

بند «ق» برنامه پنجم باید اجرایی شود مهم ترین دغدغه ما ایجاد سازمان رگولاتوری است

محمد امین عاشوری

ساعت دارند و ترن ست ها نباید زیر ۱۰۰ کیلومتر سرعت سیر کنند اما به خاطر محدودیت هایی که در شبکه داریم ترن ست ها با سرعتی که انتظار داریم سیر نمی کنند و این باعث شده تا سرعت بازرگانی یعنی زمان سیر مبدا به مقصد واگن ها کاهش پیدا کند. قرار بود طی چند سال با علایم و ارتباطات مدرن ظرفیت شبکه را اضافه کنیم و هر چند این کار انجام شده ولی در بخش ریلی مسافری تاثیری نداشته است. قبل از دو خطه کردن مسیر تهران - مشهد این مسیر در ۱۴ ساعت طی می شد. امروز هم با اینکه این مسیر دو خطه شده و کلی علایم و ارتباطات نصب کرده ایم این مسیر در ۱۲ ساعت طی می شود در حالی که واگن های «high speed» (سرعت بالا) باید این مسیر را در ۶ ساعت طی کنند و عملا این واگن ها به واگن های عادی تبدیل شده اند و این نشان دهنده این است که جایی در کار مشکل وجود دارد. واگن ترن ست باید روزانه ۲۰۰۰ کیلومتر سیر کند اما الان مسیری که طی می کند به ۱۰۰۰ کیلومتر نمی رسد. اگر سرعت سیر افزایش پیدا کند مطمئنا بهره وری ناوگان موجود افزایش می یابد. واگنی که می تواند روزانه ۱۵۰۰ کیلومتر سیر کند امروزه زیر ۱۰۰۰ کیلومتر سیر می کند و این منطقی نیست. اگر همین دو عدد را باهم مقایسه کنید می بینید بدون اضافه کردن به ناوگان می توان ۵۰ درصد به بهره وری بیشتر دست یافت. یعنی ۲۴ میلیون مسافر در سال را می شود به ۳۶ میلیون در سال رساند. با وجود همه طرح هایی که در برنامه ها نوشته و شعارهایی که داده شده متأسفانه هیچ افق روشنی را پیش روی توسعه بخش ریلی نمی بینم و علت



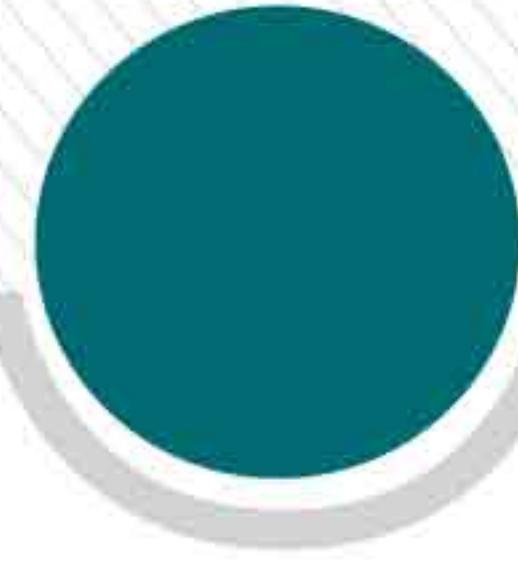
یکی از شاخص های توسعه یافتگی در دنیا صنعت حمل و نقل ریلی است که جایگاه و اهمیت ویژه ای در پیشرفت و توسعه کشورها دارد. به گونه ای که توسعه بخش حمل و نقل ریلی باعث ایجاد تحول در سایر بخش های اقتصادی کشورها می شود. بخش حمل و نقل ریلی جایگاه ویژه ای در همه کشورها دارد و مسئولان و کارشناسان بر توسعه و سرمایه گذاری در این بخش اتفاق نظر دارند. صنعت حمل و نقل ریلی با توجه به دارا بودن صرفه اقتصادی، ایمنی بالاتر، آلاینده گی کمتر زیست محیطی و حمل بار با حجم بالا باعث شده است تا در سال های اخیر سرمایه گذاری بیشتری روی این بخش انجام شود. در همین زمینه با مهندس محمد رجبی مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا و رییس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته به گفت و گو نشستیم که می خوانید.

