

## باسمه تعالی

انتخابات، یک فرصت بزرگ برای ملت ایران است؛ فرصتی که مردم با انتخاب فردی که از لحاظ تقوا، کارآمدی، صداقت و دلسوزی بهترین است، کشور خود را به سمت قله‌های ترقی و پیشرفت هدایت می‌کنند. هر رأی، یک برگه تعیین سرنوشت است و هر انتخاب، می‌تواند تأثیرات بزرگی بر آینده ایران بگذارد. بنابراین، وظیفه شرعی و ملی هر ایرانی است که با بصیرت و آگاهی، فردی اصلح را برگزیند.

رهبر معظم انقلاب، تیرماه ۱۳۸۹

نامزدهای محترم انتخابات ریاست جمهوری سال ۱۴۰۳

با اهدای سلام و تحیات

اینک که پا به عرصه انتخابات ریاست جمهوری گذاشته‌اید تا با ارائه برنامه‌هایی جامع و عملی و نشستن بر مستند ریاست دولت چهاردهم، آینده‌ای بهتر و پایدار برای کشورمان نقش بزنید، ضمن قدردانی از دل‌سوزی و دغدغه‌مندی شما برای میهن عزیزمان، ما به‌عنوان تشکل‌های غیردولتی و مردم‌نهاد فعال در صنعت حمل‌ونقل ریلی بر خود لازم می‌دانیم تا توجه شما را به صنعت حیاتی حمل‌ونقل ریلی کشور جلب کنیم؛ صنعتی که می‌تواند سهمی بی‌بدیل در توسعه اقتصادی و اجتماعی داشته باشد و پیشرفت آن می‌تواند بسیاری از مشکلات اقتصادی موجود را حل کند و ضمن رشد رفاه مردم، به کاهش تلفات جاده‌ای و هزینه‌های زیست‌محیطی بینجامد، اما متأسفانه طی چند سال اخیر، به‌رغم تأکیدات مستمر رهبر معظم انقلاب و تصریح قوانین و مقررات برای توسعه و رشد سریع آن، با مشکلات متعددی مواجه بوده که آن را به ورطه خطرناک کم‌اهمیتی نزد بسیاری از مسئولان کشانده است. از سوی دیگر، روشن است که منافع شیوه حمل‌ونقل ریلی چنان چشم‌گیر است که از مسیر توسعه این بخش می‌توان به تسریع توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور کمک بزرگی نمود. از این روی در این بیانیه، به‌نماینده‌گی از جامعه فعالان و دغدغه‌مندان حمل‌ونقل ریلی کشور تصمیم داریم ضمن معرفی مهم‌ترین چالش‌های کنونی این بخش، به‌طور خلاصه به ارائه راهکارهایی برای عبور از شرایط بحرانی فعلی بپردازیم تا با انتخاب هر یک از شما به‌سمت ریاست جمهوری چهاردهم، شاهد توجه و اهتمام کافی دولت جدید به جایگاه این بخش و تسریع در توسعه آن باشیم.

بررسی آمار عملکرد بخش حمل‌ونقل ریلی کشور طی سال‌های اخیر نشان از افت بی‌سابقه حمل بار ریلی دارد به گونه‌ای که دو شاخص تن-کیلومتر بار حمل شده ریلی و بهره‌وری واگن‌های باری در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال ۱۳۹۹ به ترتیب ۱۹ و ۳۲ درصد افت داشته‌اند. این در حالی است که در همین بازه زمانی جمعیت واگن‌های باری کشور با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی بیش از ۱۵ درصد رشد داشته است و ما باید شاهد رشد عملکرد دست کم به‌اندازه رشد ظرفیت تزریق شده می‌بودیم. همچنین، بهره‌وری هر واگن باری در ایران نسبت به نمونه‌های موفق جهانی حدود یک پنجم تا یک چهارم و بهره‌وری هر کیلومتر از شبکه ریلی کشور نیز نسبت به نمونه‌های موفق جهانی حدود یک پانزدهم است. این بهره‌وری پایین، به معنای هدردهی شدید سرمایه‌ها می‌باشد.



