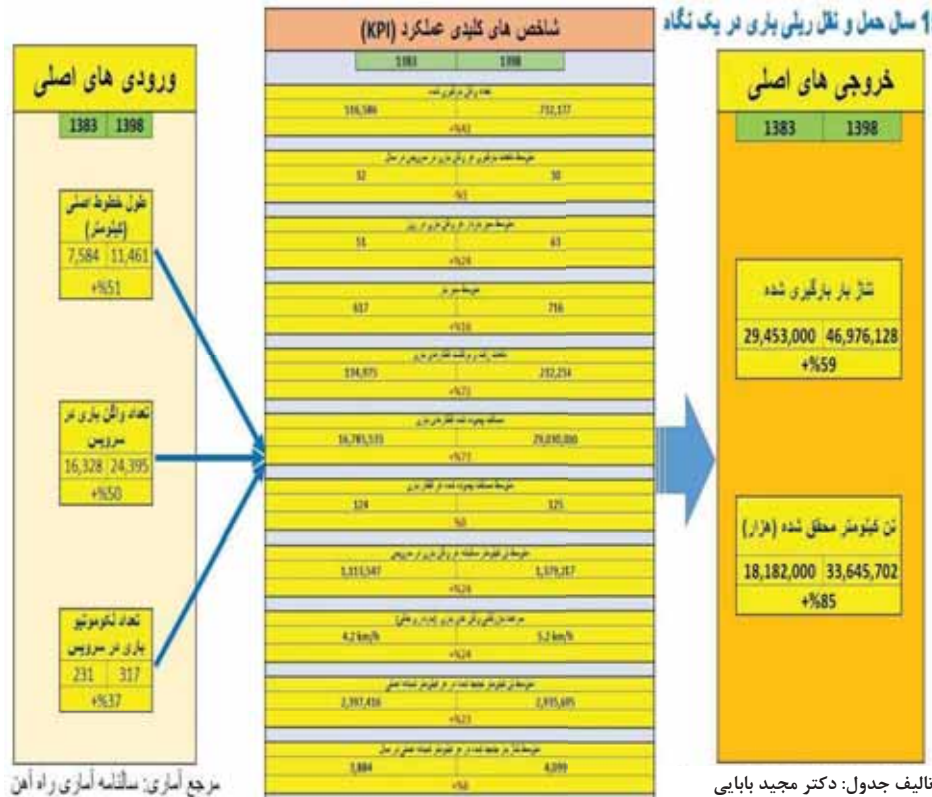


شعار یا عمل؛ نگاهی به عملکرد ۱۵ ساله بخش باری حمل و نقل ریلی

عرفان قربانعلی

دانشجو ارشد دانشکده منابع دانشگاه علم و صنعت و کارشناس حمل و نقل ریلی

۱۵ سال حمل و نقل ریلی باری در یک نگاه



گرایش به سمت استفاده از حمل و نقل ریلی افزایش یابد در عین حال هزینه های مالیات بر سوخت در بسیاری از کشورها در توسعه حمل و نقل ریلی مصرف می گردد و این چرخه ادامه پیدا می کند و منجر به کاهش تصادفات و توسعه حمل و نقل ریلی می گردد. در کنار این موضوع حق دسترسی بالا که چیزی در حدود ۷۰ درصد (حق دسترسی به خط+حق لکوموتیو) و یا در حدود ۳۰ درصد (حق دسترسی به خط) می باشد در صورتی که در بخش جاده این عدد، ۴ درصد می باشد به همین دلیل این فشار منجر به کاهش جذابیت حمل ریلی می گردد. ابزارهای فوق، نیاز به زیرساخت و مدیریت قوی در حمل و نقل ریلی دارد بدین مفهوم که باید زیرساخت کامل برای فعالیت شرکت ها را فراهم نمود سپس با ابزار تعیین تعرفه مناسب، بازار حمل و نقل را به سمت ریل سوق داد تا از منافع حاصله برای کشور استفاده نمود.