فقط در ابعاد مالی است. چیزی که باید در این بخش مورد توجه مسئولان قرار بگیرد نگاه استراتژیک است. کشورهای پیشرفته چون سال ها قبل در این بخش سرمایه گذاری کرده اند امروز با خیالی آسوده به توسعه حمل و نقل ریلی می پردازند اما ما آن گونه که باید در این بخش سرمایه گذاری نکرده ایم. متأسفانه سرعت بازرگانی بخش مسافر نه تنها بالا نرفته بلکه کاهش هم پیدا کرده است. ما در کشور قطارهایی داریم با عنوان «high speed» (سرعت بالا) که توان سرعتی ۱۶۰ کیلومتر در

عنوان آیین نامه حداقل کف تعمیرات، بیش از ۳۰۰ واگن از شرکت های مختلف باید تعمیرات اساسی شوند که این امر باعث شده سطح خدمت رسانی کاهش پیدا کند. در مورد اضافه شدن ناوگان هم چون سرمایه گذاری در بخش ریلی بسیار سنگین است و با اینکه در بخش مسافری توجیه اقتصادی هم دارد متأسفانه گسیل منابع مالی به این بخش خیلی کم است. توجیه اقتصادی با توجیه مالی فرق دارد. توجیه اقتصادی یعنی مالی در ابعاد کیفی و کمی اما توجیه مالی

رشد صنعت ریلی در سال های اخیر در کشور چگونه بوده است؟

در بخش مسافری به خاطر اینکه چند استان و شهر به شبکه ریلی پیوسته اند، به ظرفیت شبکه افزوده شده است اما متناسب با آن نه تنها به ناوگان اضافه نشده بلکه به دلیل کهنه و فرسوده بودن تجهیزات بخشی از ناوگان از بین رفته است و ما مجبور شده ایم قسمتی را تحت عنوان اقلام فرسوده از رده خارج کنیم و تعدادی هم که در اختیار داریم به دلیل طرح هایی که راه آهن دارد تحت



آن هم نگاه غلط دولت و برنامه‌نویسان به این بخش در کشور است. تعریف همزمانی چندین پروژه یکی از آفت‌های این بخش است. منابع در کشور برای اتمام همزمان پروژه‌ها ناکافی است و امکان جذب سرمایه‌گذار با تعرفه‌هایی که داریم اصلاً امکان‌پذیر نیست. در زمینه توسعه ناوگان هم اتفاقی نیفتاده است چون تامین ناوگان نیازمند مشارکت و پشتیبانی بسیار سنگینی است. نگاه مهندسی اجتماعی مطمئناً در طرح‌ها وجود دارد. سالانه ۱۸ هزار نفر در جاده کشته می‌شوند، ۸۵ هزار نفر دچار جرح می‌شوند و ۸ هزار نفر معلول دائمی می‌شوند، بزه اجتماعی در فقدان سرپرست خانواده افزایش پیدا می‌کند و ... همه این‌ها جزو مهندسی اجتماعی هستند. اصلی‌ترین دلیل تصادفات جاده‌ای در کشور راننده کامیون‌ها هستند که می‌شود با توسعه ریلی باعث کاهش آلودگی شد که برای مسئولان خیلی مهم نیست، کاهش مصرف سوخت هم که اصلاً مهم نیست، الان در کشور زیر ۱۵۰۰ تومان شما نمی‌توانید چیزی پیدا کنید. یک بطری آب ۱۵۰۰ تومان است ولی این قیمتی که برای بنزین وجود دارد نشان می‌دهد که در مورد صرفه‌جویی شعار می‌دهیم.

شناخت و آینده‌نگری در مورد یک صنعت می‌تواند کمک به سزایی به موفقیت در سرمایه‌گذاری در آن صنعت کند چه میزان این شناخت در سیاست‌های برنامه ریزی این صنعت گنجانده شده است؟

دولت نمی‌خواهد بخش خصوصی را در این بخش راه بدهد و اگر در حرف هم گفته اما در عمل این‌گونه نبوده است. بند «ق» در برنامه پنجم تصویب شده و الان که برنامه ششم هستیم هنوز اجرایی نشده است. ما به اندازه کافی قانون داریم اما این قوانین اجرایی نمی‌شوند. حاکمیت باید خیلی از کارها را به بخش خصوصی واگذار کند. بخش خصوصی در کشور شهروند دوم و حتی سوم به حساب می‌آید. حتی پارلمان

بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌ها نقش بسیار کم‌رنگی دارد و به بخش خصوصی امکان میدان‌داری داده نمی‌شود. اقتصاد شبکه ریلی با اقتصاد بخش‌های دیگر تفاوت‌های زیادی دارد. در اقتصاد شبکه‌ای نمی‌توانید ناوگان‌تان را جای دیگری ببرید و راه فراری ندارید و جالب‌تر اینکه سوزن و هدایت و بقیه تجهیزات دست دولت است اما در جاده‌ای یا حتی هوایی می‌توانید به راحتی مسیرتان را عوض کنید یا با هر شرکتی که خواستید کار کنید. در شبکه ریلی اگر به هر دلیلی مطالبات راه‌آهن را پرداخت نکرده باشید به راحتی جلوی درآمد شما را می‌گیرند و اجازه سیر به ناوگان نمی‌دهند اما در جاده‌ای یا هوایی این‌گونه نیست و جلوی درآمد کامیون‌دار را نمی‌گیرند. در اقتصاد شبکه‌ای تعامل بین بهره‌بردار و بسترساز بسیار زیاد است. عوامل تاثیرگذار در قیمت تمام شده در کشور غیرقابل کنترل است و نرخ خرید پول در کشور ما بسیار بالاست. وقتی می‌خواهید وام بگیرید در ظاهر ۱۸ درصد است اما ۲۴ درصد تمام می‌شود و اگر برای سرمایه‌گذار سود ۲۵ درصد را هم در نظر بگیرید در نهایت سر به سر می‌شود. تصور دولت این است که سرمایه‌گذار باید از جیب خودش هزینه کند و این تصور را باید از ذهن دولت بیرون آورد. در دنیا توجیه اقتصادی یعنی اینکه سرمایه‌گذار خودش را با مکانیسم رقیب‌اش مقایسه می‌کند که آیا این سرمایه را در صنعت به کار بگیرم خوب است یا اینکه بگذارم در بانک و سودش را بگیرم. دولت برای سرمایه‌گذاران باید مشوق‌هایی در نظر بگیرد تا سرمایه‌گذاری در صنعت را به سپرده‌گذاری در بانک‌ها ترجیح بدهند. حاکمیت مالی کشور اینگونه تعریف شده است که با سرمایه‌گذاری کوچک و بزرگ باید ریسک‌ها را پیگیری کنید و بانک‌ها امن هستند و با این اتفاقاتی که برای موسسه‌های غیرمجاز افتاد و دولت از خزانه پول سپرده‌گذاران را داد و وضع بدتر شد و این اطمینان‌خاطر را داد که هر کسی هم ورشکست شد دولت بدهی‌اش را می‌دهد، حتی اگر

کسی پول‌ها را بردارد و فرار کند که این از ضعف بانک مرکزی است. این مسائل نمی‌توانند انگیزه لازم را برای سرمایه‌گذار ایجاد کنند به‌ویژه در بخش ریلی که سرمایه‌گذاری بسیار سنگینی لازم است.

برای مثال برای خرید یک اتوبوس یک میلیارد تومان هزینه می‌کنید اما برای یک واگن باید هفت میلیارد تومان هزینه کنید. اگر دست دوم هم بخواهید بخرید زیر سه میلیارد تومان نمی‌توانید گیر بیاورید و هر دو هم ۴۰ نفر مسافر جابه‌جا می‌کنند، اتوبوس فقط هزینه خودش است اما برای واگن باید هزینه کنیم تا لکوموتیو آن را بکشد. ما در صنعت دو تا اصطلاح داریم کپکس و اوپکس که هر دو اینها در صنعت ریلی بالاست. یعنی سهم سرمایه‌گذاری در دوره اول بالاست و هزینه‌های بهره‌برداری هم بالاست و باید کسی از بیرون کمک کند اما چه در مرحله سرمایه‌گذاری در خرید ناوگان و چه در مراحل دیگر این مساعدت‌ها نیست. در دهه‌های ۷۰ و ۸۰ وضع خیلی بهتر بود و از محل وجوه اداره شده و سپرده‌گذاری وام گرفته می‌شد و تکلیف هم بود که با بهره کم حدود ۱۲ درصد وام بدهند و با این وجود ۶-۵ درصد از بهره وام را هم دولت تحت عنوان یارانه پرداخت می‌کرد و ما عملاً وام با بهره ۷-۶ درصد می‌گرفتیم و اصلاً قابل مقایسه با وضع امروز نیست. آزادسازی قیمت ارز که طی یک دهه گذشته صورت گرفته هزینه‌های عملیاتی شرکت‌های ریلی را خیلی افزایش داده است. درد اصلی این است که بلندگو دست دولتی‌هایی است که امکان حضور ما را فراهم نمی‌کنند. آقای آخوندی ۵ سال وزیر بود و با وجود همه شعارهایی که داد که ما بخش خصوصی را جدی می‌گیریم و رگولاتوری را راه‌اندازی می‌کنیم اما هیچ کدام انجام نشد و طی ۵ سال فقط یک جلسه با بخش خصوصی برگزار کرد.

