدی‌گری و قیمت‌گذاری دستوری در اقتصاد، مورد انتقاد تمامی کارشناسان و اقتصاددانان قرار داشته و از آن به‌عنوان پاشنه‌آشیل اقتصاد کشور یاد می‌شود، اما ماهیت وجودی نهاد رگولاتوری و تصدی‌گری محدود و کنترل شده در برخی صنوف، ضرورتی انکارناپذیر است. اگرچه این روند برای تعدادی اصناف همچون حمل و نقل ریلی متفاوت بوده و نهادی مستقل برای نظارت، قانون‌گذاری و کنترل در این حوزه ضرورت دارد. کارشناسان بر این باورند که نهاد مستقل رگولاتوری باید زیر نظر شورای رقابت فعالیت کند. یک نهاد رگولاتوری به‌عنوان نهاد واسط در این عرصه ضرورت پیدا می‌کند. نهاد رگولاتوری می‌تواند به‌عنوان داور و قاضی نظارت کرده و بر شکایات رسیدگی کند. کارشناسان معتقدند؛ زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی نیز باید همگام با اصلاح ساختار صنعت ریلی با تغییراتی همراه شود.



اثر بخشی کمیسیون عالی سوانح شرکت راه آهن ج.ا.ا.

شفیع نادری درباره‌ی حدود اثر بخشی فعالیت‌های کمیسیون عالی سوانح شرکت راه آهن ج.ا.ا. به‌عنوان تنظیم‌گر ایمنی حمل‌ونقل ریلی گفت: کمیسیون در حالت فعلی از لحاظ محتوایی روال سابق را دارد. محدود به افراد مجرب و خبره‌ی ریلی است. اما این افراد کمتر از ۱۰ نفر هستند. اعضای آن استقلال بیشتری از شرکت راه آهن پیدا کرده‌اند. با این همه در رابطه با سوانح بزرگ و سنگین وارد مسائل می‌شوند و نقش پیشگیرانه ندارند. این کارشناس حوزه‌ی ریلی ادامه داد؛ این کمیسیون در ایمنی نقش دارد و باید موجب ارتقای سطح ایمنی در حمل‌ونقل ریلی و راه آهن کشور شود. با این همه بهترین نهاد برای تشکیل رگولاتوری، شورای رقابت است. کمیسیون عالی سوانح شرکت راه آهن نیز می‌تواند وظایف را بر عهده بگیرد و به‌طور مستقل با شرح وظایف دقیق تر و تنظیم اهداف عملکرد، ایمنی را به‌طور دقیق پیگیری کند.

او افزود؛ بخش خصوصی نیز می‌تواند به‌جای اصرار بر تشکیل نهاد رگولاتوری، تلاش کند در صنف حمل‌ونقل ریلی فعالیت‌ها به شیوه‌ی صحیح انجام شوند. این امر موجب افزایش بهره‌وری و جذابیت سرمایه‌گذاری می‌شود. اگر فعالیت‌ها به شکل صحیح انجام شود و هریک از بازیگران به‌خوبی وظایف خود را انجام دهند، بخش عمده‌ای از مشکلات بخش خصوصی رفع می‌شوند.

این کارشناس حمل‌ونقل ریلی در رابطه با حدود اثر بخشی و تأثیرگذاری شورای رقابت در جایگاه تنظیم‌گر اقتصادی حمل‌ونقل ریلی گفت: شورای رقابت در حال حاضر اثرات چندانی بر روی جذابیت سرمایه‌گذاری برجای نمی‌گذارد. باید فعالیت‌ها و صنعت حمل‌ونقل ریلی از پایه و از اساس اصلاح شوند. هم نهاد حمل‌ونقل ریلی و هم شورای رقابت باید متعهد شوند که مشکلات را حل کنند. بسیاری از مشکلات در ساختار وجود دارند و باید به‌طور پایه‌ای حل شوند. دغدغه‌های اصلی که رفع شوند، نهادی را به‌عنوان رگولاتور و داوری انتخاب می‌کنیم.

ایجاد شود.

او افزود؛ دستور کار نهاد رگولاتوری هم مشخص است. سازوکار عمده و عریض و طولی نخواهد داشت. برای این‌که از انحصار جلوگیری کند، دستور کارهای آن مشخص و در مسأله‌ی ایمنی و تعرفه که دو موضوع اصلی است، باید پایش و نظارت کند. در زمینه‌ی زیربنایی انحصار وجود دارد و رقابتی در عرصه‌ی زیربنا وجود ندارد.

