

باید و نبایدهای سهم ریل در چشم‌انداز توسعه‌ی پایدار، در نشست کارشناسی ماهنامه

در انتزاع و انزوا نمی‌توان برنامه‌ریزی کرد

الهام شیراز: حمل و نقل و تکنولوژی‌های مربوط به آن، امروزه چنان در زندگی افراد جوامع مختلف تنیده شده است که حتی تصور اینکه بتوان بدون این پدیده بشری امور روزمره زندگی را به سامان برد غیرممکن است. شاخه‌های گوناگون حمل و نقل، چه در زمینه‌ی بار و چه در جابجایی افراد، موجب شده است تا کشورهای مختلف دنیا ارتباطات تجاری و فرهنگی متنوعی با یکدیگر داشته باشند و ضمن بالا بردن فناوری‌ها و ایجاد شرایط اشتغال انبوه مرتبط با آن، رفاه مردم را نیز ارتقا دهند. هم‌اکنون حمل و نقل در مقام یکی از ضرورت‌های گریزناپذیر اجتماع انسانی هر کشور پیشرفته‌ای در آمده است و برای مدهای گوناگون حمل و نقل، از جمله حمل و نقل ریلی، طرح و برنامه پیش رو دارند، زیرا خوب می‌دانند یکی از شاخص‌های مهم دستیابی به توسعه پایدار، حمل و نقل و صنایع و خدمات وابسته به آن است و برای این کار و نیز برای روزآمد کردن این سیستم باید سرمایه‌های هنگفتی را به کار گیرند و می‌گیرند.

یکی از شاخه‌های پراهمیت حمل و نقل، خطوط ریلی است. این شاخه آنقدر از اهمیت برخوردار است که می‌تواند حتی در ساختار اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و نظامی هر کشوری تأثیر گذار باشد. زیرا چگونگی زیرساخت‌های ریلی و صنایع مرتبط با آن و میزان سرمایه‌گذاری، خود یکی از شاخص‌های مهم توسعه پایدار به شمار می‌رود. موضوعی که همواره در کشور ما با غفلت از آن برخورد شده است. درحالی که شبکه حمل و نقل ریلی با توجه به مزایایی که در ذات خود دارد، نظیر عدم آلودگی محیط زیست، حمل ارزان و انبوه، کاهش مصرف سوخت و در نهایت اقتصادی بودن حمل بار و مسافر، می‌تواند از ستون‌های اصلی توسعه پایدار باشد. در نتیجه قوانین و مقررات، تأمین اعتبارات، برنامه‌ریزی‌ها و مدیریت شبکه ریلی باید به سمتی حرکت کند که با شاخص‌های توسعه پایدار سازگاری بیشتری داشته باشد. توسعه خطوط و نوسازی و افزایش ناوگان ریلی با جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی کاملاً امکان‌پذیر است، در صورتی که شرایط لازم و اطمینان‌بخش برای سرمایه‌گذاران فراهم باشد. بهره‌گیری از شبکه ریلی در کریدورهای شمال و جنوب و شرق و غرب علاوه بر اینکه می‌تواند به توسعه اقتصادی و اجتماعی کمک کند، در کنار آن ارزآوری و ایجاد اشتغال را نیز با خود همراه دارد و موجب گسترش زمینه‌های همکاری‌های اقتصادی و بهبود بیشتر روابط با دیگر کشورها می‌شود. برای این کار باید از همه استعدادها بهره گرفت. متأسفانه در طول سال‌های بعد از انقلاب، در اجرای برنامه‌ها فرصت‌سوزی بجای فرصت‌سازی نشده است. نه توانسته‌ایم از توان و قدرت مالی و فنی بخش خصوصی به درستی بهره بگیریم، نه قوانین و مقررات ما تشویق‌کننده بوده‌اند، نه جذابیت‌های لازم را برای سرمایه‌گذاری در این بخش فراهم کرده‌ایم و نه این که از مدیریت کارآمد برخوردار بوده‌ایم. هم‌اکنون شبکه ریلی ما و صنایع و خدمات وابسته به آن ابتر و ناکارآمد است. صنایع واگن‌سازی و قطعه‌سازی با کمتر از نیمی از ظرفیت خود کار می‌کنند. شرکت‌های خصوصی در این بخش بین راه آهن، بیمه، اداره مالیات و دیگر سازمان‌های مرتبط، همواره برای رفع و رجوع مسائل روزمره خود در رفت و آمد هستند و دیگر فرصتی برای برنامه‌ریزی و توسعه کار خود پیدا نمی‌کنند. نظام ناکارآمد و گاه فاسد و رانت‌خوار بانکی نیز، یا اعتباری برای این گونه سرمایه‌گذاری‌ها در نظر نمی‌گیرد و یا اگر هم گوشه چشمی به این کار داشته باشد در تخصیص اعتبار، نسخه عبور از هفت‌خوان رستم پیش رو می‌گذارد. به نظر می‌رسد این گره کور تنها با سرپنجه‌ی تدبیر کارشناسان،

صاحب‌نظران و اقتصاددانان اخلاق‌مند که دغدغه‌ی سامان یافتن شرایط موجود در دل و جان‌شان ریشه دوانده است راه‌گشا باشد. دل‌سوزانی که همواره مدیران و مجریان دولتی از قبول نظرات آنان و حتی از شنیدن پیشنهادهایشان دوری جسته‌اند. این گونه بی‌توجهی‌ها همواره در جلسات کارشناسی ماهنامه نمود داشته است. آخرین نمونه آن، شرکت نداشتن نماینده بخش ریلی شرکت زیرساخت‌ها در جلسه کارشناسی ماهنامه صنعت حمل و نقل بود. جلسه‌ای که به‌مناسبت برگزاری ششمین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل ریلی و صنایع وابسته با موضوع "نقش حمل و نقل ریلی در چشم‌انداز توسعه پایدار کشور" برگزار شد. برای حضور نماینده شرکت زیرساخت‌ها در این جلسه در تماس و مکاتبات با دکتر جبارعلی ذاکری "معاونت ساخت و توسعه راه آهن، بنادر و فرودگاه‌ها"، ایشان دکتر سعید فاضل "رئیس دانشکده مهندسی راه آهن دانشگاه علم و صنعت" را برای شرکت در این جلسه معرفی کردند و مقرر شد با پیشنهاد آقای دکتر فاضل، آقای دکتر مرتضی اسماعیلی "مدیر گروه خط و سازه‌های ریلی دانشکده مهندسی راه آهن" در جلسه کارشناسی ماهنامه حضور یابد که خوشبختانه ایشان هم ضمن مکالمه تلفنی موافقت حضور خود در جلسه را اعلام داشت. ماهنامه خوشحال بود از این که بر خلاف جلسات گذشته، این بار کلیه مدعوین کارشناس و صاحب‌نظر در این جلسه حضور خواهند یافت. ولی بر خلاف انتظار، درست یک ساعت و ۲۵ دقیقه مانده به شروع جلسه، آقای دکتر اسماعیلی از طریق اس-ام-اس اطلاع داد که به دلیل کسالت قادر به حضور در جلسه نیست. بدون هیچ‌گونه شائبه و نظر به تجربیات گذشته باید گفت که این اولین بار نیست و احتمالاً آخرین بار هم نخواهد بود که مدعوین مسؤول و درعین حال صاحب‌نظر که عموماً نیز از دستگاه‌های ذربط دولتی هستند، در آخرین ساعات برگزاری جلسات به رغم موافقت‌های قبلی، حضور خود را به دلایل مختلف منتفی می‌کنند و فرصت جایگزینی را از برگزارکننده جلسه می‌گیرند. چنین برخوردی از چند حالت به دور نیست؛ یا برگزاری موضوعات جلسات از نظر مقامات دولتی پاسخگو از اهمیت چندانی برخوردار نیست، یا مشکلات آن‌چنان انباشته است که به زعم ایشان شرکت در این گونه جلسات فقط وقت تلف کردن است، یا خود آن‌چنان انباشته از علم و دانش کاری هستند که تصور می‌کنند چیز زیادی از این گونه جلسات به دست نمی‌آید، یا اینکه خود حرفی برای گفتن ندارند و نقش‌شان جز تأیید نظرات کارشناسان نخواهد بود و بالاخره یا اینکه نگرانند که در معرض پرسش‌های کارشناسی و رسانه‌ای قرار گیرند.

در هر حال به رغم عدم حضور نماینده بخش ریلی شرکت زیرساخت‌ها که از نظر تأمین اعتبارات و ساز و کار جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی در این بخش، مخاطب مستقیم بحث‌های کارشناسان بود، این نشست برگزار شد که در آن آقایان: دکتر فریبرز رئیس دانا "اقتصاددان و دبیر هیأت کارشناسی ماهنامه"، دکتر هوشنگ سوهانگر "دبیر و عضو هیأت مدیره انجمن صنایع ریلی ایران"، دکتر مجید بابایی "دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته"، مهندس وحید علی‌قارداشی مدیر کل و مهندس سید مهدی مهدیان کارشناس "دفتر مهندسی و نظارت تأسیسات زیربنایی راه آهن جمهوری اسلامی ایران"، محمد پوررضا، نماینده "انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی" و سه تن از کارشناسان حمل و نقل ماهنامه، کاپیتان محمدرضا روشندلی، مهندس علی اکبر عادل و مهندس محمدرضا کامیاب، "از کارشناسان حمل و نقل ریلی، جاده‌ای و دریایی" حضور داشتند.