انجمن صنایع ریلی ایران



انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی ایران



انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی ایران



کانون باسکی دانش، صنعت و بازار حمل و نقل ریلی

در پایان سال ۱۴۰۲ نسبت به پایان سال ۱۳۹۹، با وجود اضافه شدن تعداد ۴۷ دستگاه لکوموتیو جدید به جمعیت ناوگان کشنده ریلی کشور، تعداد لکوموتیوهای آماده به کار از ۵۳۷ دستگاه به ۵۲۴ دستگاه کاهش یافته و این بدان معناست که تعداد ۶۰ دستگاه لکوموتیو در این سه سال از مدار خدمت خارج شده است. درصد آماده به کاری لکوموتیوها از سال ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۲ به ترتیب ۵۷، ۵۵، ۵۴ و ۵۳ بوده است که روندی کاهشی را نشان می دهد.

در بخش خطوط شبکه ریلی باید دانست که زیرساخت های ریلی کشور به طور مناسبی توسعه نیافته اند. در سال های اخیر به دلیل فشارهای وارده از جانب برخی لابی گران سیاسی و از جمله نمایندگان محترم مجلس، چندین پروژه توسعه خطوط ریلی تعریف و اجرا شده که اکثر آنها تقاضای چندانی برای جذب بار و مسافر ندارند و این در حالی است که پروژه های مهمی نظیر خط ریلی چابهار-زاهدان مورد بی توجهی قرار گرفته و پیشرفت آنها با کندی مواجه بوده است. از طرفی فقط حدود یک درصد از خطوط ریلی کشور برقی است، در حالی که در کشور ترکیه این عدد حدود ۵۰ درصد و در کشورهای توسعه یافته حدود ۷۰ درصد است. همچنین خطوط دوخطه، فرعی و تجاری نیز به قدر کافی توسعه نیافته اند. برای رفع این مشکل، باید برنامه های جامع توسعه زیرساخت های ریلی تدوین و اجرا شوند. این برنامه ها شامل برقی سازی خطوط، توسعه خطوط دوخطه، فرعی و تجاری و به کارگیری فناوری های نوین در بهره برداری خطوط ریلی می شود. این اقدامات می توانند به افزایش ظرفیت حمل و نقل، کاهش هزینه ها و بهبود بهره وری کمک کنند.

یکی از چالش های اساسی کنونی، بی رغبتی دولت به پیشنهاد های سرمایه گذاران خصوصی برای اجرای پروژه های بزرگ زیرساختی خطوط ریلی به صورت مشارکت عمومی-خصوصی است. در شرایط کمیبود بودجه دولت، این پیشنهادها می توانند به تسریع توسعه ظرفیت حمل و نقل ریلی کشور منجر شوند. راهکار این مسئله، بازبینی سیاست های دولت و تسهیل شرایط مشارکت بخش خصوصی است تا بتوان از ظرفیت های این بخش به بهترین نحو بهره برد. این امر نه تنها توسعه زیرساخت های ریلی را تسریع می بخشد، بلکه موجب جذب سرمایه های خارجی و افزایش اشتغال نیز خواهد شد.

مطابق قوانین و آیین نامه های موجود، از جمله آیین نامه اجرایی سهم بهینه بخش های دولتی و غیر دولتی در فعالیت های راه و راه آهن مصوب سال ۱۳۸۸، بنا بوده است بسیاری از مالکیت ها و تصدی گری های دولت در راه آهن، از جمله مالکیت کلیه ناوگان لکوموتیو ریلی و مدیریت و بهره برداری از شبکه ریلی به بخش خصوصی واگذار شود که در عمل انجام نشده است. این مسئله باعث کاهش بهره وری و به تبع آن، تنزل جدی جذابیت سرمایه گذاری در این بخش شده است. برای رفع این مشکل، باید آیین نامه ها به طور کامل و شفاف اجرا شوند و بسترهای قانونی و اجرایی مناسب برای واگذاری ها به بخش خصوصی فراهم گردد. این اقدام، علاوه بر ورود سرمایه های خصوصی به بخش ریلی، از مسیر افزایش رقابت و بهبود کیفیت خدمات، هزینه ها را نیز کاهش خواهد داد و منجر به افزایش سهم شیوه ریلی از کل جابه جایی بار و مسافر کشور خواهد شد.

