

تقویت تشکل‌ها و نهادهای صنفی در گفتگو با مدیرعامل شرکت مهتاب سیر جم:

# بی‌رغبتی بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری

الهام زرقانی



راه‌آهن ایران با سابقه طولانی هم اکنون به نقطه‌ای رسیده که باید برای پاسخگویی به حجم بالای تقاضا ظرفیت‌سازی گسترده‌ای انجام دهد. در شرایط فعلی سهم بخش ریلی از جابه‌جایی بار و مسافر بسیار کم‌رنگ و نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای از سهم بسیار جزیی برخوردار است. در میان مدهای مختلف حمل‌ونقل، راه‌آهن با مزایای خاص از جمله قابلیت حمل انبوه بار و مسافر، ایمنی بسیار بالا و مصرف اندک سوخت، نقش ویژه‌ای در ترابری کشور دارد. اما با وجود همه این ویژگی‌ها، خطوط ریلی در ایران گستردگی لازم را ندارد و نیمی از استان‌ها از داشتن خط آهن محروم هستند.

در ایران سالانه میلیون‌ها نفر از طریق خطوط ریلی جابه‌جا می‌شوند و از سوی دیگر بسیاری از تقاضاها در طول سال بی‌پاسخ می‌ماند. دلیل عمده آن را می‌توان کمبود خطوط ریلی، ناوگان نامناسب و سرخوردگی بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری دانست. ناوگان ریلی به دلیل عمر بالا از نظر استاندارد از رده خارج هستند و به دلیل سودده نبودن مخصوصا در بخش مسافری نه شرکت‌ها تمایلی به سرمایه‌گذاری دارند و نه دولت از آنها حمایت می‌کند. حتی دولت در تصمیم‌گیری‌ها نیز بخش خصوصی را نادیده می‌گیرد. در همین راستا و در زمینه مشکلات شرکت‌های خصوصی ریلی، وضعیت نامساعد ناوگان ریلی کشور در مقایسه با دیگر کشورها و چگونگی تقویت تشکل‌ها و نهادهای صنفی با مهندس ابوالقاسم سعیدی مدیرعامل مهتاب سیر جم گفتگویی داشتیم:

خوبی برخوردار است. واگن‌ها ۶ تخته هستند. برخی از واگن‌ها ۱۰ کوپه ۶ نفره دارد و برخی دیگر ۱۱ کوپه دارد. بنابراین از ظرفیت بالایی برخوردار است و امیدواریم از طریق ورود به بورس این شرکت را توسعه دهیم.

در سال ۱۳۵۳ وارد عرصه حمل‌ونقل ریلی شدم و تا سال ۱۳۸۳ در راه‌آهن فعالیت کردم. در معاونت‌های مختلف و مدیریت‌های غیر فنی اشتغال داشتم و در

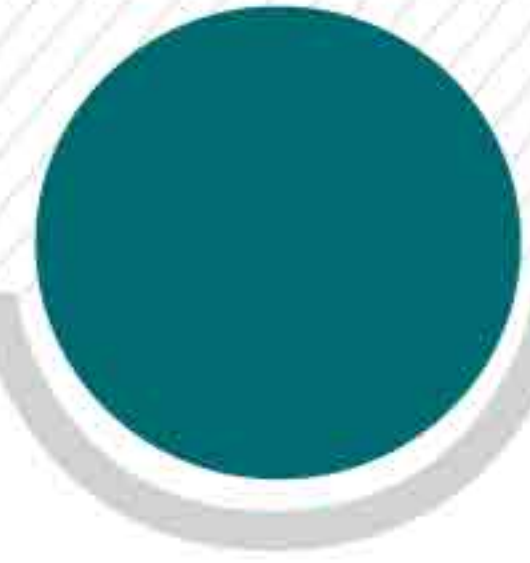
شرکت مهتاب سیر جم و شرکت نورالرضا است. هر دو شرکت دارای واگن هستند و در بخش مسافری فعالیت می‌کنند. این شرکت در سال ۱۳۸۸ با حضور در مزایده فروش، موفق به خرید حدود ۱۲۸ واگن از راه‌آهن شد. سن واگن‌ها در هنگام خرید حدود ۲۰ سال بود که در سال گذشته تعدادی از این ناوگان به دلیل فرسوده بودن از سیر خارج شد. شرکت در بخش مسافری فعالیت می‌کند و از ظرفیت