♦ دولت اساساً بخش ریلی را در اولویت می‌داند؟

فریبرز رئیس دانا: یکی از مهم‌ترین مباحث حمل و نقل در ایران، بحث توسعه حمل و نقل ریلی است، اما متأسفانه در ایران کمتر به آن توجه می‌شود. بحث توسعه ریلی در کشور به دلایل متفاوت حائز اهمیت است، یکی از دلایل آن، مسائل زیست محیطی است که بسیار مورد توجه جامعه قرار دارد ولی از طرف مسئولان این مسأله به استثنای ماه‌های اخیر، آن هم در حرف، اصلاً جدی گرفته نمی‌شود. مورد دیگر ایمنی سفر می‌باشد که تلفات جانی و مالی آن در تصادفات جاده‌ای زبان زد شده و مورد اعتراض افکار عمومی، حتی در جهان خارج قرار گرفته است و وضعیت بد ایران را از این نظر مورد مثال قرار می‌دهند. درحالی که ما غافل از آن هستیم که باز هم راه حل در این مورد، توسعه حمل و نقل ریلی است. دلیل دیگر جابه‌جایی بار است در سرزمین نسبتاً پهناور ما، بین مبدأ و مقصدهایی که مسیرهای اصلی می‌باشند. ما در کشور حدود ۴۵ هزار کیلومتر در سال، کارکرد کامیون‌ها را داریم که در مقایسه با کشورهای دیگر که حدود ۱۸۰ تا ۲۱۰ هزار کیلومتر در سال کارکرد دارند؛ رقم بسیار پایینی است. باید متذکر شوم که این آمار، نشان دهنده ناکارآمدی حمل و نقل جاده‌ای است. ضمن این که هزینه‌های بسیاری متوجه حمل و نقل جاده‌ای شده که این هزینه‌ها شامل نوساناتی هستند که این بخش از حمل و نقل را غافلگیر می‌کنند که می‌توان گفت، یکی دیگر از راه‌حلهایی که می‌توانیم به آن پناه ببریم همان حمل و نقل ریلی است. پیرامون مسائل ذکر شده و پیرامون مشکلاتی که در توسعه این صنعت وجود دارد از کارشناسان این بخش و نمایندگان انجمن‌ها دعوت کردیم تا راه‌حل‌های اساسی را در خصوص حمل و نقل کشور، اعم از مسافر و بار که اهمیت‌اش آشکار نشده و در خیلی مواقع می‌توان گفت

که مدفون شده است، مورد بررسی قرار دهیم تا بلکه این مهم، بازگشایی شود. عنوان این نشست "نقش راه آهن در چشم‌انداز توسعه پایدار کشور" می‌باشد. توسعه اقتصادی و اجتماعی ایران به ویژه توسعه پایدار مورد توجه است و نقشی که راه آهن در این توسعه می‌تواند به عنوان یک عامل بر عهده بگیرد، اما باید بگویم که توسعه عمومی، خود باید کمکی به توسعه حمل و نقل ریلی باشد و اگر این امر مهم انجام نشده باشد، قطعاً این راه به سوی مدل‌ها و شیوه‌های دیگر حمل و نقل که کارآمدی لازم را ندارند سوق خواهد یافت. جنبه‌هایی که نیاز است به آن توجه داشته باشیم، آمارهای پدردخور و واقعی و همچنین زیرساخت‌های موجود از یک سو و کشنده‌ها و واگن‌ها از سوی دیگر است. پرداختن به ساختار بهره‌برداری در بار و مسافر و میزان کارآمدی و ناکارآمد بودن آن. توجه به مدیریت در ساخت حمل و نقل ریلی با توجه به این که مدیریت، خود، یکی از زیرساخت‌ها محسوب می‌شود، به ویژه مدیریت در بهره‌برداری و احداث و توسعه که بسیار مهم است. بحث دیگر قوانین و مقرراتی است که ارتباط با مدیریت دارد و حاکم و ناظر بر حمل و نقل ریلی است، که برخی از آن‌ها نارسا هستند و بعضی دیگر به دست فراموشی سپرده شده‌اند. بحث ترانزیت در ایران که یک برنامه شکست خورده است و در طول زمان به هیچ کدام از هدف‌های اعلام شده خود نرسید، در انتها ما وظایفی را برای دولت قائل هستیم، این وظایف چیست؟ آیا خواسته‌های ما برای دولت اولویت دارد؟ نقش دولت در پاسخ به این خواسته‌ها چه بوده است؟ اگر خواسته‌های ما برای دولت اولویت ندارد کاملاً از این موضوع دفاع کنند و علت آن را بگویند. ما می‌خواهیم سهم دولت را از اولویت‌ها بدانیم و آگاه شویم که چه برنامه‌هایی در رابطه با توسعه این صنعت به انجام رسیده است، با توجه به این نکته که

دولت و وزارت راه و شهرسازی، اولویت‌شان هواپیما است، در صورتی که بنده به عنوان اقتصاددان و آگاه به امور حمل و نقل، توسعه حمل و نقل ریلی را نسبت به هواپیما برتر می‌دانم. در انتها قصد داریم به فعالیت‌های بخش خصوصی بپردازیم؛ اعم از مدیران بخش خصوصی، انجمن‌ها، تشکلات و سرمایه‌گذاران این بخش، سپس ایده‌ها و ابتکاراتی را که در خصوص توسعه این بخش در دست دارند، مورد بررسی قرار دهیم. در ابتدا از مجید بابایی؛ دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و فعال این حوزه تقاضا داریم سخن را آغاز کنند و در رابطه با مسائل مطرح شده، نظر خود را در راستای بهبود این بخش بفرمایند:

♦ ۷۰ تا ۸۰ میلیون تن بار ریل‌پسند وجود دارد اما جذب ریل نمی‌شود

مجید بابایی: در دو بخش دولتی و غیر دولتی و همچنین فعالان این بخش تردیدی در رابطه با اهمیت نقش حمل و نقل ریلی و مزیت‌های آن وجود ندارد. موضوع این نشست نیز نقش حمل و نقل ریلی در توسعه پایدار است و جالب است که هر سه وجه اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی که ما در توسعه پایدار به دنبال آن هستیم همگی از مزیت‌های بخش ریلی می‌باشند که کمک می‌کند تا بتوانیم زبان مشترک با مباحث اقتصادی پیدا کنیم. اما سوالی اینجا مطرح است که چرا با وجود این همه تأکید و ظرفیت‌های قانونی که در این سال‌ها ایجاد شده و تمامی حمایت‌هایی که دولت‌های مختلف به شکل‌های مختلف در حوزه ریلی داشته‌اند، هم‌چنان بخش ریلی سهم‌اش از این بازار، سهم کوچکی است. تمام تلاش ما این است که سهم ریلی بزرگ‌تر شود و یک بزرگ‌تری ایجاد شود تا در کنار آن همه ذی‌نفعان منافع بیشتری ببرند. این ذی‌نفعان؛ دولت، مردم، صاحبان کالاها، مسافران و بخش خصوصی می‌باشند که هر کدام به نوعی منفعت می‌برند. امروز سهم ما در بخش باری حدود ۱۰ درصد از کل حمل و نقل کشور می‌باشد و در بخش مسافری هم حدود ۸ درصد است. در کل می‌توان گفت بر اساس واحد حمل بخش ریلی حدود ۱۰ درصد از سهم بازار را دارد. بهتر است در ابتدا این بخش را با دنیا مقایسه کنیم و اهدافی را تعیین نکنیم که این اهداف خیلی خارج از استانداردها و توانایی‌ها باشد. البته در این مقایسه، کشورهایی مثل آمریکا را که بخش ریلی‌اش حدود ۴۰ درصد سهم کل بار را دارد یا مثلاً استرالیا و یا آفریقای جنوبی که از جمله کشورهایی هستند که در حوزه بار سهم ریل‌شان بالا می‌باشد را کنار می‌گذاریم. سهم بار متوسط اروپا حدود ۱۹ درصد است، اما کشورهایی مانند آلمان، فرانسه، انگلیس یا شرق اروپا از نظر سهم بار متفاوت هستند ولی در مجموع یک میانگین ۱۹ درصد در بخش باری دارند و میانگین ۱۰ درصد سهم حمل مسافر را دارا هستند. در ابتدا با توجه به این موارد باید توجه داشته باشیم که آرمان‌های ما چیست؟ و چگونه بایستی آنها را واقع‌گرایانه ترسیم کنیم. در سال ۸۶ با تصویب قانون مدیریت مصرف سوخت، سهم بار ریلی ۳۰ درصد و بخش مسافری بین



رئیس دانا: مردم را باید به گونه‌های مختلف در هزینه و در منافع توسعه ریلی شریک کنیم. وقتی به مردم هزینه‌ای را تحمیل می‌کنیم باید از منافع خود اطمینان داشته باشند

شهری ۱۸ درصد تعیین گردید که می‌بایستی تا پایان سال ۹۰ محقق می‌شد که نشد. دوباره این برنامه تا پایان سال ۹۴ و ۹۵ تمدید شد. در برنامه ششم هم سهم بخش مسافری و باری ریلی به ترتیب ۱۸ و ۲۰ درصد پیش‌بینی شد. یعنی ما حتی در هدف‌گذاری‌ها نیز، واقعیت‌ها را در نظر نمی‌گیریم. البته اینکه سهم بخش ریلی در این حدود افزایش یابد بسیار هم خوب است زیرا بخش ریلی منافع بسیار دارد، اما واقعیت‌هایی که ما در سطح اقتصاد کلان، اقتصاد و بازار حمل و نقل و بنگاه‌ها و حتی درون اصناف مختلف با آن مواجه هستیم را هم باید در نظر گرفت. اما این را اضافه کنم که یکی از دلایلی که بخش ریلی به معنای واقعی و متناسب با ظرفیت‌های پیرامونش توسعه پیدا نمی‌کند این است که این بخش جزو دغدغه‌های کشور نیست، ولی در مقابل، بخش جاده‌ای و راننده کامیون برای کشور دغدغه است. کافی است به نوع برخورد دولت در موضوع اعتصاب کامیون‌داران توجه کنید که با چه سطحی از توجه به مسائل‌شان ورود کردند، اما دولت‌ها حتی با وجود مشکلات و چالش‌های اساسی چنین دغدغه‌ای در رابطه با بخش ریلی نداشته‌اند زیرا سهم قابل توجهی ندارد. در نتیجه باید اولین کاری که انجام می‌دهیم این باشد که این بخش را به یک دغدغه‌ی مهم برای کشور تبدیل کنیم. منظور دغدغه از جنس اصناف نیست، بلکه دغدغه از جنسی باشد که این آمار و ارقام و مزیت‌های آشکار و پنهان بخش ریلی تبدیل به نیاز شود. نکته دیگر، سیاست‌گذاری‌های ما می‌باشد که در تضاد با ارتقا و توسعه بخش ریلی است. ما در بخش جاده‌ای یارانه‌های آشکار و پنهان بسیاری را پرداخت می‌کنیم. حق دسترسی از بخش جاده تقریباً دریافت نمی‌شود، فقط حدود ۳ تا ۴ درصد عوارض دریافت می‌شود در صورتی که در ریل، حتی با توجه به اینکه در سال‌های اخیر کاهش هم پیدا کرده است هم‌چنان بیش از ۲۰ درصد درآمد شرکت‌ها از محل بارنامه به دولت، حق دسترسی پرداخت می‌شود که خود این مبلغ عدد بزرگی است. در ۵ سال گذشته، بخش ریلی جمعاً بیش از ۲ هزار میلیارد تومان به دولت بابت حق دسترسی پرداخت کرده است، اما بخش جاده‌ای بالغ بر ۲۷ هزار میلیارد تومان می‌توانست بدهد که نداده است. یعنی اگر همان عددی را که ریل پرداخت کرده و جاده نیز موظف بود پرداخت کند، مبلغی حدود ۲۷ هزار میلیارد تومان باید پرداخت می‌کرد. این ۲۷ هزار میلیارد تومان را انتقال دهید در قیمت تمام شده‌ی حمل و نقل جاده‌ای و تفاوت نرخ سوخت گازوئیل لیتري ۴۰۰ تومان را با نرخ فوب حدود دو هزار تومان در نظر بگیرید و به قیمت تمام شده بخش جاده‌ای اضافه کنید آن‌گاه متوجه خواهید شد که چه مقدار توان رقابتی بخش ریلی افزایش پیدا می‌کند. در آن زمان است که می‌توانیم بگوییم نرخ ریلی به مراتب پایین‌تر از نرخ جاده می‌باشد و می‌تواند چه بخشی از بار و تقاضا را به سوی خود جذب کند. با این وجود اکنون حداقل ۷۰ تا ۸۰ میلیون تن بار ریل‌پسند در کشور وجود دارد، اما فقط نیمی از آن جذب می‌شود. پس بخشی از دلایل

