

گفتگو با مهندس حسین حاجی مرادخانی مدیرعامل بهتاش سپاهان:

## چگونگی کسب فرصت‌ها در بهبود اقتصاد حمل و نقل ریلی



سیاست‌گذاری شروع شده و به اجرا برسد و سپس بازخورد و نتایج اجرا را گرفته و مجدداً متناسب با آن، نظام را مهندسی کند. آنچه نظام فعلی حمل و نقل ریلی کشور را رنج می‌دهد، نبود یک نظام واقعی است. در حال حاضر این نظام معیوب است و قادر نیست که کلیه فرآیند اشاره شده را در خود داشته باشد. ناگفته نماند که بیشترین سهم این عیب به محیط سیاست‌گذاری برمی‌گردد نه به محیط اجرا. به عنوان مثال سیاست‌گذاری‌های کلان و سطوح حمایتی دولت از زیربخش‌های

حمل و نقل ریلی از جمله زیربنای اقتصادی هر کشور است که فرآیند توسعه اقتصادی را تحت تاثیر قرار می‌دهد. با این تعریف به نظر شما نظام فعلی حمل و نقل ریلی کشور با توجه به شرایط کسب و کار چنین نقشی را ایفا می‌کند؟  
هنگامی که از یک نظام صحبت به میان می‌آید و آن را به حمل و نقل اطلاق می‌کنیم، قطعاً از یک ساختار معنی‌دار سخن می‌گوییم. در واقع یک نظام دارای سیستم مدون باید وجود داشته باشد. این سیستم می‌تواند از

حمل و نقل ریلی از جمله بخش‌های زیربنایی هر کشور است که کلید توسعه اقتصادی، اجتماعی و اساس مبادلات بازرگانی است. باید گفت میان کارایی بخش حمل و نقل ریلی و رشد اقتصادی ارتباط مستقیم وجود دارد. صنعت حمل و نقل ریلی در کشور فراز و فرودهای بسیاری را پشت سر گذاشته که هدف از آن دستیابی به جایگاهی مطلوب‌تر از دیروز بوده است. از جمله مواردی که باید برای رشد اقتصادی این بخش مورد مطالعه قرار گیرد، اتصال شبکه ریلی به کشورهای همسایه، حمایت دولت از بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری‌ها، تغییر در سیاست بازنگاری در تعرفه‌ها، تاسیس شرکت‌های حمل و نقل حومه‌ای و استقبال از سرمایه‌گذاران خارجی است. در خصوص بررسی موارد ذکر شده به گفتگو با مدیرعامل شرکت بهتاش سپاهان مهندس حسین حاجی مرادخانی پرداختیم و در مورد چالش‌های موجود و راه‌حل‌ها صحبت به میان آوردیم که با هم می‌خوانیم:



مختلف حمل و نقل "جاده‌ای، ریلی، هوایی، دریایی" از یک نظام مدیریت شده تقاضای حمل و نقل برخوردار نیست که زیرساخت‌های مورد نیاز این بخش متناسب با آن توسعه یابد. این مدیریت تقاضای می‌تواند از سیاست‌گذاری در سایر بخش‌های اقتصادی کشور آغاز شده و سپس به داخل بخش حمل و نقل برسد. بنابراین به نظر می‌رسد با توجه به مشکلات موجود در زیر بخش حمل و نقل ریلی در حال حاضر این نقیصه وجود دارد.

استفاده از حمل و نقل سبز که همان خطوط ریلی است در جهت کاهش آلاینده‌های زیست محیطی و حفظ محیط زیست، از نظر اقتصادی چه بازتاب‌هایی می‌تواند داشته باشد؟

پاسخ به این سوال را می‌توان در ادامه همان سوال اول تکمیل کرد. اگر موضوع فرابخشی و اقتصاد کلان، مد نظر قرار گیرد، متولی محیط زیست، شرکت راه آهن نیست بلکه سازمان حفاظت از محیط زیست است. از آنجا باید تعامل بین بخشی شکل بگیرد و سیاست‌گذاری‌ها تنظیم گردد. این در حالیست که شرکت راه آهن به عنوان متولی زیر بخش حمل و نقل ریلی،

بخشی از بار این مسوولیت "محیط زیست" را به دوش می‌کشد که از لحاظ بنگاهداری غیر قابل توجیه است.

