



عضو هیأت مدیره انجمن صنفی شرکت های ریلی:

کمیود ناوگان مسافری، ناشی از عقب ماندگی انباشتهی تعرفه است

ابوالقاسم سعیدی،

عضو هیأت مدیره انجمن صنفی شرکت های ریلی



بخش ریلی مسافری در حالی سال جدید را آغاز کرده که افزایش هزینه‌ها، صرفه اقتصادی را از این بخش دور کرده است. این بخش برای آن که چرخ خود را بگرداند، متقاضی تعدیل تعرفه‌ی حمل مسافر است. اما فعلا تقاضای منطقی شدن قیمت بلیت در پیچ‌وخم بروکراسی دولتی مانده و به نتیجه نرسیده است. در این گفتگو، ابوالقاسم سعیدی، عضو هیأت مدیره انجمن صنفی شرکت های ریلی، نقطه نظرات خود را در مورد چالش‌های پیش روی بخش ریلی مسافری و چشم‌انداز این بخش در سال جاری مطرح کرده است.



چشم‌انداز حمل‌ونقل ریلی مسافری را در سال جاری چگونه پیش‌بینی می‌کنید؟

با این شرایط اقتصادی، پرنوسان و بی‌ثباتی را سپری می‌کنیم. اما امیدواریم که حمل‌ونقل ریلی در سال جاری بتواند رشد مناسبی داشته باشد. اگر بخواهیم واقع‌بینانه به چشم‌اندازی که پیش چشم دیده می‌شود بنگریم، به نظر اینجانب قدری ثقیل و بعید است بتوان رشد قابل توجهی را در بخش مسافر ریلی تجربه کنیم. علت هم روشن است. چراکه اصلاح مشکلات انباشته‌ای که در این بخش وجود دارد و افزایش ظرفیت‌ها، نیازمند سرمایه‌گذاری‌های جدید است که افقی برای تامین این سرمایه‌ها دیده نمی‌شود. با این حال، فعالان بخش به تلاش خود برای بهینه کردن ظرفیت‌ها ادامه خواهند داد. چراکه بی‌عملی و انفعال در این بخش و رضایت دادن به ادامه‌ی روند فعلی، موجب کاهش تدریجی سهم حمل ریلی مسافر شده و بخشی از سرمایه‌گذاری‌ها در این بخش را بلااستفاده خواهد کرد.



و سخن پایانی ...

ما در بخش ریلی به عمل نیاز داریم. وعده و سخن زیبا به‌اندازه‌ی کافی شنیده‌ایم. اگر به سخن‌ها و وعده‌های مسؤولان نگاه کنیم، درمی‌یابیم علیرغم این که اکثر مقامات و مسؤولان اعلام حمایت از حمل‌ونقل ریلی دارند، لیکن؛ در عمل حمایت مورد انتظار را نداشته‌اند. به همین دلیل است که ناوگان ریلی کشور هیچ تناسبی با وسعت جغرافیایی و طول شبکه و جمعیت موجود کشور ندارد. سیاست‌گذاری‌های ما باید به‌سرعت متحول شود و سیاست‌های کلان توسعه‌ای کشور، حامی واقعی بخش ریلی باشند. نهایتاً وعده‌ها و حرف‌های زیبا هم به اقدام و عمل تبدیل شوند. غیر از این چاره‌ای برای رفع تنگناهای بخش ریلی متصور نیست.



افزایش نرخ بلیت‌های مسافری در سال جدید باید چگونه باشد تا شرکت‌های حمل‌ونقل مسافری بتوانند ضمن ادامه‌ی حیات، به توسعه‌ی ناوگان خود بپردازند؟

