

محمد جواد شاهجویی، کارشناس اقتصاد حمل و نقل

مردمی سازی راه آهن؛ درمان ریشه مشکلات صنعت حمل و نقل ریلی

شبکه حمل و نقل ریلی کشور، به عنوان یکی از مهم ترین زیرساخت های اقتصادی و دارای های ملموس ملی، چندین سال است با بحران ناکارآمدی مواجه است. این گونه حمل و نقلی که به واسطه مزایای متعددی چون ایمنی، توانایی حمل بارهای سنگین، مصرف سوخت کمتر نسبت به حمل و نقل جاده ای و سرعت بالاتر نسبت به حمل و نقل دریایی، در کشورهای پیشرو و توسعه یافته مورد توجه ویژه قرار دارد، علی رغم سابقه طولانی در ایران، مورد غفلت و بی توجهی قرار گرفته است و بدون وجود کمک ها و حمایت های دولتی، نمی تواند به حیات خویش ادامه دهد.



دادن بحران‌های کسری بودجه، راه‌آهن کشور نیز از این شرایط بی‌نصیب نماند و میزان کمک‌های دریافتی از سوی دولت تنزل پیدا کرد. به همین دلیل، پس از این سال، عملکرد شبکه ریلی کشور کاهش شد.

لازم به ذکر است حتی در سال ۱۳۹۷، که در آن رکورد حمل بار ریلی به میزان ۵۰۴ میلیون تن ثبت شد، همچنان راه‌آهن ایران در قیاس با سایر راه‌آهن‌های دنیا، نسبت به دارایی‌های خود، بهره‌وری کمتر از نصف داشت. حمل‌ونقل ریلی کشور طی سالیان گذشته در حوزه بهره‌برداری از زیرساخت‌های شبکه ریلی و همچنین ناوگان ریلی نسبت به کشورهای پیشرفته و حتی بعضی از کشورهای همسایه همچون قزاقستان، عملکردی به‌مراتب ضعیف‌تر و نامطلوب‌تر از خود نشان داده است.

مشکلات موجود معلول تصدی‌گری شرکت راه‌آهن

آنچه امروز بالای جان شبکه ریلی کشور شده است، نه بحران لکوموتیو است و نه کمبود زیرساخت‌های شبکه ریلی و نه کمبود منابع و اعتبارات مورد نیاز. در واقع بروز نگاه غیراقتصادی به حمل‌ونقل ریلی در کشور ناشی از تصدی‌گری دولتی در این زیر بخش اقتصادی است. مابقی شبکه مشکلات راه‌آهن، همگی معلول مسأله تصدی‌گری دولتی و عدم ایجاد بستر مناسب برای مردمی‌سازی این صنعت مهم در کشور است. بدون شک آنچه علی‌رغم تمامی ضعف‌ها منجر به

مجموع حمل بار داخلی را ۳۰ درصد تعیین و بر تحقق آن تا انتهای سال ۱۴۰۰ تأکید کرده‌اند. اما آنچه در عمل اتفاق افتاد، عقب‌ماندگی فاحش این حوزه در نیل به اهداف بالادستی بود. نکته حائز اهمیت این است که در سال‌های گذشته و با توجه به مشکلات دولت در حمایت از این صنعت، نه‌تنها راه‌آهن به سمت اهداف تعیین‌شده گام برنداشت، بلکه عقب‌گردی معنادار در حوزه عملکرد حمل بار، که اساسی‌ترین و مهم‌ترین کارکرد شبکه ریلی در کشور قلمداد می‌شود، به ثبت رسید.

در سال ۹۷ هم بهره‌وری شبکه ریلی کشور نسبت به راه‌آهن‌های توسعه‌یافته کمتر از نصف بود

پیش از این و تا سال ۱۳۹۷، به‌واسطه وجود حمایت‌ها و کمک‌های دولتی، هرساله بر حجم دارایی‌های ریلی و بالطبع بر میزان عملکرد حمل‌ونقل ریلی کشور افزوده می‌شد. به بیان دیگر، هرچند در مجموع راه‌آهن از آنچه باید باشد، عقب‌تر بود، اما هرساله پیشرفتی اندک در همین عملکرد نسبتاً ضعیف حادث می‌شد. با عبور از سال ۱۳۹۷ و رخ

راه‌آهن در کشوری چون ایران باید در صدر توجهات باشد

حمل‌ونقل ریلی در کشوری مثل ایران، به دلیل وجود حجم بالای بارهای ریل‌پسند، می‌بایست به‌عنوان مد اصلی حمل‌ونقلی شناخته می‌شد و از ظرفیت‌های آن بهره‌برداری صحیح صورت می‌گرفت. در بسیاری از کشورها که شاید در نگاه اول به‌واسطه نوع بارهای قابل حمل موجود، نیازی به حمل بار ریلی احساس نمی‌شود، سهم حمل‌ونقل ریلی از جابه‌جایی بار، به‌مراتب بیشتر از ایران با این حجم از بارهای معدنی، فله و در یک‌کلام ریل‌پسند است. برای مثال؛ در آلمان بیش از ۳۵ درصد از مجموع حمل بارهای داخلی توسط شبکه ریلی این کشور جابه‌جا می‌شود. این در حالی است که سهم حمل بار ریلی از مجموع حمل بار داخلی در ایران، طی سال‌های گذشته از ۱۰ درصد تجاوز نمی‌کند. با همین رویکرد، اسناد بالادستی از جمله برنامه‌های پنجم و ششم توسعه، سهم هدف حمل‌ونقل ریلی کشور از





