

# ریشه‌ی مشکلات صنعت ریلی، تصدی‌گری دولت در قیمت‌گذاری است



دکتر امیر ایزدی  
مدیر عامل شرکت ریل‌گردش ایران‌یان



بدین‌صورت که علاوه بر کارکرد جابه‌جایی اشخاص، به خدمات دیگری نیز دست یافت که می‌توانیم تلویحاً آن را خدمات مسافری-ریلی بنامیم. سطحی از خدمات که علاوه بر جابه‌جایی شهروندان، به آن‌ها تجربه‌ی سفر و تفریح ارائه می‌کند. دسترسی به انواع سرویس مدل‌های پذیرایی، برخورداری از امکانات سخت و نرم قابل توجه در واگن، این جابه‌جایی را تبدیل به تجربه‌ی متفاوتی از خدمات ریلی کرده است. با وجود این تغییر بزرگ و راه‌اندازی قطارهای ۴ و ۵ ستاره و توسعه‌ی زنجیره‌ی خدمات سفر در صنعت ریلی، شرکت راه‌آهن بدون توجه به این تفاوت‌ها و تمایزات، خود را محق می‌داند که در این سطح از خدمات نیز که از نظر شهروندان کاملاً متفاوت از جابه‌جایی است، قیمت‌گذاری دستوری کند و فارغ از قوانین جاری کشور، برای این دست از خدمات، سقف قیمتی در نظر بگیرد.

گذشته از آثار سوء این نوع دخالت‌ها در قیمت‌گذاری خدمات که شرکت‌های پیشرو را در ارائه‌ی خدمات باکیفیت ناامید می‌کند، نبود کارایی در نهادهایی مانند شورای رقابت را نیز به همراه دارد. به‌طوری‌که کارکرد دوگانه آن‌قدر در ناکارآمدی آن شرکت اثر گذاشته که پس از گذشت بیش از ۲ سال از مصوبه‌ی شورای رقابت در اصلاح روش قیمت‌گذاری خدمات کشش، همچنان این مصوبه به‌وسیله‌ی شرکت راه‌آهن اجرایی نشده است. گمان می‌رود پی‌گیری این دخالت قیمت‌گذاری در حوزه‌ی مسافری نیز (به‌طور خوش‌بینانه)، ظرف یک سال منجر به مصوبه‌ی شود که شرکت راه‌آهن می‌تواند از اجرای آن طفره برود. بنابراین؛ راهکار نهایی همان اصلاح ساختار راه‌آهن و تفکیک بُعد قانون‌گذاری و نظارت، از ماهیت خدماتی آن است که این امر شرکت راه‌آهن را از هویت دوگانه‌ی فعلی دور می‌کند و آن را در بستر رقابت قرار داده و موجبات افزایش بهره‌وری در سایر امور آن نیز فراهم خواهد شد.

برای بیان ریشه‌ی مشکلات اقتصاد گردشگری و به‌خصوص خدمات ریلی مسافری، باید سراغ مفاهیم بازار و اصل قیمت‌گذاری رفت. می‌دانیم در بسیاری موارد نقش دولت در اقتصاد باعث از بین رفتن کارکرد قیمت‌گذاری به‌عنوان یکی از مهم‌ترین کارکردهای بازار شده است. در واقع فارغ از این‌که در اصل ۴۴ قانون اساسی، به‌جز زیرساخت که در انحصار دولت قرار دارد، در سایر حوزه‌ها صنعت ریلی باید مبتنی بر بازار، به ارائه‌ی خدمات بپردازد، در صنعت ریلی کشور متأسفانه اشتراک مالکیت زیرساخت‌ها و ارائه‌ی خدمات به‌وسیله‌ی شرکت راه‌آهن، این نهاد دولتی را به‌عنوان یک عامل ایجاد اختلال در بازار معرفی کرده و نمود بارز آن در خدمات لوکوموتیو و خدمات ریلی مسافری است. تضاد منافع در کارکرد شرکت راه‌آهن به‌گونه‌ای است که وجود قوانین حمایت‌کننده از خصوصی‌سازی و حتی نهادی مانند شورای رقابت را انکار کرده و این وضعیت قطعاً نمی‌تواند به توسعه‌ی ریلی بیانجامد. برای نمونه می‌توانیم کارکرد دوگانه‌ی شرکت راه‌آهن را در قیمت‌گذاری سفر ریلی در نظر بگیریم که نتوانسته است ارائه‌ی خدمات خود را با کارکرد نظارتی و قانون‌گذاری در این حوزه تمیز دهد. به‌طوری‌که نقش ارائه‌کنندگی خدمات پایه‌ی جابه‌جایی مسافر، پرده‌ی ناپیدایی را در دیدن تفاوت‌ها قرار داده است. نکته‌ی بسیار واضحی که از نظر آن شرکت مغفول مانده، تفاوت جابه‌جایی شهروندان با سفر کردن مردم است. نبود توانایی در تمیز دادن این دو، ناشی از همین کارکرد دوگانه‌ی شرکت راه‌آهن است.

همان‌گونه که می‌دانیم، خدمات ریلی- مسافری، بعد از ورود شرکت‌های خدمات مسافری ریلی، وارد فاز جدیدی شد.

