

گفت وگویی اختصاصی با ابوالقاسم سعیدی، مدیر عامل شرکت مهتاب سیر جم:

اجرای ناقص خصوصی سازی از دلایل عدم توسعه بخش مسافری ریلی

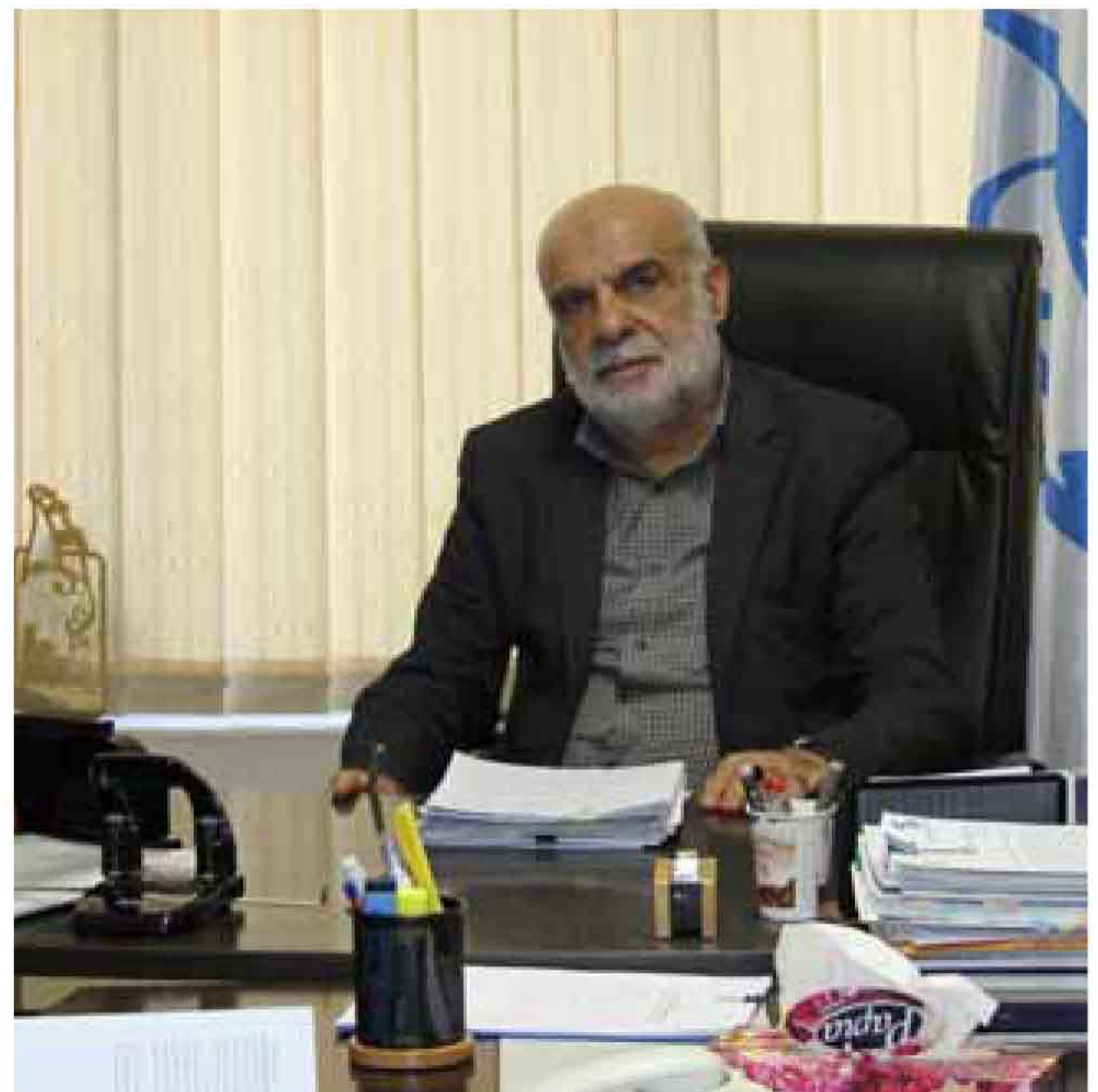
الهام زرقانی

محدودیت‌هایی مواجه است.

