سرآمد اقتصاد
چهارشنبه- ۲۷ آبان ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۶۳۸

رئیس انجمن مهندسی حمل‌ونقل ریلی ایران:

اقتصاد دریا بدون اتصال بنادر به حمل‌ونقل ترکیبی به ظرفیت واقعی نمی‌رسد



سرآمد گروه حمل و نقل - مجتبی کاوه - توسعه حمل‌ونقل ریلی ایران بیش از آن‌که به تصمیم‌های مقطعی و تغییر مدیران وابسته باشد، به اصلاح ساختار حکمرانی، بازتعریف نقش دولت و بخش خصوصی و توازن در سرمایه‌گذاری نیاز دارد. دکتر سید ابوالفضل بهره‌دار، رئیس انجمن مهندسی حمل‌ونقل ریلی، در این گفت‌وگو با تأکید بر ضرورت استقلال نهاد تنظیم‌گر، تقویت زیرساخت‌ها و اجرای سیاست‌های بلندمدت، معتقد است بدون تغییر رویکرد حکمرانی، اهداف توسعه ریلی همچنان روی کاغذ باقی خواهند ماند.

موضوع حکمرانی ریلی در سال‌های اخیر به یکی از مباحث مهم در همایش‌ها و نشست‌های تخصصی صنعت حمل‌ونقل تبدیل شده است. آیا این بحث‌ها و تولیدات علمی توانسته‌اند راهکارهای عملی برای حل مشکلات ساختاری راه‌آهن ارائه کنند؟

به اعتقاد من، حکمرانی ریلی مهم‌ترین عامل برای ایجاد وحدت رویه در ساختار کلان حمل‌ونقل کشور است. اگر به این موضوع توجه نکنیم، در واقع از مسیری که جهان برای توسعه حمل‌ونقل در پیش گرفته، غفلت کرده‌ایم.

برای بررسی حکمرانی ریلی باید از چند زاویه به موضوع نگاه کنیم. نخست، قوانین و مقرراتی که در طول برنامه‌های پنج‌ساله توسعه تصویب و ابلاغ شده‌اند؛ باید بررسی کنیم که این قوانین تا چه اندازه قابلیت اجرا داشته‌اند، چه نتایجی ایجاد کرده‌اند و آیا توانسته‌اند بستر تغییر رویکرد در حکمرانی حمل‌ونقل را فراهم کنند یا خیر.

با این حال، به اعتقاد من، پیش از قانون باید به ساختار توجه کنیم. ابتدا باید ساختاری سالم، قدرتمند و پویا داشته باشیم و سپس قوانین متناسب با آن ساختار تدوین و اجرا شوند. در نهایت نیز نظارت مؤثر بر اجرای قوانین ضروری است. اگر ساختار اصلی از ظرفیت و قابلیت لازم برخوردار نباشد، حتی قوانین مناسب نیز نمی‌توانند آثار مورد انتظار را ایجاد کنند.

برای مثال، در برنامه چهارم توسعه مقرر شده بود سهم حمل‌ونقل ریلی از جابه‌جایی بار کشور به ۳۰ درصد برسد؛ اما این هدف محقق نشد. دلیل اصلی آن را باید در نبود زیرساخت‌ها و ساختارهای لازم جست‌وجو کرد. بنابراین، صرف تصویب قانون نمی‌تواند تضمین‌کننده تحقق اهداف توسعه‌ای باشد.

امروز با حجم قابل توجهی از مشکلات انباشته‌شده در شبکه ریلی مواجهیم. شبکه‌ای که طی سال‌های گذشته با محدودیت سرمایه‌گذاری و عقب‌ماندگی در نگهداری و توسعه زیرساخت روبه‌رو بوده است. در چنین شرایطی، نمی‌توان صرفاً از راه‌آهن انتظار داشت که به‌تنهایی همه مشکلات را حل کند.

حکمرانی ریلی به معنای آن است که در سطحی بالاتر از مدیریت اجرایی راه‌آهن، درباره آینده حمل‌ونقل کشور تصمیم‌گیری شود. باید افقی ۱۰ تا ۱۵ ساله برای توسعه شبکه ریلی تعریف کنیم و در آن، منافع ملی، سیاست‌های کلان کشور، ظرفیت سرمایه‌گذاری و نقش بخش خصوصی به‌صورت هم‌زمان دیده شوند.