**به عنوان بخش خصوصی چه فعالیتی در حمل‌ونقل ریلی دارید و از چه زمانی وارد این کار شدید؟**

شرکت مهتاب سیر جم وابسته به بنیاد تعاون ناجا است که در سال ۱۳۸۷ تاسیس شده و به عنوان شرکت مهتاب سیر جم تغییر نام یافته است. در واقع این شرکت متعلق به گروه سرمایه‌گذاری بنیاد ناجا است که در حال حاضر مالک دو شرکت در بخش راهبری با نام‌های

سال ۸۳ بازنشسته شدم. بعد از بازنشستگی در شرکت خصوصی حمل‌ونقل وابسته به صندوق پس-انداز کارکنان راه‌آهن فعالیت محدودی داشتم. در سال ۸۳ در شرکت حمل و نقل ریلی وابسته به بنیاد مستضعفان شروع به فعالیت کردم که حدود ۱۰ سال این فعالیت ادامه داشت. حدود ۲ سال پیش از راه‌آهن بنیاد به شرکت ریل سیر کوثر ورود پیدا کردم که در بخش حمل‌ونقل ریلی بار و مسافر در هیات مدیره مشغول به کار بودم و بیش از یک ماه است که در شرکت مهتاب سیر جم فعالیت می‌کنم. از جمله موسسان انجمن صنفی و هیات تاسیس انجمن مهندسی حمل‌ونقل ریلی بوده‌ام. در زمان مدیریت دکتر دادمان اساسنامه انجمن نوشته شد که چندین دوره به عنوان بازرس آن بودم. ۵ دوره نیز عضو هیات مدیره انجمن صنفی و خدمات وابسته بوده‌ام و هم اکنون نماینده انجمن و عضو هیات مدیره فدراسیون حمل‌ونقل هستیم.

**بنگاه‌های کوچک و متوسط**



## نقش به‌سزایی در افزایش اشتغال دارند. چه مواردی می‌تواند در سیاست‌های حمایتی از این بنگاه‌ها دخیل باشد؟

بنگاه‌های کوچک و متوسط به دلیل سبک بودن و تفاوت آنها با سازمان‌های بزرگ در مکانیسم‌های تصمیم‌گیری، می‌تواند نقش موثری در افزایش تولید و بالاخص اشتغال‌زایی داشته باشد. تصمیم‌گیری‌ها در شرکت‌های بزرگ از پروسه طولانی‌تر برخوردار هستند و این مساله در سطوح سازمانی بسیار گسترده است و موجب افزایش هزینه پروژه‌ها می‌شود، بالطبع بازخورد پروژه نیز زمان‌بر است اما در شرکت‌های کوچک تصمیم‌گیری‌ها سهل‌تر است. دولت به دلیل مشغله‌هایی که داشته، نتوانسته از این بنگاه‌های کوچک حمایت لازم را به عمل آورد و از تجارب دیگر کشورها در این بخش استفاده کند. البته بخش باری با بخش مسافری متفاوت است. بنگاه‌هایی که در بخش باری تاسیس شده‌اند، به نوعی وابسته به خود آن بخش هستند. به عنوان مثال با توجه به اینکه عمده فعالیت شرکت‌ها در رابطه با حمل‌ونقل مواد معدنی است، تعداد زیادی شرکت در این بخش فعال هستند. در همان زمان که خصوصی سازی در آغاز شکل‌گیری بود و جامعه شناختی از فعالیت حمل‌ونقل ریلی نداشت، ما نهایت سعی خود را کردیم تا این شرکت‌ها را بیشتر با شرکت‌های متقاضی حمل‌ونقل ریلی تشکیل دهیم به این معنی که مدیرعامل وقت راه‌آهن، مدیرعامل بخش فولاد را تشویق کرد تا با سرمایه‌گذاری در بخش ریلی، شرکت‌های حمل و نقل باری را راه‌اندازی کنند. همچنین بخش نفت که دومین سهم را در راه‌آهن دارد به همین گونه عمل کرده است. به همین علت در بخش بار، با مشکلات کمتری مواجه هستیم زیرا صاحبان و سهام‌داران این بنگاه‌ها، از جمله بخش‌هایی

