

معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل راه آهن کشور تاکید کرد:

توسعه اقتصادی در گرو گسترش صنعت ریلی



مسافر بالا بودن سن ناوگان ریلی و روند کند راه اندازی قطارهای پرسرعت و عدم استفاده از ظرفیت عظیم شبکه ریلی برای ارتقا ترانزیت مهمترین مشکلاتی هستند که نقش آفرینی راه آهن بعنوان یک روش حمل و نقلی اقتصادی ایمن و سبز را با محدودیت مواجه نموده است. مزایای حمل و نقل ریلی از منظر اقتصادی و اجتماعی کاملاً روشن و در همه کشورهای دنیا بعنوان مدح‌مندی و نقلی مرجح پذیرفته شده است. لکن در کشور ما بدلیل سیاستهای کنترل قیمت انرژی و پایین بودن هزینه های زیست محیطی کمتر به این مزایا توجه شده است که خوشبختانه این نگرشها در سالهای اخیر هم نزد سیاستگذاران و هم مردم بهبود یافته است. در کل با توجه به موضوعاتی که

به جرات می‌توان به نقش انکارناپذیر صنعت ریلی در توسعه اقتصادی کشورهای توسعه یافته جهان اشاره کرد. در واقع راه آهن در بسیاری از مناطق جهان به عنوان یکی از مهم‌ترین ارکان رشد و توسعه صنایع مختلف و اقتصاد یک کشور محسوب می‌شود. در ایران با توجه به اینکه در برنامه‌های مختلف توسعه‌ای همچون برنامه ششم توسعه، شاهد تاکیدهای مکرر مقام رهبری بر توسعه صنعت حمل و نقل ریلی در کشور هستیم اما متأسفانه در شرایط کنونی، راه آهن هنوز به جایگاه ویژه خود در کشور نرسیده است. البته نباید از ذکر این نکته مهم غافل شد که با توجه به نقش و موقعیت جغرافیایی ایران در جهان، صنعت ریلی می‌تواند نقش موثر و استراتژیک در تبدیل ایران به یک هاب ترانزیتی و کریدوری در جهان داشته باشد که وقوع این اتفاق مستلزم ایجاد زیرساخت‌ها و بسترهای لازم به منظور توسعه و گسترش ریل به عنوان یک حمل و نقل سبز است. به منظور بررسی وضعیت صنعت ریلی کشور و آثار سازنده گسترش این صنعت بر حمل و نقل و توسعه اقتصادی کشورهای مختلف با دکتر بیرانوند معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران گفتگو کرده‌ایم تا از نظرات مهم این مدیر با سابقه صنعت ریلی مطلع شویم.

زیربنای حمل و نقل متناسب با برنامه های توسعه ای در بخشهای صنعتی معدنی و تجاری کشور می باشد در مورد حمل و نقل ریلی کشور عدم توسعه شبکه ریلی کشور متناسب با مراکز جمعیتی و کانونهای بار و

ریلی کشور با توجه به شرایط کسب و کار چنین نقشی را ایفا می‌کند؟
به صورت کلی یکی از محدودیتهای اصلی توسعه کشور عدم تناسب رشد توسعه زیربنای کشورهای

حمل و نقل ریلی از جمله زیربنای اقتصادی هر کشور، اساس مبادلات بازرگانی و کلید توسعه اقتصادی و اجتماعی به شمار می‌رود. با این تعریف به نظر جنابعالی نظام فعلی حمل و نقل



