

سیاست های بخش ناوگان راه آهن در گفتگو با مجتبی تفقدی ، معاون ناوگان راه آهن ج.ا.ا :

## نابرابری توسعه حمل و نقل ریلی با اهداف توسعه

الهام زرقانی

در شرکت ها و همچنین کاهش نگرانی کارکنان این شرکت ها.

۳- پیاده سازی نظام فنی اجرایی ناوگان ریلی با هدف نظام مند سازی سیستم رتبه بندی شرکت های فعال در حوزه تامین و نگهداری ناوگان ریلی و بهبود کیفیت ناوگان ریلی.

۴- خروج از خدمت ۳۶۷ دستگاه واگن مسافری فرسوده.

از سوی دیگر در سالیان اخیر، موضوع توسعه بخش ناوگان ریلی بر عهده بخش خصوصی قرار گرفته است که در سه بخش زیر قابل ارزیابی است:

۱- لکوموتیو: با توجه به پرداخت هزینه اجاره لکوموتیو، و روند افزایش سهم این تعرفه از حق دسترسی و به تبع آن کاهش سهم راه آهن، این بخش استقبال خوبی برای حضور در توسعه از خود نشان داد. مشکل اصلی، هزینه بالای سرمایه گذاری اولیه است که موجب سوق دادن این بخش به سمت لکوموتیوهای دست دوم و لکوموتیوهای با قیمت پایین گردید، که مطلوب راه آهن نیست. هم اکنون حدود ۱۰۰ دستگاه لکوموتیو توسط بخش خصوصی در خدمت حمل و نقل بار قرار دارد " نشان دهنده سهم ۳۰ درصدی آن از بخش لکوموتیوهای باری است" متقاضیان قابل توجهی نیز برای حضور در این بخش " افزایش سهم خود از بازار" اعلام آمادگی کرده اند.

۲- واگن باری: در این بخش نیز راه آهن با کاهش سهم خود از حق دسترسی، سعی در ایجاد انگیزه برای بخش خصوصی در خصوص توسعه واگن های باری داشت. اما اتفاق چندانی در این بخش رخ نداد به طوری که کمتر از ۵ درصد به رشد ناوگان منجر شد. اخیرا با مصوبه هیئت مدیره برای چشم پوشی از حق دسترسی واگن های نو به میزان چهارمیلیون تن کیلومتر، شرکت های حمل و نقلی تشویق به



های دولت قرار گرفته است. در طرحی بلند مدت تمام برنامه های توسعه حمل و نقل ریلی در بخش ناوگان و زیربنایی تدوین شده و در این برنامه مشوق های لازم برای جذب سرمایه های خارجی و بخش خصوصی به طور دقیق مشخص شده است ، در این خصوص گفتگویی با مجتبی تفقدی معاون ناوگان راه آهن جمهوری اسلامی ایران داشته ایم که به آن می پردازیم:

اهمیت حمل و نقل ریلی و تأثیر آن بر اقتصاد کشورها از جمله تولید، سرمایه گذاری و اشتغال بر کسی پوشیده نیست. حمل و نقل ریلی زیربنای اقتصادی هر کشور است. بر اساس سند چشم انداز ۲۰ ساله و افق ۱۴۰۴ باید سهم حمل و نقل ریلی در جابه جایی مسافر افزایش یابد که برای رسیدن به این اهداف توسعه مشارکت و جذب سرمایه گذاری بخش غیر دولتی در رأس برنامه

ریلی تحقق یافته است. در مقوله بهبود عملکرد و کیفیت، تمرکز بر بهبود خدمات نگهداری و تعمیرات است. در این راستا سعی گردید با بازنگری در قراردادها، جایگاه شرکت های خصوصی متولی تعمیرات را ارتقا بخشیم. این بازنگری ها به اختصار عبارتند از:

۱- افزایش تعهد تامین قطعات در قرارداد های نگهداری و تعمیرات.