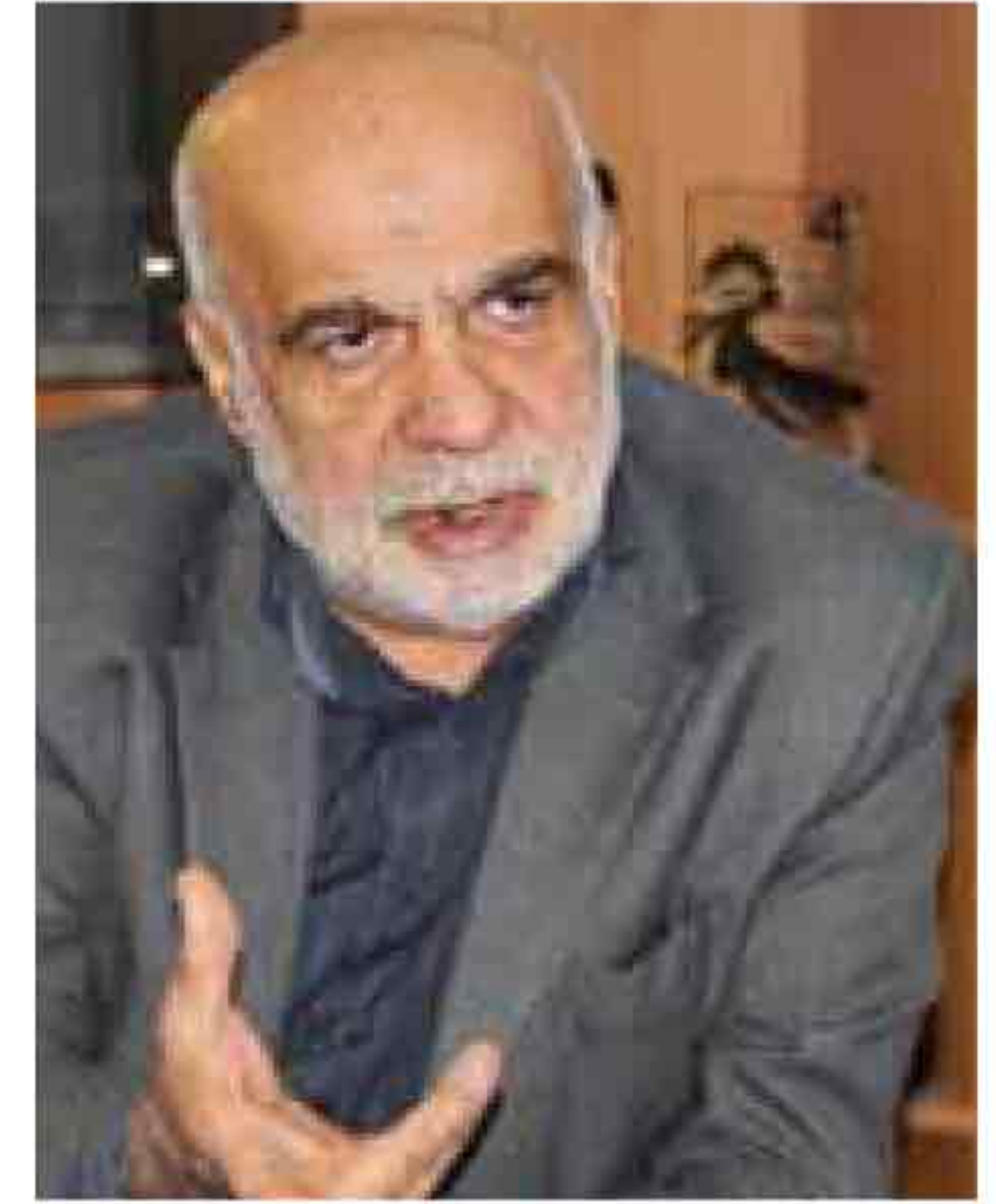
هستند که به این خدمات نیاز دارند و تفکرشان در راستای حمایت از بخش ریلی است زیرا به پروسه تولید خود کمک می‌کنند. یکی از مراحل پروسه تولید، بخش حمل و نقل است بالاخص در تولید مواد اولیه که بسیار مهم است. بسیاری از کارخانه‌ها، همیشه معترض بودند که کالاهای وارداتی مورد نیاز آنها در زمان معین شده ترخیص نمی‌شود و در زمان معین برای تولید به کارخانه نمی‌رسد. به همین دلیل این بخش تشویق شد تا در بخش حمل و نقل ریلی به صورت مشارکتی با راه‌آهن سرمایه‌گذاری کند. هم اکنون شرکت‌های بسیاری در بخش حمل و نقل ریلی فعالیت می‌کنند که یا متعلق به بخش معدن و صنعت یا سهام‌دار آن هستند و از مسایل و مشکلات کمتری برخوردارند. اما در بخش مسافری به صورت بخش باری عمل نشده است و به دلیل اینکه بسیاری از مراجعان در بخش مسافری عامه مردم هستند، برای سرمایه‌گذاری با مشکلات بسیاری مواجه‌ایم زیرا سیستم حمایتی در این زمینه وجود ندارد. از جمله عوامل موثر در این مشکلات، بالا بودن میزان سرمایه‌گذاری است. یک واگن مسافری نزدیک به ۳ میلیارد تومان سرمایه نیاز دارد. اگر شرکت مسافری بخواهد مالک دو رام قطار باشد باید بابت هر رام قطار مسافری ۱۳ واگن با یک دیزل حدود ۱۰۰ میلیارد تومان سرمایه کند. به همین خاطر بخش خصوصی و همچنین دولت تمایلی به سرمایه‌گذاری در این بخش ندارند. از موانع دیگر می‌توان به دیربازده بودن سرمایه‌گذاری در بخش مسافری اشاره کرد. در این راستا باید متذکر شد که ما سیاست‌های حمایتی زیادی را از دولت ندیده‌ایم. در سال‌های اول تسهیلاتی به بخش خصوصی داده شد. بارها بخش خصوصی با وزارت راه و راه‌آهن بابت دریافت تسهیلات از بانک‌ها گفتگو کرد اما متأسفانه موفقیتی حاصل نشد. از چالش‌های