اشاره شد به نظر می‌رسد تقاء جایگاه حمل و نقل ریلی در زنجیره حمل و نقل کشور برای تحقق اهداف برنامه های توسعه ای کشور ضروری است و توسعه راه آهن یکی از پیش نیازهای ایجاد مزیت های اقتصادی بویژه در زمینه ترانزیت کالا که می‌تواند درآمدهای ارزی سرشاری را نصیب کشور نماید می‌باشد البته اگر چه مزیت های حمل و نقل ریلی در همه جا یکسان است با این حال کشورهای مختلف سیاست های متفاوتی را در استفاده از راه آهن دنبال نموده اند بعنوان مثال در کشوری مثل روسیه بر اساس یک استراتژی بلندمدت ماموریت جابجایی بار با محوریت ریل مدنظر قرار گرفته است ولی در ژاپن موضوع جابجایی مسافر با ریل اهمیت دارد. در چین، ژاپن و هند از ریل بیشتر به منظور جابجایی مسافر استفاده می‌کنند و آثار مثبت استفاده از ریل در رشد اقتصادی این کشورها به شکل، نوع برنامه ریزی و استفاده از امکانات ریلی بستگی دارد.

در ایران موضوع کلان، نقش حمل و نقل ریلی در کل حوزه حمل و نقل کشور است به طوری که بالغ بر ۱۲ درصد سهم جابجایی کالاها متعلق به ریل و ۸ درصد هم مربوط به مسافر است. وقتی ما ایران را به لحاظ حمل و نقل ریلی با متوسط جهانی، یا با کشورهای توسعه یافته و یا کشورهای مشابه خود مثل قزاقستان مقایسه می‌کنیم، متوجه می‌شویم که در توسعه و بهره برداری از حمل و نقل ریلی نیازی به تحول جدی داریم و بر همین اساس است که عدم تناسب و پایین بودن سهم ریل در حمل و نقل همواره مدنظر تصمیم گیرندگان بوده و در اهداف برنامه های توسعه ای کشور برای صنعت ریلی اهداف مشخصی ترسیم شده است تا ریل به سهم بهینه خود در قیاس با سایر کشورهای دنیا برسد.

در برنامه ششم توسعه اقتصادی اهداف کمی تعریف شده به این صورت است که سهم ریل از حمل و نقل عمومی در کالا به ۳۰ درصد و در مسافر به ۲۰ درصد ارتقا پیدا کند. این میزان در بخش باری نزدیک به

کشورهای اروپایی است. البته با توجه به گستردگی جغرافیایی ایران، این درصد می‌تواند بیشتر شود اما در حال حاضر یک شکاف ۱۲ تا ۳۰ درصدی در بخش باری و ۸ تا ۲۰ درصدی در بخش مسافری داریم. این سهم باید همزمان با رشد اقتصادی کشور هر چه افزایش یابد. با تاکیدات صریح مقام معظم رهبری و حمایت رییس جمهور محترم و پشتیبانی وزیر محترم راه و شهرسازی بین همه نهادهای قانون گذاری و دولتی این اجماع وجود دارد که سهم حمل و نقل ریلی در ایران بسیار پایین است و درصدها باید تغییر کند. خوشبختانه قوانین لازم و سیاست های دولت به منظور گسترش نقش صنعت ریلی در حمل و نقل تدوین شده است. بعنوان نمونه وزیر راه و شهرسازی اشاره نموده اند که سهم ریل از جابجایی کالاهای بنادر کمتر از ۱۰ درصد است و باید به ۴۵ درصد ارتقا پیدا کند. به این منظور به سازمان بنادر دستور دادند که معاونت ریلی تشکیل دهد. در سیاست های کلی برنامه ششم توسعه مقام معظم رهبری در حوزه ریلی دو بند را ابلاغ کردند که به محوریت افزایش سهم حمل و نقل ریلی در اتصال مراکز مختلف اقتصادی و تجاری و نگاه به افزایش ترانزیت و نقش ایران به عنوان پر ارتباطی بین آسیا و اروپا اشاره دارد.

از آنجا که آلاینده های زیست محیطی نظیر گازهای گلخانه ای و سوخت های فسیلی نقش بی بدیلی در آلوده کردن هوا دارد، استفاده از خطوط ریلی از نظر اقتصادی و حفظ محیط زیست چه بازتاب هایی می‌تواند داشته باشد؟

در سال های اخیر توجه به موضوع محیط زیست در ایران فراگیر شده و این نگرش در تصمیم های مدیران منعکس شده است. وضعیت دریاچه ارومیه و یا زاینده رود و یا شرایط بحرانی آب در کل کشور جامعه را متوجه بحث های آلودگی هوا و آب در شهرهای بزرگ کشور می‌کند.