اقتصاد کلان کشور با اقتصاد بخش فرق دارد. مثلاً کارگران هفت‌تپه، چهارهزار نفر هستند که حقوق نگرفته‌اند و دولت به دادشان می‌رسد و هر چند تکلیف دولت نیست اما پرداخت

می‌کند. ما این همه شهرک صنعتی در کشور داریم که بیش از ۵۰ هزار نفر در این شهرک‌ها بیکار شده‌اند و چون پراکنده هستند، صدایشان به جایی نمی‌رسد و اینجاست که اقتصاد کلان باید به دادشان برسد و کمک کند. متأسفانه پروژه‌های ملی طولانی‌مدت می‌شوند و رسوب پروژه‌ها سرمایه‌ها را راکد می‌کند و باعث می‌شود پروژه‌های که باید A مقدار تمام شود A۳ هزینه کنیم و هنوز هم وسط راه باشیم. برای جلب مشارکت بخش خصوصی راهی جز این نیست که مسئولیت را به بخش خصوصی واگذار کنند.

سفری با آقای ربیعی به کرواسی رفته بودیم. در ابتدای ورود مورد استقبال معاون رییس‌جمهور و وزیر هم‌تراز آقای ربیعی قرار گرفتیم و ما را به ساختمانی دو طبقه و قدیمی راهنمایی کردند که تا دم در با خودرو رفتیم و در اتاقی ۳۰ متری که جا برای نشستن همه نبود وارد شدیم و مذاکرات اولیه را انجام دادیم و مذاکره اصلی ما در شرکتی انجام شد که ساختمانی ۲۰ طبقه داشت و وزیر کروات مثل یک کارمند کنار رییس شرکت نشست و همه کاره رییس شرکت بود. این یعنی اینکه بخش خصوصی باید جلوتر باشد و وزیر در خدمت بخش خصوصی باشد. برای همین است که بعد از آن جنگی که داشتند اینگونه پیشرفت کردند. علت این است که نگاه مسئولان کرواسی به بخش خصوصی نگاه درستی است و باعث شدند تا درآمد سرانه‌شان بیشتر شود. در ایران برای گرمیادداشت روز حمل و نقل دعواست که چه کسی مراسم این روز را برگزار کند. دولتی‌ها می‌گویند ما برگزار می‌کنیم و شما هم برای خودتان برگزار کنید. دولت مراسم را برگزار می‌کند و دستور ابلاغ می‌کند و بخش خصوصی هم که نه می‌تواند حرفی بزند و نه می‌تواند گزارشی بدهد و باید این نگاه در دولت و مسئولان ما اصلاح شود و تا زمانی که این نگاه وجود دارد کاری پیش نمی‌رود.

در سرمایه‌گذاری باید به بخش خصوصی اطمینان‌بخشی درباره طول دوره سرمایه‌گذاری بلندمدت داده شود.



طبق بند «ق» که تصویب هم شده و به ازای هر نفر کیلومتری که جابه‌جا می‌شود باید ۰/۶ سنت یارانه بدهند الان از تصویب این بند پنج سال گذشته و کسی درگیر اجرای این بند نیست و دستور رییس‌جمهور هم متأسفانه اثربخش نبوده است. مساله این است که خواسته ما از مدل حمل‌ونقل در کشور روشن نیست. کامیون‌داران که اعتصاب کرده بودند نه تنها مساله بیمه‌شان حل شد و تعرفه‌شان تغییر کرد بلکه یکی از مسئولان اعلام کرد لاستیک مورد نیاز این بخش را از یک کارخانه داخلی و یک کارخانه خارجی به اسم میشل تهیه کردیم. ما در بخش ریلی درگیر چرخ هستیم و کسی به داد ما نمی‌رسد. ما در کشور هر جایی تمرکز ایجاد کردیم موفق بودیم. اگر در بخش ریلی هم تمرکز ایجاد کنیم و بهایش را بپردازیم موفق می‌شویم و عواید زیادی نصیب کشور می‌شود.

آلمان پیشرفته در حمل‌ونقل ریلی که بیش از ۱۲۰ هزار دستگاه ناوگان ریلی و شبکه ریلی تار عنکبوتی دارد قرار است پنج سال آینده ۱۴۰ میلیارد دلار در بخش توسعه شبکه ریلی سرمایه‌گذاری کند. سرمایه‌گذاری‌ای که ما در پارس جنوبی کردیم اگر اشتباه نکنم ۵۰ میلیارد دلار است. وقتی این دو سرمایه‌گذاری را باهم مقایسه می‌کنید رقم‌ها اصلاً قابل قیاس نیست. ما نتوانستیم موفق باشیم و علت آن هم عدم خواستن به معنای یک تدبیر آراسته در نظام اقتصادی کشور است. منابع برای همه محدود است اما وقتی اقدامات استراتژیک نهایی می‌شوند و منابع محدود را تخصیص می‌دهیم به جایی که استراتژیک است موفق هستیم.