بزرگی که در بنگاه‌ها وجود دارد، نبود سرمایه است. واگن‌هایی که هم اکنون در بخش خصوصی وجود دارد از جمله واگن‌هایی است که از خود راه‌آهن به شرکت‌ها منتقل شده و ناوگان واگذاری شده رو به فرسودگی است. متأسفانه هیچ منبعی برای تامین و جایگزینی ناوگان فرسوده وجود ندارد. متولیان بخش ریلی باید توجه ویژه‌ای به این بخش داشته باشند تا سهم بیشتری به آن تعلق گیرد. با وجود تمام تشویق‌هایی که برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی صورت گرفته، از سرمایه‌گذاری در این بخش امتناع شده است. در سال ۱۳۶۴ قراردادی با شرکت واگن پارس برای ساخت واگن مسافری منعقد شد. واگن مسافری درجه یک ۶ تخته، ۹ میلیون تومان و واگن درجه دو ۷ میلیون تومان قیمت داشت اما امروز قیمت یک واگن ۳ میلیارد تومان است. در نتیجه این هزینه برای سرمایه‌گذار بخش خصوصی بسیار بالاست. با توجه به اینکه دوره بازگشت سرمایه طولانی، نرخ سرمایه‌گذاری بالا و نرخ سوددهی پایین است در نتیجه انگیزه‌ای برای ورود به بخش ریلی وجود ندارد. در کنار این محدودیت‌ها تا چند سال گذشته نظام تعرفه‌ای حاکم بر بخش مسافری و به خصوص بار، نظامی مدیریتی و محدود کننده بود که از طرف سازمان حمایت مصرف‌کنندگان این نرخ بسیار پایین آمد و ما دچار درگیری‌ها و چالش‌های بسیاری با سازمان حمایت شدیم که دولت یا باید نرخ را آزاد کند یا مجوز یارانه و تفاوت قیمت را بدهد. حدود دو سال است که سایه نظارت دولت و راه‌آهن کمرنگ‌تر شده است اما از طرف دیگر به علت کاهش درآمد جامعه و کاهش میزان سفرها، درآمد شرکت‌ها نیز کاهش یافته است. در چند سال گذشته سازمان پایانه‌های حمل و نقل مقرر کرد که هر کامیونی که نیاز به تعمیرات دارد تا