بنابراین، شما معتقدید توسعه راه‌آهن صرفاً یک مسئله درون‌سازمانی نیست و به تصمیم‌گیری در سطح کلان دولت نیاز دارد؟

دقیقاً. توسعه ریلی موضوعی فراتر از توان و اختیارات شرکت راه‌آهن است. راه‌آهن درگیر مسائل متعدد اجرایی است و بخش مهمی از ظرفیت خود را صرف حفظ شرایط موجود و مدیریت مشکلات روزمره می‌کند. در چنین وضعیتی، باید نهادی در سطح سیاست‌گذاری کلان وجود داشته باشد که درباره سهم مدهای مختلف حمل‌ونقل، سرمایه‌گذاری‌های موردنیاز، ظرفیت‌سازی و چگونگی مشارکت بخش خصوصی تصمیم بگیرد. این همان مفهومی است که از آن به‌عنوان حکمرانی ریلی یاد می‌کنیم.

یکی از محورهای مهم توسعه حمل‌ونقل کشور، اقتصاد دریامحور است. شبکه ریلی چه نقشی در تحقق این سیاست دارد؟

اقتصاد دریامحور بدون اتصال مناسب بنادر به شبکه‌های حمل‌ونقل داخلی نمی‌تواند به ظرفیت واقعی خود برسد. ما باید ارتباط میان جاده، راه‌آهن و بنادر را تکمیل کنیم. در این زمینه، اتصال ریلی بندر چابهار به زاهدان اهمیت ویژه‌ای دارد. بر اساس برنامه اعلام‌شده، قرار است این مسیر تا پایان سال جاری به بهره‌برداری برسد. این اتفاق می‌تواند نقطه عطفی در توسعه دسترسی ریلی کشور به آب‌های اقیانوسی باشد.

با تکمیل این مسیر، امکان انتقال کالا از بندر چابهار به زاهدان و سپس سایر نقاط کشور، از جمله تهران، فراهم‌تر خواهد شد. این موضوع علاوه بر تقویت تجارت داخلی، می‌تواند در توسعه ترانزیت و فعال‌سازی کریدورهای بین‌المللی نیز مؤثر باشد. البته تحقق این ظرفیت مستلزم تکمیل سایر زیرساخت‌ها و ایجاد هماهنگی میان بخش‌های مختلف حمل‌ونقل است.

یکی دیگر از موضوعات مورد انتقاد کارشناسان، بلاتکلیفی طرح جامع حمل‌ونقل کشور است؛ طرحی که سال‌ها در چرخه تصمیم‌گیری قرار داشته است. این تأخیر چه پیامدهایی برای صنعت ریلی داشته است؟

طرح جامع حمل‌ونقل از موضوعات بسیار مهم و تعیین‌کننده است. این طرح باید سهم بهینه هر یک از شیوه‌های حمل‌ونقل را مشخص کند و بر اساس نیازهای کشور، مسیر توسعه آن‌ها را ترسیم کند.

متأسفانه این طرح بیش از ۲۴ تا ۲۵ سال در چرخه تصمیم‌گیری قرار داشته و همین مسئله مانع شکل‌گیری یک برنامه منسجم برای توسعه حمل‌ونقل شده است.

اخیراً طرح جامع حمل‌ونقل به امضای وزیر راه و شهرسازی رسیده و برای دولت ارسال شده است. پرسش اصلی این است که آیا صرف تدوین و تصویب چنین طرحی می‌تواند مشکلات را حل کند؟ پاسخ منفی است. اگر رویکردهای اجرایی و سیاست‌های تخصیص منابع تغییر نکنند، صرفاً با تدوین یک سند جدید اتفاق خاصی رخ نخواهد داد.

اگر قرار است سهم حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی بار کشور به ۲۵ یا ۳۰ درصد برسد، باید استعداد و ظرفیت شبکه نیز متناسب با این هدف افزایش پیدا کند. نمی‌توان هدفی بزرگ برای راه‌آهن تعیین کرد، اما امکانات، زیرساخت و منابع متناسب با آن را در اختیارش قرار نداد.

در این زمینه باید نقش‌ها به‌درستی تفکیک شوند؛ دولت سیاست‌گذار باشد، راه‌آهن مدیریت شبکه را بر عهده بگیرد و عملیات حمل‌ونقل توسط اپراتورهای بخش خصوصی انجام شود. تنظیم‌گری نیز باید در چارچوبی مستقل و با مشارکت نهادهای ذی‌ربط صورت گیرد. این تفکیک وظایف می‌تواند به چابک‌سازی راه‌آهن و افزایش توان عملیاتی شبکه منجر شود.