باید توجه داشت که راه آهن جمهوری اسلامی ایران به طور همزمان نقش تنظیم گر، متصدی بهره برداری و مالک شبکه ریلی و بخش بزرگی از ناوگان لکوموتیو را ایفا می کند. این تجمیع مسئولیت ها و اختیارات، در نبود نهاد تنظیم گر مستقل و عادل ریلی، موجب بروز مشکلات متعددی در اداره صنعت ریلی و تضييع حقوق بازی گران مختلف و به ویژه شرکت های خصوصی شده است. برای حل این مشکل، باید نهاد تنظیم گر مستقل ریلی ایجاد شود که بتواند از منظر اقتصادی، حقوقی، فنی و ایمنی، به رفع تعارض میان بازی گران و عادلانه سازی فضای کسب و کار بپردازد. این نهاد باید دارای استقلال کافی و توانایی اجرای قوانین و مقررات به صورت عادلانه باشد. تجارب تلخ چند سال اخیر که منتج به فرار سرمایه از این بخش شده است، به قدر کافی گواه ضرورت تأسیس چنین نهادی است.





انجمن صنایع ریلی ایران



انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی ایران



انجمن مهندسی حمل و نقل ایران



کانون بانکداری دانش، صنعت و بازار حمل و نقل ریلی

حمل و نقل ریلی مزایای مهمی از منظرهای مصرف سوخت، ایمنی و عوارض زیست محیطی نسبت به حمل و نقل جاده‌ای دارد. مصرف سوخت در حمل بار ریلی حدود یک ششم حمل بار جاده‌ای است. با این حال، در کشور ما به قدری قیمت سوخت پایین است که این مزیت صرفه‌جویی انرژی در محاسبات بنگاهی اهمیتی ندارد و این وضعیت، توجیه اقبال به بخش ریلی را کاهش داده است. برای رفع این مشکل، باید سیاست‌های حوزه انرژی بازبینی شوند و با یک نظام تدریجی، تعادل در قیمت‌ها ایجاد شود. این امر می‌تواند به افزایش رقابت‌پذیری حمل و نقل ریلی و بهره‌وری بیشتر منجر شود که نتیجه آن بلافاصله به شکل کاهش هزینه‌های فعالیت اقتصادی در حساب‌های بنگاهی و ملی نمایان می‌گردد.

در بخش حمل و نقل ریلی مسافری، قیمت‌گذاری دستوری بلیت قطارهای مسافری، باعث کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری در این بخش و در نتیجه، باعث کمبود ظرفیت قطارها شده است که در ماه‌های اخیر این کمبود برای عموم مردم محسوس است. برای حل این مشکل، باید سیاست‌ها اصلاح شوند به گونه‌ای که یا قیمت‌گذاری دستوری لغو شود یا دست کم یارانه کم‌کزیان بابت حمل و نقل مسافر ریلی پرداخت شود تا شرایط مساعدی برای جذب سرمایه‌گذاری‌های جدید ایجاد گردد.

برای تشویق سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به تزریق سرمایه تازه به بخش حمل و نقل ریلی کشور، تعریف مشوق‌های جذاب ضرورت دارد. البته مشوق‌هایی طی سالیان اخیر برای حوزه حمل و نقل ریلی تعریف شده اما متأسفانه اجرایی نشده‌اند. از جمله این مشوق‌ها یارانه ماده (۱۲) قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر می‌باشد. مطابق این حکم قانونی، بنا بوده است برای تشویق سرمایه‌گذاری، عواید صرفه‌جویی مصرف سوخت حاصل از سرمایه‌گذاری در بخش ریلی تا زمان جبران اصل مبلغ سرمایه‌گذاری انجام شده، به سرمایه‌گذاران این حوزه پرداخت گردد که در عمل این وعده، جز برای چند مورد معدود، محقق نشده است. تسریع در فرآیند تشکیل پرونده و پرداخت ماده (۱۲) و همچنین رفع مشمولیت بیمه‌ای این یارانه قطعاً در این زمینه راهگشا خواهد بود.