استحضار دارید که در بحث ساختار راه‌آهن مطالعاتی شده که منجر به نگاهی شد که شرکت‌های باری و مسافری را در مجموعه دولتی داشته باشیم. نظر کارشناسی شما در رابطه با این طرح چیست؟

اگر به دولت‌های پس از انقلاب بنگرید می‌بینید که هر زمان از لحاظ درآمدی وضع دولت خوب بوده می‌گفتند ما خودمان تاجر هستیم و هر وقت هم مشکلی ایجاد می‌شد می‌گفتند دولت تاجر خوبی نیست و باید کارها را به بخش خصوصی واگذار کنیم. این روندی کلی است که در خصوصی‌سازی رخ داده و راه‌آهن هم به خاطر دولتی بودن از این قاعده مستثنی نبوده و نیست و با توجه به شرایط روز تصمیم‌گیری می‌کنند و اعتقاد دارم با توجه به اینکه بارها تجربه شده، این کار صحیحی نیست، دولت بازرگان و تاجر خوبی نیست و وجود مقررات دست و پاگیر هم مزید بر علت است. حتی دو سال پیش مشاورانی برون‌مرزی آمدند تا به راه‌آهن در امر واگذاری‌ها کمک کنند اما پس از یک سال موفق نبودند و موضوع به کمیسیون‌های دولت و مجلس هم کشیده شد اما در نهایت نتیجه‌ای به دست نیامد و کار منتفی شد، به نظر می‌رسد راه‌آهن کماکان این راه را ادامه می‌دهد. اگر قرار است بخش خصوصی فعال شود باید این بخش را در سیاست‌گذاری‌ها، تصویب قوانین، اجرای مقررات که اتفاقاً بخش خصوصی باید اجرا کند سهم

فعالیت خود را آغاز کردند تسهیلاتی از وجوه اداره شده دریافت می‌کردند اما اکنون تسهیلاتی داده نمی‌شود. در دهه ۸۰ خصوصی‌سازی بیشتر در بخش باری انجام شد و حدود چهار هزار واگن باری از محل وجوه اداره شده و با مشارکت بانک‌ها خریداری شد. راه‌آهن نیز به دلیل اینکه در آن سال‌ها تصمیم گرفته بود واگن‌هایش را واگذار کند، تقریباً ۱۵ هزار واگن را در چند مرحله مزایده واگذار کرد اما آنگونه که انتظار می‌رفت نتیجه نداد. در واقع خصوصی‌سازی به جای اینکه عملیاتی شود به یک هدف تبدیل شد و به روندی کاهنده و کند دچار شد. در سال‌های اول خصوصی‌سازی بخش حمل و نقل ریلی مسافری فعال‌تر از زمان حال بود و از دلایل آن این بود که بخش خصوصی در آن زمان اشتیاق و انگیزه لازم را داشت و همچنین راه‌آهن نگاه مثبت‌تری به جذب سرمایه‌گذار داشت. خصوصی‌سازی به مفهومی که در دنیا مطرح است در ایران صورت نگرفته و فقط مالکیت منتقل شده است. در بخش قوانین مسافری ریلی نیز تغییری صورت نگرفته و تنها قانونی که مختص راه‌آهن داریم همان قانون حق دسترسی آزاد به شبکه ریلی است که آن هم به طور کامل عملیاتی نشده است. در مجموع می‌توان گفت در بخش ریلی مسافری تغییر چندانی ایجاد نشده و عملکرد مناسبی وجود نداشته است. شاید علت آن باشد که سرمایه‌گذاران انتظاراتی که از متولی بخش یعنی راه‌آهن و وزارت راه داشتند محقق نشد و این عدم تحقق ارتباط مستقیم دارد با خود راه‌آهن که با