شما به ضرورت نگاه کلان به حمل‌ونقل اشاره کردید. در این نگاه، ارتباط میان شبکه ریلی، جاده‌ای، هوایی و دریایی چه جایگاهی دارد؟

یکی از موضوعات اساسی در حکمرانی حمل‌ونقل، یکپارچگی میان شیوه‌های مختلف جابه‌جایی است. در بسیاری از کشورهای جهان، شبکه‌های حمل‌ونقل به‌گونه‌ای طراحی شده‌اند که مسافر یا کالا بتواند با کمترین هزینه و اتلاف وقت از یک شیوه حمل‌ونقل به شیوه دیگر منتقل شود.

برای مثال، مسافر باید بتواند از طریق مترو به ایستگاه راه‌آهن دسترسی پیدا کند و از آنجا به فرودگاه یا سایر مراکز حمل‌ونقل متصل شود. در حوزه بار نیز ارتباط میان بندر، شبکه ریلی و جاده‌ای اهمیت زیادی دارد.

این یکپارچگی باعث کاهش هزینه‌های انرژی، صرفه‌جویی در زمان و افزایش بهره‌وری می‌شود. اما تحقق آن نیازمند حکمرانی یکپارچه در کل بخش حمل‌ونقل است؛ حکمرانی‌ای که بتواند منافع همه مدها را ببیند و برای هماهنگی آن‌ها سیاست‌گذاری کند.

از سوی دیگر، توسعه کریدورهای بین‌المللی نیز باید در اولویت قرار گیرد. ایران به دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی خود ظرفیت تبدیل‌شدن به یکی از چهارراه‌های مهم حمل‌ونقل منطقه و جهان را دارد. اما بهره‌برداری از این موقعیت بدون سیاست‌گذاری درست و توسعه زیرساخت‌ها امکان‌پذیر نیست.

ما باید بتوانیم کریدورهای ترانزیتی را فعال کنیم و شبکه ریلی را به‌عنوان یکی از ارکان اصلی این مسیرها توسعه دهیم.

با توجه به محدودیت منابع مالی دولت، چگونه می‌توان این اهداف را محقق کرد؟

شرایط اقتصادی کشور و محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها و فشارهای اقتصادی نشان می‌دهد که دولت به‌تنهایی نمی‌تواند بار مالی توسعه زیرساخت‌ها را بر دوش بکشد. بنابراین، باید از ظرفیت بخش خصوصی استفاده کنیم.

دولت باید زمینه فعالیت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را فراهم کند و این بخش را به پیشران فعالیت‌های اقتصادی تبدیل کند. البته این موضوع به معنای کناررفتن دولت از مسئولیت‌هایش نیست؛ بلکه دولت باید از تصدی‌گری فاصله بگیرد و نقش سیاست‌گذاری، حمایت و نظارت را تقویت کند.

برای این منظور، لازم است دولت، مجلس، فعالان صنعت، سرمایه‌گذاران، دانشگاهیان و انجمن‌های علمی و صنفی در کنار یکدیگر قرار بگیرند و درباره آینده حمل‌ونقل کشور به تفاهم برسند.

همچنین باید مشوق‌های قانونی موجود مانند تبصره ۱۸ و ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید به شکل مؤثر اجرا شوند. این مشوق‌ها می‌توانند در توسعه حمل‌ونقل ریلی نقش مهمی داشته باشند، اما اجرای آن‌ها با مشکلات و موانع متعددی روبه‌روست.

در ماه‌های اخیر، مدیرعامل راه‌آهن و برخی مدیران این مجموعه پیگیری‌هایی برای اجرای بهتر این قوانین انجام داده‌اند و اقداماتی نیز صورت گرفته است؛ اما این میزان حمایت برای ایجاد تحرک جدی در صنعت ریلی کافی نیست.

به‌ویژه در ماده ۱۲، موضوع صرفه‌جویی در مصرف انرژی و بازگشت منافع حاصل از آن اهمیت دارد. این قانون و مصوبات مرتبط باید به‌گونه‌ای اجرا شوند که منابع حاصل از صرفه‌جویی واقعاً به توسعه حمل‌ونقل ریلی اختصاص پیدا کنند.

یکی از انتقادهای بخش خصوصی این است که دولت گاهی در تنظیم‌گری، به جای توجه به منافع بلندمدت صنعت، ملاحظات کوتاه‌مدت و حتی محبوبیت سیاسی را در نظر می‌گیرد. آیا نهاد تنظیم‌گر مستقل می‌تواند از بروز چنین تعارضی جلوگیری کند؟

قطعاً. تنظیم‌گری باید بر اساس منافع عمومی و واقعیت‌های اقتصادی صنعت انجام شود، نه بر مبنای ملاحظات کوتاه‌مدت سیاسی. اگر دولت هم‌زمان سیاست‌گذار، مالک، مدیر و تنظیم‌گر باشد، احتمال تعارض منافع به وجود می‌آید. در چنین شرایطی ممکن است تصمیم‌هایی اتخاذ شود که در کوتاه‌مدت از نظر اجتماعی یا سیاسی جذاب باشند، اما در بلندمدت به زیان صنعت و حتی مردم تمام شوند.