در سال جاری با وجود ارائه‌ی درخواست افزایش نرخ بلیت، تاکنون این موضوع محقق نشده است. پیشنهاد فعالان بخش مسافری ریلی، مبنی بر تعدیل‌های لازم در نرخ بلیت به ستاد تنظیم بازار ارسال شده است و سعی دارند این پیشنهاد به‌صورت دومرحله‌ای عملیاتی شود که فشاری به متقاضیان و مشتاقان بخش حمل‌ونقل ریلی مسافری وارد نشود. به‌رحال؛ ما نمی‌توانیم به کشش و توان پرداخت متقاضیان هم بی‌توجه باشیم و مردم را در نظر نگیریم. واقعیت این است که در حال حاضر، نرخ بلیت هیچ تناسبی با اقتضات و شرایط کنونی بخش ریلی ندارد. لازم به یادآوری است که تعرفه‌ی حمل ریلی مسافر، دارای عقب‌ماندگی انباشته بوده و نوسانات شدید و روزمره‌ی قیمت‌ها و نرخ برابری ارز و انتفاعی نبودن فعالیت نیز مزید بر علت شده است. مشکلات در حوزه‌ی ریلی بر کسی پوشیده نیست و با مشکلات موجود، امکان توسعه‌ی ناوگان با چند برابر شدن تعرفه‌های فعلی مقدور نیست. به‌جز آن که امکان واردات ناوگان دست دوم فراهم شود؛ که آن هم با ممنوعیت واردات مواجه بوده و برداشتن این ممنوعیت هم به‌سادگی میسر نیست.



به نظر شما یارانه‌ی سوخت، تا چه اندازه مانع رشد حمل‌ونقل ریلی شده است؟

موضوع یارانه‌ی سوخت از ابعاد مختلف یک مسأله‌ی ملی است و اگر دیدگاه ما توسعه‌ی اقتصادی بهینه و پایدار باشد، وضعیت موجود در یارانه‌ی سوخت، مزیت و نفعی برای حمل‌ونقل کشور و در ابعاد کلان، برای اقتصاد ملی ندارد. به عبارت دیگر، به‌نظر می‌رسد عامل اصلی مانع رشد حمل بار و مسافر ریلی در کشور را می‌توان نرخ سوخت دانست که در مقابل سایر کالاهای داخلی

می‌توان گفت به‌صورت رایگان در اختیار متقاضیان قرار می‌گیرد. با این نرخ، حمل ریلی مسافر توسعه‌ی مورد انتظار را نخواهد داشت و جای تأسف هم آنجاست که از این یارانه- با وجود پیش‌بینی در بعضی از قوانین بودجه- سهمی به بخش ریلی واگذار نمی‌شود. برای مثال؛ ماده‌ی (۵۷) قانون احکام برنامه‌ی ششم توسعه در مورد واگذاری یک درصد درآمد حاصل از فروش نفت و گاز سهم دولت، در قالب بودجه‌ی سالیانه به وزارت راه و شهرسازی، به دولت حکم کرده است که بخشی از درآمد نفت و گاز را مستقیماً به توسعه‌ی حمل‌ونقل اختصاص دهد. اما اگر گزارش‌های بودجه را بررسی کنید، می‌بینید این تخصیص‌ها انجام نشده است!

بنابراین؛ ما در حوزه‌ی یارانه‌ی سوخت نیازمند تغییر و تحول اساسی و بازنگری در رویکردهای ناکارآمد گذشته هستیم که بخش‌های مهمی مثل بخش ریلی را مورد حمایت لازم قرار نمی‌دهد و این تغییر و تحول با عزم ملی امکان‌پذیر خواهد شد.



طی چند ماه اخیر، شرکت‌های مسافری ریلی بیشتر با چه مشکلاتی مواجه بوده‌اند؟ آیا شاهد کمیود لکوموتیو نیز در این بخش بوده‌ایم؟

در شرایط موجود، به‌واسطه‌ی محدودیت منابع اعتبار دولتی از یک طرف و رشد شدید قیمت‌ها و هزینه‌ها، بخش ریلی با کمیودها و محدودیت‌هایی مواجه است که کمیود نیروی کشش یکی از مهم‌ترین آن‌ها به شمار می‌آید. به نظر می‌رسد برای خروج از این مشکلات نیاز به چاره‌اندیشی اساسی و تخصیص کافی منابع مالی از منابع دولتی است. راهکارهایی وجود دارد که می‌توان با هزینه‌ی کمتر، این مشکلات را کاهش داد. به‌عنوان مثال؛ اگر منابع لازم در اختیار بخش ریلی قرار گیرد، تعداد زیادی از لکوموتیوهای خارج از سرویس را می‌توان در شرایط موجود تعمیر و راه‌اندازی و در سرویس بهره‌برداری قرار داد.