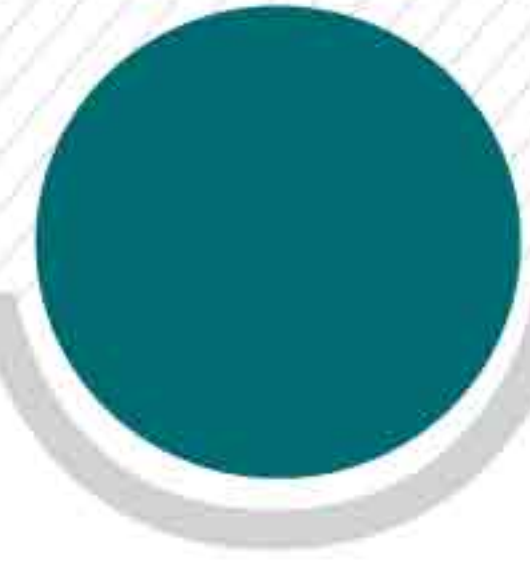


با گذشت بیش از یک دهه از شروع خصوصی‌سازی در حمل و نقل ریلی در کشور انتظار می‌رفت تا امروز شاهد توسعه قابل ملاحظه‌ای در این بخش باشیم، اما از آنچه امروز عیان است نمی‌توان چنین سرنوشتی را برای این صنعت به تصویر کشید و حمل و نقل ریلی کشور در حوزه مسافر نتوانسته سهم قابل توجهی را به خود اختصاص دهد و این عدم توسعه یافتگی منشاء مشکلاتی است که این بخش با آن دست و پنجه نرم می‌کند، در همین خصوص انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی گفت وگویی را با ابوالقاسم سعیدی، مدیر عامل شرکت مهتاب سیر جم داشته‌ایم که به شرح کامل آن می‌پردازیم:

واقعی از اوایل دهه ۸۰ آغاز شد و انتقال مالکیت از بخش دولتی به بخش خصوصی بود و در مورد مدیریت هیچ انتقالی صورت نگرفت. بخش خصوصی در زمینه حمل و نقل ریلی مسافری سرمایه‌گذاری کرد اما متأسفانه بازده مناسبی را دریافت نکرد. در سال‌هایی که شرکت‌های خصوصی در این زمینه

بخش مسافری ریلی تا قبل از سال ۸۹ روند خوبی را به سوی توسعه طی می‌کرد، چرا این بخش پس از واگذاری افت کرد و علت انجام این واگذاری‌ها چه بود؟ آیا این واگذاری به سود بخش خصوصی بود؟

استحضار دارید که خصوصی‌سازی، البته نه به مفهوم



و شریک کنند. پس از ۱۲ سال هنوز برخی از آیین‌نامه‌های قانون حق دسترسی آزاد اجرا نشده و آن آیین‌نامه‌هایی هم که اجرا شده بخش خصوصی هیچ نقشی در اجرای آنها نداشته است. حتی پروسه تصویب این آیین‌نامه‌ها روال قانونی نداشته است. آیین‌نامه‌ای که نوشته شده را حتی ممکن است وزیر مطالعه نکرده باشد و دفتر وزیر نوشته باشد که به استحضار رسید و موافقت شد. این مراحل که طی می‌شود فرق بسیاری دارد با برگ مرخصی که وزیر می‌خواهد به معاونش بدهد و به دفترش بگوید موافقت کنید. وزیر باید آیین‌نامه را بدهد به یک واحد کارشناسی یا ذی‌مدخلی که صاحب‌نظر باشد و حتی از بخش خصوصی بخواهد نظراتشان را بیان کنند حتی اگر مورد قبول او نباشد.

زمانی از یکی از وزیران که دانشگاهی هم بود پس از طی سه‌الی چهار ماه توانستیم از سوی انجمن وقتی را برای صحبت و مذاکره بگیریم و با اعضای هیات مدیره به دیدن وزیر برویم، آن وزیر پس از خوشامدگویی گفت که پنج دقیقه وقت دارد و هر نفر می‌تواند یک دقیقه صحبت کند. اگر بخش خصوصی را در تصمیم شریک نکنند مطمئن نمی‌توانند به نتیجه‌ای برسند. امروزه همه دنیا به این باور رسیده که برای نتیجه خوب باید نظرات بخش خصوصی را در کارها دخیل کرد. اکنون در قوه مقننه نظرات بخش خصوصی را برای تصویب قوانین جویا می‌شوند. از نظر روانی هم حتی اگر نظر بخش خصوصی را لحاظ نکنند ولی بخش خصوصی می‌تواند بگوید من نظر کارشناسی خودم را گفتم ولی در هیچ موردی چه آیین‌نامه و چه مقررات نظر بخش خصوصی را نخواستند. بنابراین تا زمانی که بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌ها نقشی نداشته باشد آنگونه که باید و شاید موفقیتی در کار نیست و اینکه خود راه‌آهن هم بخواهد دوباره به روال گذشته برگردد اولاً قوانین و مقررات

اجازه نمی‌دهند و از نظر بودجه هم سازمان برنامه اعتباری برای توسعه ناوگان اختصاص نمی‌دهد و ساز و کارهایی که اکنون وجود دارد آن شکل گذشته را ندارد و آن نیرویی که باید باشد هم نیست در نتیجه بعید می‌دانم بخواهند این کار را انجام دهند اما تصمیم‌گیرنده نهایی راه‌آهن است و ممکن است انجام دهد.

