

# شرکت راه آهن بر کرسی تنظیم‌گری حمل و نقل ریلی!



سعید قصابیان  
کارشناس حوزه‌ی حمل و نقل

سعید قصابیان، کارشناس حوزه‌ی حمل و نقل در گفت‌وگو با ندای حمل و نقل ریلی عنوان کرد که در صورت کاهش دخالت‌های غیر تنظیم‌گری، شرکت‌ها و بازیگران بازار نقش‌های خود را به درستی ایفا می‌کنند. این کارشناس حوزه‌ی حمل و نقل در ادامه اشاره کرد: در حال حاضر به واسطه‌ی این‌که راه آهن هم‌زمان که حاکمیت و تنظیم‌گری را بر عهده دارد، خود یک بازیگر قوی در میدان حمل و نقل ریلی است، ایفای دو نقش متعارض و متناقض باعث تعارض و تضاد در منافع و نهایت مدیریت ریلی کشور شده است.

تصویب و اجرا کند. نظارت بر این‌که کدام قوانین منقضی شده‌اند و دیگر کارایی ندارند نیز بر عهده‌ی نهاد تنظیم‌گر است. تنظیم‌گر باید دائماً قوانین و مقررات را با شرایط روز صنعت متناسب‌سازی کند.

رگولاتور به معنی تنظیم‌گر است. در واقع تنظیم‌گر با پایش و بررسی مسایل و موضوعات باید قوانین و آیین‌نامه‌های قبلی را بازبینی کند و اگر نیازمند اصلاح بودند، اصلاح کند. در پاره‌ای از موارد، تنظیم‌گر باید برای تسهیل شرایط، قوانین یا آیین‌نامه‌هایی را

تعریف شما از رگولاتور چیست و به نظر شما رگولاتور چه وظایفی دارد؟



هستند حضور تنظیم‌گر الزامی است.



### از نهاد تنظیم‌گر چه انتظاری می‌رود؟

حداقل انتظار از این نهاد آن است که ضوابط و قوانین رقابت را چنان تدوین کند که همه‌ی بازیگران در شرایط برابر با هم رقابت کنند، زمین بازی برای همه یکسان باشد، همه‌ی آن‌ها مسابقه را از یک خط شروع کنند و به هم تنه نزنند. از نهاد تنظیم‌گر همچنین انتظار می‌رود که مقررات را به گونه‌ای شفاف تنظیم کند که تعارض منافع به حداقل برسد و اگر بین ذی‌نفعان در تفسیر مقررات اختلاف رخ داد به سرعت تعیین تکلیف کند. در این بین لازم به ذکر است که استقلال تنظیم‌گر هم از بدیهیات است. بدیهی است که نهاد تنظیم‌گر باید در موضوع حمل‌ونقل ریلی اهلیت و تخصص داشته باشد.



### به نظر شما تنظیم‌گر باید ضوابط و مقررات در کدام زمینه‌ها تدوین کند؟

باید در زمینه‌های اقتصادی، حقوقی، فنی، ایمنی و زیست‌محیطی، قوانین تنظیم و تسهیل‌گری لازم صورت گیرد. از طرف دیگر تنظیم‌گر باید بر حسب شرایط، نسبت به ادامه، توقف، اصلاح یا تدوین، تصویب و اجرای قوانین جدید، اقدام کند. به‌روزرسانی قوانین و تغییر قوانین بر اساس شرایط روز از اهمیت زیادی برخوردار است. مقررات وضع‌شده توسط نهاد تنظیم‌گر فقط ناظر به ارتباط و تعامل بین بازیگران است و نباید به امور داخلی شرکت‌ها وارد شود.



### آیا نهاد تنظیم‌گر می‌تواند دولتی باشد؟

اگر در میدان رقابت، بازیگر دولتی و شبه‌دولتی حضور نداشته باشد، نماینده‌ی دولت می‌تواند نقش تنظیم‌گر را بازی کند. تنظیم‌گر دولتی به دلیل شائبه‌ی تعارض منافع، نمی‌تواند رابطه و رقابت بین یک عنصر دولتی و یک عنصر غیردولتی را تنظیم کند. تنظیم‌گر دولتی نمی‌تواند در یک دعوی حقوقی فصل‌الخطاب باشد؛ درحالی‌که یک طرف دعوا شرکت دولتی و طرف دیگر شرکت خصوصی است. تنظیم‌گر دولتی نمی‌تواند یک بخشنامه در حوزه‌ی فنی صادر کند که برای شرکت خصوصی هزینه داشته باشد و شرکت مشابه دولتی از آن متأثر نشود و یا برعکس. تنظیم‌گر دولتی نمی‌تواند سازه‌ای را (در حوزه‌ی ایمنی) رسیدگی کند و رأی بدهد که یک‌طرفش راه‌آهن دولتی و طرف دیگرش، شرکت خصوصی مالک قطار است.