همه می‌دانیم مانوس ترین مدل حمل و نقل با طبیعت، ریل است. در

زمینه ساخت و میزان استفاده از زمین و تخریب هایی که برای احداث ایجاد می‌کند و حتی موضوع منابع آب و نیز در زمینه ساخت و بهره برداری و میزان مصرف سوخت، متوسط جهانی راه آهن نسبت به جاده یک دهم است. اگر چه این نسبت در ایران حدود یک هفتم است که البته به دلیل این است که خطوط برقی ما کم است و با افزایش میزان خطوط برقی نسبت مصرف انرژی در ایران به متوسط جهانی نزدیک می‌شود. در آلودگی صوتی و صرفه جویی زمان و حتی از نظر هزینه نگهداری، ریل با جاده به هیچ وجه قابل قیاس نیست. راه آهن حمل و نقل سبز است و از منظر زیست محیطی انتخاب راه آهن یک ضرورت است.

البته جلسات خوبی با سازمان محیط زیست داریم و قرار شده است که این سازمان برنامه ترویجی را در این زمینه تدوین و پیش بینی کند، در احداث مجموعه های صنعتی جدید استفاده از ریل به عنوان یک الزام زیست محیطی قرار بگیرد، در بخش های آموزشی نیز مقرر شده که در درس آموزش های محیط زیست برای دانش آموزان سرفصل هایی با عنوان حمل و نقل سبز دیده شود.

درواقع یکی از دلایلی که کشورهای صنعتی به سوی ریل حرکت کردند، ضرورت حفظ محیط زیست با افزایش و گستردگی صنعت حمل و نقل ریلی است و یکی از دلایلی که ما دیر به سمت گستردگی حمل و نقل ریلی رفتیم، پایین بودن هزینه های آلودگی زیست محیطی در ایران است. هر چند توجه به این مقوله از سوی دولت و سازمان محیط زیست موجب می‌شود که صنعت حمل و نقل ریلی در آینده در کانون توجه بیشتری قرار بگیرد.

توسعه پایدار از جمله مباحثی است که سالهاست در کشورهای غربی و اخیراً در کشورهای در حال توسعه در دستور برنامه ریزی قرار گرفته است. بخش حمل و نقل ریلی در این برنامه چه نقشی می‌تواند ایفا کند؟

یکی از زیرساخت های اساسی

مورد نیاز توسعه پایدار یک سیستم حمل و نقلی توأم با حرکت کالا و انسان است. بنابراین طراحی یک سیستم حمل و نقلی که کالا و انسان را با ایمنی بالا و بدون آسیب به محیط زیست تامین کند، یکی از نیازهای لازم برای توسعه پایدار است. ژاپن از طریق ایجاد قطارهای پرسرعت جمعیت توکیو را در یک شرایط ایمن با سرعت بسیار بالا و بدون آسیب به محیط زیست کنترل کرد. البته هزینه توسعه پایدار باید پایین باشد هر چند هزینه تخریب محیط زیست در کشور ما محاسبه نمی‌شود. در بخش باری هم حرکت اطمینان بخش و ایجاد شبکه حمل و نقل مطمئن می‌تواند شرایط توسعه پایدار را فراهم کند.

از سوی دیگر باید به صنعت گردشگری اشاره کنیم. گردشگری یکی از مصادیق توسعه پایدار کشورهاست و توسعه گردشگری به نوعی با قطارهای پرسرعت گره خورده است. افزایش سرعت قطارها در کشورهایی مثل ترکیه، اسپانیا و فرانسه موجب رشد گردشگری شده است و وقوع این اتفاق در سایه سرمایه گذاری های سنگین در زیرساخت ریلی رخ داده است. سرمایه گذاری سنگین ترکیه در قطارهای پرسرعت بر اساس نقشه توزیع جمعیت توریستی این کشور منجر به طراحی قطارهای پرسرعت شده است.

