



## توسعه حمل و نقل؛ حمایت دولت با نقش آفرینی بخش خصوصی

دکتر علی خاکساری رفسنجانی عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبایی است. وی دکترای برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای از دانشگاه ولز انگلستان (۱۹۹۶)، کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی منطقه‌ای و توسعه منابع از دانشگاه واترلو کانادا (۱۹۹۳) و کارشناسی اقتصاد از دانشگاه شهید بهشتی تهران (۱۳۶۷) دارد. دکتر خاکساری در زمینه حمل و نقل، توریسم، خودرو و ترافیک تخصص دارد. با ایشان درباره چالش‌های پیش روی صنعت حمل و نقل ایران گفت‌وگو کردیم. دکتر خاکساری معتقد است شبکه حمل و نقل هر کشور مانند خونی است که در رگ‌ها جاری است و اقتصاد آن کشور از آن تغذیه می‌کند و ایران باید برای بهبود عملکرد خود در این زمینه حمل و نقل ریلی را با توجه به الویت‌های اقتصادی گسترش دهد و این تنها در یک فضای رقابتی و با حمایت دولت امکان‌پذیر است. دکتر خاکساری مدیر دفتر برنامه‌ریزی، نظارت و سنجش دانشگاه علامه طباطبایی است و در گذشته رئیس بخش اقتصاد حمل و نقل و توسعه پایدار پژوهشکده حمل و نقل بوده است. وی همچنین کتاب محله‌های شهری در ایران را به رشته تحریر درآورده که از سوی انتشارات پژوهشگاه علوم انسانی در سال ۱۳۸۵ منتشر شده است. «برآورد تابع تقاضای حمل و نقل کالاهای کشاورزی در سیستم حمل و نقل جاده‌ای ایران به روش هم‌جمعی و تحلیل پارامترهای مؤثر بر آنها» که در نهمین کنفرانس مهندسی حمل و نقل و ترافیک ایران ارائه شده آخرین مقاله دکتر خاکساری است.

حمل و نقل جاده‌ای از تمام شیوه‌های دیگر حمل و نقل رایج‌تر است. البته هر چه بتوانیم از ۱ درصد تا ۱۵ درصد از سهم حمل و نقل جاده‌ای را کاهش دهیم و به سهم حمل و نقل ریلی اضافه کنیم، بهتر خواهد بود. معضلی که اکنون در این رابطه در کشورمان داریم، محدود بودن طول راه‌آهن کشوری با توجه به وسعت کشورمان است. در خوش‌بینانه‌ترین حالت، حداکثر ۹ هزار کیلومتر راه‌آهن داریم که به هیچ وجه مناسب کشوری با وسعت یک میلیون و ششصد و چهل و هشت هزار مترمربع نیست. طول راه‌های کشور ما نزدیک به ۲۰۰ هزار کیلومتر است. این امر باعث شده است سهم حمل و نقل جاده‌ای به مراتب از حمل و نقل ریلی بیشتر باشد.

■ از چه نظر اگر بتوانیم به سهم حمل و نقل ریلی بیفزاییم، گام مثبتی برداشته‌ایم؟  
از نظر امتیازاتی که حمل و نقل ریلی دارد. در اینجا چند امتیاز را برمی‌شمارم. اول اینکه مصرف سوخت کمتری دارد. به ازای هر تن کیلومتر بار و یا هر نفر کیلومتر مسافر مصرف انرژی و سوخت در حمل و نقل

همه دنیا وجود ندارد که مثلاً بگوییم چند درصد از بار یا مسافر با این شیوه جابه‌جا شود و چند درصد با شیوه دیگر. در تمام دنیا اصلی‌ترین شیوه حمل و نقل، حمل و نقل جاده‌ای است؛ بعد از آن هم حمل و نقل ریلی است و حمل و نقل هوایی و دریایی در رده‌های بعدی قرار می‌گیرند. با توجه به وسعت کشور ایران، مانند کشورهای دیگر، حمل و نقل جاده‌ای بیشترین سهم را به خود اختصاص می‌دهد. رتبه دوم هم متعلق به حمل و نقل ریلی است. حمل و نقل هوایی هم سهم خیلی کوچکی در جابه‌جایی‌ها دارد. اما با توجه به وسعت کشورمان که کشور پهناوری است و با در نظر گرفتن مزیت‌های شیوه‌های مختلف حمل و نقلی، بهتر است که برنامه‌ریزی حمل و نقل در کشور ما به گونه‌ای صورت گیرد که سهم حمل و نقل ریلی از آنچه اکنون هست، بیشتر شود و در بعضی از موارد جایگزین حمل و نقل جاده‌ای شود. اما نباید فراموش کرد که نمی‌توان انتظار داشت ۶۰ و ۷۰ درصد حمل و نقل ما حمل و نقل ریلی شود و در مقابل ۲۰ و یا ۳۰ درصد حمل و نقل جاده‌ای. در هر شرایطی، در تمام دنیا ثابت شده است که سهم

■ یکی از چالش‌هایی که در صنعت حمل و نقل ایران وجود دارد، ناموزون بودن نظام حمل و نقل در بخش‌های مختلف است؛ اینکه چه میزان از حمل بار در کشور باید توسط حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، هوایی و یا دریایی انجام شود. با توجه به ویژگی‌های جغرافیایی ایران و زیرساخت‌های موجود در صنعت حمل و نقل فکر می‌کنید نقطه مطلوب و استاندارد برای ما کجاست؟