صد میلیون تومان تسهیلات با بهره ۴ درصد از بانک‌ها دریافت کند اما در ریل این اتفاق صورت نگرفت. انتظار شرکت‌های خصوصی از وزارت راه و راه‌آهن، پرداخت تسهیلات به بخش ریلی غیردولتی است. تصمیم‌گیری بر عهده سیاست‌گذاران است و بخش خصوصی به ارکان این تصمیم‌گیری‌ها دسترسی ندارد.

بسیاری از واگن‌های مسافری در حال کاهش است زیرا سیاست‌های راه‌آهن در جهت ارتقاء ایمنی و سلامت مسافران است. حادثه نیشابور و نیز حادثه سمنان-شاهرود در سال گذشته موجب حساسیت‌هایی در راه‌آهن شد. البته باید گفت مهم‌ترین شاخص در بخش ریلی مساله ایمنی است و راه‌آهن با توجه به این مساله، با سنسورهای قوی‌تری بخش فنی را کنترل می‌کند و موجب شده است تا واگن‌های با عمر بالا را از سیر خارج کند. هم اکنون تعداد واگن‌های مسافری که در شبکه در سیر هستند حدود دو هزار واگن است که از همین تعداد واگن، تعدادی نیز با دستور راه‌آهن باید از سیر خارج شود. در این بخش سرمایه‌گذاران نوپایی هستند که به این دلیل فعالیت خود را متوقف یا رها کرده‌اند.

سال‌های بسیاری است که بخش خصوصی بارها به راه‌آهن پیشنهاد داده، با توجه به اینکه دولت تعرفه را کنترل می‌کند و واقف است که در صنعت ریلی به خصوص در بخش مسافری، سوددهی نیست، راه‌آهن می‌تواند در ازای آن، امتیازاتی برای این بخش قایل شود. برای مثال مالیات بر ارزش افزوده، از ابتدای قانون که در سال ۸۷ به تصویب رسید، در بخش باری بر اساس بند ب تبصره ماده ۵۲ قانون احکام برنامه ششم، معافیت با نرخ صفر داده است. دولت می‌تواند امتیازاتی را نیز برای این بخش در نظر بگیرد اما سیاست‌های تشویقی در این بخش وجود ندارد. البته شاید از



**دولت به نظرخواهی از اصناف در تدوین و تصویب قوانین معتقد نیست. این موضوع تنها در رابطه با بخش ریلی صدق نمی‌کند بلکه در همه اصناف به اینگونه است. در تصویب قوانین هیچ‌گاه از بخش خصوصی نظرخواهی نمی‌کنند. به همین دلیل قوانین ما خیلی سریع دچار تغییر و دگرگونی می‌شوند**



دلایل آن محدود بودن بنگاه‌های کوچک باشد. هم اکنون ۱۲ بنگاه در حال فعالیت است که برخی از این بنگاه‌ها وابسته به نهادها هستند. این نهادها در چارچوب‌هایی قرار دارند که بر اساس آن چارچوب‌ها، شاید شکل‌ها اقداماتی انجام دهند که با سیاست‌های آنها مغایر باشد.

شرکت‌هایی که در بخش مسافری وجود دارند وابسته به ارگان‌های دولتی مانند ناجا، بنیاد و بسیج هستند. سهام‌داران یک یا دو شرکت کاملاً خصوصی هستند که یکی از آنها ورشکست شده و حضوری ندارد و شرکت دیگر واگن‌ها را رها کرده است. این شرکت‌ها که کاملاً خصوصی هستند تعاملات سنگینی با راه‌آهن دارند و همچنان برای بخش نیز بسیار دشوار است که هر روز شخصی به عنوان نماینده شرکت خصوصی پشت درب اتاق یک مدیر، مشکلات و مسایل را بازگو کند. بارها از راه‌آهن درخواست شده تا

یک معاونت برای بخش خصوصی به عنوان کارشناس با اختیارات تشکیل شود تا شرکت‌ها مسایل و مشکلات خود را با آن کارشناس مطرح کنند.