توسعه پایدار از جمله مباحثی است که سالهاست در کشورهای غربی و اخیراً در کشورهای در حال توسعه در دستور کار برنامه‌ریزان قرار گرفته است. نقش حمل و نقل ریلی را در این برنامه چگونه ارزیابی می‌کنید؟

توسعه پایدار فارغ از سایر پارامترهایی که بر آن تاثیرگذار هستند در زیر بخش حمل و نقل ریلی هنگامی عملیاتی می‌شود که نگاه سیاست‌گذاری در این بخش بر محور توسعه پایدار باشد و در یک نگاه بالاتر در کل بخش حمل و نقل کشور حاکم باشد. اما به دلیل وجود قوانین مجزا برای هر یک از زیربخش‌های حمل و نقل و سیاست‌های عملیاتی در هر یک از آنها، بستر لازم برای توسعه پایدار وجود ندارد، در صورتی که این بخش از مهم‌ترین ارکان حیات اقتصادی کشورها محسوب می‌شود. به گونه‌ای که توسعه این بخش، زیربنای توسعه سایر بخش‌های اقتصادی و اجتماعی است و با ایفای نقش رابط میان بازار مصرف و تولید به مثابه پلی است که بخش‌های مختلف اقتصادی را به یکدیگر متصل

می‌کند.

مطالعات انجام شده در سطح کلان اقتصادی توسط برخی کشورها نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری در حمل و نقل ریلی موجب رشد اقتصادی این کشورها شده است. در کشور ما سهم بخش ریلی در رشد اقتصادی کشور چطور ارزیابی می‌شود؟

سهم ارزش افزوده کل بخش حمل و نقل در اقتصاد حدود ۹٪ است که با توجه به سهم اندک حمل و نقل ریلی نسبت به حمل و نقل جاده‌ای سهم قابل توجهی ندارد و گمان نمی‌کنم بیشتر از حدود یک درصد باشد.

به نظر شما اهداف تعیین شده برای این صنعت در طول سال‌های پس از انقلاب تا چه اندازه محقق شده است؟

به هر حال با توجه به مسایل و مشکلات موجود در کشور و شرایط جنگ و کمبود منابع برای توسعه زیرساخت‌های کشور، توسعه شبکه ریلی در حد مقدور صورت گرفته است اما هنوز جای کار زیادی دارد و حلقه‌های مفقوده در شبکه وجود دارد.

به نظر شما تولید واگن و

لکوموتیو و دیگر تجهیزات در داخل کشور از نظر اقتصادی به صرفه است؟

پاسخ به این سوال نیازمند هزینه فایده کردن پروژه دارد ولی در مجموع بخش قابل توجهی از مواد اولیه تولید واگن در کشور موجود است اما این کار باید به صورت سرمایه‌گذاری مشترک با کشورهای دارای تکنولوژی در این زمینه صورت پذیرد.

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 مقدار واگن از امکانات داخلی مقدور است؟

از نظر من مقدور نیست. از دلایل آن، نبود منابع مالی شفاف و مشخص جهت تامین آن است تا بتواند هزینه سرمایه‌گذاری را کاهش دهد. وضعیت شبکه ریلی موجود با توجه به مشکلات نرم‌افزاری و نیز ساختاری نمی‌تواند امکان بهره‌برداری مناسب را فراهم کند. بررسی وضعیت سیر همین تعداد واگن موجود در شبکه، حکایت از ضرورت توجه جدی به انجام اصلاحات لازم و افزایش سرعت سیر و بهره‌وری از واگن‌ها دارد.