بخش‌های مختلف حمل و نقل و یا شاید بهتر است بگوییم، شیوه‌های مختلف حمل و نقل را به طور کلی می‌توانیم به چهار دسته: جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی تقسیم کنیم. گاه حمل و نقل لوله‌ای هم مطرح می‌شود، اما چون کارکرد خاص دارد، معمولاً در این دسته‌بندی نمی‌آید. در ارتباط با توازن در نظام حمل و نقل مناسب، مسئله برمی‌گردد به مزیت‌ها و معایبی که هر کدام از این شیوه‌های حمل و نقلی دارند. بهترین توازن آن است که بخش عمده‌ای از بار و یا مسافری که قرار است جابه‌جا شود، با شیوه‌ای جابه‌جا شود که به لحاظ اقتصادی، زیست محیطی و مصرف منابع شرایط بهتری دارد. اما فرمول خاصی هم برای

ریلی نسبت به حمل و نقل جاده‌ای کمتر است. به ازای هر یک تن کیلومتر باری که با جاده جابه‌جا می‌کنیم، اگر به حمل و نقل ریلی رو آوریم، میزان مصرف سوخت کمتر خواهد شد. مطالعات تأیید می‌کنند که تحت هر شرایطی در حمل و نقل ریلی مصرف انرژی کمتر است. بنابراین در عصری که به دنبال شیوه‌های صرفه‌جویی در مصرف انرژی هستیم، حمل و نقل ریلی امتیاز بیشتری دارد.

موضوع دوم، فاکتور زیست‌محیطی و آلودگی‌های آن است. آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از حمل و نقل ریلی از آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از حمل و نقل جاده‌ای کمتر است. در عصری که به دنبال شیوه‌های حمل و نقل دوستدار محیط زیست هستیم، این امر نیز یک مزیت محسوب می‌شود. گرچه ممکن است گفته شود با تکنولوژی که هم‌اکنون در حمل و نقل ریلی در کشورمان داریم خیلی دوستدار محیط زیست نیست، نسبت به حمل و نقل جاده‌ای وضعیت بهتری دارد. اگر هم بتوانیم حمل و نقل ریلی را برقی کنیم، مزیت آن خیلی بیشتر خواهد شد، زیرا در این صورت هم مصرف انرژی کمتر خواهد بود و هم آلودگی‌های زیست‌محیطی به حداقل خواهد رسید.

موضوع دیگر ایمنی بسیار بالا در حمل و نقل ریلی نسبت به حمل و نقل جاده‌ای است. ضریب تصادفات و تعداد کشته‌ها در حمل و نقل ریلی بسیار پایین‌تر از حمل و نقل جاده‌ای است. در نتیجه اگر حمل بار و مسافر را به سمت حمل و نقل ریلی انتقال دهیم، معیار ایمنی را بالاتر برده‌ایم و این مزیت کم‌اهمیتی نیست، لذا باید تلاش کنیم این شیوه را گسترش دهیم.

■ **صرفه‌جویی در مصرف انرژی را به عنوان یکی از مزیت‌های حمل و نقل ریلی برشمردید. هدفمندی رایانه‌ها چه تأثیری در آینده بر حمل و نقل خواهد گذاشت؟ آیا دولت نمی‌تواند منابع مالی را که از محل هدفمندی یارانه‌ها به دست می‌آید، به سمت سرمایه‌گذاری در حمل و نقل ریلی سوق دهد؟**

دقیقاً می‌تواند این کار را انجام دهد. هدفمندی یارانه‌ها فارغ از بحث‌های سیاسی، بحث اقتصادی خوبی است، به شرط آنکه واقعاً هدفمند باشد. وقتی دولت یارانه‌ها را از روی بخش حساس زندگی افراد برمی‌دارد، باید با شیوه‌ای هدفمند، زمان‌مند و برنامه‌ریزی شده دقیق جایگزینی برای کسانی که از این بابت متضرر می‌شوند داشته باشد. بحث جایگزینی بسیار اهمیت دارد. اگر صرفاً یارانه‌ها قطع شود و جایگزین‌های مناسب در نظر گرفته نشود، طرح دچار معضلات زیادی خواهد شد. اما اگر دولت با یک برنامه‌ریزی این کار را هدفمند انجام دهد، مشکلی پیش نخواهد آمد. حذف هزینه‌هایی که تاکنون برای سوخت پرداخت می‌شد و اکنون دیگر پرداخت نمی‌شود، به این معناست که خزانه دولت از پرداخت هزینه‌هایی معاف شده است. امروزه انتظار می‌رود این هزینه‌ها به خود مصرف‌کنندگان به طور مستقیم پرداخت شود. از سوی دیگر چون قرار است هدفمندسازی یارانه‌ها به گونه‌ای باشد که دهک‌های پایین جامعه متضرر نشوند، و حتی از آن منتفع شوند، باید نمود خود را بخصوص در مسئله حمل و نقل نشان دهد. مردم، و بخصوص دهک‌های پایین جامعه، صبر و تحمل زیادی ندارند. نمی‌توان انتظار داشت زمانی معادل ده سال و یا پانزده سال صبر کنند تا اثرات هدفمندسازی یارانه‌ها را ببینند. دهک‌های پایین جامعه توان صبر طولانی مدت ندارند، چون زود نابود می‌شوند. به قدری دخل و خرج این افراد به هم نزدیک است و یا حتی در