### منابع دولت در این بخش چگونه است؟

بعد از انقلاب هزینه‌های دولت افزایش یافته و جمعیت کشور نسبت به ۴۰ سال گذشته به دو برابر افزایش یافت. بنابراین سرانه درآمدی که به هر نفر می‌رسد نسبت به گذشته کاهش یافته است. کاهش قیمت نفت، هزینه‌ای که دولت در شکل‌ها به صورت موازی پرداخت می‌کند و طرح‌های عمرانی که اجرا می‌کند، به گونه‌ای است که منابع دولت با نیازهای آن هم وزن نیست و قطعاً منجر به اولویت‌بندی می‌شود. به عنوان مثال طرح سلامت همه افراد جامعه را در بر می‌گیرد و دولت سعی می‌کند منابع را بیشتر در این جهت سوق دهد تا اقشار کم‌درآمد جامعه را پوشش دهد. نوع نیاز نیز موجب می‌شود توجه به اموری که کمتر مورد نیاز است، کم‌رنگ شود.

در حمل و نقل ریلی مسافری، واگن متناسب با نیاز و شئونات جامعه نداریم و تا متولیان را از این مشکل آگاه کنیم و تصمیم‌گیری در این راستا صورت گیرد، متحمل زمان بسیار طولانی می‌شویم. متولیان بخش نیز در دولت‌های مختلف، متفاوت هستند. در راه‌آهن مدیرانی داشته‌ایم که تاکید به توسعه بخش ریلی داشتند و سیاستشان بر آن بوده که حتی اگر بودجه‌ای هم به این بخش تعلق نگیرد، این بخش را توسعه خواهند داد. هنگامی که این گونه تفکرات وجود داشته باشد، مطمئناً اگر تسهیلاتی هم باشد، به آن بخش تعلق می‌گیرد.

### آیا دولت بودجه‌ای برای نهادهای صنفی در زمینه مطالعات و پژوهش در نظر دارد؟

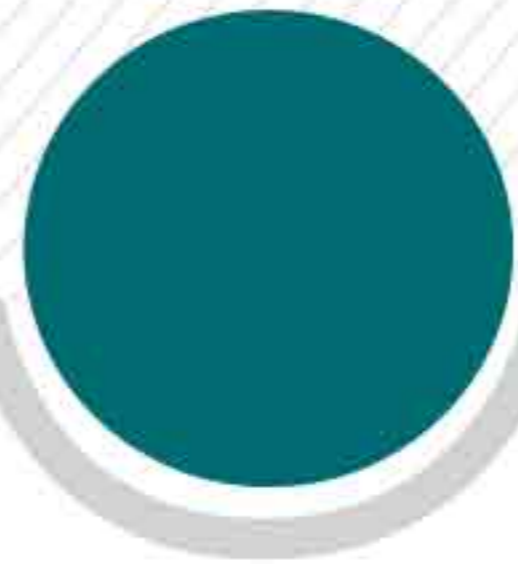
با توجه به تجربه‌ای که در فعالیت در بخش دولتی دارم، دولت بودجه‌ای در زمینه پژوهش و مطالعات برای

نهادهای صنفی در دستور کار خود ندارد. در دوره‌هایی دولت‌ها معتقد به مطالعات و پژوهش نهادهای صنفی هستند و مطالعات در این زمینه‌ها را به بخش‌های خصوصی می‌سپارند و اتاق‌های بازرگانی نیز به دلیل منبع درآمدی که دارند، به این بخش‌ها کمک می‌کنند اما ما در بخش ریلی این موقعیت را نداریم. در سال‌های گذشته، تعرفه از مشکلات بزرگ بخش ریلی بود که نیاز به محاسبات و اعداد و ارقام صحیح داشت. باید مطالعاتی در زمینه نظام تعرفه‌ای بخش ریلی صورت می‌گرفت که از طریق اقدامات بخش خصوصی، مناقصه‌ای برگزار شد و مشاوره انتخاب شد و مبلغ ۱۵۰ میلیون تومان برای این مطالعه پرداخت شد. این مبلغ نیمی از درآمد سالیانه ما بود. این گونه موارد یا برعهده انجمن است یا با اتاق هماهنگ می‌شود.