از سوی دیگر باید توجه داشت که اعطای تسهیلات بانکی منوط به ارائه وثایق و تضامینی مانند اسناد ملکی است اما منطقیاً شرکت‌های ریلی دارایی‌های خود را نه به شکل املاک، بلکه به شکل ناوگان واگن باری، واگن مسافری، لکوموتیو یا امثال آن نگهداری می‌نمایند که از سوی بانک‌ها به عنوان وثیقه پذیرفته نمی‌شود. در عین حال، با توجه به این که این دارایی‌ها از نظر فیزیکی صرفاً روی شبکه ریلی با تولید شرکت دولتی راه‌آهن ج.ا.ا. تردد دارند، قاعدتاً اطمینان کاملی از امنیت و وثاقت آن‌ها برای تسهیلات دهندگان فراهم است. بنابراین الزام بانک‌ها و سایر نهادهای مالی به پذیرفتن سند ناوگان و سایر دارایی‌های شرکت‌های ریلی به عنوان وثیقه تسهیلات می‌تواند مسیر سرمایه‌گذاری جدید از محل تسهیلات بانکی را هموارتر سازد. همچنین باید به احیا و تجهیز صندوق توسعه حمل و نقل کشور به منظور تامین منابع مالی مورد نیاز در توسعه بخش ریلی کشور توجه ویژه داشت.

از دیگر چالش‌های بخش حمل و نقل ریلی می‌توان به تفسیر غیر حمایتی از مالیات بر ارزش افزوده این بخش اشاره نمود. طبق قانون برنامه ششم توسعه، قرار بوده است برای حمایت از سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل ریلی، مسافران و صاحبان بار خریدار خدمات حمل و نقل ریلی از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف شوند و مالیات‌های پرداختی شرکت‌های ریلی بابت خرید نهاده‌ها نیز به این شرکت‌ها مسترد گردد اما با ابطال استرداد این مبلغ، عملاً هدف حمایت از سرمایه‌گذاری ریلی محقق نشده و بلکه شکل تنبیه به خود گرفته است. بنابراین ضروری است معافیت خدمات حمل و نقل ریلی از مالیات بر ارزش افزوده لغو گردد و همچنین در حکم «تبصره ۴ ماده ۸» قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۴۰۰ (قانون دائمی) مالیات و عوارض تأمین، تهیه و خرید نهاده‌های حمل و نقل ریلی توسط شرکت‌های حمل و نقل ریلی (اعم از واگن، لکوموتیو و سایر تجهیزات و خدمات مورد استفاده در تولید و ارائه خدمات) اضافه گردد.

در پایان، ذکر این نکته ضروری است که انتصابات دولت محترم در بخش حمل و نقل ریلی به ویژه در شرایط کنونی که هنوز تصدی گری فنی و مالی دولت در آن زیاد است، باید بر مبنای شایسته سالاری و بر اساس مشورت با فعالان خصوصی و دولتی بخش باشد تا خدای نکرده با انتصابات غیر تخصصی شاهد تداوم بحران های کنونی این بخش نباشیم. مدیران و مسئولین بسیاری در منصب های مختلف در راه آهن جمهوری اسلامی ایران فعالیت نموده اند و با نگاهی به عملکرد این سازمان در طول تاریخ فعالیت آن، پی خواهیم برد که عملکردهای ضعیف در بازه های تصدی مدیران غیر مرتبط و کم تجربه بوده است.

امیدواریم در سایه توجه به رهنمودهای رهبر حکیم انقلاب و رعایت اصول مشورت، قانون گرایی و اخلاق مداری در دوران تصدی دولت چهاردهم، شاهد رشد بخش حمل و نقل ریلی کشور باشیم و ما نیز متعهدیم که همچون گذشته، تسهیل گر سرمایه گذاری جدید و تلاش برای توسعه شتابان اقتصادی و اجتماعی کشور باشیم.

والسلام علیکم و رحمہ اللہ و برکاتہ

انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

انجمن صنایع ریلی ایران

انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی ایران

انجمن مهندسی حمل و نقل ایران

کانون هماهنگی دانش، صنعت و بازار حمل و نقل ریلی