## اگر بتوانیم حمل و نقل ریلی را برقی کنیم، مزیت آن خیلی بیشتر خواهد شد، زیرا در این صورت هم مصرف انرژی کمتر خواهد بود و هم آلودگی‌های زیست‌محیطی به حداقل خواهد رسید

بسیاری مواقع خرجشان از دخلشان بیشتر است که با کوچک‌ترین شوک اقتصادی از بین می‌روند و دچار مشکلات اقتصادی و فرهنگی می‌شوند. بنابراین دولت باید اثرات سرریعی را در جامعه ایجاد کند تا دهک‌های پایینی که قرار است مورد حمایت قرار گیرند، بسرعت اثرات مثبت هدفمندسازی را احساس کنند. یکی از شیوه‌هایی که می‌تواند هدفمندسازی را خیلی سریع به چشم دهک‌های پایین جامعه بیاورد تا بهتر بتوانند آن را لمس کنند، رفتن به سمت شیوه‌های حمل و نقلی است که مصرف انرژی پایین‌تری دارند و می‌تواند پاسخگوی نیازها دهک‌های پایین باشند. به اعتقاد من دولت حتی قبل از آنکه درآمدهایی ناشی از عهده پرداخت یارانه‌ها را به دست آورد، باید از همان ابتدا و از محل بودجه‌های دیگر خود شرایط مثبت را فراهم کند تا دهک‌های پایین اثرات مثبت آن را درک کنند. یکی از کارهایی که دولت می‌تواند در بخش حمل و نقل انجام دهد این است که سیستم‌های حمل و نقل عمومی داخل شهری و بخصوص بین شهری را بسرعت به سمت شیوه‌هایی که به لحاظ مصرف سوخت مقرون به‌صرفه هستند، گسترش دهد. دولت باید درآمدهای ناشی از هدفمندسازی را در توسعه حمل و نقل ریلی بین شهری و توسعه سیستم‌های درون‌شهری مانند اتوبوس‌ها و بخصوص مترو، به عنوان حمل و نقل ریلی در اولویت قرار دهد. اگر دولت به این سمت حرکت کند، هدفمندسازی یارانه‌ها خیلی موفق‌تر جلوه خواهد کرد.

■ **در کنار بحث هدفمندسازی یارانه‌ها، اجرای سیاست اصل ۴۴ قانون اساسی مطرح است که می‌خواهد تصدی‌گری دولت را در بخش‌های اقتصادی کم کند و به آزادسازی و خصوصی‌سازی بخش‌های مختلف، از جمله حمل و نقل، دست بزند. از طرفی می‌خواهیم دخالت دولت را کم کنیم و امور را به بخش خصوصی واگذار کنیم و از طرف دیگر یکی از مشکلات اصلی در بخش حمل و نقل این است که سرمایه‌گذاران خصوصی به دلیل بازده پایین اقتصادی در این بخش به نسبت سایر بخش‌ها معمولاً از ورود به آن صرف‌نظر می‌کنند. کسانی هم که در حال حاضر در حمل و نقل فعال هستند، مشکلاتی دارند. ارزیابی شما چیست؟**

از یک طرف اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی را داریم و از طرف دیگر اجرای هدفمندسازی یارانه‌ها را که به نظر می‌رسد ممکن است در بعضی مواضع با هم تداخل و یا حتی تضاد داشته باشند. من با دو بحث سؤال شما را می‌توان پاسخ بدهم. اول اینکه اثبات شده است حمل و نقل در تمام کشورهای دنیا، حتی کشورهای پیشرفته اروپایی و امریکا، نمی‌تواند بخش

کاملاً مستقل خصوصی باشد؛ به دلیل اینکه هزینه‌بر و زمان‌بر است. طرح‌های حمل و نقل عمدتاً طرح‌های دیربازده‌اند. چنین طرح‌هایی، نه در کشور ما و نه در هیچ کشور دیگر دنیا، مورد استقبال بخش خصوصی قرار نمی‌گیرند. بنابراین اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی در بخش حمل و نقل باید با ظرافت خاصی انجام گیرد. اجرای اصل ۴۴ در بخش‌های زودبازده که به سرمایه کمتری نیازمندند، می‌تواند خیلی مؤثر باشد، در حالی که بخش خصوصی تمایلی برای ورود و سرمایه‌گذاری در حمل و نقل ندارد. با حمایت‌های دولت و اینکه بخش خصوصی سرمایه کمی بگذارد و بقیه آن را دولت تأمین کند، می‌توان بخش خصوصی را به ورود به این صنعت تشویق کرد. این به مفهوم ایجاد بخش‌های خصوصی کاذب در کشور که زیر پوشش دولت و به اسم بخش خصوصی نه کارایی دولتی خوبی دارند و نه کارایی یک بخش خصوصی نیست. متأسفانه اکنون بخش‌های کاملاً نامشخصی که نه جایگاه خصوصی دارند و نه جایگاه دولتی در کشور ما به وجود آمده‌اند.