می‌کند حمل و نقل ریلی را درک کرده است، اسکلت و استخوان‌بندی شبکه حمل و نقل آن بر مبنای ریل طراحی می‌شود. یعنی ریل است که باید بقیه شیوه‌های حمل و نقل، به ویژه در بعد ملی، از آن تغذیه کنند و متأسفانه ما چنین ساختاری نداریم و چنین تفکری در ساختار ما وجود ندارد. اگر چنین تفکر و ساختاری وجود داشت اولین ترمینال‌های مسافری - به خصوص ترکیبی - در شیوه حمل و نقل ریلی شکل می‌گرفت. اگر کمی توجه کنید خواهید دید که هم‌چنان ایستگاه‌های مسافری راه آهن کیلومترها با ایستگاه‌های مسافری جاده‌ای و هواپیما فاصله دارد و هیچ تفکری فکر نکرده که چه میزان می‌توان این مدها در حمل و نقل را به هم نزدیک و به صورت مشترک از آن‌ها استفاده کرد. هنگامی که مسافر از یک نقطه پیاده می‌شود، لزوماً این نقطه خاتمه سفرش نیست و ممکن است این نقطه، ابتدای شیوه جدیدی برای سفرش باشد. البته ناگفته نماند که تا حدی در رابطه با تاکسی‌ها و حمل و نقل درون شهری به این مسأله توجه شده که این توجه از سوی مدیریت راه آهن نبوده است. بنده اعتقاد دارم تا تفکر وجود نداشته باشد شکل هم درست نخواهد شد. وقتی تفکر و شکل در کنار هم قرار گرفتند، در آن زمان مجری نیز کار خود را می‌داند. مشکل ما این است که مجری، خود را صاحب ایده و تفکر و سازمان‌دهی می‌داند در صورتی که کار مجری، اجرا است. اگر چنین امری مصداق پیدا می‌کرد ما سال به سال، سرعت سیر و حرکت قطارهایمان در کل مسیرها باید یک درصدی افزایش پیدا می‌کرد. اما متأسفانه در طول ۸۰ سال گذشته که از عمر راه آهن می‌گذرد این اتفاق رخ نداده است. هرگز امروز هم نمی‌توانیم، زیرا این بخش با مشکلات خط، زیربنا، ظرفیت پل، کشش ریل و وسایل نقلیه رو به رو است. ما مدیرانی در ممکلت داریم که قهرمان شناخته می‌شوند به دلیل اینکه واگن و لکوموتیوهای دست دوم و زیرخاکی خریداری و بازسازی و استفاده می‌کنند. آیا لیاقت مردم کشور ما این است؟ ما شعار مرگ بر آمریکا می‌دهیم اما از سوی دیگر لکوموتیو دست دوم این کشور را از کره خریداری می‌کنیم، موتورس را بازسازی می‌کنیم اما با چند برابر قیمت و در نهایت اعتراض می‌کنیم که چرا صنایع داخلی ما رشد نمی‌کند. چگونه رشد کند؟ آیا راه نفسی برای رشد وجود دارد؟ ما هرگز به مسئولانمان نگفته‌ایم که ما به‌عنوان مطبوعات وظیفه داریم سطح توقع مردم که مصرف‌کننده و پرداخت‌کننده هزینه‌ها هستند را بالا ببریم. چرا ما نباید انتظار داشته باشیم اولین قطار مسافری تندرو در این کشور و خطوط جدید ما راه اندازی شده باشد؟ چرا ما باید امروز حسرت داشته باشیم که خط راه آهن تهران - هشتگرد یا تهران - فرودگاه امام با این همه سرمایه - گذاری قطار ندارد؟ از بخش مهندسی و ساخت سوال کنیم که چه مدت زمان لازم است تا در جهان امروز در یک کشور متوسط‌الحال، بتوان مبدایی مثل تهران را به فرودگاه بین‌المللی وصل کرد؟ یا چه مدت زمان لازم است تا یک ایستگاه مرکزی تهران بزرگ را به شهرهای اقماری مانند

توسعه نیافتگی بخش ریلی به سیاست‌گذاری‌های انجام شده مرتبط می‌باشد که گفته شد و مقداری هم به عدم استفاده مطلوب از ظرفیت‌های خود بخش بر می‌گردد.

فریبرز رئیس‌دانا: نقطه نظر خود را در رابطه با ارقامی که به نظر شما واقع‌گرایانه است در مورد حمل بار و مسافر که برای ایران ما می‌تواند هدف مطلوب و منطقی باشد را بفرمایید تا ما آمارهای خیالی ندهیم.

مجید بابایی: هدف‌گذاری، تابع زمان و محدودیت‌های ما می‌باشد. یعنی ما اگر محدودیت‌ها را در نظر بگیریم و زمان را باز بگذاریم، هدف‌گذاری معنی ندارد.

فریبرز رئیس‌دانا: زمان را صفر می‌گذاریم و محدودیت‌ها را هم نادیده می‌گیریم، به این معنی که همین الان چه قدر باید باشد؟

مجید بابایی: حداقل بر اساس مطالعات بازار انجام گرفته بنده تصور می‌کنم در بخش باری می‌توانیم سهم ۲۰ درصد را در کل بار داشته باشیم و در مسافری البته با وجود سیاست‌های خودرو-محور در کشور کار بسیار سخت‌تر است اما می‌توان سهمی ۱۵ درصدی را منطقی دانست. موضوعی که امروز در دنیا موجب شده تا به توسعه ریل کمک کند، موضوع قیمت‌گذاری و مالیات است. یکی از موضوعات مهم، "مالیات کربن" است که در دنیا به صورت جدی به این موضوع پرداخته‌اند. طبق مطالعاتی که این روزها در این خصوص در انجمن در حال انجام است؛ به نظر می‌رسد اگر این اتفاق در ایران رخ دهد، میزان زیادی منابع جدید برای توسعه بخش ریلی تولید می‌شود. امروز در سوئد، برای هر تن آلاینده "CO₂" که تولید می‌شود باید ۱۳۵ دلار "مالیات کربن" بدهند. فرض کنید با همین نرخ، این مقدار را به داخل ایران تعمیم دهیم؛ بر اساس آخرین مطالعات ما در انجمن و اطلاعاتی که در سال ۹۴ در ترازنامه انرژی ایران تولید شده، این مالیات که برای آلایندگی باید به دولت پرداخت شود برای بخش جاده‌ای ایران حدود ۲۶ هزار میلیارد تومان خواهد بود. در صورتی که مقدار تولید آلاینده برای بخش ریلی، هزار و سیصد میلیارد تومان است، که تقریباً یک بیستم بخش جاده‌ای است. منظور این نیست که این پول مازاد در بخش جاده‌ای تماماً به بخش ریلی داده شود، بلکه راهی است برای تأمین بخشی از نیازهای توسعه‌ای بخش ریلی هم‌انطور که در سایر کشورهای توسعه یافته عمل می‌شود.

♦ ما سرمایه‌ها را دو دستی زیر زمین دفن کرده‌ایم

محمدرضا کامیاب: امروز در دنیا، حمل و نقل ریلی از نظر سرعت، با هواپیما برابری میکند. ضمن اینکه افت‌های زمانی شروع پرواز و فرود را ندارد و تقریباً نیز محدودیت فرودگاه را هم به‌عنوان تنها یک مرکز ندارد. در مورد حمل و نقل ریلی اولین ایراد را در این موضوع می‌بینم که ما در کشور کسانی را نداریم که وظیفه آنها فکر کردن و اندیشیدن به حمل و نقل و به تبع آن یافتن نقش و جایگاهی برای حمل و نقل باشد از جمله حمل و نقل ریلی که به آن بی‌توجهی‌های بسیار شده است. کشوری که گمان



بابایی: بهتر است مراقب آدرس‌های غلط هم باشید، مثلاً این‌که کمبود واگن باری گلوگاه اصلی حمل و نقل ریلی است؛ می‌تواند یک آدرس غلط باشد؛ چرا که اگر بستر بهینه حرکت در شبکه ریلی مهیا نگردد اضافه کردن واگن به همان نسبت سرمایه‌گذاری عایدی نخواهد داشت

پرنده و یا هشتگرد وصل کرد؟ ما سرمایه‌ها را دو دستی در زمین دفن کرده‌ایم. وقتی خطی زیرسازی می‌شود و ریل‌گذاری روی آن انجام نمی‌شود، یعنی بخشی از سرمایه را دفن کرده‌اید.

فریبرز رئیس‌دانا: رابطه میان حمل و نقل ریلی و توسعه، رابطه‌ای متقابل است. یعنی فقط حمل و نقل ریلی توسعه را نمی‌سازد، توسعه نیز موجبات رشد حمل و نقل ریلی را فراهم می‌کند. طبق گفته دکتر بابایی، نمی‌توان خیلی متوقع بود. درجه توسعه بسیار تعیین‌کننده است. مراکز تصمیم‌گیری، تفکر و برنامه‌ریزی در ایران وجود ندارد و ضعیف عمل می‌کند. اما این نکته را باید بگوییم که فکر و برنامه نیست که حرکت عینی و مادی را تعیین می‌کند، بلکه حرکت عینی و مادی می‌باشد که فکر کردن را تعیین می‌کند. اندیشه؛ مستقلاً جلو برنده‌ی تاریخ نبوده است. از نظر بنده این دو باید به موازات هم حرکت می‌کردند. ما از نظر توسعه، اندیشه و زیرساخت بسیار عقب هستیم.