موضوع توسعه پایدار به شکل های مختلف در سیستم حمل و نقل مدرن وجود دارد که حمل و نقل ریلی می‌تواند یک حلقه از این سیستم حمل و نقل مدرن باشد. یکپارچه بودن سیستم حمل و نقل بسیار مهم است و عدم یکپارچگی بخش زیادی از ظرفیت ریلی را از بین می‌برد. برای مثال کمبود امکانات ریلی در بنادر باعث می‌شود کارایی شبکه حمل و نقل ریلی کاهش پیدا کند.

توسعه پایدار باید بر اساس زیرساخت ها انجام گیرد که یکی از مهم ترین زیرساخت ها مربوط به بخش حمل و نقل و دیجیتال است. در بسیاری از کشورها این دو بخش ادغام شده اند.



دارد. چین پروژه‌های را تعریف کرده است با عنوان "احیای جاده ابریشم" که حدود ۶۳ کشور را تحت تاثیر قرار می‌دهد. این ۶۳ کشور دو سوم جمعیت جهان را دارند و یک سوم "GDP" (میزان تولید ناخالص ملی) دنیا متعلق به آنهاست. چین با این برنامه گسترده می‌خواهد به این جریان کمک کند و ایران نیز در مسیر این پروژه قرار دارد. اگر کشور ما از این پروژه به عنوان یک فرصت استفاده کند، موجب می‌شود به درآمدهای پایدار و سرشار دست پیدا کنیم، علاوه بر آن ارتقای دانش فنی را هم به دنبال خواهد داشت. در واقع راه آهن پیشران توسعه اقتصادی کشور است و یکی از حوزه‌های اقتصادی است که دولت می‌تواند با توسعه آن اشتغال ایجاد کند.

بهترین نقطه برای تکان دادن اقتصاد کشور ریل است و در صورتی که برای توسعه زیرساخت‌های ریلی سرمایه‌گذاری کنیم، مزایای اقتصادی بی‌شماری را ایجاد کرده‌ایم. راه آهن اولین بخشی است که ارتباطات گسترده‌ای با سایر بخش‌های اقتصادی دارد و می‌تواند تحرکی در جهت ایجاد

وظیفه جابجایی مطمئن کالا با قیمت مناسب را ایجاد کند تا بقیه بخش‌های اقتصادی روی آن حساب کنند و هر قدر این نقش پررنگ‌تر شود طبیعتاً به نفع اقتصاد کشور است. در کنار این جابجایی کالا در کشور، باید یک شبکه ریلی به صورت کریدور از شرق تا غرب یا شمال تا جنوب ایجاد کنیم و صبر کنیم تا شاهراه ترانزیتی کالای ایران نقش موثری ایفا کند.

درآمد بالای ترانزیتی ایران به صورت ویژه متناسب با جریان جابجایی کالا در کشورها و قطب‌های اقتصادی پیرامونی موجب شده است تا این مزیت، ثروتی بیش از منابع نفتی در اختیار کشور قرار گیرد. فقط طی سال ۱۹۹۵ تا ۲۰۱۵ میلادی حجم تجارت جهانی بر اساس گزارش WTO از ۵/۷ تریلیون دلار به حدود ۱۹ تریلیون دلار رسیده و عمده این افزایش تجارت در شرق آسیا، اروپا و خاورمیانه که اطراف ایران هستند، اتفاق افتاده است. ظرف ۲۰ سال گذشته دنیا از منظر تجاری متحول شده و موقعیت تجاری ایران به شدت افزایش پیدا کرده است. کشور ما از این لحاظ در یک گذر تاریخی قرار

وجود یک شبکه حمل‌ونقل ایمن با هزینه پایین، افزایش کارایی و اثربخشی مناسب در ایران بسیار مهم است. در واقع صاحبان صنایع مختلف در بخش‌های متعدد از صنعت گرفته تا تجارت به دلیل توزیع گسترده کالا در نقاط مختلف کشور به دنبال شبکه حمل‌ونقل ریلی هستند که برای جابجایی بتوانند روی آن حساب باز کنند. وقوع این اتفاق در رشد اقتصادی کشور موثر خواهد بود.