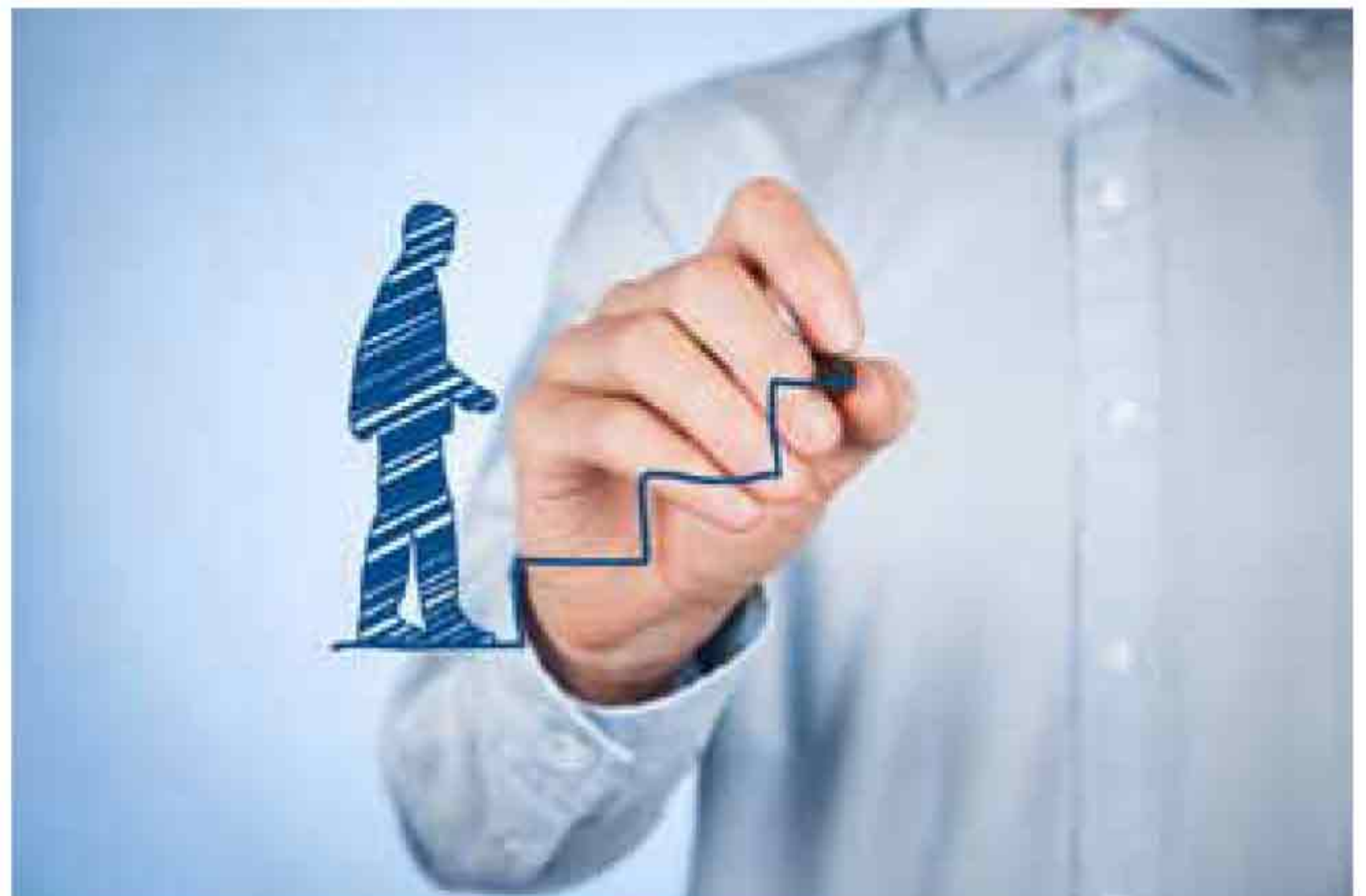
۲- افزایش مدت قراردادها با هدف ایجاد انگیزه لازم برای بهبود عملکرد

های ناوگان، زیرساخت و موقعیت تجاری حمل و نقل ریلی در بین سایر شقوق حمل و نقل است. با توجه به موارد ذکر شده، می توان گفت که در عملکرد توسعه ناوگان ریلی، با اهداف کلان برنامه ای، فاصله داشته ایم اما در عین حال این فاصله تاثیر منفی بر توسعه حمل و نقل بار و مسافر نداشته است. به بیان دیگر توسعه ناوگان با اهداف برنامه ای مطابقت نداشته است ولی به صورت متوازن بخشی از برنامه توسعه ناوگان، همپای عملکرد سایر بخش های موثر بر توسعه

**عملکرد بخش ناوگان ریلی را در توسعه حمل و نقل بار و مسافر طی سالیان اخیر چگونه ارزیابی می کنید؟**

عملکرد بخش ناوگان ریلی را از دو منظر می توان تحلیل کرد:

۱- توسعه حمل و نقل ریلی  
۲- بهبود عملکرد و کیفیت ناوگان  
در ابتدا باید بگویم که توسعه ناوگان به تنهایی تضمین توسعه حمل و نقل بار و مسافر ریلی نخواهد بود. توسعه حمل و نقل ریلی مستلزم توسعه متوازن بخش



**باشد سرمایه گذار حضور پیدا نمی کند و در نتیجه توسعه ای صورت نمی گیرد در خصوص رقابتی شدن این بخش در توسعه ناوگان چه اقداماتی صورت گرفته است؟**

لازم است در ابتدا توضیحی در رابطه با موضوع رقابت در حمل و نقل ریلی داشته باشیم. واقعیت این است که برخی از صاحب نظران وقتی از رقابت در این بخش صحبت می کنند بر رقابت بین شرکت های حمل و نقل ریلی تاکید دارند و این در حالی است که صنعت حمل و نقل ریلی بر اساس تعاریف اقتصادی ذاتا دارای انحصارطلبی است و نمی توان انتظار رقابت آزاد را از آن داشت، به همین دلیل است که نقش سازمان تنظیم مقررات "رگلاتوری" در این صنعت بسیار حائز اهمیت است. این در حالی است که صنعت ریلی دارای رقبای جدی در خارج از صنعت خود می باشد که مهم ترین آن حمل و نقل جاده ای است. بنا بر این نگاه رقابت بیش از آنکه به درون صنعت معطوف باشد باید به رقبای خارج صنعت ریلی متمرکز گردد.

بر این اساس طی سال های اخیر سعی شده است در این رقابت که از نظر متولیان ریلی چندان عادلانه نیز نبوده است، شرایط کسب و کار ریلی را نسبت به جاده رقابتی تر نمایند، ابزارهای حمایتی اشاره شده در سوال قبل عمدتا بر این جنبه رقابت تاکید دارند. از سوی دیگر تعدد شرکت های حمل و نقل ریلی که تماما باید در یک شبکه ریلی متعلق به دولت فعالیت کنند مشکلاتی را به همراه دارد از جمله برقراری نظام تعاملات مابین ذی نفعان را پیچیده می کند و همچنین این تعدد به مفهوم کوچک بودن شرکت ها خواهد بود که عملا مزیت صرفه به مقیاس را برای شرکت های ریلی از بین برده و آن را در مقابل رقبای اصلی خارج از صنعت ریلی تضعیف می کند. به همین دلیل شخصا اعتقاد دارم که لازم است در جهت شکل گیری شرکتهای ریلی در مقیاس بزرگتر تدابیری بیاندیشیم، امیدوارم با همراهی سایر مسئولین امر بتوانیم این مهم را محقق نماییم.

و خدماتی دیگر در کشور، حوزه ناوگان نیز نتوانسته بخش خصوصی واقعی را در این بخش در کنار خود داشته باشد اما در هر صورت آنچه اتفاق افتاده است آن است که در بخش واگن های باری و مسافری، راه آهن تقریبا هیچ مالکیتی ندارد به جز بخش کوچکی در باری و بخش حومه ای در مسافری و در بخش لکوموتیو باری حدود ۳۰ درصد از ناوگان توسط غیر راه آهن تامین می شود.

**در کشور در راستای توسعه ناوگان چه ابزارها و ظرفیت هایی وجود دارد؟**

در خصوص ظرفیت های تولیدی ظرفیت های بالقوه خوبی برای لکوموتیو، واگن مسافری و واگن باری وجود دارد، که البته هم نیازمند تعاملات انتقال تکنولوژی با تولید کنندگان خارجی هستند و هم نیازمند حمایت های مالی. در خصوص ابزارهای حمایتی نیز طی سال های اخیر ابزارهای خوبی طراحی، تصویب و اجرا شده اند. به عنوان مثال حق دسترسی به شبکه ریلی برای شرکت های حمل بار از ۵۷ درصد تعرفه بار به تقریبا ۲۰ درصد کاهش یافته است. سرمایه گذارانی که نسبت به تامین واگن باری نو اقدام نمایند برای ۲ تا ۳ سال اول بهره برداری بسته به عملکرد از پرداخت حق دسترسی معاف خواهند بود.