راه آهن با ادعای افزایش ایمنی، می‌خواهد ۴۰۰ واگن بخش مسافری بالای ۳۰ سال را از سیر خارج کند در صورتیکه در پیشرفته‌ترین کشورها حتی واگن‌های بالای ۵۰ سال همچنان در سیر هستند، آیا با حذف این واگن‌ها جایگزینی برای جبران نیاز مسافران وجود دارد؟

در حال حاضر شرکت مهتاب سیر جم مشمول این واگن‌ها نمی‌شود اما تا دو الی سه سال آینده بخشی از واگن‌های ما نیز مشمول آن طرح خواهد شد. در سال گذشته اقدامات و کارهایی انجام شد حتی فروش تابستانی با مشکلاتی مواجه بود و امسال اعلام کردند که توانایی فروش یک‌جا ندارند و فروش تدریجی خواهد بود و در پی دریافت مجوزهایی بودند. در مورد ۴۰۰ واگن به آیین‌نامه استناد می‌کنند اما در آیین‌نامه چنین ماده‌ای نداریم، در ماده ۴ آمده که برای تولید و نگهداری راه‌آهن باید مشخصات واگن‌ها را تهیه کنند و تولیدکنندگان داخلی باید طبق آن استانداردها و مشخصات تولید کنند و راه‌آهن کمیته ۳ نفره‌ای تشکیل داده و اعلام کرده طبق نظر این کمیته واگن‌ها باید تعطیل شوند. راه‌آهن هر سیاستی را می‌تواند اعمال کند و ما چیزی به نام کمیته نداریم. ماده ۴ آیین‌نامه به صراحت می‌گوید: تدوین مقررات و استانداردهای مربوط به تولید، واردات و تعمیر و نگهداری ناوگان ریلی بر عهده راه‌آهن است و دستگاه‌های نظارت‌کننده و کلیه تولیدکنندگان و واردکنندگان

مربوطه مکلف به رعایت آن هستند. با توجه به محدودیت‌هایی که در تولید واگن داریم چه از نظر ظرفیت‌ها و چه از نظر منابع مالی و چه محدودیت ناوگان، باوجود تلاش‌هایی که راه‌آهن کرده تا کارها را عملیاتی کند اما با توجه به محدودیت‌های گفته شده موفق نبوده است. ما در حال حاضر ۱۲۰۰ واگن در گردش داریم و برای کشوری با ۸۰ میلیون جمعیت و وسعتی که داریم اگر قرار باشد ۴۰۰ واگن از ناوگان آن خارج شود چیزی از سهم ریلی باقی نمی‌ماند.

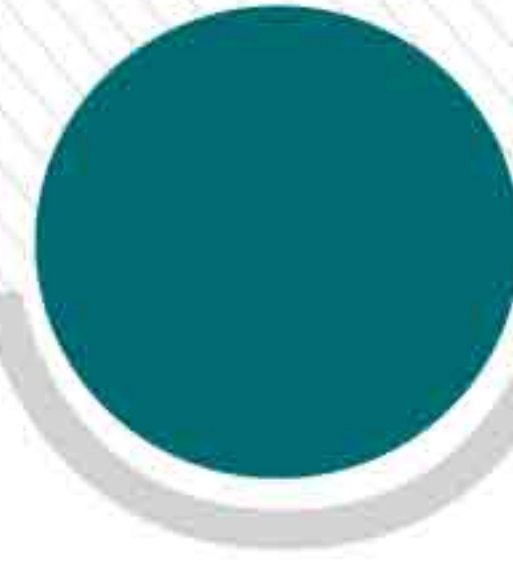
مردم کشورهای مختلف سالی چند بار از راه‌آهن استفاده می‌کنند ولی با توجه به تعداد واگن‌هایی که داریم تقریباً هر ۴ سال یک‌بار هر ایرانی از راه‌آهن استفاده می‌کند. راه‌آهن تلاش بسیاری کرد تا بتواند راهکار مناسبی پیدا کند اما با توجه به محدودیت‌ها نتوانست نتیجه مطلوب را کسب کند. حتی کارگاه‌های تعمیراتی موجود ظرفیت لازم برای تعمیر این تعداد واگن را ندارند و از سوی دیگر بازسازی هر واگن حداقل یک میلیارد تومان هزینه در بر دارد و ما چنین منابعی نداریم که بخواهد این هزینه‌ها را پرداخت کند، از نظر اقتصادی هم مقرون به صرفه نیست. راه‌آهن هم با توجه به شرایط موجود با این وضعیت کنار آمده تا شرایط برای اجرا فراهم شود.

