

فرصت توسعه، تحت الشعاع بی‌توجهی به راه آهن

عضو هیأت علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی تاکید کرد:



دکتر علی نصیری اقدم،
عضو هیأت علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی

ریل این ظرفیت را دارد که مسیر توسعه‌ی ایران را در همه‌ی ابعاد هموار کند و در شرایطی که اقتصاد کشور با چالش‌های عدیده مواجه است، بی‌توجهی به این ظرفیت‌ها جفا به نسل امروز و نسل‌های آینده است. دکتر علی نصیری اقدم، عضو هیأت علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی و رئیس سابق پژوهشکده‌ی امور اقتصادی در گفتگو با ندای حمل‌ونقل ریلی، نکات دقیقی درباره‌ی ظرفیت‌های راه آهن در پیشبرد اهداف توسعه‌ای کشور و چگونگی استفاده از این ظرفیت‌ها بیان کرده است.

متقابل، صنعت ریل که در یک مسیر توسعه پیدا می‌کند، شرایط توسعه یافتگی، شکل‌گیری تراکم‌های جمعیتی، پیدایش فعالیت‌های صنعتی، آموزش مورد نیاز برای پشتیبانی از فعالیت‌های مرتبط و ... را به شدت تحت تأثیر خود قرار می‌دهد.

در ایران هم همین روابط وجود دارد. تاکنون هم توجه خوبی به این رابطه‌ی متقابل شده است و صد البته ظرفیت توجه بسیار بیش از این را نیز دارد و در مواردی لازم است در برخی سیاست‌ها بازنگری شود. برای مثال؛ جز در مسیرهای خاص،

توسعه‌ی صنعت حمل‌ونقل ریلی رابطه‌ای متقابل با توسعه و اقتضائات جمعیتی و جغرافیایی کشور دارد. این که صنعت ریل تا چه حد می‌تواند توسعه پیدا کند، بر مبنای حمل بار یا حمل مسافر توسعه پیدا می‌کند. و این که در چه مسیرهایی توسعه پیدا می‌کند، کاملاً متأثر از سطح توسعه و البته اقتضائات جمعیتی و جغرافیایی کشور است. برای مثال؛ وقتی تراکم جمعیت زیاد است، راه آهن بر مبنای حمل مسافر زمینه‌ی توسعه پیدا می‌کند. اگر کشور پهناور باشد، صنعت ریل می‌تواند بار- مینا باشد. به‌طور

ایران کشوری پهناور است و شرایط جغرافیایی و جمعیتی کشور ما هم به صورتی است که علی‌الاصول راه آهن باید نقش محوری تری در توسعه‌ی کشور به‌طور عام و توسعه‌ی اقتصادی به‌طور خاص ایفا کند. اما در عمل این اتفاق آن‌طور که باید و شاید رقم نخورده است. خوشحال می‌شویم اگر تحلیل شما را در این باره بشنویم.



روشن است که قریب به اتفاق فعالیت‌های اقتصادی را اگر بخش خصوصی انجام دهد، هم از نظر مالی و هم از نظر بهره‌وری به نفع کشور است. از کلیات که بگذریم، می‌توان به چند نکته در خصوص حاکم کردن نظم بازار در صنعت حمل‌ونقل ریلی و بهره‌مند شدن از موانع آن اشاره کرد. اول این که؛ اداره‌ی دولتی لکوموتیو، نظم‌بازی را به هم ریخته است. بخش خصوصی مالک حدود ۳۰ درصد لکوموتیوها است. اما اختیاری برای اداره‌ی آن‌ها ندارد. بخش خصوصی که نمی‌داند آیا با یک لکوموتیو می‌تواند بین مبدأ و مقصد مشخص سیر کند، امکان برنامه‌ریزی برای حمل‌ونقل بار را نخواهد داشت و نتیجه‌ی عملش وابسته به عملکرد مسؤولین نواحی راه‌آهن است. این به هم ریختگی مسؤولیت‌زدا است. بار زیادی را به راه‌آهن برای گرم نگه داشتن لکوموتیوها تحمیل می‌کند. نکته‌ی دوم و مرتبط این است که شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. به جای فروش ظرفیت خطوط ریلی درگیر تخصیص لکوموتیو به قطار در مسیرهای مختلف، تعمیر و نگهداری و در دسترس نگه داشتن لکوموتیوها و تأمین بودجه برای این منظور است. برای این که گذار ما در صنعت ریل به نظم بازار روی غلتک بیفتد، کلید بحث، حرکت به سمت قطار کامل است. یعنی اعطای اختیار اداره‌ی قطار به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و تمرکز شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. بر در دسترس بودن زیرساخت ریلی.