کل صنعت ریلی رجا را با ۱۵ میلیون یورو می‌توان در سطح عالی نگه داشت. در بخش نفت پروژه‌هایی که انجام می‌شود زیر ۵-۴ میلیارد دلار نیست و لازم هم است و درآمد کشور هم از این طریق است و محصولی استراتژیک هم است اما کارهایی صورت گرفته که اولویت نداشته و می‌شد بعدها انجام داد. هزینه‌های کل صنعت ریلی کشور

در سال به ۲۵۰ میلیون یورو نمی‌رسد. پروژه تولید لکوموتیو زیمنس را در کشور در نظر بگیرید، برای تولید ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو با احتساب هر کدام ۴ میلیون یورو در کل ۶۰۰ میلیون یورو هزینه تولید می‌شود آن هم طی پنج سال، یعنی هر سال ۱۲۰ میلیون یورو و بعد سال‌ها نیازی ندارید که دوباره سرمایه‌گذاری کنید. اگر در اقتصاد کشور جایگاه حمل‌ونقل ریلی بخواهد ارتقا پیدا کند باید توجه لازم شود. ۵۵۰ میلیون تن بار ثبت شده در کشور داریم که ۴۰ میلیون تن آن توسط بخش ریلی جابه‌جا می‌شود.

بیشترین ارزش بازار در صنعت حمل و نقل ریلی در اختیار کدام بخش است؟ آیا در تجهیزات و زیرساخت؟

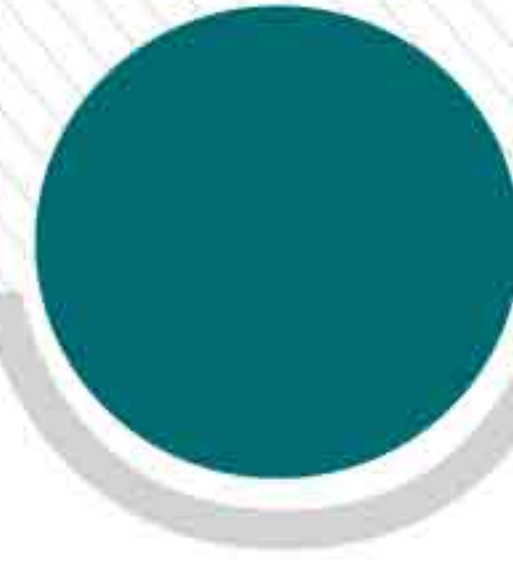
از لحاظ سرمایه‌گذاری بخش زیرساخت ارزش بیشتری دارد. چون سرمایه‌گذاری در این بخش هزینه‌های زیادی می‌خواهد. زیرساخت در همه جای دنیا هزینه‌های زیادی را به خود اختصاص می‌دهد. برای هر کیلومتر راه‌آهن به صورت میانگین باید بیش از ۱۵ میلیارد تومان هزینه کنید و با قیمت‌های امروز ارز خیلی بیشتر از این‌ها تمام می‌شود. سرمایه‌گذاری در بخش زیرساخت چیزی نیست که بخش خصوصی بتواند از عهده‌اش برآید مگر اینکه تدابیری اندیشیده شود. ژاپنی‌ها سال ۷۰ پیشنهاد دادند که در قطار سریع‌السیر تهران - اصفهان سرمایه‌گذاری کنند و از محل فروش بلیت و بخشی هم از طریق کمک‌های دولت هزینه‌هایشان را طی چند سال کسب کنند و بعد به دولت واگذار کنند. این نشان‌دهنده این است که در جاهایی سرمایه‌گذاری توجیهاتی دارد و با تعربه قیمت هواپیما مقایسه می‌کردند چون قرار بود این قطارها ظرف سه ساعت مسیر تهران - اصفهان را سیر کنند و البته امکان‌پذیر هم بود و در حال حاضر هم در دستور کار دولت است. بعد از زیرساخت از لحاظ ارزش، بخش مسافری قرار دارد و در آخر بخش باری

است و هزینه واگن‌های باری یک‌بیستم بخش مسافری است. دولت باید طرح داشته باشد و توسعه ریلی که الان در کشور وجود دارد مرگ‌آور است. همه پروژه‌هایی که در دولت آقای روحانی پیگیری یا افتتاح می‌شوند کلنگش در دوره دولت آقای رفسنجانی زده شده است و بیش از ۲۴ سال طول کشیده‌اند. برای مثال اگر پروژه تهران - میانه - تبریز راه می‌افتاد از تعداد کشته‌های جاده‌ای این مسیر خیلی کم می‌شد و همیشه فکر می‌کنم عده‌ای پول می‌دهند که این مسیر راه نیفتد و هنوز هم تکمیل نشده است. اگر این مسیر راه بیفتد می‌توان در ۶ ساعت فاصله تهران - تبریز را پیمود و آن وقت استفاده ۲۵۰ میلیون نفری که در سال کشته می‌شوند را با هزینه‌های درمانی ۸۰ هزار نفری که در تصادفات مجروح می‌شوند و هزینه‌های سرسام‌آور ۸ هزار نفری که معلول داریم می‌شوند را باهم جمع کنید می‌بینید چه رقم بزرگی می‌شود که می‌توان بخش بزرگی از این رقم را با راه‌اندازی مسیر تهران - میانه - تبریز پس‌انداز کرد.