برای اجرای این کار شرایطی فراهم نشده و نه سازندگان داخلی واگنی تولید کرده‌اند و نه بخش خصوصی توانسته واگن‌هایی را تعمیر اساسی کند. البته شرکت ما و یکی دو شرکت دیگر تعمیرات اساسی را انجام داده‌ایم اما راه‌آهن برای تعمیرات اساسی، شاخص‌هایی را مطرح کرده در شرایط فعلی عملیاتی نیست.

با توجه به نوسانات ارز و خروج آمریکا از برجام در خرید قطعات با چه مشکلاتی مواجه هستید؟ آیا اساساً امکان خرید دارید؟

ما سیستم ترمز واگن‌هایمان را

باید از خارج از کشور خریداری کنیم و برخی از قطعاتی را که می‌توانیم در داخل تولید کنیم و به لحاظ ساخت مورد تایید هستند، مواد اولیه‌اش را باید از خارج از کشور خریداری کنیم که در این موارد با مشکل روبه‌رو هستیم. در رابطه با بازسازی واگن‌ها و اصرار راه‌آهن به این بازسازی که به حق هم هست اما راه‌آهن باید شرایط را در نظر بگیرد. چندی پیش حتی به معاون شرکت راه‌آهن گفتم با این شرایطی که داریم شاید مجبور شویم حتی واگن‌هایی را که از رده خارج کرده‌ایم بازسازی و وارد ناوگان کنیم. البته در دنیا این‌گونه نیست که واگن‌های ۳۰ ساله را از رده خارج کنند، در دنیا واگن‌هایی با عمر ۵۰ الی ۶۰ سال داریم که همچنان مورد استفاده قرار می‌گیرند. با ورود بخش خصوصی راه‌آهن هنگامیکه تمایل بخش خصوصی را به سرمایه‌گذاری دید گفت چرا این بخش از واگن‌های دست دوم استفاده کند و بهتر است واگن نو خریداری کنند. زمانی که خودم در دهه ۶۰ مسئولیت داشتم اولین سری واگن‌های دست دوم را به تعداد ۱۰۰ واگن از آلمان خریداری کردم. راه‌آهن تصمیماتی که می‌گیرد باید متناسب با شرایط باشد. پس از حادثه آتش‌سوزی که چند سال پیش رخ داد راه‌آهن اعلام کرد باید برای داخل واگن‌ها از پارچه‌نسوز استفاده شود و تولیدکننده پارچه‌نسوز هم در اصفهان داریم اما در تهیه مواد اولیه با مشکل مواجه هستیم و باید مواد اولیه را از کشورهای دیگر خریداری کنیم. مهم‌ترین مشکل ما در حال حاضر تهیه چرخ واگن است. چرخ واگن با توجه به مسیرهای متفاوت، زمان عمر مفیدش متفاوت است و با توجه به اینکه ۸۳ درصد واگن‌های ما در محور جنوب سیر می‌کنند پس از ۵۰ هزار کیلومتر چرخ‌ها از بین می‌روند و با توجه به اینکه هر واگن هشت چرخ دارد در تامین چرخ با مشکل مواجه هستیم. در گذشته از کشورهای مختلف و چین تهیه می‌کردیم که با توجه به



تحریم‌ها و مشکلات بانکی از چین هم نمی‌توانیم تهیه کنیم. در مجموع وضعیت خوبی نداریم و راه‌آهن هم با اینکه حرف‌های خوبی می‌زند ولی در عمل چیزی نمی‌بینیم.