به طور مثال در صنعت فولاد کشور و به‌ویژه مناطق شرقی، زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی مناسبی پیش‌بینی نشده است. در معدن سنگان تا پایان سال حدود ۱۲ میلیون تن و تا پایان سال آینده بالغ بر ۲۰ میلیون تن تولید داریم که باید به کارخانجات تولید یا بنادر کشور برای صادرات منتقل شود. جابجایی حجم عظیمی از کالا بدون ایجاد زیرساخت‌های ریلی در این مسیرهای طولانی تقریباً غیرممکن است و اگر هم رخ بدهد به تعبیر مدیرعامل راه آهن کشور یک سونامی نامنی درجاده‌های کشور ایجاد می‌شود. نقش اول راه آهن این است که

آلمان از جمله این کشورهاست. در کشور ما توسعه این زیرساخت‌ها حتماً می‌تواند شرایط را برای توسعه پایدار فراهم کند. بر اساس گزارش مشترکی که از آنس بین‌المللی انرژی و اتحادیه بین‌المللی راه آهن منتشر کرده است، سهم حمل‌ونقل ریلی از کل حمل‌ونقل جهان ۸ درصد است به طوری که سهم باری ۸/۷ و مسافری ۶/۴ است و متوسط کل ریل ۸ درصد می‌شود. سهم مصرف انرژی ریل در جهان ۲/۱ و در جاده ۷۵ درصد است. سهم حمل‌ونقل ریلی در کل دنیا در انتشار آلاینده‌ها و گازهای گلخانه‌ای ۳/۵ درصد و سهم جاده ۷۳/۵ درصد است. در حقیقت درصدهای ذکر شده در کشور ما وجود دارد و این ماهیت صنعت ریلی را نشان می‌دهد.

مطالعات انجام شده در سطح کلان اقتصادی توسط برخی کشورهای نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی موجب رشد اقتصادی این کشورها شده است. شما سهم بخش ریلی را در رشد اقتصادی کشور چگونه ارزیابی می‌کنید؟



اشتغال و پویایی فضای اقتصادی کشور ایجاد کند. توسعه زیرساخت‌های ریلی نقطه درست برای تحولات اقتصادی و سرمایه‌گذاری است.

برآوردهای کارشناسان ریلی در برنامه ششم توسعه نشان می‌دهد برای توسعه زیرساخت‌های ریلی به ۱۰۰ هزار میلیارد تومان منابع مالی نیاز داریم و اگر بخواهیم به سمت خطوط پرسرعت ریلی تا مرز ۲ هزار کیلومتر برویم، این رقم ۲ برابر می‌شود. البته منابع مالی دولت محدود است و برنامه‌های گسترده‌ای به منظور استفاده از منابع سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی کشور داریم. در این مسیر همه استعدادها را به کار خواهیم گرفت.

نقش راه آهن در "GDP" (میزان تولید ناخالص ملی) حدود ۰/۱۳ تا ۰/۱۴ درصد است و این رقم با احتساب نفت است و بدون احتساب نفت حدود ۰/۱۶ تا ۰/۱۷ درصد است که ارتقاء این نقش بسیار ضروری است. راه آهن پیش‌تر توسعه اقتصادی کشور است. راه آهن بر روی تدوین برنامه‌ها و استفاده از تجارب بین‌المللی کار کرده، در جذب منابع مالی خارجی پیشرو بوده و در این زمینه خیلی خوب حرکت کرده است. مشارکت بخش خصوصی در داخل کشور و استمرار این موضوع مستلزم اراده و عزم‌های بلند است.