لذا باید بین فعالیت‌های حمل و نقلی که می‌تواند در بخش خصوصی خوب عمل کند و بخش‌های حمل و نقلی که بدون دخالت و حمایت دولت نمی‌تواند کاری بکنند، تفکیک قائل شویم. مثلاً بخش خصوصی هیچ تمایلی ندارد در احداث راه‌آهن ورود کند. دولت هم اگر بخواهد با وضع قانون و اجبار و شیوه‌های غیراقتصادی بخش‌های خصوصی را وارد این صنعت کند، مسلماً شرکت‌هایی که وارد خواهند شد بخش خصوصی واقعی نخواهند بود، بلکه مجموعه‌هایی خواهند بود که تحت عنوان بخش خصوصی، اما با حمایت‌های دولت، منابع کشور را هدر خواهند داد و در هیچ جایی هم پاسخگو نخواهند بود. کاری که دولت می‌تواند برای ایجاد تعادل نسبی بین ورود بخش خصوصی و حمایت بخش دولتی انجام دهد، این است که تفکیک کند. مثلاً احداث راه‌آهن و جاده را به عهده بگیرد. اگر دولت هدفمندسازی یارانه‌ها را بپذیرد، می‌تواند منابعی را که از این محل به دست می‌آورد، در بخش‌ها زیرساختی از این دست هزینه کند. به عبارت دیگر، زیرساخت‌ها را دولت ایجاد کند و فعالیت‌ها و بهره‌برداری از زیرساخت‌ها را به بخش خصوصی واگذار کند. در بحث حمل و نقل اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی می‌تواند در بخش بهره‌برداری از زیرساخت‌های حمل و نقلی خود را نشان دهد.

دولت می‌تواند با هدفمندسازی یارانه‌ها و برنامه‌ریزی دقیق تا چند سال درآمدهای خود را صرف توسعه کمی و کیفی زیرساخت‌ها کند و آنها را در اختیار بخش خصوصی قرار دهد تا از آنها به صورت رقابتی استفاده کند و نه انحصاری. یکی از دلایل موفقیت نسبی حمل و نقل جاده‌ای در کشور ما این است که بهره‌برداری حمل و نقل جاده‌ای عمدتاً در اختیار بخش خصوصی است، در حالی که بهره‌برداری از حمل و نقل ریلی در اختیار دولت است. همین امر باعث شده علی‌رغم تمام مزیت‌هایی که حمل و نقل ریلی دارد، در خیلی از مواضع نتواند با حمل و نقل جاده‌ای رقابت کند؛ حال آنکه روی کاغذ می‌تواند این کار را انجام دهد اما در عمل نمی‌تواند و این به دلیل دخالت دولت است. به طور مثال کامیونی که در بخش خصوصی و یا حتی تعاونی کار می‌کند، رقابتی عمل می‌کند و به طور نسبی سرویس‌دهی خوبی هم به متقاضی خود ارائه می‌دهد. اما در بخش ریلی، علی‌رغم تمام سرمایه‌گذاری‌ای که دولت انجام داده، چون ساختار بهره‌برداری آن در اختیار دولت است، توان رقابتی پیدا نکرده است.



بنابراین در حمل و نقل باید بخش‌هایی را که اصل ۴۴ قانون اساسی نمی‌تواند در آن بخوبی اجرا شود، بدون تعصب و اصرار بی‌جهت به دولت واگذار کرد. حتی در کشورهایی هم که دارای اقتصاد باز هستند، احداث بسیاری از زیرساخت‌های حمل و نقلی توسط دولت انجام می‌گیرد. در کشور ما که زیرساخت‌های حمل و نقلی، بخصوص بین شهری، نیاز به توسعه دارد، بدون دخالت دولت میسر نیست. اگر هم دولت در این راستا بخش‌های خصوصی ظهوری ایجاد کند، جز ضرر مضاعف چیزی عاید کشور نخواهد کرد.

**■ از تفکیک بخش خصوص و دولتی در صنعت حمل و نقل صحبت کردید و اینکه دولت نباید بخش خصوصی ظهوری ایجاد کند اما این اتفاقی است که افتاده، به طوری که مدیران شرکت‌هایی از این دست نام «خصولتی» را که ترکیبی از دو واژه خصوصی و دولتی است برای خود برگزیده‌اند. امروزه کارهای زیربنایی، که بنا به تقسیم‌بندی شما باید دولت به عهده بگیرد، تحت پوشش شرکت‌های که بخش خصوصی نامیده می‌شوند، اما در واقع بخش خصوصی نیستند، انجام می‌گیرد. شرکت‌هایی که زمانی به وجود آمدند تا خرابی‌های ناشی از جنگ را بازسازی کنند، وارد کارهای زیرساختی اقتصادی شده‌اند. با توجه به این مطلب در سال‌های آینده صنعت حمل و نقل ما به چه سمتی خواهد رفت؟**

صنعت حمل و نقل را باید به دو بخش سیستم و شبکه تفکیک کرد و بعد آینده هر کدام را بررسیید. از بحث شبکه و زیرساخت‌ها مانند راه، فرودگاه، بندر و... شروع می‌کنم. مطمئناً در سال‌های آینده در این زمینه رشد کمی خواهیم داشت؛ چه این رشد توسط بخش خصوصی باشد، یا دولتی و یا به قول شما خصولتی. اما این رشد کمی در حالی که می‌تواند رشد کیفی هم باشد، لزوماً چنین نخواهد بود، بلکه رشد کمی خواهد بود که در بسیاری از جاها کیفیت را رعایت نخواهد کرد و متناسب با نیازها و تقاضاهای آینده نخواهد بود. اکنون در حدود ۲۰۰ هزار کیلومتر راه ۹ هزار کیلومتر راه‌آهن داریم. در چند سال گذشته سرمایه‌گذاری‌های خوبی توسط دولت انجام گرفته و قاعدتاً در سال‌های آینده این آمار به لحاظ کمی افزایش پیدا خواهد کرد و تعداد بندر و فرودگاه‌ها هم افزایش خواهد یافت. اما کیفیت نخواهند داشت و کمیت هم به اندازه نیاز نخواهد بود و یا تناسبی در آنها وجود نخواهد داشت. مشکل این است که در وهله اول شبکه‌های زیرساختی حمل و نقل بشدت هزینه‌برند و اجرای آنها نیز زمان‌بر است. گاه برای ساخت یک تونل به صرف میلیاردها تومان پول و دو تا سه سال وقت و زحمت نیاز است. اما از طرف دیگر، منفعتی هم که از این بابت عاید کشور می‌شود،