### چرا دولت در برنامه‌های توسعه خود تا کنون نقش اصناف را نادیده گرفته است؟

دولت به نظرخواهی از اصناف در تدوین و تصویب قوانین معتقد نیست. این موضوع تنها در رابطه با بخش ریلی صدق نمی‌کند بلکه در همه اصناف به اینگونه است. در تصویب قوانین هیچ‌گاه از بخش خصوصی نظرخواهی نمی‌کنند. به همین دلیل قوانین ما خیلی سریع دچار تغییر و دگرگونی می‌شوند. به نظر می‌رسد قوانین قبلی از جامعیت و کاملیت بیشتری برخوردار بوده است و یکی از دلایل آن این بوده است که دولت نظر متولیان بخش در رابطه با قوانین و چگونگی اجرای آن را جویا می‌شد. البته تحقیق در این مورد به منزله عمل و تصویب آن نیست. در قانون دسترسی که در سال ۱۳۸۴ تصویب شد، تعدادی آیین‌نامه و دستورالعمل وجود دارد که با وجود گذشت ۱۳ سال هنوز برخی از آیین‌نامه‌های آن تصویب نشده است. به خصوص آیین‌نامه ماده ۶ که از مهمترین چالش‌هاست و مضمون آن این است که نرخ

استفاده از شبکه ریلی در محورهای مختلف چه مقدار است؟ اگر راه‌آهن و دولت به بخش خصوصی اعتقادی داشت می‌توانست این چالش را با یکی از بخش‌های تخصصی از جمله انجمن صنفی، انجمن مهندسی یا کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی مطرح کرده و برای تهیه این آیین‌نامه به عنوان مطالعات اولیه از آنها درخواست پیشنهاد می‌کرد و اگر مورد قبول بود به وزیر ارجاع داده می‌شد. در یک سفر کاری به یکی از کشورها، وقتی وارد شرکت مهندسان مشاور تخصصی راه‌آهن آن کشور شدیم، در رابطه با تعداد نیروهای شرکت سوال کردیم. عدد ۲۷ هزار نفر نیرو را به ما اعلام کردند. برای ما بسیار جای تعجب داشت که در آن ساختمان ۴ طبقه این تعداد نیرو مشغول به کار باشند. آنها گفتند در این مجموعه ۱۰۰ نفر حضور دارند اما هر فردی که در بخش ریلی بازنشسته می‌شود، فرمی برای آن فرد و تخصص وی در شرکت پر می‌شود و در سامانه قرار می‌گیرد. زمانی که در پروژه‌ای نیروی متخصص نیاز باشد، از آنها نظرخواهی شده و نظریات و پیشنهادات آنها را جمع‌آوری می‌کنند. ۹۰ سال از عمر راه‌آهن می‌گذرد و اگر بخواهیم از افراد متخصص سال ۱۳۴۰ به بعد در این بخش نظرخواهی کنیم، تعداد بسیاری متخصص با سالیان طولانی تجربه در این حوزه داریم که بازنشسته شده‌اند و به این دلیل که منافع سازمانی را در اولویت‌های خود دارند، می‌توانند کمک بسیار موثری باشند. زمانی آیین‌نامه‌ای برای تاسیس خطوط فرعی داشتیم که مصوبه هیات دولت بود. تصمیم گرفتیم در راستای افزایش درآمدزایی، آیین‌نامه را تغییر دهیم و کاری کنیم که بخش خصوصی سهم بیشتری در هزینه احداث خطوط فرعی داشته باشد. گروهی از متخصصان و اهل فن تشکیل دادیم و مدت ۶ ماه بر روی آن آیین‌نامه



مطالعه کردیم. در این آیین‌نامه که بعد از ۶ ماه تحقیق به دست آمد تنها یک تغییر ایجاد شد. این بررسی نشان می‌دهد که آیین‌نامه کامل و حساب شده بوده است.