بهینه از این دارایی ملی را نداشته و باید از مدیریت چالاک مردمی و خصوصی برای بهره‌برداری از این دارایی‌های ملی استفاده شود. درد اینجاست که راه‌آهن نه توان بهره‌برداری درست از شبکه را دارد و نه علاقه‌ای به انتقال بهره‌برداری از این دارایی‌ها به بخش خصوصی و غیردولتی نشان می‌دهد و به جای آنکه تصدی‌گری خویش را در این حوزه کمتر کند، علاقه‌مند است تا با استفاده از منابع عمومی بر میزان داشته‌های خود بیفزاید و سهم خود از این بازار، که خود راه‌آهن مقصر غیراقتصادی بودن آن شده است، افزایش دهد.

بنابراین؛ راهکار ریشه‌ای حل مشکلات راه‌آهن، بازگشت به اجرای آیین‌نامه تعیین سهم بهینه بخش‌های دولتی و غیردولتی از فعالیت‌های راه و راه‌آهن و اجرای تمام و کمال موارد ذکرشده در این آیین‌نامه است. به‌طوری‌که در یک چشم‌انداز کوتاه‌مدت، بهره‌برداری از هیچ‌یک از دارایی‌های ریلی از جمله محورهای ریلی، ناوگان و ادوات در اختیار این شرکت قرار نداشته باشد و صرفاً این شرکت به مبحث تنظیم روابط و قاعده‌گذاری و نظارت همت گمارد و دست از تصدی‌گری بردارد.

و راه‌آهن، مصوب سال ۱۳۸۸ شورای اقتصاد، شرکت راه‌آهن این اختیار را داشته است که تا سقف ۱۰۰ درصد بهره‌برداری از کشنده‌های ریلی و محورهای ریلی را به بخش غیردولتی واگذار نماید.

امروزه نه تنها این شرکت در جهت کمک به بخش خصوصی برای توسعه و قدرتمندتر شدن آن گام بر نمی‌دارد، بلکه در تلاش است تا با افزایش حجم دارایی‌های خود، از جمله در حوزه لکوموتیو، سهم خویش از بازار حمل‌ونقل ریلی را بیشتر کرده و به عبارتی، در ورطه رقابت با بخش خصوصی، به‌عنوان بازیگری قدرتمندتر ظاهر شود. بنابراین؛ حل مسائل و مشکلات شبکه حمل‌ونقل ریلی کشور، از مسیر افزودن بر دارایی‌های ریلی شرکت راه‌آهن، نه تنها دردی از دردهای این صنعت زیرساختی، استراتژیک و پراهمیت را دوا نمی‌کند، بلکه تنها این بدنه مریض و رو به احتضار را فرقه‌تر کرده و در آینده بحران‌های بزرگ‌تری را به ارمان خواهد آورد.

نقش راه‌آهن تسهیل‌گری است نه تصدی‌گری
نکته این است که راه‌آهن باید بپذیرد توانایی استفاده

یکه‌تازی صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای به‌عنوان اصلی‌ترین شیوه حمل‌ونقلی با حجم عملکرد بیش از ۹۰ درصدی شده است، در کنار اعطای یارانه سوخت، مسأله مردمی‌تر بودن این شیوه از حمل‌ونقل نسبت به سایر شیوه‌ها است. بنابراین؛ اگر در شبکه ریلی کشور نیز بنا باشد اتفاق مثبتی رخ دهد، باید مردمی‌تر شدن این صنعت و حذف دولت از تصدی‌گری در دستور کار قرار گیرد. امری که بنا بود تحت لوای خصوصی‌سازی شبکه حمل‌ونقل ریلی کشور محقق شود که متأسفانه به بیراهه کشیده شد.

راه‌آهن مطابق با قانون عمل نکرد

مطابق با اصل ۴۴ قانون اساسی، راه‌آهن نیز همانند دیگر بخش‌های دولتی موظف است تا با انتقال وظایف تصدی‌گری خود به بخش غیردولتی، در جهت بهبود استفاده از دارایی‌های ملی گام بردارد. در فرآیند اجرای این قانون تاکنون صرفاً به انتقال مالکیت (و نه بهره‌برداری مطلق) از واگن‌های باری و مسافری به بخش خصوصی اقدام شده است و مابقی دارایی‌های ریلی و وظایف عملیاتی به بخش غیردولتی انتقال پیدا نکرده است. به رغم سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی، هنوز تعیین تعرفه، علی‌الخصوص در بخش مسافری، کمتر جنبه تعاملی داشته و بیشتر تکلیفی و از دولت به بخش خصوصی ابلاغ می‌شود!

این در حالی است که عطف به آیین‌نامه تعیین سهم بهینه بخش‌های دولتی و غیردولتی از فعالیت‌های راه