چه عواملی در رشد این صنعت بازدارنده است و شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسافری با چه چالش‌هایی در توسعه این بخش مواجه هستند؟

یکی از عوامل قیمت سوخت است که یا باید یارانه‌اش را به بخش ریلی بدهند یا اینکه قیمت را منطقی کنند، چون تفاوت قیمت انگیزه لازم را می‌گیرد. عامل دیگر عدم سرمایه‌گذاری دولت در بخش مسافری است. بخش مسافری حاشیه سود کمتری دارد و حق دسترسی هم صفر است و فرسوده بودن ناوگان هزینه‌های بهره‌برداری را افزایش داده است. دولت باید کاری کند تا سهم سرمایه‌گذاری ارتقا پیدا کند و نوسازی ناوگان انجام بگیرد و برای این کار باید تدابیری اندیشید. فرسوده بودن ناوگان باعث شده شرکت‌های ریلی نتوانند توسعه پیدا کنند و در چرخه معیوب گرفتار شده‌اند و همین

که بتوانند خودشان را سر پا نگه دارند همت کرده‌اند. مورد دیگر این است که حاکمیت باید به این باور برسد که مشارکت بخش خصوصی لازم و مفید است و جزییات این مشارکت باید توسط افراد خبره و کارشناس طراحی و عرضه شود. ویژگی صنعت ریلی این است که عملکرد دولت باید در راستای اقتصاد شبکه برای بخش خصوصی جا بیفتد. ما نمی‌توانیم از لکوموتیو در جای دیگری استفاده کنیم. واگن را فقط می‌توانیم در این شبکه مورد بهره‌برداری قرار بدهیم. نکته دیگر اجرای قوانین و مقررات وضع شده است. از موارد دیگری که می‌تواند به بخش ریلی کمک کند ثبات در تصمیم‌گیری‌ها است. سرمایه‌گذارهایی بودند که در قالب طرح BOT واگن‌هایی را با سرعت مناسب خودش بازسازی کردند الان به آنها اعلام کرده‌اند زیر ۱۲۰ کیلومتر راه نمی‌دهیم و مجبور است در مسیر دیگری از این واگن‌ها استفاده کند و چون برای سرمایه‌گذار توجیه اقتصادی نداشته واگن‌ها را واگذار کرده و رفته و این عدم ثبات باعث شده خیلی‌های دیگر هم در این بخش ورود نکنند. سرمایه‌گذاری که برای مسیر تهران - مشهد سرمایه‌گذاری کرده و قرار بوده برای مسیر ۱۰۰۰ کیلومتری که ۱۰ ساعت در راه است درآمدش روزانه مثلاً ۱۰۰ تومان شود فرستادند مسیر تهران - گرگان که ۵۰۰ کیلومتر است و ۱۰ ساعت هم در راه است ولی بلیت‌اش ۵۰۰ تومانی است. یکی از مشکلات اساسی ما این است که تعرفه تابع زمان نیست و تابع مسافت است. مهم‌ترین نکته تشکیل سازمان رگولاتوری در بخش ریلی است و در بخش‌هایی که سازمان رگولاتوری وجود ندارد هیچ کس موفقیت قابل قبولی نتوانسته به دست بیاورد. راه‌آهن نماینده دولت در بخش ریلی است و اگر در تعرفه یا جذب ظرفیت مشکلی داشته باشیم جایی نیست که مراجعه کنیم. ما ساعت‌های طلایی داریم مثلاً ۶ ساعت طلایی و ۱۱ شرکت هستیم که باید این ۶ ساعت طلایی بین اینها تقسیم شود و متأسفانه جایی نیست که



بتوانیم مراجعه کنیم. تا زمانی که نظام رگولاتوری نباشد قانون دسترسی آزاد که ۱۴ سال پیش تنظیم شده است نیازهای بخش ریلی را تامین نمی‌کند و باید اصلاح شود.