♦ **تا دولت ریلی شکل نگیرد هیچ اتفاقی صورت نخواهد گرفت**

هوشنگ سوهانگر: در ابتدای دولت آقای روحانی، آقای مهندس ترکان مشاور رئیس‌جمهور جهت انتخاب مدیرعامل برای راه آهن از متخصصین و انجمن‌ها مشورت کرد که اصلح‌ترین مدیر را انتخاب کنند که از عمده دلایل را توجه ویژه و خاص روحانی به صنعت ریلی اعلام می‌کرد. حتی تا جایی که دولت روحانی را دولت ریلی لقب داده شود. مثلاً دولت احمدی‌نژاد را دولت متولی مسکن مهر می‌نامند. که علی‌رغم امیدواری بسیار نه تنها در ۵ سال که از دولت روحانی می‌گذرد رشد قابل توجه‌ای در نوسازی و ارتقای ناوگان ریلی شاهد نبودیم، فقط در بخش زیرساخت رشد ملموسی که بشود گفت هنوز قابل رویت نیست. چون بیشتر پروژه‌ها به پایان نرسیده. از عمده دلایل عدم تحقق رشد و نوسازی ناوگان ریلی، حمایت نکردن دولت از شرکت‌های واگن‌ساز و تولیدکننده لکوموتیو و شرکت‌های قطعه و مجموعه‌ساز بود. مثال عینی آن همین که شرکت‌های خودروساز به علت گران شدن خودروها مردم توان خرید نداشتند دولت در یک اقدام سریع و دستوری به بانک‌ها وام پرداختی به ملت هیچ مشکلی برای کارخانه‌های خودروسازی ایجاد که نشد تازه وضع مالی هم بهتر شد. ولی دریغ از کمترین حمایت از صنعت ریلی. ما زمانی شاهد شکوفایی در این صنعت می‌شویم که این پارامترها وجود داشته باشد: حمایت دولت، پشتیبانی راه آهن و دادن وام درازمدت با بهره کم. در حال حاضر از مجموع شرکت‌های تولیدی در صنعت ریلی که خوش‌بینانه کمتر از ۳۰ درصد است، همین که نمی‌تواند تولید مناسب با ظرفیت داشته باشد تمامی شرکت‌ها زیان‌ده هستند و با پتانسیل‌های بالقوه در تولید واگن‌های مسافری می‌رویم واگن‌های کهنه و فرسوده اروپایی می‌خریم. آفتابه را خرج لحیم می‌کنیم که همواره با تأخیر حقوق همراه است که موجب نگرانی و اعتراض کارگران در این بخش از صنعت را شاهدیم. و از دیگر



کامیاب: ما شعار مرگ بر آمریکا می‌دهیم اما از سوی دیگر لکوموتیو دست دوم این کشور را از کره خریداری می‌کنیم، موتورش را بازسازی می‌کنیم اما با چند برابر قیمت، و در نهایت اعتراض می‌کنیم که چرا صنایع داخلی ما رشد نمی‌کند

اشکالات مهم برای مثال شرکت لکوموتیو مپنا که با دانش به روز اروپایی تولید می‌کند با داشتن بهترین ماشین‌آلات و پرسنل متخصص قادر به تولید همه نوع واگن و لکوموتیو هست - ولی با ابراز تأسف باید بگوییم - در صورتیکه سفارش درون‌سازمانی ساخت ۲۴ لکوموتیو باری نبود امروز شاهد بیکاری ۸۰ درصدی آن شرکت بودیم. پیشنهاد من که خودم از مجموع‌سازهای ۳۰ ساله این صنعت در ایران هستم در صورت حمایت دولت، پشتیبانی و مساعدت بی چون و چرای راه آهن و صندوق توسعه ملی و استفاده از سرمایه-گذاری داخلی - چون در این بخش سرمایه‌گذار خارجی رقبتی به ورود برای کار ندارد - و حمایت بانک‌ها بجای نقره‌داغ کردن بخش خصوصی در بازپرداخت وام که علی‌رغم دستور بانک مرکزی ۱۸ درصد سود نه تنها انجام ندادند بلکه از قبل هم بیشتر هم شده است. مثالی بزنم و تمام کنم؛ برای گرفتن وام حتی به غیر از سود ۱۸ درصد، از وام ۱۸ درصد هم تا پایان مدت وام نیز در بانک خواهد ماند. پس مسلماً تا چشم‌انداز ۱۴۰۴ اتفاق مبارکی با شرایط فعلی نخواهد افتاد، مگر تغییر در تفکر دولت.

♦ **بهره‌گیری از پل‌های سرزمینی، راه سوددهی حمل و نقل ریلی**

محمدرضا روشندلی: فارغ از این که ما در ایران هستیم یا در کشور دیگر، صنعت ریلی فقط زمانی سود-ده خواهد بود که توانایی استفاده از سیستم ترانزیت کالا و مسافر را داشته باشد. در سیستم حمل و نقل ایران، مسیر راه آهن، بیشتر در جهت شمال - جنوب است. سازمان ملل متحد برنامه‌ای را در دست بررسی دارد و آن اتصال چین به بندر روتردام در هلند است. دو موضوع مهم در این میان باقی مانده که به آن پل‌های سرزمینی یا Land Bridges گفته می‌شود. یکی از این پل‌های سرزمینی در میانمار و دیگری در ایران است که اگر این دو مسیر منقطع به راه آهن سراسری آسیا متصل شوند، امکان حمل و نقل ریلی بسیاری از کالاهای مورد نیاز کشورهای اروپا و نیز کالاهای موجود سایر کشورها در مسیر چین به روتردام ظرف حدود دو تا سه هفته بسیار است. جابه‌جایی به این شکل مزیت‌هایی همراه دارد. مزیت اول اینکه، عبور کالا توسط کشتی‌های تجاری از کانال سوئز تا حدی تحت تأثیر قرار می‌گیرد و این کانال از حالت استثنایی و اختصاصی خود خارج می‌شود. دومین مزیت این که هزینه حمل و هزینه عبور کشتی‌های تجاری از کانال سوئز کاهش می‌یابد. مزیت سوم، اتصال خط راه آهن سراسری آسیا برای کشورهایی که در مسیر عبور قطارها هستند ایجاد درآمد می‌کند. کسب درآمد از منابع خارجی موردی است که اکنون جای آن در راه آهن جمهوری اسلامی ایران بسیار خالی است و دلیل اصلی این کمبود نگرش تصمیم‌گیران کشور طی قرن گذشته است، زیرا هر کاری را که در ایران نیاز به انجام آن بوده خواه به نفع مملکت و مردم ایران یا در جهت برآورد خواسته دول خارجی، اول آرزوی رسیدن به آن هدف وجود داشته و بعد از آن به هر تریبی که

جاده‌ای نیز باید کارآمد باشد تا ما معیار سنجش داشته باشیم.

نکته دیگر آن چیزی است که به آن اعتقاد دارم. به عنوان یک اقتصاددان، هدف توسعه‌ی عمومی و رفاه اجتماعی را بسیار بالاتر از سود شخصی می‌دانم. واضح است که شرکت‌ها نباید ضرر دهند، اما دولت باید وظایف خدمات عمومی داشته باشد. هر زمان راه آهن دو ایستگاه؛ یکی در شرق و دیگری در غرب ایجاد کرد؛ می‌توانیم بگوییم که خدمات مسافری و رفاه مردم مورد توجه قرار گرفته و در آن حالت می‌توانیم از بار سوبسید بگیرییم و به مسافر بدهیم.

♦ فاقد هاب‌های حمل و نقلی کارآمد هستیم

وحید علی‌قارداشی: امسال پروژه‌ای رابه نام ثبت جهانی خط سراسری راه آهن انجام دادیم که برای این کار ناگزیر باید اطلاعاتی را از گذشته راه آهن و چگونگی شکل‌گیری آن جمع‌آوری می‌کردیم. در جریان جمع‌آوری این اطلاعات متوجه شدیم که از همان ابتدا که عمدتاً برای تحصیل به اروپا رفتند و برگشتند، راه آهن را به عنوان راه نجات پیشنهاد کردند. این افراد در تبیین اهمیت راه‌اندازی راه آهن سعی کردند دیگران را قانع کنند و بفهمانند که این کار چقدر می‌تواند در اقتصاد کشور تأثیر حیاتی داشته باشد. در این مطالعات متوجه شدیم که در همان زمان نیز مخالفت‌های جدی با این کار وجود داشته است که این مخالفت‌ها در مجلس رأی نمی‌آورد. در دل فشارهای مخالفان احداث راه آهن، برای تأمین هزینه ساخت آن بحث مالیات بر قند و شکر به میان می‌آید. برای اولین بار اخذ مالیات از قند و شکر شرایطی رابه وجود می‌آورد که ما هنوز بعد از گذشت صد سال هم‌چنان به دنبال شرایط مشابه آن هستیم و آن، درآمد پایدار در خصوص توسعه حمل و نقل ریلی در کشور است. بنده مدتی مسؤول پروژه خط سراسری تهران - قم - اصفهان بودم که این پروژه توسط شرکت مشاور مترا با همکاری شرکت مشاور سیسترا فرانسه صورت می‌گرفت. در طی رفت و آمدهایی که با برنامه منظم توسط دست‌اندرکاران این دو شرکت برای بازدید از روند کار انجام می‌شد، از شاد یا ناشاد بودن کارکنان کارگاه‌ها متوجه می‌شدند که بودجه لازم در اجرای پروژه هست یا این که با کمبود بودجه روبرو هستند. آنها معتقد بودند که بودجه‌ریزی در این پروژه مانند موج است و واقعیت هم همین است. ما در درجه اول برای رشد ریلی باید یک پشتوانه قوی داشته باشیم. یادم هست دکتر آقای، زمانی که به عنوان مدیر عامل، مسائل راه آهن را دنبال می‌کردند، این ایده را داشتند که درآمد پایداری برای توسعه ریلی اختصاص یابد. به عنوان مثال، یکی از مخازن نفتی در کشور، پشتوانه توسعه ریل قرار گیرد. این گام اول است که بتوانیم درآمد پایدار برای توسعه ریل مهیا کنیم. برای درآمد پایدار، دنیا فکرهای متعدد و متنوع کرده است. یکی از بهترین ایده‌ها، استفاده از مالیات و قیمت‌گذاری است. نمونه خیلی خوب آن که در ذهنم هست، نمونه ترکیه است که بر خلاف ما که سوخت را با قیمت پایین‌تر از خرید و با سوبسید ارائه



**روشن‌دلی:
هیچ‌کدام از
سازندگان واگن در
ایران به خریداران
واگن پول قرض
نمی‌دهند و واگن‌ها
را به صورت نقدی
می‌فروشند، یعنی در
ایران سیستم بانکی
ساخت، تولید و یا
خرید واگن راه آهن
را تأدیه مالی نمی‌کند**

می‌دهیم و وارد صنعت می‌کنیم که کل صنعت از این اتفاق ضربه می‌بیند، عکس آن، ترکیه نه تنها سوخت را به قیمت تمام شده می‌فروشد، بلکه روی سوخت، ارزش افزوده هم اضافه کرده است و آن ارزش افزوده را درخصوص توسعه زیرساخت‌ها استفاده می‌کند. یا یک نمونه بزرگ‌تر که نمونه مهم و درس آموزی است، احداث تونل ۵۷ کیلومتری گاتارد در سوئیس است که با رأی مستقیم مردم، این پروژه تصویب شد که ترانزیت شمال به جنوب اروپا را تضمین کرد. یکی از مهم‌ترین منابع هزینه ساخت این تونل از محل دریافت مالیات از کامیون‌هایی بود که از آلپ گذر می‌کردند. یعنی همان نگاه توسعه‌ی پایدار که دکتر رئیس‌دانا گفتند که کامیون آلودگی محیط زیست ایجاد می‌کند و جنگل‌های آلپ را از بین می‌برد. در نتیجه باید این کامیون‌ها مالیات پرداخت کنند و این مالیات، صرف توسعه ملی شود و جالب اینکه ۶۶ درصد مردم نیز به ساخت این پروژه رأی دادند. کشوری دموکراسی پیشرفته دارد این مزیت را دارد. چرا دولت به قیمت سوخت دست نمی‌زند؟ به نظر می‌رسد ریشه اصلی و بیرونی سهم ریلی در حمل و نقل به سوخت برمی‌گردد.