بسیار قابل توجه است، لذا باید این کار انجام شود. رفتن به این سمت که دولت چنین پروژه‌های عظیمی را به بخش‌های خصوصی خاص و حمایت‌شده و یا بخش‌هایی که تحت شرایط رقابتی قرار نمی‌گیرند، بدهد، هم به لحاظ مالی به ضرر کشور و دولت است و هم به لحاظ استانداردهای کیفی. به شرکتی اشاره کردید که زمانی با هدف مشخص و مقدس ایجاد شد و شروع به فعالیت کرد و در زمان‌های جنگ و پس از آن منشأ فعالیت‌های خوبی برای کشور شد. اما به دلیل اینکه در زمانی فعالیت‌های خوبی کرده است اگر پروژه‌ها را به افرادی که وابستگی به اینجا دارند، حتی اگر از نظر مالی هم نباشد و فقط از نظر عاطفی باشد، و در رأس بعضی از امور هستند بدهیم، چنانچه در شرایط رقابتی سالم باشد فعالیت‌شان می‌تواند برای کشور مثمر ثمر باشد. چون ظرفیت‌های مهندسی، فنی و تجهیزاتی خوبی دارند. از این ظرفیت‌ها باید برای توسعه کشور استفاده شود. نباید حذف شوند، باید فعالیت کنند اما در شرایط رقابتی. اگر در شرایط رقابتی کار کنند، به دنبال هدف خوبی که در گذشته داشتند، امروزه هم در بسیاری موارد می‌توانند موفقیت‌های خوبی برای توسعه کشور ایجاد کنند. اما اگر قرار باشد این شرکت‌ها و یا هر شرکت دیگری تحت شرایط خاص و با حمایت‌های ویژه و در شرایط انحصاری فعالیت‌هایی را انجام دهند، هم به ضرر اقتصاد کشور است، هم به ضرر محیط زیست و هم به ضرر خود آن شرکت‌ها. در شرایط انحصاری هیچ کس رشد نخواهند کرد. ممکن است در کوتاه‌مدت سرمایه خوبی به دست آورند، اما رشدی را که در دنیا شاهد آن هستیم، نخواهند کرد. به اعتقاد من در سال‌های آینده شاهد توسعه کمی خواهیم بود، اما باید به این کمیت بعد کیفی و اقتصادی جدی هم بدهیم؛ کمیتی که هم‌زمان با مسئله اقتصادی باشد. امروزه نباید سنگی را از جایی به جای دیگر گذاشت، بدون اینکه اثرات مثبت و منفی اقتصادی آن را در نظر گرفت. هر کاری باید توجیه اقتصادی داشته باشد. اگر توسعه با توجیه اقتصادی واقعی شکل بگیرد، کمیت، بعد کیفی و اقتصادی به خود خواهد گرفت. اما در جایی که توجیه اقتصادی ندارد، صرف اینکه راه بسازیم، نهایت شکست است. ممکن است در کوتاه‌مدت موفقیت جلوه کند، اما در نهایت شکست است.

در دو دهه گذشته در بعد سیستمی حمل و نقل، که بیشتر در برگیرنده وسایل نقلیه و سیستم‌های جابه‌جایی است، عقب‌گرد بزرگی داشته‌ایم. ما کشوری بودیم که در بعد سیستم‌ها، هم در ارتباط با آنچه در کشور می‌توانستیم تولید کنیم و هم در ارتباط با آنچه می‌توانستیم از خارج کشور وارد کنیم، به سمت خوبی پیش می‌رفتیم، اما به دلیل