بنابراین، لازم است تنظیم‌گری از تصدی‌گری و سیاست‌گذاری اجرایی تفکیک شود و یک نهاد مستقل با مشارکت مجموعه‌ای از نهادهای تخصصی و مدنی، مسئولیت آن را بر عهده بگیرد.

«آگهی موضوع ماده ۳قانون و ماده ۱۳آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی»
برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۱۲۰۶۰۰۰۸۸۳ مورخه ۱۴۰۵.۰۲.۱۹ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سندرسمی مستقر در واحدثبتی حوزه ثبت ملک بهارستان تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای فرهاد اسلام زاده فرزند آزاد بشماره شناسنامه ۳۵۴ نسبت به مساحت ۵۵.۴۳ مترمربع پلاک ۶۳۷۲ فرعی از ۱۴۱ اصلی مفروز و مجزی شده از پلاک ۴۴ فرعی از ۱۴۱ اصلی (که در آگهی قبلی اشتباها ۱۴۷۸ فرعی قید شده بود و به موجب این آگهی به ۶۳۷۲ فرعی از ۱۴۱ اصلی اصلاح شده است) واقع در صالحیه خریداری از مالکین رسمی آقایان رسول و عباسعلی و حسینعلی (همگی) دهقان نبری محرز گردیده است.لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دونوبت به فاصله ۱۵روز آگهی می شود،در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سندمالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند ازتاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دوماه اعتراض خودرا به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید،ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض،دادخواست خودرا به مراجع قضایی تقدیم نمایند.بدیهی است درصورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سندمالکیت صادر خواهدشد.س ۵۱۹۴ تاریخ انتشار نوبت اول:۱۴۰۵.۰۸.۲۷
احمد فخری-رئیس ثبت اسناد و املاک بهارستان

«آگهی موضوع ماده ۳قانون و ماده ۱۳آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی»
برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۱۲۰۶۰۰۷۲۰۴ مورخه ۱۴۰۵.۰۷.۱۸ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سندرسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک بهارستان تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی خانم معصومه عبداله زاده فرزند عبداله بشماره شناسنامه ۷۷۶ نسبت به ششدانگ یکباب ساختمان به مساحت ۷۴.۳۷ مترمربع پلاک ۱۰۶۶ فرعی از ۱۴۸ اصلی مفروز و مجزی شده از پلاک ۹۲ فرعی از ۱۴۸ اصلی واقع در قلعه میر خریداری از مالک رسمی خانم منیژه رضایی محرز گردیده است.لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دونوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود،در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سندمالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند ازتاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دوماه اعتراض خودرا به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید،ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض،دادخواست خودرا به مراجع قضایی تقدیم نمایند.بدیهی است درصورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سندمالکیت صادر خواهدشد.س ۵۱۹۶ تاریخ انتشار نوبت اول:۱۴۰۵.۰۸.۲۷ تاریخ انتشار نوبت دوم:۱۴۰۹.۰۹.۱۴
احمد فخری-رئیس ثبت اسناد و املاک بهارستان

«آگهی موضوع ماده ۳قانون و ماده ۱۳آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی»
برابر رای شماره ۱۴۰۵۶۰۳۰۱۲۰۶۰۰۶۷۹۶ مورخه ۱۴۰۵.۰۷.۰۶ هیات اول موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سندرسمی مستقر در واحدثبتی حوزه ثبت ملک بهارستان تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای ابراهیم پراکنده فرزند عباس بشماره شناسنامه ۲۱۹ نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین کشاورزی به مساحت ۳۰۰۰ مترمربع پلاک ۲۳۷۹ فرعی از ۱۴۳ اصلی مفروز و مجزی شده از پلاک ۱۴۳ اصلی واقع در خیرآباد خریداری از مالک رسمی آقای حسن رضائی محرز گردیده است.لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دونوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود،در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سندمالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند می توانند ازتاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دوماه اعتراض خودرا به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید،ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض،دادخواست خودرا به مراجع قضایی تقدیم نمایند.بدیهی است درصورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سندمالکیت صادر خواهدشد.س ۵۱۹۷ تاریخ انتشار نوبت اول:۱۴۰۵.۰۸.۲۷ تاریخ انتشار نوبت دوم:۱۴۰۹.۰۹.۱۴
احمد فخری-رئیس ثبت اسناد و املاک بهارستان