اما علاوه بر آن باید به مسائل درونی نیز پرداخته شود که البته برخی قدم‌ها را برداشته‌ایم. در بحث توسعه شبکه حمل و نقل و استخوان‌بندی آن، به غیر از پروژه طرح جامع حمل و نقل، تا امروز نگاه شبکه‌ای نداشته‌ایم که این طرح هم انتظارات مورد نظر را به طور کامل برآورده نکرد. در سال‌های گذشته پروژه‌های در وزارت راه و شهرسازی انجام شد که یکی از هدف‌های آن طرح این بود که بار در مسافت‌های بلند با ریل و در مسافت‌های کوتاه با جاده حمل شود. این دو رقیب هم نیستند بلکه مکمل هم هستند و کمک کار یکدیگرند. این دو وسیله در نقاط تبادل، بار را به یکدیگر تحویل دهند، مویرگ جای سرخرگ و سرخرگ جای مویرگ را نمی‌گیرد. کار اصلی هاب‌های حمل و نقلی همین است. ما باید در کشور هاب داشته باشیم. کامیون‌دار ما از مشهد بار می‌زند و حدود هزار و چهارصد کیلومتر مسیر را طی می‌کند تا در بندر شهید رجایی بار خود را خالی کند. در حالی که اگر به کامیون‌دار گفته شود که اگر در سال، ۱۰۰ بار به یک هاب حمل و نقلی مراجعه کنید و برگردید، از مالیات معاف خواهید بود، در آن صورت کامیون‌دار فکر می‌کند که اگر از مشهد راهی شود و تا ایستگاه مطهری که هاب است برود و برگردد معافیت مالیاتی را خواهد گرفت و ترجیح می‌دهد که بار در مسافت کوتاه را انتخاب کند. در نتیجه قوانین و مقررات باید به گونه‌ای تنظیم شود که هم به نفع کامیون‌دار در مسافت‌های کوتاه باشد و هم به نفع ریل در مسافت‌های بلند. ما در عمل نه این تقسیم کار را داریم و نه قوانینی که بتواند به این کار کمک کند.

بحث در توسعه شبکه ریلی مسافری نیز بسیار است. بنده از قطارهای سریع‌السیر می‌خواستم شروع کنم که در طرح جامع حمل و نقل از آن غفلت شده است. در طرح جامع حمل و نقل، فقط پروژه سریع‌السیر تهران - قم - اصفهان

طبیعتاً مصرف کننده آن راحت و پایدار نخواهد بود. ما در حمل و نقل ریلی در همه شاخه‌ها، انگیزه همکاری و مشارکتی را که باید داشته باشیم نداریم و علتش معلوم نیست. اگر این انگیزه در همه زمینه‌ها وجود نداشته باشد طبیعتاً ما شاهد عدم تعادل و پایداری خواهیم بود. نمونه بارز آن، افق حمل و نقل ریلی در سال ۱۴۰۴ می‌باشد. با نگاهی به سال‌نامه آماری راه آهن جمهوری اسلامی ایران، طرح‌هایی که تا سال ۱۴۰۴ باید محقق شود، حداقل‌هایش هم اجرا نشده است. به عنوان مثال، در چشم‌انداز ۲۰ ساله، پیش‌بینی شده است که ۵۶۰۰ دستگاه واگن مسافری تأمین شود که تاکنون ۹۲۲ دستگاه آن تأمین شده است. در مورد واگن‌های باری هم وضعیت مشابهی وجود دارد و از ۵۰ هزار دستگاه تا اواسط برنامه سوم حدود ۷ هزار دستگاه واگن باری جدید به ناوگان ریلی اضافه شده است. اگر تعداد ناوگان تأمین نشده را به زمان باقی‌مانده تا افق ۱۴۰۴ تقسیم کنیم، حاصل آن، فاجعه است. ما از بعضی از مسائل غافل هستیم. به اعتقاد بنده، حمل و نقل باید بر اساس انتظارات و تمایلات مردم برنامه‌ریزی شود. اگر ما انتظارات و تمایلات مردم را در برنامه‌ریزی حمل و نقل در نظر بگیریم، نقش بسیار مهمی در توسعه پایدار کشور خواهد داشت. هنگامی که حمل و نقل جاده‌ای و ریلی به یک رتبه‌ای از برنامه پیش‌بینی شده رسیده باشد، ما می‌توانیم تحقق توسعه پایدار را در کل کشور شاهد باشیم. ما نمی‌توانیم حمل و نقل جاده‌ای و ریلی را زیاد در کنار هم و مقابل هم قرار دهیم، زیرا جاده قابلیت دسترسی به دورترین نقاط کشور را دارد در حالی که حمل و نقل ریلی در مسافت‌های کمتر از ۵۰۰ کیلومتر به صرفه نیست. این یک واقعیت است. درست است که اکثر کشورها حمل و نقل ریلی دارند، اما فقط بعضی از آنها درصد بالایی از جابه‌جایی کالا و مسافر را انجام می‌دهند. در بیشتر این کشورها جابه‌جایی کالا و مسافر کم و بیش در حد ۲۰ درصد است. ما هم باید سعی کنیم برای مثال به ۲۰ درصد آلمان برسیم ولی متأسفانه در حد پائین‌تر قرار داریم. ما در زمینه حمل و نقل مشکل عدم هماهنگی داریم. در توسعه پایدار هدف‌هایی وجود دارد و برای دسترسی به حمل و نقل ریلی کاراتر باید این هدف‌ها در کل سامانه شبکه حمل و نقل ریلی دیده و پیاده شود.

♦ دولت‌ها بیمار هستند و از نهادهای بالادستی

می‌ترسند

مجید بابایی: می‌خواهم از این جمله آقای دکتر رئیس‌دانا؛ "اثر متقابل توسعه پایدار و توسعه ریلی" استفاده کنم و بگویم مطالعاتی که در انجمن داشتیم، بخش ریلی کشورهای توسعه یافته را با ایران مقایسه کردیم که در هر کدام از این کشورها، متوسط سفر هر شهروند با قطار در سال چقدر است؟ این مقایسه نشان داد که در کشورهای توسعه یافته متوسط سفر هر شهروند با قطار ۸۵۰ کیلومتر در سال می‌باشد. در کشور ژاپن، هر ژاپنی ۳۳۰۰ کیلومتر در سال با قطار سفر می‌کند. در سوئیس، ۲۵۰۰ کیلومتر

پیش‌بینی شده است. اگر ما به یک سرزمین یک‌پارچه و متوازن فکر کنیم، به نظر بنده برای کشوری مانند ایران که هیچ آبراه‌های قوی در کشور ندارد، هیچ راهی به غیر از توسعه خطوط سریع‌السیر وجود ندارد. به عنوان مثال، ترکیه در برنامه توسعه‌ای ۲۰۲۳ که یک برنامه‌ای شبیه برنامه ۱۴۰۴ ما می‌باشد، توسعه بخش ریلی را ۱۵ هزار کیلومتر پیش‌بینی کرده است که از این ۱۵ هزار کیلومتر بیش از ۱۰ هزار کیلومتر آن توسعه قطار سریع‌السیر است و کمتر از ۵ هزار کیلومتر آن خط معمولی می‌باشد. ما هم بیش از ۱۵ هزار کیلومتر خط در حال توسعه اعم از مطالعه و ساخت داریم. اما چند خط آن تندرو است؟ حقیقت این است که در بحث توسعه ریلی باید تجدید نگاه صورت گیرد.



علی‌قارداشی: اگر به توسعه ریلی شرق کشور توجه نشود صف‌کامیون‌هایی که از سنگان بیرون می‌آیند ظرف چند سال آینده، تمام جاده‌های شرق کشور را اشباع خواهند کرد و یک سونامی برای کشتار جاده‌ای در کشور خواهد بود

در رابطه با ایستگاه‌ها نیز باید بگویم که ما تا امروز ایستگاه مولتی-مودال در کشور نداشته‌ایم. تا امروز، بخش ساخت راه آهن، ایستگاه‌های راه آهن را طراحی می‌کرده است که این کار کاملاً غلط است. دکتر آخوندی یکی از مهم‌ترین تغییراتی که در وزارت‌خانه ایجاد کرد داستان مکان‌یابی ایستگاه‌ها بود. در ایستگاهی مانند ایستگاه برلین که ایستگاهی است که همه شبکه حمل و نقلی نظیر مترو، شبکه خطوط حومه‌ای خطوط مترو، خطوط پیاده‌روی شهر و خطوط دوچرخه‌سواری شهر به آن متصل است و یک هاب تمام‌عیار است که نه تنها هاب حمل و نقلی است، بلکه یک هاب کالبدی برای شهر نیز می‌باشد. یعنی پیرامون این هاب، توسعه شهری نیز صورت می‌گیرد. یکی از آن تغییرات جدی نیز همین بود. در ابتدای این دولت، دکتر آخوندی به ۵ معاون خود این مسئولیت را داد تا ایستگاه‌های راه آهن را جانمایی مجدد کنند. اکنون حدود ۶ تا ۷ ایستگاه که در کشور در مسیرهایی در حال ساخت بودند، جانمایی مجدد شدند و همه به داخل شهرها منتقل شدند و در موقعیت‌هایی قرار گرفته‌اند که هاب مسافری می‌شوند. یعنی همه به سیستم‌های حمل و نقل شهری و حمل و نقل حومه‌ای وصل می‌شوند. در عین حال ما در طرح‌های جامع معماری و شهرسازی شهرهای کشور برای اولین بار این ایستگاه‌ها را در طرح جای می‌دهیم. یعنی توسعه کالبدی شهر را به نوعی مورد توجه قرار داده‌ایم که با توسعه حمل و نقل هماهنگ باشد و باید بگویم که این اقدام، حرکت نوآورانه‌ای است.

