

اقتصاد حمل و نقل محور به جای نفت



محمد رجبی،
نایب رئیس هیات‌مدیره‌ی انجمن صنفی شرکت‌های ریلی



در ایران، سر هر رشته‌ای را در تحولات اقتصادی به دست بگیریم و ادامه دهیم، انتهای آن به نفت می‌رسد. توری که طی چند سال اخیر کسب و کارها و معیشت مردم را مثل گردباد درنور دیده نیز، به صورت بنیادی معلول همین اقتصاد نفت محور است. حال آن‌که ظرفیت‌های دیگر اقتصادی کشور مورد غفلت قرار گرفته است. یکی از این ظرفیت‌ها، حمل و نقل و خصوصاً حمل و نقل ریلی است. محمد رجبی، نایب رئیس هیات‌مدیره‌ی انجمن صنفی شرکت‌های ریلی معتقد است؛ موقعیت ژئوپولیتیک و ژئواستراتژیک ایران این ظرفیت را ایجاد کرده است که حمل و نقل به‌ویژه حمل و نقل ریلی می‌تواند سهم مهمی در توسعه‌ی اقتصاد کشور و کنترل معضلاتی نظیر تورم ایفا کند. اما با غفلتی که سیاست‌گذاران و مجریان سیاست‌ها به‌خرج داده‌اند و تمرکزی که روی اقتصاد نفتی وجود دارد، این ظرفیت شکوفا نشده است. ظرفیتی که کشورهای همسایه بدون داشتن موقعیت ایران، در حال بهره‌برداری حداکثری از آن هستند.

که در حال از دست دادن آن هستیم، سر به فلک می‌کشد. به‌عبارت دیگر برآوردهای کارشناسی نشان می‌دهد ایران ظرفیت جذب حدود ۴۰۰ میلیون تن بار ترانزیت با مسافت طولانی را دارد که عملکرد و درآمد تن-کیلومتر آن از بارهای داخلی هم بیش‌تر خواهد بود.



ترانزیت می‌تواند کشور را از نفت بی‌نیاز کند

نایب رئیس هیات‌مدیره‌ی انجمن شرکت‌های ریلی ادامه داد؛ بر این اساس در سرمایه‌گذاری‌های اقتصادی کشور به هر میزان در ایجاد و توسعه‌ی حمل و نقل، اعم از زیرساخت و ناوگان و پایانه‌های بارگیری و تخلیه

کرد؛ در حوزه‌ی حمل و نقل ریلی، در بُعد جابه‌جایی مواد اولیه و کالای نیمه‌ساخته و تمام شده، آن‌چه در کشور عملاً اتفاق می‌افتد، با انتظاراتی که از این بخش داریم و ظرفیت‌های موجود، فاصله‌ی معناداری دارد. به‌این معنی که در حال حاضر در کشور حدود ۵۰۰ میلیون تن بار جابه‌جا می‌شود. ولی بخش ریلی تنها ۴۵ میلیون تن (یعنی کم‌تر از ۱۰ درصد) آن را حمل می‌کند.

رجبی افزود: بنابراین؛ سهم بخش ریلی در تولید ناخالص داخلی اندک و بسیار کم‌تر از پتانسیل کشور است. این فرصت حمل تنها برای محصولات و مواد داخل کشور است و اگر موضوع ترانزیت کشورهای همسایه و کریدورهای بین‌المللی را در نظر بگیریم، هزینه فرصتی



سهم بخش ریلی در تولید ناخالص داخلی اندک است

رجبی درباره‌ی جایگاه و شأن حمل و نقل در ابعاد کلان اقتصاد به «ندای حمل و نقل ریلی» گفت: آن‌چه در ادبیات اقتصاد و درآمد ناخالص ملی جایگاه ویژه دارد، حمل و نقل و سهم آن در قیمت تمام شده‌ی هر کالای تولیدی است که در محاسبات قیمت تمام شده، حدود ۶۰ درصد به حمل و جابه‌جایی درون صنعت، کارگاه، منابع، مبادی و مقاصد مربوط می‌شود. نایب رئیس هیات‌مدیره‌ی انجمن شرکت‌های ریلی اضافه



سرمایه‌گذار نیاز به مشوق و حمایت دارد

نایب رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های ریلی در پاسخ به این سؤال که آنچه مسلم است بخش خصوصی بدون چشم‌انداز سودآوری وارد هیچ عرصه‌ای نمی‌شود. اما چگونه می‌توان سرمایه‌گذاران بخش خصوصی را به حوزه ریل جذب کرد؟ گفت: با فرض یکسان بودن فرصت‌های سرمایه‌گذاری ریلی و سایر بخش‌های سرمایه‌گذاری، باید انتظارات تضمینی و نقش‌آفرینی بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌ها و سطح پذیرش این تصمیمات توسط مسؤولان دولتی شفاف شود.