### آیا دولت وظایفی برای تشکل‌های صنفی تعریف کرده است؟

تشکل‌ها از وزارت کشور، اتاق بازرگانی و وزارت کار مجوز تاسیس دریافت می‌کنند و وظایفی برای آنها تعیین نشده است. به عنوان مثال انجمن صنفی حمل و نقل ریلی ۱۷ سال است که مشغول فعالیت است و دولت این انجمن را متعهد به انجام هیچ کاری نکرده است و هیچ ابلاغی هم به تشکل‌ها نداده است مگر از طریق اتاق که به عنوان پارلمان بخش خصوصی است. گاهی اوقات نیز راه‌آهن سیاست‌های خود را به انجمن‌ها ابلاغ می‌کند اما دولت تکلیفی برای این تشکل‌ها در نظر نگرفته است و قطعا هزینه‌ای نیز

پرداخت نمی‌کند. البته خود اصناف نیز تمایلی به کمک دولت ندارند زیرا اگر کمکی صورت گیرد انجمن دیگر نمی‌تواند به صورت مستقل عمل کند.

در آخر باید بگوییم ما به عنوان بخش خصوصی خود را در کنار بخش دولتی و همراه آنها می‌بینیم. از بخش دولتی انتظار داریم اگر در قسمت‌هایی نگاه‌های متفاوت وجود دارد، بخش دولتی کمی در رابطه با آن تامل کند زیرا اگر تمامی صدها یکی باشد و پیشنهادی در راستای بهبود بخش داده نشود، مطمئنا پیشرفتی حاصل نخواهد شد. دولت باید به گونه‌ای عمل کند که سرمایه‌گذاران برای ورود به این بخش تشویق شوند. متولیان بخش ریلی فرصت‌هایی را به بخش خصوصی بدهند، جلساتی برگزار کنند، مشکلات بخش ریلی را بشنوند و آنچه را که در حد توان دولت است برای توسعه و بهبود

بخش خصوصی انجام دهند و اگر هم توانایی انجام نداشتند، همان که به مشکلات این بخش و انتظارات آنها نگاهی داشته باشند بسیار حایز اهمیت است. راه‌آهن مدعی است که شرکت‌های خصوصی سرمایه‌گذاری مطلوبی نداشته‌اند و به همین دلیل می‌خواهد خود شرکت‌هایی را تاسیس کند. در پاسخ به این گفته باید به بخش دولتی بگوییم که چه تسهیلاتی را برای بخش خصوصی قایل شده‌اید؟ تمامی شرکت‌های حمل و نقل ریلی زیان‌ده هستند. در بخش ناوگان ۶ کارخانه واگن سازی در کشور داریم که از ظرفیت‌های خوبی برخوردارند مانند واگن پارس و پلور سبز. چرا این کارخانه‌ها فعال نیستند؟ از سوی دیگر اجازه ورود واگن نمی‌دهند. البته در بخش‌نامه‌های سالانه وزارت بازرگانی نیز تعرفه‌ای برای ورود تعیین کرده‌اند اما سیاست‌های مدیران میانی بر آن است که اجازه

ورود نمی‌دهند. بارها پیشنهادهایی در راستای مذاکره با وزارت صنعت و معدن برای مجوز ورود واگن یا تسهیلات برای ساخت داده شده اما اتفاقی صورت نگرفته است.

سهام بخش ریلی در سال‌های گذشته از ۳۳ درصد به ۴۰ درصد رسیده اما اگر به صورت نسبی محاسبه کنید ما سهم خود را از دست داده‌ایم. زمانی در بخش مسافری ۲۹ میلیون مسافر در سال جابه‌جا می‌کردیم اما هر سال که پیش می‌رویم این سهم کمتر می‌شود زیرا تعداد جمعیت افزایش می‌یابد. یک و نیم درصد رشد جمعیت است و هشت درصد رشد حمل و نقل ریلی یعنی صفر. سالانه ۱۰ درصد به متقاضیان سفر اضافه می‌شود و ما نه تنها از آن ۱۰ درصد سهمی نداریم بلکه سهم خودمان نیز کاهش می‌یابد که موجب دوری اقبال از بخش حمل و نقل ریلی شده است.