♦ شبکه حمل و نقل باید بر اساس انتظارات مردم

تعریف شود

علی اکبر عادلی: بارها و بارها این صحبت‌ها شده است. دکتر رئیس‌دانا اشاره به اثر متقابل توسعه پایدار و حمل و نقل داشتند. یکی از مدیران مرکز ملی تحقیقات علمی فرانسه تعریف روان و ساده‌ای در مورد توسعه پایدار دارد. او توسعه پایدار را به صندلی‌ای تشبیه می‌کند که چهار پایه آن متشکل از توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و زیست محیطی است و اعتقاد دارد که این چهار پایه در ارتباط با هم تعادل و پایداری را حفظ می‌کنند. اگر یکی از پایه‌ها کوتاه‌تر و ضعیف‌تر از پایه‌های دیگر باشد،

و در آلمان، ۱۱۸۰ کیلومتر می‌باشد. اما در ایران، این عدد، ۱۶۴ کیلومتر است. ما نمی‌توانیم نگاهمان به بخش ریلی نگاهی صرفاً در سطح بنگاه باشد. حتماً این نگاه باید در سطح اقتصاد ملی دیده شود. بانک جهانی در سال ۸۵ در یکی از گزارش‌های خود اشاره‌ای به **Turning Point** (نقطه برگشت) داشت. در حقیقت، ترنینگ-پوینت، آن سطح از درآمد سرانه است که کشورها را وارد ابتدای مرحله توسعه یافتگی می‌کند که در آن زمان این عدد حدود ۷۵۰۰ دلار بود. یعنی اگر کشوری درآمد سرانه‌اش بالای ۷۵۰۰ دلار باشد به سطحی از توانایی‌ها رسیده است که می‌تواند خلق ارزش کند، صادرات‌اش را توسعه دهد، به سطحی بالاتر از بکارگیری فناوری ورود کند و از همه مهم‌تر، می‌تواند در زنجیره جهانی قرار گیرد. این که بدانیم سطح انتظار مردم چیست قطعاً شاخص مهمی است اما باید بدانیم که توان اقتصاد ما کجاست؟ ما نباید اهدافمان را خارج از توانمندی‌هایمان قرار دهیم. در بسیاری از موارد، اعداد و ارقام را در رابطه با رشد و توسعه اشتباه مطرح می‌کنیم. خیلی از واژه‌هایی که به کار می‌بریم عمدتاً در مورد رشد است، در صورتی که توسعه، مفهوم کلان‌تر و گسترده‌تری دارد. توسعه‌یافتگی، مضامین بسیاری دارد که به آن توجهی نمی‌کنیم. اما اینجا یک نکته دیگر هم هست؛ فرض کنید ما به سطحی از توسعه-یافتگی نزدیک شده‌ایم؛ سوال این است که از این به بعد مجری این فرایند توسعه‌یافتگی چیست؟ این سوال، سوالی کلیدی است. اگر حاکمیت کشورهای دنیا را به دو دسته کلی تقسیم کنیم، یک سری از کشورها، دارای حاکمیت توسعه‌گرا می‌باشند و اقتصادشان بر اساس توسعه‌گرایی است و مکانیزم برنامه-ریزی‌شان هم بر اساس توسعه کارآفرینی است. یعنی توجه می‌کنند به بخش خصوصی، نوآوری و ارتقای کارآفرینی و از خودشان چیزی برای خرج کردن ندارند. یعنی نفت، منابع زیرزمینی و ... ندارند و همه اتکایشان به جامعه و به توان فکر و اندیشه و توانایی‌های بخش کارآفرینی جامعه است. در مقابل این کشورها، کشورهایی هستند با اقتصاد رانت‌بر. یعنی تمام توان اقتصاد این کشورها روی نفت، پنبه، شکر و یا معادن متمرکز شده است و بدون این منابع چیزی برای ابراز وجود ندارند. اما نکته قابل تأمل این است که تا وقتی چنین منابعی وجود دارد، این‌گونه کشورها فرصتی برای رشد پیدا نمی‌کنند. امروز در بخش ریلی با وجود گذشت ۱۳ سال از تصویب قانون دسترسی به شبکه ریلی و با وجود این که حدود ۴۰ شرکت حمل و نقل ریلی باری و مسافری و مالک لوکوموتیو از بخش غیر دولتی وظیفه صد درصد جابه-جایی بار و مسافر را بر عهده دارند اما دولت‌ها هم چنان تمایلی به واگذاری بخش مهمی از فعالیت‌ها و مسئولیت‌های حوزه تصدی‌گری تصریح شده در قانون را به بخش غیر دولتی ندارند. از طرفی یکی از مسائل ما در درون بخش ریلی، پایین بودن بهره‌وری است. ما چقدر از ظرفیت‌های موجود استفاده می‌کنیم؟ آمارها نشان می‌دهد در بهترین حالت، حدود ۵۰ درصد از



عادل: تفکرمان را در رابطه با مدیریت بهره‌برداری، نگهداری و خدمات تغییر دهیم چون ابزار به میزان کافی داریم. در رابطه با افزایش تعداد ناوگان باید متذکر شوم که یا کالایی برای جابه‌جایی نداریم و یا این که در بهره‌برداری مشکل داریم

ظرفیت شبکه ریلی استفاده می‌کنیم. باز هم همین آمارها می‌گوید که حدود ۷۰ تا ۸۰ درصد حمل و نقل ریلی فقط در ۳۰ درصد شبکه اتفاق می‌افتد. ما باید به بهره‌وری در بخش ریلی توجه ویژه داشته باشیم. مثلاً از ۲۴ هزار واگن باری که در شبکه فعال است به طور متوسط هر واگن فقط روزی ۵۰ کیلومتر باردار سیر میکند. تصور کنید سرمایه-گذار ۳۰۰ میلیون تومان هزینه می‌کند، واگن خریداری می‌کند برای روزی ۵۰ کیلومتر، این سرمایه-گذاری اقتصادی نخواهد بود. این موضوع بهره‌وری، بخشی از مسئولیت‌های روی زمین مانده دولت‌هاست که به دلیل کم توجهی به ارتقای شبکه فعلی و کم توجهی به بروزرسانی فناوری‌های مرتبط ریلی، ظرفیت‌ها را بالفعل نکرده است.

♦ اصلاً نگاه وزیر نگاه حمل و نقلی نیست

محمد رضا کامیاب: متأسفانه وقتی می‌خواهیم مسائل را از دیدگاه تفکر و اندیشه نگاه کنیم و به ارتقا و توسعه ببیندیشیم، پیام‌های نا امید کننده‌ای دریافت می‌کنیم. به عنوان مثال کارشناسان و تحلیل‌گران صنعت ریلی جهان بر اساس داده‌های آماری و برنامه‌های توسعه‌ای پیش بینی کرده‌اند که تا سال ۲۰۵۰ چه اتفاقاتی رخ خواهد داد. این اولین نکته درس‌آموز است. این پیش‌بینی را در کنار وضع موجود خودمان بگذاریم می‌بینیم که ما امروز برای تأمین نیاز روز حتی در تربیت لوکوموتیوران هم عاجز مانده‌ایم و لوکوموتیوران‌های بازنشسته را دعوت به کار می‌کنیم، در حالی که می‌دانیم و باور داریم که درصدی از لوکوموتیوران‌های موجود ما معتاد هستند. یک زمانی مقرر شد دو دستگاه RSP و FWD را که با هزینه بسیار بالا هم تهیه شده و به رایگان در اختیار آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک گذاشته شده بود به منظور برآورد درستی از وضعیت کنونی بیش از ۳۰۰۰۰ کیلومتر از شریان‌های اصلی و ترانزیتی کشور برای اولین بار در طرح جامع حمل و نقل مورد استفاده و بهره‌برداری قرار گیرند، این دستگاه‌ها قادر بودند به کمک لیزر و مکانیزمی که داشتند با سرعت ۸۰ کیلومتر در جاده حرکت کنند و هم‌زمان نسبت به ثبت تمام مشکلات زیرسازی و روسازی مسیر راه به ذکر کیلومتر اقدام و خروجی را پرینت کنند و به ما بدهند. هنگامی که به همراه مهندس غروی برای آوردن این دستگاه‌ها رفتیم، متوجه شدیم که به دلیل عدم استفاده و توقف طولانی مدت آن‌ها، کبوترها در آن دستگاه‌ها لانه کرده و تخم‌گذاری هم کرده بودند، باطری‌های دستگاه‌ها اکسیده شده و جرم گرفته بودند. درحالی که اصلاً این دستگاه‌ها روشن هم نشده بودند. جالب آن که متوجه شدیم خود راه آهن هم قبلاً مشابه این دستگاه را برای ارزیابی و شناسایی وضعیت ریل خریداری کرده و آن را داشته اما تا آن زمان هیچ استفاده‌ای از آن نکرده است. این یک نمونه کوچک از برنامه‌ریزی و مدیریت ما در راه آهن است. حتی فکر نمی‌کنیم دستگاهی را که با پول هنگفت هم خریداری شده می‌بایست سریعاً مورد استفاده قرار گیرد تا با شناسایی و رفع اشکالات خط به بهبود وضعیت و

داده شده است و هم به دلیل تقویت سایر مدها که بخشی از آن هم حاصل سیاست‌گذاری‌های غلط است، کشش قیمتی تقاضا به عدد ۱ نزدیک شده است. مثل آن دسته از سیاست‌هایی که قیمت سوخت را یارانه‌ای می‌بیند که وسایط نقلیه شخصی را تشویق می‌کند جایگزین ریل و حمل و نقل عمومی شوند.

فریبرز رئیس دانا: در نظام برنامه‌ریزی قیمت را می‌توان تعیین کرد. در نظام برنامه‌ریزی، بازار، خداوند نیست و نقش خدا را نمی‌تواند بازی کند. اما برنامه می‌تواند نقش خود جامعه را بر عهده بگیرد.