رجبی توضیح داد: توجه به این نکته ضروری است که اقتصاد شبکه‌ی ریلی در مقایسه با سایر مشوق حمل‌ونقل، ویژگی‌هایی دارد که آن را کم‌جاذبه‌تر از سایرین کرده است. به عبارت دیگر؛ وقتی سازمانی یا شخصی اتوبوس یا کامیون و حتی هواپیما خریداری می‌کند، این امکان را دارد که در مجموعه‌ی مسیرهای ممکن خدمات خود را بفروشد. در حالی که برای ناوگان ریلی تنها مسیر خدمت فروشی در شبکه‌ی ایجاد دولت - یعنی ریل - امکان‌پذیر است و سرمایه‌گذاران ریلی حتی برای تعریف مسیرهای خارج شدن از کشور، آزادی‌های سایر مشقوق را ندارند. قطعاً با این محدودیت باید جاذبه‌های متناسبی برای جذب سرمایه‌گذاران به حوزه ریلی فراهم کرد.

نایب رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های ریلی گفت: نکته‌ی مهم دیگر این که در حوزه ریلی، حجم بالای سرمایه‌گذاری مورد نیاز است که با قیمت‌های ناوگان، شامل؛ یک واگن مسافری ۲۵ میلیارد تومانی، لکوموتیو ۱۲۰ میلیارد تومانی، واگن باری میانگین ۳ میلیارد تومانی با حق دسترسی‌های ریلی حدود ۷۵ درصد، انگیزه‌ای را به وجود نمی‌آورد. ضمناً مطالعات اقتصادی آن برای سرمایه‌گذار خصوصی توجیه‌پذیری لازم را ندارد.

رجبی اضافه کرد: البته قانون‌گذار مواردی مانند منافع حاصل از ماده‌ی ۱۲ و تبصره‌ی ۱۸ و بند «ق» را به‌عنوان تشویق‌های سرمایه‌گذاری در خط‌آهن آورده که تا حدودی موثر بوده است و در صورت اجرای به‌موقع و با سرعت خوب، می‌توان به‌عنوان محرک‌های سرمایه‌گذاری از آن‌ها استفاده کرد.

نایب رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های ریلی توضیح داد: نکته‌ی مهم در بخش سرمایه‌گذاری، علاقه‌مندی کشورهای مطرح مانند؛ چین و هند و حتی کشورهای همسایه برای سرمایه‌گذاری ریلی در کشور ما با توجه به موقعیت ژئوپلیتیک ایران است. تجربه‌ی هر دو کشور هند و چین در ایران با اقبال مواجه بود. ولی متأسفانه به‌دلیل کندی انجام تعهدات طرف‌های ایرانی، شرکای خارجی در ادامه‌ی کار دچار تشکیک شدند. این تجربه‌ی است که باید از آن درس بگیریم و در مشارکت‌های بین‌المللی باید تعهدپذیری خود را صد چندان کرده و فرصت‌های این چنینی را جذب کنیم.

این کارشناس و فعال حوزه ریلی معتقد است با انجام برخی اصلاحات در شرایط موجود حمل‌ونقل ریلی نیز می‌توان دستاوردهای بزرگی در اقتصاد کشور ایجاد کرد. وی در این باره توضیح داد: معضل بزرگ اقتصاد ایران در حال حاضر بی‌هیچ تردیدی تورم و رشد قیمت‌ها است. اگر یکی از عوامل تاثیرگذار در تورم را قیمت تمام شده بدانیم، می‌توان با کاهش هزینه‌ی حمل و از طرفی افزایش گسترده دسترسی چشمه‌های بار به شبکه‌ی ریلی و به تبع آن افزایش ناوگان، تورم را تا حدی کاهش داد. این امر پیش شرط‌هایی دارد که یکی از آن‌ها اصلاح سرعت بازرگانی در حوزه ریلی است.

در حال حاضر سرعت بازرگانی در کشور حدود ۴ کیلومتر در ساعت است و اگر بتوان تنها این رقم را به ۸ کیلومتر افزایش داد، انقلابی در قیمت تمام شده‌ی حمل‌ونقل ایجاد می‌شود. به طوری که هزینه‌های عوامل تشکیل‌دهنده‌ی یک قطار را به‌طور چشم‌گیر کاهش داده و در قیمت تمام شده‌ی کالا تاثیر می‌گذارد.



توسعه‌ی اقتصادی با میدان‌داری بخش خصوصی

نایب رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های ریلی، واگذاری توسعه‌ی حمل‌ونقل روی خط‌آهن به بخش خصوصی را از کلیدی‌ترین الزامات پیشرفت اقتصاد کشور و کمک به کاهش تورم می‌داند و در این باره گفت: با بررسی پیش‌نیازهای توسعه‌ی کشور، موضوع کاهش تصدی‌گری دولت در حوزه ریل امری واجب و قطعی است. متأسفانه آنچه طی سال‌های دهه‌ی ۹۰ در بحث واگذاری به بخش خصوصی در حوزه ریلی با شتاب نسبتاً خوبی در حال انجام بود، طی دو سال گذشته کاهش یافته و حتی تکلیف قانونی تشکیل رگولاتور ریلی برای تنظیم‌گری روابط دولت و بخش خصوصی و عوامل ذی‌نفع به فراموشی سپرده شده است.