### پس به نظر شما تنظیم‌گری قوانین و مقررات وظیفه‌ی اصلی رگولاتور است؟

بله. تنظیم‌گر باید با قوانین، مقررات و آیین‌نامه‌ها، رابطه‌ی بین ذی‌نفعان در یک بازار را مشخص و تنظیم کند. تنظیم‌گری باید به عدالت و رقابت سالم بین بازیگران منجر شود و حتماً فضای رقابتی سالم را ایجاد کند.



### در مورد تنظیم‌گر توضیح دادید، در مورد نقش و بازیگران بازار هم توضیح می‌دهید؟

در حوزه‌ی حمل‌ونقل ریلی، شرکت‌های فعال در حمل‌ونقل ریلی و خدمات مرتبط که از بخش غیردولتی هستند و در کسب منافع با هم رقابت دارند، بازیگران بازار هستند. این در حالی است که به دلیل این که هنوز راه‌آهن به نقش حاکمیتی خود بسنده نکرده است، همان زمان که نماینده‌ی حاکمیت و تنظیم‌گر محسوب می‌شود، اقمار آن فعالاً در جرگه‌ی فعالان و بازیگران بازار هستند.



### با این شرایط، آیا یک نهاد وابسته به دولت (راه‌آهن)، می‌تواند در حمل‌ونقل ریلی و خدمات مرتبط در «شرایط برابر» با بخش خصوصی رقابت کند؟

خیر. در اینجا فرض «شرایط برابر» محال است.



### در این فضا ممکن است سلامت بازار از دست برود و مسائل و چالش‌هایی مانند انحصار هم بروز کنند؟

بله. در چنین فضایی که نهاد حاکمیتی و یکی از بازیگران قدرتمند بازار یکی است، سلامت و رقابت سالم کاملاً زیر سؤال می‌رود. این در حالی است که حداقل انتظاری که از سلامت روابط داریم، جلوگیری از «انحصار» است. در چنین شرایطی داشتن داور و محکمه‌ی بی‌طرف نیز سلب می‌شود و این گونه سلامت بازار و رقابت سالم بین بازیگران آن از بین می‌رود. در رقابت اگر سلامت نباشد، کیفیت و کمیت هم از دست می‌رود. در بازاری که هم‌زمان شرکت دولتی و غیردولتی با هم رقابت می‌کنند، تنظیم‌گر نمی‌تواند دولتی باشد. وضعیتی که فعالاً در آن قرار داریم و تنظیم‌گری به‌درستی انجام نمی‌شود. در بازاری که همه‌ی بازیگران دولتی هستند، تنظیم‌گر ضرورتی ندارد. در بازاری که همه‌ی بازیگران غیردولتی

این‌ها مصادیق تعارض منافع هستند.

در شرایط فعلی کشور نهاد مستقلی که بتواند بین عناصر دولتی و عناصر غیردولتی تنظیم‌گری کند وجود ندارد. دولت حاضر نیست دور یک میز، هم‌تراز بخش خصوصی بنشیند. دولت ادعای برتری و آقایی دارد. تجربه‌ی شکست‌خورده‌ی شورای رقابت در بازار خودرو مؤید این ادعاست.



### ضمانت اجرایی مقررات ابلاغ‌شده از طرف نهاد تنظیم‌گر چیست؟

اولاً بی‌طرفی آن و ثانیاً تکیه به اقتدار دولت به‌عنوان مرجعی که ذی‌نفع نیست و قدرت اعمال تصمیماتش را دارد. در شرایط فعلی کشور، به دلیل ضعف نهادهای مدنی (غیردولتی)، مرجع مقتدر دیگری برای تکیه دادن وجود ندارد. لذا؛ باید شرایطی را فراهم کرد که یک نهاد دولتی شرایط لازم برای ایفای نقش تنظیم‌گر را پیدا کند. این شرایط وقتی فراهم است که در میدان رقابت، بازیگر دولتی و شبه‌دولتی حضور نداشته باشد.



### آیا اگر یک نهاد وابسته به دولت بخواهد نقش تنظیم‌گر را بازی کند، آن نهاد الزاماً شرکت راه‌آهن است؟

خیر.



### آیا اگر این نهاد وابسته به دولت (راه‌آهن) بخواهد در حمل‌ونقل ریلی و خدمات مرتبط با بخش خصوصی رقابت نکند، تغییر ساختار و مأموریت آن ضروری است؟

خیر.



### و سخن آخر؟

اگر شرکت راه‌آهن از حرفه‌ی حمل‌ونقل بار و مسافر کنار بکشد و در این بازار ذی‌نفع نباشد و میدان را برای رقابت بین بازیگران غیردولتی خالی کند، صلاحیت این را خواهد داشت که بر کرسی تنظیم‌گری بازار حمل‌ونقل ریلی بنشیند و ناظر و داور رقابت بین ذی‌نفعان (غیردولتی) باشد. این نهاد تنظیم‌گر دولتی، اما الزاماً راه‌آهن نیست. دولت می‌تواند نماینده‌ی دیگری در نقش تنظیم‌گر داشته باشد. دولت درازای رها کردن تصدی‌ها و دخالت در بازار، تنظیم‌گری را به عهده می‌گیرد.