مجید بابایی: یعنی می‌فرمایید از سازوکار بازار خارج شویم؟

فریبرز رئیس دانا: نه؛ منظورم این نیست که از سازوکار بازار خارج شویم. البته اگر اقتصاد جهان را بخواهم برنامه‌ریزی کنم به بازار هیچ اعتقادی ندارم، اما در این کشور قانون اساسی داریم و در آن چارچوب که بازار را دیده است صحبت می‌کنم. اما آماده هستم همایشی برگزار کنیم و در آن همایش توضیح دهم که چرا بازار هیچ ضرورت حیاتی ندارد؟ اگر بازار پدیده مطلق بود در طول تاریخ همیشه بود، در صورتی که شکل بازار همیشه در تغییر است. نیچه می‌گوید چیزی که تغییر می‌کند و تاریخ دارد دیگر تعریف ندارد، زیرا مرتباً در حال تغییر است. عرضه و تقاضا را پایان بحث نمی‌دانم بلکه آغاز بحث است. شما که گفتید به سمت صفر میل می‌کند، نقطه نظر کارل مارکس بود که به آن نتیجه رسیده که عواملی وجود دارد که سرمایه‌داری دچار جهش می‌شود و جلوی سقوط نرخ سود را می‌گیرد. برای این که جلوی سقوط گرفته شود نمی‌توان نوآوری را در اقتصاد تزریق کرد، جامعه باید پذیرای تکنولوژی باشد، جامعه ما پذیرای تکنولوژی جدید نیست. سرمایه دار در درجه اول سود می‌خواهد، اگر بخش خصوصی بخواهد کار کند، نباید ضرر کند.

مجید بابایی: وظیفه دولت و حاکمیت این است که سیاست‌گذاری کند.

فریبرز رئیس دانا: به شرطی که سودها در جهت منافع کوتاه‌مدت حرکت نکنند.

محمد رضا روشندلی: یکی از مشکلاتی که راه آهن جمهوری اسلامی ایران با آن مواجه است، کمبود واگن و لکوموتیو می‌باشد، واگن‌هایی که در ایران ساخته می‌شوند حدود ۲۸۰ تا ۳۲۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری می‌شوند. اگر فرض کنیم در حال حاضر تعداد ۵۰۰ واگن مورد نیاز باشد، حدود ۱۵۰ میلیارد تومان بودجه باید از طرف خریدار یا سفارش دهنده واگن‌ها تخصیص داده شود، هیچ کدام از سازندگان واگن در ایران به خریداران واگن پول قرض نمی‌دهند و واگن‌ها را به صورت نقدی می‌فروشند. یعنی در ایران سیستم بانکی ساخت تولید و یا خرید واگن راه آهن را تأدیه مالی نمی‌کند. بانک‌های خارجی نیز تولید داخلی ایران را فاینانس نمی‌کنند. این یکی از مشکلاتی است که گریبان‌گیر سیستم حمل و نقل ریلی کشور شده

عمل کرد آن اهتمام شود. با ساختار فعلی، برنامه‌ریزی برای سفرهای ترکیبی که قطار نیز در کنار سایر وسایط نقلیه مورد استفاده قرار گیرد تحقق نخواهد یافت. در این زمینه بسیار عقب هستیم، اما دنیای پیشرفته هم‌چنان در پی آن است که حمل و نقل ترکیبی را برای کوتاه کردن فاصله‌ها روزآمدتر کند. حالا فرض کنید مثلاً آقای وزیر فعلی می‌خواهند معجزه کنند و مشکلاتی را که سال‌های سال در زمین شهری و مسکن دامن‌گیر جامعه شده است با نگاه به حمل و نقل حل کنند. در حالی که اصلاً نگاه وزیر نگاه حمل و نقلی نیست. زمانی که قرار بود هواپیما خریداری شود ما در همین مجله نوشتیم که در شرایط فعلی اصلاً هیچ نیازی به خرید هواپیما نیست. اگر منظور، رفاه حال مسافر هواپیماست شما فرودگاه را آماده کنید، هواپیماهای مدرن ترک و قطری و دیگر کشورها، با ارزان‌ترین قیمت ممکن و رقابتی در فرودگاه‌های ما می‌نشینند. اما اولویت ما می‌باید برای قطار و لکوموتیو و واگن می‌بود که نمی‌توانیم به راحتی این روش جذب را در بخش ریلی انجام دهیم.

یکی از ویژگی‌هایی که پیش رو کشور ما و هم‌چنین دنیا هست، بالا رفتن سن جمعیت کشورها است. بزودی بیش از ۶۰٪ جمعیت جهان، بالای ۶۰ سال خواهند داشت و ما از هم اکنون دچار رشد بالای سنی جمعیت هستیم. طبیعتاً نوع استفاده برای حمل و نقل ریلی باید نگاهش به حل مسائل جابه‌جایی افراد مسن باشد. در ایستگاه‌ها باید یک سری قابلیت‌ها برای استفاده افراد ناتوان پیش‌بینی شود که هنوز جای این قابلیت‌ها خالی است. شاید به لحاظ زیبایی در بعضی از ایستگاه‌ها به جای پله، رمپ و شیبی را طراحی کرده باشند، اما این کارها آن گونه که باید جواب مشکلات افراد مسن و از آن مهم‌تر معلولان و افراد ناتوان را نمی‌دهد. فریبرز رئیس دانا: سرمایه فقط پول نیست. سرمایه یک پدیده و مفهوم اجتماعی است. به کار افتادن مکانیزم است، جنبه مادی، فیزیکی، ریلی و ارزی دارد، ماشین‌آلات است. البته این نقطه‌نظر که سرمایه‌های پراکنده، باید از راه‌های متفاوت بیرون کشیده شوند نیز مهم است. این امر در اختیار حمل و نقل ریلی و صاحب‌کاران این رشته نیست، بلکه در اختیار سیاست بانکی کشور است که سرنوشت آن در دستان آقای سیف است.

♦ **نگاه بخش خصوصی باید به سمت نوآوری‌ها تغییر کند**

مجید بابایی: اشاره‌ای شد به بحث قیمت‌گذاری در بخش ریلی. واقعیت این است که مسأله قیمت‌گذاری نمی‌تواند در خلا رخ دهد. ما نمی‌توانیم در بخش ریلی خودمان قیمت‌گذاری کنیم. قیمت‌گذاری تابع شرایط بازار است. ما بازار رقابتی در درون بخش و همچنین میان مدهای مختلف حمل و نقل داریم. شاید تا ۵ سال گذشته بدلیل انجماد پیوسته قیمت‌ها توسط دولت، کشش قیمتی تقاضا نزدیک صفر بود و عملاً بازار هیچ حساسیتی به افزایش قیمت نمی‌داشت، تقریباً ۲ یا ۳ سال است که هم به علت حالت شناوری که به نرخ‌ها در بخش ریلی



پوررضا: نباید مدهای دیگر حمل و نقل را فراموش کنیم و گمان کنیم کار روی سایر شیوه‌ها بیهوده است و تصورمان فقط توسعه ریلی باشد



است. در مورد لکوموتیو نیز به همین صورت است. خرید لکوموتیو نو با ساخت جدید از بیرون کشور مسأله‌ای دارد که تحریم بانکی یکی از این موارد است. در مورد ساخت لکوموتیو در داخل کشور نیز، مسأله‌ای شبیه به خرید این وسیله از خارج از کشور دارد. خروج ایالات متحده از توافق برجام احتمال اینکه بحث خرید مایحتاج راه آهن را تحت تاثیر قرار دهد بسیار زیاد است. راه چاره چیست؟ آیا از هندوستان باید خریداری کنیم؟ داستانی که در اثر ترمزهای مارشالینگ-یارد در ایستگاه نیشابور اتفاق افتاد، دوباره رخ دهد؟ یا این که با قیمت گران تر خریداری کنیم؟ این ها بخشی از مواردی است که راه آهن جمهوری اسلامی ایران با آنها روبروست، به خصوص بخش خصوصی که در حال حاضر با استفاده از خطوط ریلی اقدام به جابه جایی مسافر و بار می کند.

فریبرز رئیس دانا: به نظر شما چه باید کرد؟ چه راهکاری را برای این مشکلات پیشنهاد می کنید؟
هوشنگ سوهانگر: اکنون ترکیه فاینانس داخلی می کند.

محمدرضا روشندلی: سیستم بانکی جمهوری اسلامی ایران کار تأدیه مالی یا فاینانس برای واگن ها و لکوموتیوها را انجام نمی دهد. اما در صورت مجاب شدن بانک های ایرانی برای تأدیه مالی واگن ها و لکوموتیوها مورد نیاز که دوران بازپرداخت طولانی دارند، کمک شایانی به نوسازی و تسریع سرعت سیر قطارها می شود. ایران این کار را انجام نمی دهد.

هوشنگ سوهانگر: باید مجابش کنند تا فاینانس را انجام دهد.

محمدرضا روشندلی: یکی از راههایی که می تواند کمک کند، فاینانس از طریق بانک های داخلی است.

مجید بابایی: البته بهتر است مراقب آدرس های غلط هم باشید، مثلاً اینکه کمبود واگن باری گلوگاه اصلی حمل و نقل ریلی است می تواند یک آدرس غلط باشد چرا که اگر بستر بهینه حرکت در شبکه ریلی مهیا نگردد اضافه کردن واگن به همان نسبت سرمایه گذاری عایدی نخواهد داشت.

محمدرضا روشندلی: در حال حاضر عمر متوسط واگن هایی که استفاده می شود چند سال است؟

هوشنگ سوهانگر: حدود ۴۰ سال است.

مجید بابایی: عمر واگن های باری نسبتاً خوب است. ما شاخصی به نام سرعت بازرگانی داریم، یعنی نشان می دهد یک سیکل بارگیری، سیر، تخلیه و برگشت به مبدأ اولیه چقدر طول می کشد. این سرعت بازرگانی در ۱۵ سال گذشته فرق چندانی نکرده است و ۴ کیلومتر در ساعت است. نتیجه آن همان ۵۰ کیلومتر سیر بار در روز می شود. اگر این سرعت بازرگانی با تمهیداتی مثلاً به ۸ کیلومتر در ساعت برسد و در نتیجه عدد ۵۰ کیلومتر سیر واگن در روز را به ۱۰۰ کیلومتر سیر برسانیم، یعنی بدون سرمایه گذاری روی خرید واگن، انگار که ۲۴ هزار واگن جدید در شبکه وارد کرده ایم.

بابایی: بخش ریلی به معنای واقعی و متناسب با ظرفیت های پیرامونش توسعه پیدا نمی کند و علت آن این است که این بخش جزو دغدغه های کشور نیست، ولی در مقابل بخش جاده ای و راننده کامیون برای کشور دغدغه است



فریبرز رئیس دانا: آیا با کارهای نرم افزاری می توان این کار را انجام داد؟

مجید بابایی: یک بخشی از آن ارتقا بخش نرم افزاری می باشد؛ بخشی از آن ارتقا سیستم های مدیریت ترافیک و سیر و حرکت است؛ بخشی مربوط به رفع گلوگاه های شبکه ریلی موجود است که ظرفیت شبکه را کاهش داده است، و البته یک بخش مهم آن هم هدایت ناخردانه سرمایه های دولتی است که بی علت و بدون توجیه مناسب در پروژه ها و طرح هایی که سهم مناسبی در افزایش جابه جایی بار و مسافر ندارند می باشد. در همین شبکه موجود، حداقل یکی دو هزار کیلومتر از شبکه نیازمند اصلاحاتی نظیر دوخطه کردن و ارتقای سیستم های علائمی و ارتباطی است، پس آدرس اول ما نباید سرمایه گذاری روی واگن باری باشد، بلکه آدرس صحیح و اولویت اول، ارتقای شبکه موجود و افزایش بهره وری است.