رجبی ادامه داد: آنچه به‌عنوان یک اقدام مهم در این راستا در اواخر دولت قبل تحت عنوان تاسیس دفتر در مجموعه‌ی راه‌آهن تشکیل شده بود هم به‌طور هدفمندی قلب شد و به‌مفهوم غیر مرتبط در ساختار راه‌آهن تغییر یافت. لذا؛ نه تنها این رگولاتوری نباید به‌وسیله‌ی دولت تعیین شود، بلکه پیشنهاد جدی برای تحقق این امر، تاسیس کمیته‌ی مشترک از راه‌آهن و تشکل‌های صنفی ذی‌مدخل در اقتصاد ریلی است که این دفتر را اداره کنند. نکته‌ی قابل تأمل این که کمیسیون عالی سوانح که حقوق‌بگیر راه‌آهن است، در موارد نتوانسته است نقش مستقل خود را در موارد تعارض منافع راه‌آهن و بخش خصوصی ایفا کند. بر این اساس تا زمانی که تنظیم‌گری به شکل کنونی نابسامان باشد، استفاده‌ی بهینه از ظرفیت‌های بخش خصوصی در راه‌آهن هم میسر نخواهد بود.

کار شود، می‌توان به‌عنوان یک بخش درآمدی پایدار برای کشور که پایان‌ناپذیر است، روی آن حساب کرد. سیاست‌گذاران کشور همواره مدل اقتصاد نفت محور را توسعه داده‌اند و به آن تکیه کرده‌اند و این درحالی است که سرمایه‌گذاری‌های نفتی سرانجام پایانی دارند و دستاوردهای آن، چنان‌که خصوصاً در سال‌های اخیر با تحریم‌ها به‌خوبی مشخص شده، دچار چالش‌های سیاسی و بین‌المللی می‌شود.

رجبی گفت: در مقابل مدل‌های توسعه‌ی مبتنی بر درآمدهای پایدار، هم‌چون مدل توسعه‌ی اقتصادی حمل‌ونقل-محور که در کشورهای همسایه‌ی ما هم به شکل موفق‌تری اجرا شده است، می‌تواند جایگزین مناسبی برای اقتصاد نفت‌محور باشد. این درحالی است که نگاهی گذرا به اسناد توسعه‌ی کلان و سالانه‌ی کشور نشان می‌دهد؛ توجه سیاست‌گذاران و تصمیم‌گیران ارشد کشور به پتانسیل حمل‌ونقل و به‌ویژه حمل‌ونقل ریلی به‌گونه‌ای نیست که رشد قابل‌توجهی برای این بخش به‌ارمغان آورد.

نایب رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های ریلی افزود؛ به‌عبارت دیگر هر چند در ردیف‌های بودجه‌ی سنواتی منابعی برای توسعه‌ی ریلی تخصیص داده می‌شود، ولی این منابع و سرمایه‌گذاری‌ها در مقابل نیازهای توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی و یا به‌عبارت دقیق‌تر، در برابر فرصت‌های اقتصادی موجود در حوزه خط‌آهن، قطره‌ای است در برابر دریا. بد نیست به این نکته اشاره کنیم که مرکز پژوهش‌های مجلس تخمین زده است که با یک «سناریوی واقع‌بینانه» و تداوم تحریم، درآمد ایران از صادرات نفت و میعانات گازی در سال ۲۰۲۳ حدود ۲۷۰۳ میلیارد دلار خواهد بود. این درحالی است که مطابق اعلام اتاق مشترک ایران و امارات، امارات فقط از بندر جبل علی ۸۳ میلیارد دلار درآمد سالانه دارد که نزدیک به ۳ برابر درآمد نفتی ایران است و ترانزیت دریایی توانسته اقتصاد امارات را از نفت بی‌نیاز کند.

رجبی ادامه داد: این مثال از درآمد ترانزیت در یکی از کشورهای جنوب خلیج فارس و مقایسه‌ی آن با درآمد نفتی کشور ما به خوبی نشان می‌دهد سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل تا چه حد می‌تواند برای اقتصاد کشور مفیدتر باشد. این به شرطی است که سرمایه‌گذاری ما در حوزه حمل‌ونقل به‌اندازه‌ی کافی رشد کند. در سال جاری، ۲۹۰ هزار میلیارد تومان به شرح جدول بودجه برای توسعه و ارتقای ظرفیت‌های ریلی کشور در نظر گرفته شده است. البته این سر فصل جدول بودجه‌ی سال ۱۴۰۲ است. ولی این که آنچه در عمل اتفاق می‌افتد چه رقمی خواهد بود را نمی‌دانیم.

نایب رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های ریلی گفت: از سوی دیگر؛ ما در بحث تخصیص بهینه‌ی منابع هم مشکل داریم.



کاهش قیمت تمام شده از طریق اصلاح سرعت بازرگانی قطارها