انحصارات خاصی که در کشور ایجاد شد، متأسفانه به بیراهه رفتیم. در ارتباط با سیاست‌هایی که در ده پانزده ساله گذشته در کشور اجرا شد، نسبت به آینده سیستم‌ها حمل و نقلی کاملاً ناامیدم. احساس نمی‌کنم با این وضعیت به جای خوبی برسیم؛ هم در بعد وسایل نقلیه باری و مسافری و هم در بعد جاده‌ای و ریلی. گاه از زیرساخت‌های موجود کشور بدرستی بهره‌برداری نمی‌کنیم، به دلیل اینکه منتظریم سیستم را خودمان ایجاد کنیم. اما یا نمی‌توانیم سیستم را ایجاد کنیم و یا با تأخیر و یا بدون کیفیت ایجاد می‌کنیم. هر سه این موارد در مورد کشور ما اکنون صادق است. وقتی شبکه‌ای ایجاد می‌کنیم، به سیستمی نیاز داریم که بتواند بخوبی از آن بهره‌برداری کند. اگر بهترین راه‌آهن را بکشیم اما واگن مناسبی نداشته باشیم تا در زمان مناسب در داخل آن بگذاریم، هر روزی که ریل بدون استفاده می‌ماند، به معنای ضرر کلان است. از این روست که می‌گویم در بعد سیستم و بخصوص در بعد وسایل نقلیه عقب‌گرد بزرگی داشته‌ایم. متأسفانه به دلیل انحصارات ایجاد شده، سیاست‌هایی هم که در این چند سال دنبال می‌شود همان را تعیین می‌کند. باید به این مسئله اقتصادی، کیفی نگاه کنیم و مثل تمام دنیا نیازهای واقعی خود را از هر جایی که به ما با قیمت و کیفیت مناسب می‌دهند تأمین کنیم و در کنار آن هر توسعه‌ای را که می‌توانیم در بعد ساخت سیستم‌های حمل و نقل انجام دهیم و آن را هم از شرایط رقابتی خارج نکنیم و نگوییم مثلاً کامیون را فقط باید این شرکت بسازد و یا فقط باید در داخل کشور ساخته شود. نتیجه اینکه می‌خواهیم کامیون را در داخل کشور بسازیم این می‌شود که مردم و شرکت‌های ما مجبور می‌شوند سراغ کامیون‌های چهل پنجاه سال پیش که مصرف سوخت بالا و ایمنی پایین دارند و به لحاظ محیط زیستی بسیار مضرند، بروند و این لطمه زدن به حمل و نقل است. در حالی که باید بخش حمل و نقل را کاملاً از بخش خودروسازی جدا کرد. اینها هیچ ارتباطی با هم ندارند اگر هم ارتباطی داشته باشند، بخش خودروسازی و سیستم‌سازی ماست که در خدمت بخش حمل و نقل است. متأسفانه در کشور این روند را برعکس کرده‌ایم. احساس می‌کنیم حمل و نقل تابع سیستم خودروسازی است، در حالی که خودروسازی بخش بسیار کوچکی از حمل و نقل است. اما متأسفانه تفکری که در جامعه ما وجود دارد باعث شده عده‌ای در ناخودآگاه خود احساس کنند حمل و نقل زیرمجموعه خودروسازی است. این تفکر لطمه زیادی زده و من نسبت به آینده خوش‌بین نیستم.

**■ اما علی‌رغم این پدیده‌ها و عده‌ای از متخصصان و کارشناسان صنعت حمل و نقل، یکی از اصلی‌ترین سیاست‌های دولت در این صنعت تبدیل شدن به هاب هوایی و حمل و نقل ریلی در منطقه است. در حال حاضر هم مشکلاتی با هاب‌های منطقه داریم و گفته می‌شود که در آینده هاب خود را تغییر خواهیم داد. ممکن است هاب ما از دوی به کشور دیگری تغییر کند. با توجه به ظرفیت‌ها و امکانات موجود در کشور برای تبدیل شدن به هاب منطقه، از جمله خلیج فارس در جنوب و دریای خزر در شمال و اینکه کشور در نقاط بندری هم تراز سطح دریا هستیم و مانند دوی ۱۲۰۰ متر پایین‌تر از سطح دریا نیستیم، برنامه‌ای در عمل وجود دارد؟ آیا در آینده نزدیک می‌توان به این نقطه رسید؟**

سؤال خیلی سختی است، زیرا هم سؤال اقتصادی است و هم سؤال مدیریتی، سیاسی و جغرافیایی. اگر به ظرفیت‌های کشورمان، مانند موقعیت استراتژیک،