خصوصی‌سازی در توسعه حمل و نقل ریلی چه میزان موثر بوده است و در ادامه این را چه چالش‌هایی وجود دارد که باید در راه رسیدن به توسعه رفع شود؟

مسئولان یک روزی خواستند و همه ناوگان ریلی بخش باری را به بخش خصوصی واگذار کردند. امروز هم هر شرکتی بخواهد در بخش باری وارد شود با توجه به اینکه قدیمی‌ترها با شرایط بهتر و مشوق‌های فراوانی واگن‌ها را خریداری کرده‌اند باید سرمایه‌گذاری سنگینی در این بخش کند و علاوه بر خرید واگن هزینه حق دسترسی آزاد به شبکه را هم باید پرداخت کند ضمن اینکه ۷۵ درصد درآمد هر واگن به راه‌آهن می‌رسد و شرکت ریلی باید با ۲۵ درصد مانده سر پا بماند.

در حال حاضر ما ۵۰۰ میلیارد تومان طلب داریم و این غیر از طلب‌های تکلیفی است و مساله این است که در شرایط موجود و با هزینه‌هایی که داریم حتی بازار نیمایی هم صرف نمی‌کند که ادامه سیر بدهیم. به تازگی گزارشی تهیه و به وزیر راه ارایه کرده‌ایم که طبق این گزارش برای اینکه ترن ست‌های ما بتوانند حرکت کنند باید ۳۴۰ درصد قیمت بلیت را افزایش بدهیم و امکان پذیر نیست. در اروپا همین ترن ست‌ها به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر ۱۴-۱۲ یورو هزینه بلیت‌شان است و در ایران این رقم به ۸-۶ یورو می‌رسد. یعنی بلیت تهران - مشهد که هزار کیلومتر فاصله دارند باید ۶۰ یورو باشد و اگر با ارز دولتی حساب کنیم قیمت بلیت باید ۳۰۰ هزار تومان باشد در حالی که الان ۸۰-۷۰ هزار تومان می‌فروشیم و این اختلاف قیمت را یا باید دولت به شرکت‌های ریلی یارانه بدهد یا اینکه تعرفه را اصلاح کند. پنج ماه پیش برای تامین چرخ‌های مورد نیازمان مناقصه برگزار کردیم و شرکتی برای هر چرخ

باقیمت ۵۵۰ یورو برنده شد و بعد از پنج ماه تاخیر وقتی علت را پیگیر شدیم که چرا قرارداد و ضمانت‌نامه ارسال نکرده‌اند دیدیم به ازای هر چرخ ۹۷۰ یورو قیمت جدید اعلام کرده است. حتی اگر قیمت یورو را همان قیمت پنج ماه پیش در نظر بگیریم قیمت هر چرخ دو برابر شده است و اگر قیمت یورو را با ارز نیما محاسبه کنیم هزینه‌ها سر به فلک می‌گذارد و اداره شرکت با این شرایط اصلاً امکان‌پذیر نیست.

قوانین و ضوابط موجود در این صنعت چه میزان دست و پاگیر است و چه اصلاحاتی برای توسعه این صنعت باید صورت گیرد؟

ما قانون مادری داریم به نام قانون دسترسی آزاد به شبکه که با توجه به اینکه ۱۴ سال پیش نوشته شده اما در مجموع قانون خوبی است و نشان می‌دهد کسانی که این قانون را تنظیم کرده‌اند نگاه خوبی داشته‌اند اما همین‌نامه‌های این قانون نوشته نشده است و یک‌سری هم دیر ابلاغ شده‌اند و بستری که در آن آیین‌نامه‌ها نوشته شده‌اند مقداری سخت‌گیرانه است و باید اصلاح شوند. مشارکت بخش خصوصی در آیین‌نامه‌ها بسیار کم‌رنگ است و مصوبه هیات‌مدیره راه‌آهن حرف آخر را می‌زند. مثلاً ما برای اینکه بفرستیم بلیت قطار را عوض کنیم باید بفرستیم راه‌آهن تا آنها تصویب و به ما ابلاغ کنند که می‌توانیم بلیت را عوض کنیم یا نه. این سطح از دخالت حاکمیت یا اداره سازمان در صنعت ریلی لازم نیست و باید الزامات گفته شود که مثلاً همه مسافران باید بیمه باشند یا همه مسافران باید به حقوق‌شان آشنا باشند و... بنابراین اصلی‌ترین دغدغه ما این است که قانون دسترسی آزاد به شبکه مورد بازنگری قرار بگیرد و سازمان رگولاتوری برای تنظیم مقررات راه‌اندازی شود.