برخی کارشناسان معتقدند؛ یکی از اساسی‌ترین چالش‌های پیش روی ورود و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حوزه ریل، تنظیم‌گری شرکت راه‌آهن و تداخل و تضاد منافع این شرکت با بخش خصوصی است. در این زمینه چه نظری دارید؟

من هم با این کارشناسان هم نظر هستم. معتقدم؛ علاوه بر اجرای قاعده‌ی قطار کامل، آن‌چه برای جذب سرمایه‌گذاری خصوصی لازم است، انتزاع وظایف تنظیم‌گری و داوری از شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. و ارجاع این موضوعات حیاتی به یک شخص ثالث است. برای مثال؛ می‌توانیم مثل سازمان تنظیم مقررات رادیویی در صنعت مخابرات و سازمان هواپیمایی کشوری در صنعت هوایی، سازمان مقررات ریلی را مستقل از شرکت راه‌آهن تأسیس کنیم که عهده‌دار تهیه‌ی استانداردهای فنی و ایمنی و حصول اطمینان از دسترسی منصفانه به زیرساخت ریلی باشد. شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. هم باید در چهارچوب قواعد مذکور، زیرساخت را توسعه و در دسترس شرکت‌های ریلی قرار دهد. این اقدام به ظاهر ساده، پیش‌بینی‌پذیری را برای فعالان اقتصادی افزایش داده، به آن‌ها انگیزه می‌دهد تا در بلندمدت در این صنعت سرمایه‌گذاری کنند.

بودن شرکت محقق نشد. اگر شرکت بازرگانی باشد، هر اقدامی قیمت پیدا می‌کند و شرکت حاضر نمی‌شود زیر بار اقدامات گران و کم فایده برود. مثل کشیدن خط به مراکز استانی که نه بار دارد، نه مسافر.

اگر در فرآیند سیاسی هم چنین تصمیمی گرفته شود، هزینه‌ی آن ابتدا باید پرداخته شود و این کار را برای نفوذ نیروهای سیاسی دشوار می‌کند. این یکی از موارد یا گلوگاه‌های کلیدی توسعه نیافتگی راه‌آهن یا توسعه‌ی نامتوازن راه‌آهن در کشور است و موارد دیگری هم وجود دارد که طرح آن فرصت بیشتری می‌طلبد.



چه فرصت‌ها و ظرفیت‌هایی پیش روی بخش ریلی وجود دارد که می‌تواند به حل مشکلات کنونی اقتصاد ما، خصوصاً مشکلی که در حال حاضر به شدت مردم را رنج می‌دهد (یعنی تورم)، کمک کند؟

فرصت‌ها و ظرفیت‌هایی که با استفاده از ریل می‌توان آن‌ها را از قوه به فعل تبدیل کرد، فراوان است. یکی از مواردی که صنعت ریل می‌تواند به‌طور جدی تری در اقتصاد کشور ایفای نقش کند، ترانزیت است. تقاضای ترانزیت خیلی خوبی برای کشور وجود دارد که مخصوصاً با جنگ روسیه و اوکراین، مسیر ایران برای روسیه اهمیت استراتژیک پیدا کرده است. این فرصت برای کشور درآمد ارزی ایجاد می‌کند و به رشد تقاضا برای شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی هم دامن می‌زند.