حمل و نقل ریلی در طول مدت فعالیت خود فراز و نشیب‌های بسیاری را پشت سر گذاشته و همواره با این هدف ادامه فعالیت داده است که با توجه به موقعیت سوق الجیشی کشور در منطقه و دستیابی به حمل و نقل ریلی کارآمد به جایگاه مطلوب و فردایی بهتر دست پیدا کند. به نظر شما در طول سال‌های عمر این صنعت به ویژه بعد از انقلاب تا چه اندازه این هدف محقق شده است؟

به نظر من صنعت ریلی کشور به جایگاه مطلوب خود برای نقش آفرینی در توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور نرسیده است. تحولات بین‌المللی فضای جدیدی را ایجاد کرده است مثلاً اگر ۳۰ سال پیش نقش راه آهن

در حمل و نقل داخلی مهم بوده امروز باید بدانیم ایران به شاهره ترانزیتی دنیا بین قطب‌های اقتصادی از آسیای شرقی گرفته تا خاورمیانه و اروپا، تبدیل شده است. باید با یک استراتژی کلان و دیپلماسی ریل پایه با کشورهای ترانزیتی صحبت کنیم. اگر در گذشته ضرورت راه آهن را برای توسعه داخلی کشور بود، امروز توجه به تبدیل شدن ایران به پل ریلی از شرق به غرب جهان است اما در شرایط کنونی در جایگاه مناسبی قرار نداریم. نقطه شروع تبدیل ایران به پل ریلی در دنیا، تمرکز بر روی کریدورهای بین‌المللی ریلی است.

آیا به نظر شما تولید واگن و لکوموتیو و دیگر تجهیزات ریل در داخل کشور اقتصادی است؟

اقتصادی بودن تولید تجهیزات ریلی ارتباط مستقیم با رقابت‌پذیری صنعت ریلی با سایر صنایع دارد. اگر صنعت و تجارت ایران امروز توانایی رقابت با کشورهای مختلف را دارد این بخش هم از سایر صنایع کشور جدا نیست. به صرفه بودن یا نبودن تولید قطعات و تجهیزات صنعت ریلی به توان کشور در این صنعت بستگی دارد. اگر بخواهیم سازندگان و تولیدکنندگان صنعت ریلی را با ابزار سوبسید حمایت کنیم، این ابزار شکننده، موقتی و ناپایدار است. اگر واقعا می‌خواهیم به صنعت ریلی کشور کمک کنیم، باید اصلاحات و اقدامات اساسی انجام شود. در شرایط کنونی بیشتر ماشین‌آلات و تجهیزات ریلی در داخل کشور تولید می‌شود ولی به چه شکل می‌توانیم در ایجاد مزیت‌های رقابتی حرکت کنیم به طوری که این موقعیت را تثبیت کرده و ارتقا دهیم.

سازندگان ریلی باید بدانند برای اینکه در کشور موفق شوند حتما باید خود را به تکنولوژی روز دنیا تجهیز کنند. راه آهن کشور به کالاهای با کیفیت و به‌روز دنیا احتیاج دارد. باید سطح کیفی کالاهای را با به‌کارگیری تکنولوژی روز ارتقا دهند.

نکته دوم اقتصادی بودن تولید است به طوری که تولیدکنندگان بتوانند با قیمت‌های جهانی رقابت کنند. اگر کالاهای ریلی در کشور ما گران‌تر تولید

شود با توجه به اینکه خریدار اصلی بخش خصوصی است و الزامات دولتی ندارد حتما کالای خارجی با قیمت مناسب‌تر را انتخاب می‌کند. نکته سوم پایبندی سازندگان داخلی به انجام به موقع تعهداتشان می‌باشد بنابراین کیفیت، قیمت و زمان انجام تعهدات قراردادی سه عنصر مهم است که در واقع با ترکیب این سه عنصر یک تولید به هنگام، اقتصادی و با تکنولوژی روز ارایه خواهد شد. سازندگان داخلی اگر می‌خواهند موفقیت روزافزون داشته باشند، همواره باید این سه عامل را در نظر گرفته و به عنوان یک دغدغه به صورت مداوم درصدد توسعه این عوامل باشند.