چشم‌انداز و روند پیشرفت این صنعت را تا سال‌های آینده چگونه ارزیابی می‌کنید؟

چشم‌انداز صنعت ریلی در بخش زیرساخت فرقی با گذشته نکرده و در بخش توسعه ناوگان هم خیلی خوب نیست. در حال حاضر سرمایه‌گذاری در بخش ریلی توجیه اقتصادی خود را از دست داده است و علت آن هم این است که نظام تعرفه‌گذاری آزاد نیست و از طرف دیگر نظام اقتصادی کشور اجازه رشد بخش خصوصی را نمی‌دهد. تا وقتی حتی با بنزین سه‌هزار تومانی قرار است مسافران ریلی یا خود دولت اختلاف هزینه را بپردازند و دولت‌ها هم امکان پرداخت چنین هزینه‌های سنگینی را ندارند با توجه به یارانه‌هایی که به دولت تحمیل شده است نمی‌توان برای صنعت ریلی افق روشنی دید و توان اقتصادی ما برای جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی قوی نبوده است. همین شرکت رجا جزو شرکت‌های زیان‌ده بوده که توسط سازمان خصوصی‌سازی واگذار شد و بعد از آن رهایش کرده‌اند و حمایت نمی‌کنند. زمانی که شرکت رجا را واگذار کردند تعهدات و تکالیفش سر جای خود ماند اما حمایت‌هایی که باید باشند حذف شد. رجا وقتی دولتی بود به ازای نفر - کیلومتر یارانه می‌گرفت اما از وقتی به بخش خصوصی واگذار شد تعهداتش افتاد گردن بخش خصوصی اما یارانه‌اش قطع شد. ما تعدادی از واگن‌هایمان را طبق قرارداد فروختیم و برای ضمانت‌نامه هم قرارداد جداگانه‌ای بستیم که اگر خریدار نتواند پول واگن‌ها را پرداخت کند از محل درآمد سیر واگن‌ها طلب‌مان را دریافت کنیم، اتفاقی که افتاده این است که قرارداد فروش در رجا موجود است اما چک و سفته و قرارداد ضمانت‌نامه را بردند راه‌آهن و من به عنوان مدیرعامل مظف شده‌ام و از طریق دادگاه دنبال دریافت طلب‌مان هستیم. شما تصور کنید ۱۰ سال پیش که جمعیت ما ۶۵ میلیون نفر بود و الان رسیدیم به ۸۲ میلیون نفر تعداد ناوگان ما زیاد که نشده بلکه کم هم شده است. وقتی به شرکت بیمه روسی اعتبار داده شود تا برای ما واگن بسازند اما به تولیدکننده‌های داخلی این اعتبار داده نمی‌شود در حالی که ما خودمان خریدار و طالب واگن‌های تولید داخلی هستیم

با این اوصاف نمی‌توان چشم‌انداز روشنی متصور شد.

انجمن‌ها چه نقشی را در بهبود آینده این صنعت می‌توانند ایفا کنند؟

انجمن‌ها به عنوان یک نهاد مشارکتی در روشن‌سازی، کمک‌کردن و توجیه مشارکت در همه بخش‌ها چه وضع قوانین و چه اجرای قوانین و جذب و مشارکت سرمایه‌گذاران می‌توانند ایفای نقش کنند. انجمن صنفی ریلی هم سعی دارد این نقش را ایفا کند منتها باید این جایگاه به رسمیت شناخته شود و انجمن‌ها را باید در تصمیم‌گیری‌ها به خصوص در کمیسیون عمران مجلس مشارکت بدهند و اظهارنظرهای کارشناسی انجمن‌ها را در خصوص مصوبه‌ها بگیرند و این باید‌ها نشان از این دارد که انجمن‌ها را جدی نمی‌گیرند. ما در انجمن صنفی حمل و نقل ریلی تلاش کرده‌ایم بولتن‌های حرفه‌ای و تخصصی تهیه کنیم و کشورهای پیشرفته‌ای که در این صنعت پیشرو هستند را بررسی کرده‌ایم و به مسئولان و کمیسیون‌های مربوطه ارایه کرده‌ایم و هدف‌مان این بوده که جایگاه بخش ریلی را در اقتصاد ملی تبیین کنیم تا فرصت‌ها و امتیازهایی که بخش ریلی دارد برای تصمیم‌گیری اقتصاد کلان کشور مورد استفاده قرار بگیرد. البته انجمن‌های صنفی به دلیل اینکه به آنها میدان داده نشده است به بلوغ لازم نرسیده‌اند اما در این میان اتاق بازرگانی تلاش بسیاری کرده تا این موضوع جا بیفتد و ما هم جلسات انجمن را در اتاق برگزار می‌کنیم و اتاق باید بیش از این از انجمن‌ها حمایت کند تا قدرت از دست رفته برگردد و به جایی که باید باشیم نزدیک‌تر شویم. امیدواریم وزیر جدید راه بیشتر به انجمن‌ها اهمیت بدهد و جلسات منظمی با آنها برگزار کند و حتی سالی یک بار با ما جلسه بگذارد و گزارش وضعیت این صنعت را بشنود و تا زمانی که ما سازمان رگولاتوری را نداشته باشیم ابهامات باقی خواهند ماند.