شفیع نادری گفت: باید نهاد رگولاتوری کنترل کند که هر قیمتی اعمال نشود. این نهاد می‌تواند به‌عنوان یک داور در رابطه با قیمت‌ها تصمیم‌گیری کند. در مورد تعرفه‌ها باید فضا به‌گونه‌ای شکل بگیرد که متقاضیان بتوانند خواسته‌های خودشان را در خصوص تغییر و اصلاح آن به نهاد رگولاتور بدهند.

”

بخش خصوصی نیز می‌تواند به‌جای اصرار بر تشکیل نهاد رگولاتوری، تلاش کند در صنف حمل‌ونقل ریلی فعالیت‌ها به شیوه‌ی صحیح انجام شوند. این امر موجب افزایش بهره‌وری و جذابیت سرمایه‌گذاری می‌شود. اگر فعالیت‌ها به شکل صحیح انجام شود و هریک از بازیگران به‌خوبی وظایف خود را انجام دهند، بخش عمده‌ای از مشکلات بخش خصوصی رفع می‌شوند.



نظارت بر عهده‌ی شورای رقابت است

او در رابطه با فعالیت شورای رقابت فعلی گفت: شورای رقابت فعلی به‌طور کلی نظارت می‌کند و شکایت‌ها در رابطه با تعرفه‌ی لکوموتیو به این شورا ارجاع می‌شوند. تبیین دستورالعمل نیز بر عهده‌ی این شورا بوده و تأثیرگذارند. این شورا باید در جایگاه رسمی قرار بگیرد و رسماً به‌عنوان یک نهاد رگولاتور بر حمل‌ونقل ریلی نظارت کند.



نهاد تنظیم‌گر مستقل

علی اصغر شفیع نادری، کارشناس حمل‌ونقل ریلی در رابطه با ضرورت وجود نهاد تنظیم‌گر مستقل در حمل‌ونقل ریلی ایران می‌گوید: در این رابطه تاکنون مرکز پژوهش‌های مجلس اقداماتی انجام داده است. ابتدا باید ساختار حمل‌ونقل ریلی درست و شاکله‌ی مناسبی طراحی و پیاده‌سازی شود. سپس در این ساختار درست، وجود یک نهاد رگولاتوری به‌عنوان بازیگر چهارم در این عرصه، ضرورت پیدا می‌کند. اکنون چنین ساختاری وجود ندارد و بازیگر چهارم صنعت حمل‌ونقل ریلی شکل نگرفته است. ساختاری که ایجاد شده، با ساختارهای حمل‌ونقل ریلی در دنیا متفاوت است و ضعف‌هایی دارد که باید رفع شوند. این ضعف‌ها فقط درباره‌ی نهاد رگولاتوری نیست و در رابطه با حوزه‌های دیگر نیز ضعف‌هایی وجود دارد.



تغییرات ساختاری

او با تأکید بر این‌که لازم است پیش از تأسیس این نهاد، تغییری در ساختار راه آهن ایران رخ بدهد، افزود: رگولاتوری باید زمانی ایجاد شود که ساختار اصلی آن شکل گرفته باشد و در آن ساختار نیز نیاز به داور داریم. اما هنوز بازی اصلی شکل نگرفته است. اولویت ایجاد ساختار اصلی و کلان است. در ساختار اصلی، نهاد رگولاتوری باید در حد داور و قاضی عمل کند. اولویت اصلی اصرار برای ایجاد ساختار اصلی و کلان است.



شورای رقابت، بهترین نهاد برای رگولاتوری

شفیع نادری در رابطه با این‌که نهاد رگولاتوری باید ذیل کدام وزارتخانه یا سازمان باشد، گفت: مناسب‌ترین جایگاه برای رگولاتوری حمل‌ونقل ریلی، شورای رقابت است. بعد از این‌که ساختار اصلی شکل گرفت، ضرورت نهاد رگولاتوری ایجاد می‌شود و این نهاد باید یکی از شاخه‌های شورای رقابت باشد. نهادی که برای حمل‌ونقل ریلی و راه آهن ایران ضروری است. بهتر است که این نهاد یا ذیل شورای رقابت باشد و یا این‌که به‌وسیله‌ی بخش خصوصی مستقل