جان مایه همه اینها تقویت نیروی متخصص و جذب نیروهای نخبه در بخش‌های تولید و ساخت است که باید به آن توجه ویژه‌ای شود. سازندگان صنعت ریلی ایرانی باید جهانی بیندیشند تا در بازار ایران به موفقیت برسند. ما در راه آهن در خدمت این صنعت هستیم و پشتیبانی استراتژی صدور خدمات فنی و مهندسی در حوزه ریل با راه آهن کشور است. نگاه به بازارهای بین‌المللی از الزامات رشد کیفی و رقابت‌پذیری قیمت صنایع داخلی ریلی است.

گفته می‌شود تا سال ۱۴۰۲ یعنی ۶ سال دیگر باید ۲۸ هزار واگن باری و ۴ هزار واگن مسافری به بخش ناوگان ریلی اضافه شود. تامین این تعداد واگن از امکانات داخلی مقدور است؟

سازندگان داخلی نیاز به کمک دارند به طوری که باید یک جریان تقاضای قابل پیش‌بینی و پایداری که همان ((پایداری تقاضای بازار)) نامیده می‌شود برای آنها در کشور ایجاد کرد تا این سازندگان بر همین اساس منابع خودشان را تجهیز کنند.

ایجاد نهادهای مالی پشتیبان برای حمایت از تولید کالاهای ریلی، یکی مزیت‌های سازندگان ریلی خارجی در قیاس با سازندگان داخلی است. در واقع پشتیبانی سیستم‌های بانکی و بیمه‌ای در ایران بسیار ضعیف است و

برای اینکه این خلا را پر کنیم اقدام به تشکیل صندوق حمل‌ونقل ریلی کردیم که در برنامه ششم توسعه مصوب شده و در حال تدوین اساسنامه آن هستیم. برای ایجاد یک شرکت لیزینگ ریلی تخصصی، موافقت و دستور اکید رییس جمهور به صندوق توسعه ملی را گرفتیم و با هماهنگی صندوق و بانک صنعت و معدن در حال تکمیل این سازمان هستیم. صندوق توسعه ملی موافقت خود را با تخصیص ۵۰۰ میلیون یورو به تشکیل شرکت لیزینگ ریلی اعلام کرده که یک نهاد مالی است و می‌تواند پشتیبان تقاضای بازار باشد. هزینه پروژه‌های حمل‌ونقل ریلی از منابع صندوق توسعه ملی پرداخت خواهد شد و تاکید قانون برنامه ششم توسعه در صنعت حمل‌ونقل ریلی بر سرمایه‌گذاری در مناطق محروم است. در واقع با وقوع این اتفاق هزینه‌های تامین مالی از صندوق کاهش پیدا می‌کند به طوری که نرخ ۴ درصد، دوره بازپرداخت ۱۰ ساله و ۱۰ درصد هم آورده سرمایه‌گذاران است. البته نباید از ذکر این نکته مهم غافل شویم که شرط ورود سازندگان خارجی به بازار ایران در صنعت ریلی انتقال دانش فنی و تولید در داخل کشور توأم با تامین مالی است.

برای کمک به بخش تولیدی و صنعتی کشور مشوق‌های سرمایه‌گذاری را طراحی کردیم و این موجب می‌شود سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی افزایش یابد. حتی استفاده از ابزارهای بازار سرمایه به پشتوانه این مشوق‌ها است. اگر بتوانیم نهادهای پشتیبان را برای سازندگان داخل کشور مهیا کرده و تقاضای موثر پایداری در بازار برای سازندگان صنعت ریلی ایجاد کنیم، قطعاً صرفه جویی در مقیاس مزیت اقتصادی افزایش پیدا می‌کند.

به نظر من سازندگان داخلی امکان رسیدن به توسعه موردنظر به منظور تامین تجهیزات صنعت ریلی کشور را دارند به شرطی که نهادهای پشتیبان مالی ایجاد شده و سایر مزیت‌ها به خصوص مزیت‌های رقابتی در قیاس با خارجی‌ها در نظر گرفته شود.