علی اکبر عادل: وقتی عمل کرد راه آهن مورد بررسی قرار گیرد، متوجه می شویم که میانگین ۴۰ درصد از لکوموتیوها غیر فعال هستند، پس مسأله کمبود لکوموتیو نیست. اعتقاد من این است که باید تفکرمان را در رابطه با مدیریت بهره برداری، نگهداری و خدمات تغییر دهیم چون ابزار به میزان کافی داریم. در رابطه با افزایش تعداد ناوگان باید متذکر شوم که یا کالایی برای جابه جایی نداریم و یا این که در بهره برداری مشکل داریم. شما آمار راه آهن را در مورد عمل کرد مسافری، باری و لکوموتیوها ملاحظه کنید؛ ۳۸ تا ۴۰ درصد آن ها را کردند و فعال نیستند. ما ۲۵۰۰۰ واگن باری داریم. این نشان می دهد که در بسیاری مواقع، ابزار موجود است ولی مدیریت صحیح بهره برداری، نگهداری و خدمات نیست. لذا عملکردها باید زیر ذره بین قرار گیرد.

♦ دولت باید خود را از دخالت در اجرا و بهره برداری از سازوکار فعالیت های ریلی دور کند

محمد پوررضا: اکنون در بخش اتوبوس، ۵ درصد عوارضی را که از بلیط برای توسعه ترمینال ها می -گیرید، مشکل عظیم داریم، در بیشتر ترمینال ها علی رغم افزایش قیمت بلیط اتوبوس در سال های گذشته درآمد ثابت مانده و حتی در بیشتر موارد کاهش نیز داشته است. دلیل این امر ریزش مسافر از اتوبوس به سمت خودروهای شخصی بسیار است. بنابراین اگر می خواهیم به صنعت حمل و نقل ریلی کمک کنیم نباید مدهای دیگر حمل و نقل را فراموش کنیم و گمان کنیم کار روی سایر شیوه ها بیهوده است و تصورمان فقط توسعه ریلی باشد. ما هنوز مشکل مالکیت ناوگان را نتوانسته ایم حل کنیم زیرا ما نمی توانیم جامعه را در فشار اقتصادی قرار دهیم و یکدفعه بنزین ۱۰۰۰ تومانی را ۴۰۰۰ تومان کنیم. مطمئناً از جای دیگر انفجاری رخ می دهد. دولت باید یک سری کارها را انجام ندهد و به بخش خصوصی واگذار کند. حتی فکر کردن به آن را به بخش خصوصی بسپارد. به یاد دارم در رابطه با صنعت پست و جابه جایی بار پستی که با یک مشاور خارجی صحبت می کردیم یکی از بزرگترین مشکلات شناسایی شده در

را کنار بگذاریم و به پروژه‌های مهم‌تر رسیدگی کنیم زیرا برگشت این سرمایه‌گذاری فقط به بخش ریلی نیست بلکه به کل اقتصاد است. وقتی سنگ آهن از سنگان به تمام فولادسازی‌های کشور گران حمل می‌شود، صنعت فولاد کشور نیز لطمه می‌خورد و تمام صنایع وابسته به آن نیز صدمه می‌خورند. ما ریل را باید به‌عنوان مبنا در خصوص توسعه تمام صنعت کشور ببینیم و ریل را تا جایی پیش ببریم که هزینه حمل در تمام نقاط کشور پایین بیاید تا تمام صنعت ما رشد کند. اگر به توسعه ریلی شرق کشور توجه نشود صف کامیون‌هایی که از سنگان بیرون می‌آیند ظرف چند سال آینده، تمام جاده‌های شرق کشور را اشباع خواهند کرد و یک سونامی برای کشتار جاده‌ای در کشور خواهد بود.

♦ جمع‌بندی مباحث

فریبرز رئیس‌دانا: گفته‌ها بسیار غنی و پربار بودند. بر اساس نظرات کارشناسی که مطرح شد این‌گونه جمع‌بندی کردم که باید در حمل و نقل ریلی هدف واقعی مان مشخص باشد، ما به طور کلی از نبود مدیریت و برنامه‌ریزی صحیح رنج می‌بریم. این گفته به آن معنی نیست که مدیریت وجود ندارد و برنامه‌ریزی و کار نمی‌شود، اما به دلیل ناتوان بودن در این خصوص، ناکارآمدی ایجاد کرده و رنج آور بوده است. باید سیاست‌گذاری، قیمت‌گذاری و هدف‌مندی قیمت‌گذاری‌ها، واقع‌بینانه باشد. مثلاً مالیات بر ارزش افزوده که وقتی پولی گرفته نشده، دریافت مالیات بر ارزش افزوده واقع بینانه نیست. بحث دیگری که بسیار مهم بود در رابطه با درآمد و بودجه‌ریزی پایدار در خصوص توسعه ریلی‌ست. کارشناسان محترم توسعه ریلی و بهره‌برداری می‌گویند که در این خصوص منابع پایدار می‌خواهند تا اطمینان خاطر داشته باشند. به عنوان نمونه درآمد حاصل از چاه نفت را مثال زده‌اند. البته ناگفته نماند که مثال مناسبی نیست؛ زیرا معمولاً درآمدها باید وارد خزانه شود و راهکار، آن است که یک تعهد برنامه‌ای برای راه آهن کشور باشد تا مطمئن شد که منابعی هست که می‌توان طبق آن، فعالیت‌ها را پیش برد. بحث دیگر آن است که توسعه ریلی به جنبه‌های اساسی توسعه اقتصادی و به جنبه‌های دیگر بخش حمل و نقل به ویژه حمل و نقل جاده‌ای کاملاً مرتبط است. در انزوا و در انتزاع نمی‌توان برای آن برنامه‌ریزی کرد. مردم را باید به گونه‌های مختلف در هزینه و در منافع توسعه ریلی شریک کنیم. وقتی به مردم هزینه‌ای را تحمیل می‌کنیم باید از منافع خود اطمینان داشته باشند. در شبکه ریلی، جاده‌ای و قیمت‌گذاری به ویژه مالیات‌بندی، باید تقسیم کار و تجدید نظر صورت گیرد. بخش دیگری که از نظر کارشناسان مورد اهمیت قرار گرفت، آن بود که خطوط سریع‌السیر در محورهای خاص، قطعی‌ست و باید فدا نشود. سرمایه‌های داخلی، بانک‌ها و سازندگان باید با یکدیگر هم‌سو باشند. اولویت‌های ریلی بر حسب محورها و مناطق به ویژه در شرق کشور باید مشخص شود و تبدیل به نظام برنامه شود. ■

ایران را مشکل کارشناس لجستیک می‌دانست. ما فقط در طراحی راه آهن، ۲۵ مشاور رتبه ۱ داریم. کره‌ای‌ها می‌گفتند ما در کره ۵ مشاور داریم. اما امروز مشاور برنامه ریز نداریم و در مدیریت از مشاور خارجی استفاده نمی‌کنیم. مشکل ما این است که ما می‌خواهیم تولید کننده صفر تا صد باشیم و کاملاً اشتباه است. همان‌طور که شرکت راه آهن مسائل مربوط به خود را دارد، بخش خصوصی هم مسائل خودش را دارد. مشکل دولت آن است که هم وارد برنامه‌ریزی شده و هم وارد اجرا شده است و در سیاست‌گذاری‌ها نیز دخالت دارد. امروز بخشی از فعالیت‌ها را که به بخش خصوصی سپرده‌ایم، فکر و اندیشه افزایش بهره‌وری نیز در حال تولید است و بخش خصوصی فکر می‌کند و مشاوره می‌گیرد تا راهش را به درستی پیدا کند. ما در بخش دولتی باید سعی کنیم به جای دخالت، بستر را برای بخش خصوصی مهیا کنیم.

♦ بودجه زیرساخت‌ها باید کارآمد باشد

وحید علی‌قاردادی: رقیب ما هواپیما و اتوبوس نیست. اگر به کلیت حمل و نقل نگاه می‌کنیم، حمل و نقل همگانی در کشور، سهم‌اش کاهش پیدا کرده و این ناشی از یک سیاست کلان اقتصادی است، به خصوص در بخش سوخت که اگر من ماشین دارم و از ماشین خود استفاده نمی‌کنم گمان می‌کنم کفران نعمت است. ما برای خواسته‌های اساسی مثل لبنیات که در سلامت انسان‌ها اثر دارد سوبسید قائل نمی‌شویم اما برای سوخت سوبسید در نظر می‌گیریم. یعنی مردم را تشویق می‌کنیم تا از سوخت بیشتر و خودروی شخصی استفاده کنند. باید تلاش کنیم سهم حمل و نقل همگانی را افزایش دهیم. البته ریل نسبت به مدهای دیگر می‌تواند بهترین باشد اما در بعضی جاها اتوبوس و هواپیما باید به کمک‌اش بیایند. باید بگوییم همه اتفاقات به بیرون بازار ریل بر نمی‌گردد بلکه برخی اتفاقات به درون بازار ریل مربوط است. در رابطه با بهره‌وری واگن‌ها باید بگوییم خیلی بیش از این می‌تواند باشد. در مورد بخش زیرساخت برای بودجه‌ای که به دست ما می‌رسد باید از این بودجه به صورت کارآمدتر استفاده کنیم. وقتی این بودجه را بین ۸۰۰۰ کیلومتر خط در حال ساخت تقسیم کنیم می‌بینیم که این بودجه به خواب وسایل کار پیمانکار تبدیل می‌شود. اگر ما همه می‌توانستیم تصمیمی جدی بگیریم و آن قورباغه را قورت می‌دادیم و از میان این همه پروژه آن پروژه‌ای را که دارای اولویت است انتخاب و بودجه آن را تأمین می‌کردیم و به سرانجام می‌رساندیم مشکلی نداشتیم. کاری که در گذشته برای بافق- مشهد اتفاق افتاد و در آن زمان عمده بودجه‌های ریلی به آن سو رفت و مشاهده کردیم که در عرض ۴ تا ۵ سال، احداث خط هزار کیلومتری به پایان رسید. ما سال‌هاست به دنبال این چنین بودجه‌ریزی هستیم. محور شرق، محوری است که الآن تقاضای بالفعل دارد و دو خطه کردن آن می‌تواند خیلی اولویت‌دارتر از ساخت محورهای دیگر باشد. در نظام برنامه‌ریزی باید تصمیم بگیریم که پروژه‌های کم‌اهمیت‌تر