گسترده‌گی و تنوع آب و هوایی نگاه کنیم، درمی‌یابیم که از بسیاری جهات می‌توانیم هاب هوایی و دریایی باشیم و با سرویس دهی به دنیا درآمد خوبی به دست آوریم. موقعیت کشور ما امتیازات بسیار مثبتی را برای ما به وجود آورده است. این امر مانند آن است که فردی به لحاظ جسمی قوی هیکل و تنومند باشد و به لحاظ اجتماعی از موقعیت خوبی برخوردار باشد. اگر چنین فردی تفکر دقیق و برنامه‌ریزی مناسبی نداشته باشد، علی‌رغم اینکه از دید دیگران شرایط مناسبی دارد، موفقیت نخواهد داشت و هیچ‌گاه به جایگاه واقعی خود نخواهد رسید. اگر فقط به لاف‌زنی از توانمندی‌های خود بپردازد و تلاش خود را مصروف عرضه کردن خود کند، اما هیچ‌گاه از استعدادهاى خود به نفع خود و اطرافیان استفاده نکند، هیچ بهره‌ای نخواهد برد. وضعیت کشور ما نیز چنین است. وقتی در منطقه به ایران نگاه می‌کنیم، می‌بینیم نسبت به کشورهای اطراف و یا کشورهای سایر نقاط دنیا که وضعیتی بدتر از ما دارند اما امتیازات بیشتری از ما گرفته‌اند، امتیازات زیادی دارد. در مثالی که بیان کردیم فردی را در نظر بگیرید که ظرفیت‌های جسمانی و موقعیتی چندان مناسبی ندارد اما با فکر و برنامه‌ریزی از فرد مورد مثال ما شرایط به مراتب بهتری برای خود ایجاد می‌کند. گفتن این مطلب به فرد مورد نظر که تو با این همه استعداد از دیگری عقب‌تری هیچ تأثیری نمی‌گذارد. باید ریشه‌یابی کرد. اینکه کشور ما نمی‌تواند از این امتیازاتش در مبحث حمل‌ونقل، که موضوع مورد نظر ماست، استفاده کند به این دلیل است که برنامه‌ریزی، مدیریت و استراتژی درستی در سطح کلان برای انجام این کار نداریم. سیاست‌های اشتباه کمک کرده تا ما کشوری شویم که با همه توانمندی‌ها و ادعاها، بهره‌مندی شایسته نداریم. کشوری مانند امارات با آن جمعیت کم و به مسائل خاص خود، امروزه به هاب تبدیل شده و به بهترین وجه از امکاناتش استفاده کرده است. درآمد اقتصادی خوبی دارد، شهرت جهانی برای خود دست و پا کرده و در دنیا برای خود جایگاه سیاسی ایجاد کرده است. امروزه دبی به یک مسئله استراتژیک تبدیل شده است. اگر در کشور ما تفکرات مدیریتی، سیاسی، استراتژیکی به موال گذشته باشد، وضع ما بهتر نخواهد شد، بدتر هم خواهد شد. اما اگر به این واقعیت برسیم که دنیای امروز دنیای فکر و ارتباطات است و دنیایی است که تکنولوژی این قدرت را ایجاد کرده که در نوک کوه و سطح دریا فرودگاه بسازیم و زیر دریا تونل بزیم و هر آنچه می‌خواهیم با بهره از توان مغزی که خداوند به ما اعطا کرده انجام دهیم و دیگر مانند ۵۰ سال پیش برای احداث یک فرودگاه لزوماً درگیر این نیستیم که جایی را پیدا کنیم که تمام شرایط را داشته باشد و وقتی بخواهیم فرودگاه بسازیم می‌توانیم هر جایی را برای خود را از دست خواهیم داد. لذا باید به واقعیت‌ها بیندیشیم، نه به ادعاهای بی‌موردی چون تاریخ ۲۵۰۰ ساله و کارهایی که در گذشته انجام داده‌ایم. باید ببینیم اکنون کجا قرار داریم و چه کاری می‌توانیم بکنیم که به نفع اقتصادمان باشد.

حمل‌ونقل ابزار بسیار مفیدی در جهت توسعه اقتصادی است. امروزه حمل‌ونقل می‌تواند زمینه‌ای را فراهم کند که کشور ما دیگر به نفت وابسته نباشد. البته اگر به جای بهره بردن از توانایی‌هایی که داریم، تنها به ادعا کردن بپردازیم، تنها عقب‌گرد نصیب‌مان می‌شود. ما نیازمند مدیریت‌های علمی دقیق در حمل‌ونقل هستیم، نه مدیریت سیاسی. می‌توانیم در بحث ارتباطات با دیگر کشورها دیدگاه سیاسی داشته

## حمل‌ونقل ابزار بسیار مفیدی در جهت توسعه اقتصادی است. امروزه حمل‌ونقل می‌تواند زمینه‌ای را فراهم کند که کشور ما دیگر به نفت وابسته نباشد.

باشیم، اما در بحث توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی باید دید سیاسی و منافع شخصی را کنار بگذاریم. با انجام این کار می‌توان انتظار داشت در یک دوره ده ساله و یا بیست ساله کشور را به سمتی سوق دهیم که از مزیت‌های نسبی در توسعه حمل‌ونقل استفاده کنیم تا در نهایت به توسعه اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی کشورمان کمک کند.

■ با توجه به آخرین گزارش منتشر شده از سوی بانک جهانی که دومین گزارش از این سری است و قرار است هر چند سال یک بار منتشر شود، ایران به لحاظ عملکرد لجستیکی حمل‌ونقل کالا در رتبه ۱۰۳ قرار دارد. در این گزارش کشور آلمان رتبه اول را دارد و بعد از آن سنگاپور قرار دارد. آمریکا هم رتبه ۱۵ را دارد. کشورهایی هم هستند که نسبت به گزارش قبلی پیشرفت خیلی خوبی داشته‌اند که لزوماً هم کشورهای با درآمد بالا نبوده‌اند. برای ارتقای رتبه خود چه طرح‌هایی را می‌توانیم اجرا کنیم؟

کشورهایی مانند ترکیه و سنگاپور در این زمینه پیشرفت‌های بسیار خوبی داشته‌اند. باید از حمل‌ونقل به عنوان ابزاری در زمینه توسعه اقتصادی و منطقه‌ای مناسب استفاده کنیم و درآمدهای کلانی را در بحث ترانزیت و شکوفایی اقتصادی کشور با استفاده از ابزار حمل‌ونقل کسب کنیم. حمل‌ونقل نبض اقتصاد یک کشور است و مانند خونی است که در بدن یک فرد جریان دارد. اگر این جریان کند شود، حرکت رشد کشور هم کند می‌شود. اگر جریان حمل‌ونقل در کشور شدت یابد، حرکت رشد کشور هم شدت می‌یابد. از این روست که حمل‌ونقل را به خونی که در شریان‌های بدن جاری است تشبیه می‌کنند. اگر بخواهیم اقتصاد کشور را سرزنده و شکوفا کنیم و مردم را از خدمات و کالاهایی که در جاهای مختلف تولید می‌شوند، بهره‌مند کنیم، محصولات کشاورزان را به جاهای دیگر برسانیم و نیازهای آنها را از جاهای دیگر تأمین کنیم، مواد اولیه صنعت‌کاران را تأمین کنیم و محصولات آنها را به اقصی نقاط برسانیم، نیازمند حمل‌ونقل هستیم. لذا توسعه حمل‌ونقل به معنای توسعه کل کشور است. اگر بخواهیم در بخش‌های دیگر موفق باشیم، باید در این زمینه کار کنیم. رتبه ۱۰۳ برای کشور ما مسلماً رتبه شایسته‌ای نیست. ابتدا باید ببینیم شاخص‌های ما چیست. این شاخص‌ها شاخص‌های کمی هستند. اگر سنگاپور در دنیا رتبه دوم را دارد، به این دلیل است که بزرگ‌ترین بندر جهان را ایجاد کرده است. واردات و صادراتی که در این بندر انجام می‌شود، شاخص‌های کمی کشور را رشد داده، درآمد وارد کشور کرده و فعالیت‌های اقتصادی درون کشور را شکوفا کرده است. وقتی