بر اساس ماده ۶۷ قانون الحاق، راه آهن تضامینی از جمله تضمین جبران نوسانات بیش از ده درصد نرخ ارز را به سرمایه گذاران می دهد.

بر اساس ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت پذیری صرفه جویی سوخت ناشی از توسعه حمل و نقل ریلی به شرکت های سرمایه گذار اختصاص می یابد.

بر اساس ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه، سرمایه گذاری در حمل و نقل ریلی از معافیت های مالیاتی برخوردار است.

البته نا گفته نماند که برخی از این ابزارها نیازمند مقدماتی است که می بایست در تعامل با سایر متولیان امر تدوین و نهایی گردد.

**با توجه به اینکه تا زمینه رقابتی شدن در این بخش وجود نداشته**

اهداف توسعه ناوگان ریلی در برنامه های بالا دستی بسیار خوش بینانه در نظر گرفته شده است. بر اساس برنامه ششم توسعه می بایست سهم حمل و نقل ریلی از مجموع حمل و نقل در بخش بار به ۳۰ درصد و در بخش مسافر به ۲۰ درصد افزایش یابد و این به معنای افزایش تقریبا سه برابری تعداد انواع ناوگان ریلی موجود می باشد. این بخش در مجموع نیازمند بالغ بر ۴۹ هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری است. با این نگاه، عملکرد توسعه ناوگان فاصله بسیاری با اهداف مورد نظر در برنامه های بالا دستی دارد. البته سهم قابل توجهی از این برنامه خوش بینانه ناشی از عدم تحقق اهداف برنامه های قبل می باشد.

**خصوصی سازی در حمل و نقل ریلی در خصوص توسعه ناوگان را چگونه ارزیابی می کنید؟**

طی برنامه های گذشته و همچنین برنامه ششم سهم قابل توجهی از توسعه ناوگان ریلی به عهده بخش خصوصی بوده است. باید بگویم سهم بخش خصوصی از توسعه ۴۹ هزار میلیارد تومانی برنامه ششم بالغ بر ۳۸ هزار میلیارد تومان پیش بینی شده است. این برنامه ها چندان مورد استقبال بخش خصوصی قرار نگرفته بود به همین دلیل طی چند سال اخیر سعی گردید با ایجاد فرصت های حمایتی سرمایه گذاری در بخش ریلی، این بخش را جذاب تر نماییم، باید گفت که تحرکات بخش خصوصی در دو سال اخیر، اثر گذاری این حمایت ها را نشان می دهد.

نکته قابل توجه در این بخش آن است که همانند بسیاری از حوزه های تولیدی

توسعه ناوگان خود شده اند و متقاضیان جدیدی نیز به این بخش اضافه شده است به طوریکه هم اکنون قرارداد خرید بیش از ۱۰ هزار واگن "حدود ۴۰ درصد واگن های موجود" با سازندگان داخلی و خارجی منعقد و بیش از همین تعداد نیز متقاضی برای عقد قرارداد وجود دارد. ۳-واگن مسافری: در این بخش به دلیل اینکه راه آهن هیچ هزینه ای بابت حق دسترسی از شرکت های حمل و نقلی دریافت نمی کند، و حتی سوبسید نیز پرداخت می کند، نتوانسته مشوق خاصی آرایه کند. شرکت های فعال این بخش نیز به دلیل هزینه های بالای خدمات، هیچ علاقه ای به توسعه از خود نشان نداده اند به طوریکه در سال جاری تنها ۳۲ دستگاه واگن مسافری به مجموعه ناوگان مسافری از طرف مالکین اضافه شده است، یعنی کمتر از ۳ درصد رشد.

مجموع اقدامات انجام شده در کل بخش ریلی، اعم از راه آهنی و غیر راه آهنی، در توسعه ناوگان طی چهار سال منتهی به پایان سال ۱۳۹۵ منجر به این شده است که تعداد لکوموتیو های فعال حدود ۳۷ درصد، تعداد واگن های باری فعال حدود ۱۱ درصد و تعداد واگن های مسافری فعال "علیرغم متوقف کردن واگن های فرسوده" حدود ۸ درصد افزایش داشته باشد.

**فاصله عملکرد توسعه ناوگان ریلی با اهداف توسعه در این بخش چه میزان است؟ چه اهدافی در خصوص توسعه ناوگان حمل و نقل ریلی در برنامه های بالادستی در نظر گرفته شده است؟**