در رابطه با تامین نیروی کشش با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟

در تامین نیروی کشش نسبت به گذشته با توجه به اقداماتی که مبنا کرده و واگن‌هایی که از زمینس خریداری شده با مشکلات کمتری مواجه هستیم. البته ممکن است در بخش بار مشکلاتی وجود داشته باشد اما در بخش مسافری با توجه به اولویتی که راه‌آهن به بخش مسافری داده مشکلی نداریم.

آیا نهادی برای تنظیم روابط بین شرکت‌های ریلی مسافری و راه‌آهن و رسیدگی به شکایات و نارضایتی بخش خصوصی به عنوان مرجع حل اختلاف وجود دارد؟

ما که نتیجه‌ای نگرفتیم. ده سال است انجمن و شرکت‌ها در رابطه با ایجاد این نهاد پیشنهاد خود را به راه‌آهن و وزارتخانه می‌دهد، اما همچنان نهادی وجود ندارد. اکنون راه‌آهن هم قانون گذار است، هم مجری، هم ناظر و هم قوه قضاییه. باید مرجعی بالاتر از راه‌آهن وجود داشته باشد و تصمیم بگیرد. در حال حاضر استفاده‌کنندگان سیستم‌های ارتباطی بیشتر از سیستم حمل و نقل هستند اما مشکلات کمتری دارند، هر تصمیمی راه‌آهن بگیرد ما نمی‌توانیم اجرا نکنیم. برای مثال می‌گویند چون واگن شما در مسیر دچار اشکال شده حق سیر ندارد و باید رفع عیب کنید بعد مدارک و مستندات را بیاورید تا کارشناس ما تایید کند که مشکل رفع شده بعد از آن اجازه سیر می‌دهیم و با این بروکراسی‌ها و محدودیت‌ها، زمان زیادی وقت صرف می‌شود. ما ادعا نمی‌کنیم که واگن‌های بخش خصوصی خیلی خوب هستند و

ایرادی ندارند اما در شرایط فعلی با این شبکه و مشکلات تدارکات و تامین قطعه طبیعی است که ایده‌آل نمی‌شود.

در تنظیم مقررات بسیار تلاش کردیم با راه‌آهن به نتیجه‌ای برسیم اما راه‌آهن در این مورد تمایلی نشان نداد. حتی پیشنهاد دادیم اگر امکانش نیست سازمانی، معاونتی، واحدی و یا حتی یک تیم کارشناسی را با اختیار تام در داخل مجموعه بنا کنید تا مشکلات موجود شرکت‌ها را رفع کنند.

در ارتباط با افزایش کیفیت خدمات و کمیت جابجایی مسافران ریلی چه اقداماتی صورت گرفته است؟

از همان زمانی که خصوصی‌سازی در راه‌آهن آغاز شد، مسئولان و همچنین شرکت‌ها تلاش کردند کیفیت را بالاتر ببرند. مسئولان از این نظر که ورود بخش خصوصی نمایان‌تر باشد و بخش خصوصی هم برای ایجاد رقابت و جذب مسافر بیشتر همه تلاشش بر این بوده که کیفیت را بالاتر ببرد. شرکت‌های بخش خصوصی خدماتی را داخل قطارها ارائه می‌کنند و روز به روز این روند بهتر شده اما هنوز در حد و اندازه ایده‌آل نیست و فاصله بسیار دارد. از نظر زمانی وقتی قطاری به مقصد می‌رسد به دلیل اینکه باید بازگردد و زمان کمی برای نظافت و ارائه سرویس هست، بعضی وقت‌ها ساختار خود واگن‌ها باعث می‌شود نتوانیم خدمات بهتری ارائه کنیم، اما به شکر خدا روز به روز بهتر می‌شود. برای مثال به خاطر مشکلاتی که در تهیه در قوطی آب معدنی در کشور وجود داشت در تامین آب معدنی برای قطارها با مشکلاتی مواجه بودیم. نکته دیگری که وجود دارد آن است که خدماتی که شرکت‌ها ارائه می‌کنند باید متناسب با بهای بلیت باشد. اکنون تهیه پک‌های غذایی که در قطارها توزیع می‌شود با توجه به گران شدن مواد غذایی

بسیار دشوار شده است یا از نایلونی که برای بسته‌بندی پک‌ها استفاده می‌کنیم تا چند وقت پیش کیلویی ۶ هزار تومان بود اکنون به کیلویی ۲۳ هزار تومان افزایش یافته است و این خدمات متاثر از شرایط عمومی جامعه است.