ارتباطات ما با دنیا کم باشد، این مشکل برای ما ایجاد خواهد شد که نمی‌توانیم از ظرفیت‌های خود خوب استفاده کنیم. کشور ما می‌تواند با توسعه سیستم‌های حمل‌ونقلی برای کشورهای آسیای میانه زمینه خوب ترانزیتی ایجاد کند تا از این طریق هم درآمد خوبی کسب کند و هم رتبه خود را در دنیا ارتقا دهد. اما چطور می‌توانیم شاخص‌ها را بالا ببریم؟ باید برای خودمان شاخص بسازیم. آمارهایی که ارائه می‌شوند، آمارهای خوبی نیستند. باید به سراغ شاخص‌های تعیین‌کننده برای ارتقای رتبه در دنیا برویم. باید ضعف‌های مان را اصلاح کنیم و کمیت و کیفیت را رشد دهیم. به اعتقاد من اگر شبکه‌های ریلی کشور را توسعه دهیم، رگ‌های جدیدی برای کشور وسیعی مثل ایران ایجاد کرده‌ایم. حمل‌ونقل‌های ریلی برای مسافت‌های بالای ۵۰۰ کیلومتر مناسب‌اند. با توجه به وسعت کشور ما فاصله تهران با اکثر شهرهای مهم مانند شیراز، کرمان، تبریز، مشهد، اهواز، اصفهان و بندرعباس که مراکز عمده اقتصادی کشور ما هستند، بالای ۵۰۰ کیلومتر است. اگر بخواهیم به شاخص‌های داخلی توجه کنیم، باید راه‌آهن را گسترش دهیم و سیستم‌های حمل‌ونقل را جدید و به‌روز کنیم. یکی از معضلات ما در این زمینه ضعف وسایل نقلیه است. در بسیاری جاها شبکه داریم، اما سیستم‌های خوبی نداریم. اگر خونی در رگ جریان پیدا نکند، رگ چه فایده‌ای دارد؟ راه بدون وسیله فایده‌ای ندارد. اگر بدون تعصب و حمایت‌های غیراقتصادی و کنار گذاشتن حمایت‌های سیاسی در داخل شبکه‌ها سیستم‌های مناسبی را راه‌اندازی کنیم و اجازه دهیم فعالیت‌های اقتصادی راحت‌تر در کشور شکل بگیرند و برای صادرات و واردات کالاها مشکل ایجاد نکنیم، حمل‌ونقل هم رشد خواهد کرد. یک سری سیاست‌ها هستند که بر حمل‌ونقل ما تأثیر می‌گذارند. یکی سیاست‌های وارداتی - صادراتی است. هر چه واردات و صادرات را محدودتر کنیم و آن را درگیر ضوابط و دستورالعمل‌های دست و پاگیر کنیم، واردات و صادرات محدودتر می‌شود و وقتی چنین شود، حمل‌ونقل محدودتر می‌شود. بنادر ما بی‌جان می‌شوند و حمل‌ونقل آن‌قدر فرصت نمی‌یابد تا جابه‌جایی شکل دهد و ارزش افزوده ایجاد کند. برای این منظور از یک سو باید حمل‌ونقل را به طور منطقی، متوازن و اقتصادی گسترش داد و از طرف دیگر سیاست‌های اقتصادی، اجتماعی و سیاسی کشور را که تأثیرگذار و یا تأثیرپذیر از حمل‌ونقل هستند به گونه‌ای تدوین کنیم که به حمل‌ونقل ما کمک کنند و یا از حمل‌ونقل ما کمک بگیرند. باید سیاست‌های مالیاتی در ارتباط با حمل‌ونقل اصلاح شود. در مجموع اگر در کشور سیاست‌ها را اصلاح کنیم و تفکرات مدیریتی اقتصادی - رقابتی ایجاد کنیم و کسانی که توان مالی و مدیریتی دارند در شرایط رقابتی وارد فعالیت‌های حمل‌ونقلی کشور شوند، در داخل کشور رشد و فعالیت ایجاد می‌شود و این امر خودبه‌خود شاخص‌های بین‌المللی ما را بالا خواهد برد.

گاه برعکس عمل می‌کنیم و دنبال شاخص‌های بین‌المللی می‌گردیم و می‌خواهیم آنها را درست کنیم و از داخل غافل می‌شویم. اگر شاخص‌های داخلی درست شود، بر شاخص‌های بین‌المللی اثر می‌گذارد.