در زمینه‌ی زیست‌محیطی هم بارها گفته شده است که انتقال بار بر روی ریل، با کاهش مصرف سوخت به ازای هر تن-کیلومتر بار جابه‌جا شده، می‌تواند کمک شایان توجهی به کاهش انتشار آلاینده‌ها کند.

علاوه بر این؛ با ریل هزینه‌ی واحد حمل‌ونقل را می‌توان کاهش داد و از این طریق می‌توان بر کاهش هزینه‌ی تمام شده‌ی کالاها تأثیر گذاشت. با کاهش فشار هزینه، امکان اثرگذاری غیر مستقیم بر سطح عمومی قیمت‌ها نیز فراهم می‌شود.



آیا بخش خصوصی می‌تواند ظرفیت‌های توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی را بهتر از بخش دولتی اجرا کند؟ چه راهکارهای عملی در این زمینه می‌توان پیشنهاد کرد؟

اقتضای جغرافیا، پهناوری کشور، مکان معادن و فاصله‌ی آن‌ها با صنایع و دسترسی به دریا، ایجاب می‌کند صنعت ریل با محوریت حمل‌ونقل بار توسعه یابد. اما در گذشته شاهد آن بوده‌ایم که حمل بار فدای جابه‌جایی مسافر شده و کشور از این ظرفیت توسعه‌ی محروم شده است. مثال آن برنامه‌ی کردن حمل مسافر به هزینه‌ی بی‌برنامگی حمل بار است. مثال دیگر، نبود بهره‌برداری از فرصت‌های توسعه و احداث خطوط ریلی در مسیرهایی است که نه بار دارد و نه مسافر.



به اعتقاد شما گلوگاه ماجرای توسعه‌ی ناقص یا معیوب راه‌آهن کجاست؟ به عبارت دیگر اگر بخواهیم به یک موضوع خاص به‌عنوان مانع کلیدی توسعه نیافتگی راه‌آهن در کشور اشاره کنیم، آن نقطه کجاست؟

همان‌طور که عرض کردم، در گذشته تلاش‌های زیادی در این زمینه شده است. اما به تعبیر شما همچنان گلوگاه‌هایی هم وجود دارد. اگر اجازه دهید به جای احصای موارد، به یک نکته اشاره کنم که به نظرم کلیدی است. ببینید؛ الان در برنامه اهداف و اقداماتی در نظر گرفته می‌شود. برای اجرای آن باید منابع بودجه‌ای لازم پیش‌بینی شود تا یک شرکت دولتی (حسب مورد شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. یا شرکت ساخت و توسعه‌ی زیربنای حمل و نقل کشور)، اقدامات مقتضی را به عمل آورد. مدیران شرکت دولتی تلاش می‌کنند، طراحی می‌کنند. ولی به دلیل تأمین نشدن بودجه‌ی کافی، برنامه‌هایشان به سرانجام نمی‌رسد. ضمن این‌که با وابسته کردن شرکت دولتی به بودجه‌ی عمومی کشور، عملاً اداره‌ی شرکت دولتی را از یک امر فنی، به یک امر سیاسی تبدیل می‌کنیم.

راه حل کلیدی برای گریز از این چالش این است که اولاً؛ ما مسؤولیت کامل زیرساخت را به یک شرکت واگذار کنیم و از آن مهم‌تر، شرکت مورد نظر را بر مبنای سود و زیان اداره کنیم. در اساسنامه‌ی شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. به هر دو جنبه‌ی این راه حل توجه شده است. در قانون اساسنامه‌ی شرکت مصوب سال ۱۳۶۶ تصریح شده است که احداث زیربنای ریلی، از وظایف شرکت مذکور است. همچنین؛ تأکید شده است شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. یک شرکت بازرگانی است. ولی به مرور زمان هر دو جنبه‌ی راه حل فوق، مخدوش شده است. با تأسیس شرکت ساخت و توسعه‌ی زیربنای حمل‌ونقل کشور عملاً بخش احداث از شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. انتزاع شد و با وصل شدن شرکت به بودجه‌ی عمومی، عملاً بازرگانی