چشم‌انداز حمل و نقل ریلی مسافری را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

اگر به همین منوال پیش برود قطارهای بخش خصوصی متوقف خواهند شد. ولی قطعه نباشد، چرخ نباشد و مهم‌ترین شاخص راه‌آهن که ایمنی است اگر نباشند روز به روز از تعداد واگن‌های در سیر کاسته خواهد شد. راه‌آهن به‌هیچ‌عنوان از شرایط ایمنی عدول نمی‌کند و نباید هم عدول کند. راه‌آهن همیشه همراه با ایمنی است ولی شرکت‌ها به لحاظ برخی محدودیت‌ها که پیش آمده از بحث ایمنی دور شده‌اند. تولیدکننده‌های داخلی هم با توجه به شرایط موجود خوشبختانه قیمت ساخت واگن را افزایش نداده‌اند و با همان قیمت‌های قبلی می‌فروشند و حتی واگن آماده هم دارند و می‌توان با پرداخت بخشی از مبلغ، واگن دریافت کرد اما با این قیمت ارز در بازار آزاد و با این تعرفه‌های کنترل شده و منجمد دولتی نمی‌توان کاری کرد. بنابراین آینده این صنعت، آینده مناسبی نیست مگر اینکه دولت و سیاست‌گذاران تصمیماتی بگیرند که بتوان از این شرایط عبور کرد. در سال گذشته تعداد واگن‌های در سیر ۲ هزار واگن بود اما امسال به ۱۲۰۰ واگن کاهش یافته و شرایط مناسبی نیست.

سخن آخر

همیشه گفته‌ام بخشی که می‌تواند حوزه ریلی را متحول کند رسانه‌ها هستند. صاحبان رسانه‌ها که زبان عمومی هستند باید کمک کنند. متأسفانه مطبوعات ما همه سیاسی شده‌اند و مسئولان و بخش‌ها را به چالش نمی‌کشند. رسانه‌ها می‌توانند

با ایجاد چالش، مسائل نهفته را عیان کنند تا مطرح شوند و چاره‌اندیشی شود. در بودجه برای حمایت از ناوگان جاده‌ای ۲۰۰ میلیون تومان کمک در نظر می‌گیرند اما برای بخش ریلی هیچ سازمانی کمک نمی‌کند، به تعرفه اعتراض می‌کنیم جواب نه می‌شنویم. در اوایل انقلاب واگن با قیمت ۹ میلیون تومان خریداری کردیم اما اکنون باید همان واگن را ۱۰ میلیارد تومان خریداری کنیم. بسته‌های ماست طی چند ماه گذشته دو برابر شده اما بعد از نزدیک به دو سال تعرفه را ده درصد بالا بردند که سازمان حمایت از مصرف‌کننده جلوی آن را گرفته است. از طرف انجمن نامه نوشتیم که چرا به کامیون ارز دولتی می‌دهید اما به بخش ریلی ارز دولتی اختصاص نمی‌دهید. سیستم‌های ترمز و زیر شاسی واگن‌ها نیاز به ارز دارند و مساله ایمنی هم هست ولی ارز به بخش ریلی نمی‌دهند. برخی از شرکت‌ها این امکان را دارند که به‌صورت رایگان قطعاتی را از خارج وارد کنند ولی در گمرک باید منشا ارز آن مشخص باشد تا بتوانند ترخیص کنند. ما ظرفیت ۶۰۰ میلیون سفر را داریم ولی در بهترین حالت راه‌آهن ظرفیت مسافری را ۲۴ میلیون سفر اعلام کرده است. یعنی ما کمتر از ۵ درصد مسافران کشور را جابجا می‌کنیم. سود راه‌آهن در بخش‌های دیگر متجلی می‌شود. آلودگی زیستی، مصرف انرژی، سالی ۱۸ هزار کشته جاده‌ای و... اگر ظرفیت جابجایی راه‌آهن بیشتر شود خیلی از این مسائل حل می‌شوند. کارخانه هستند به لحاظ اقتصادی وضعیت‌شان خوب نیست و با حداقل ظرفیت و شاید حتی با یک‌سوم ظرفیت کار می‌کنند. دولت می‌تواند به سازندگان واگن تسهیلات بدهد تا واگن بسازند و با اقساط به شرکت‌ها بفروشند یا به بانک‌ها اعلام کند به شرکت‌های ریلی وام بدهند تا واگن بخرند.