موضوع دیگر طرح های توسعه ای و دوخطه کردن و تراکم بندی محورهای نواحی مختلف راه آهن می باشد. شرکت راه آهن در طرح های توسعه ای تقریباً دخالتی ندارد و این طرح ها توسط شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل انجام می شود که متأسفانه با وجود برخی فشارهای سیاسی، موجب ایجاد طرح های ناکارآمد و غیر بهره ر می شود. لزوم بازنگری در طرح های جامع ساخت خطوط جدید و دوخطه کردن در رفع گلوگاه های ریلی به شدت احساس می شود. در همین راستا اولویت بندی طرح ها و همینطور استفاده از بخش خصوصی در توسعه خطوط، سرعت عملیات را بیشتر خواهد نمود. درخواست بازگشت ساخت خطوط جدید نیز بهتر است هرچه سریع تر از طرف شرکت راه آهن مورد پیگیری قرار گیرد تا بسیاری از مشکلات مرتفع گردد.

تأخیر در پرداخت یارانه ماده ۱۲ و تسهیلات تبصره ۱۸ که منجر به ایجاد جذابیت سرمایه گذاری در حمل و نقل ریلی می گردد، طرح های خرید و بازسازی ناوگان را با مشکل روبرو نموده است. تأخیر در پرداخت یارانه ماده ۱۲ منجر به بروز کمبود نقدینگی در صنعت ریلی (طرح های خرید ناوگان و احداث خطوط) می گردد که این موضوع شرکت ها را به سمت اخذ وام های

نمود: در بخش موضوعات برون بخشی عمده ابزار، ابزار سیاست گذاری و اجرایی است که می تواند تحول در صنعت ریلی را به وجود آورد که در این زمینه می توان به مسائلی از جمله سوخت، توسعه خطوط ریلی و قوانین گمرکی اشاره داشت که بر صنعت حمل و نقل ریلی اثرگذار می باشند. در ادامه به مرور بعضی از این مشکلات می پردازیم: موضوع اول نرخ سوخت واقعی است که از مشکلات مادر در سیستم حمل و نقل کشور می باشد. در کشورهای توسعه یافته علاوه بر اینکه نرخ سوخت بنزین و گازوئیل بر حسب دلار با نرخ واقعی و بدون سوبسید ارائه می گردد. ارائه نرخ بنزین به صورت روزانه و بر حسب نواحی متغیر بوده و در بسیاری از کشورها نرخ مالیات بر سوخت نیز اعمال می گردد. این موضوع سبب می شود

تکثر شرکت های باری و ایجاد رقابت ناسالم جهت تصاحب بازار، عدم توجه کشور به موانع ترانزیت در بخش حمل و نقل و به ویژه ریلی و از دست رفتن فرصت استفاده از کمربند ریلی ابریشم در جهت افزایش ترانزیت ریلی، قوانین دست و پاگیر گمرکی در کالاهای وارداتی و ترانزیتی، عدم اجرایی شدن سیستم واگن پول در بیشتر مبادی و مقاصد ریلی، کمبود لکوموتیو گرم، عدم تناسب هدف گذاری برنامه های توسعه ای ۵ ساله با بودجه تخصیصی، عدم اجرایی شدن اصلاح ساختار، قوانین و آیین نامه های دست و پاگیر ابلاغی به بخش خصوصی از جمله مشکلات می باشد که در این گزارش به بررسی آنها می پردازیم. راهکارهای رفع عمده مشکلات و رشد در حمل ریلی بار را می توان به دو دسته برون بخشی و درون بخشی تقسیم بندی

حدود ۱۶ سال از خصوصی سازی در صنعت حمل و نقل ریلی می گذرد و شاهد افت و خیزهای فراوانی در این صنعت بوده ایم. با بررسی دوره ۱۵ ساله خصوصی سازی در این صنعت و تحولات صورت گرفته شاید در برخی شاخص ها رشد مناسبی داشته ایم اما در بسیاری از موارد نیاز به تحولات بنیادی فراوانی داریم. در جدول منتشر شده بالا روند رشد برخی شاخص ها طی این ۱۵ سال را نشان می دهد. در این گزارش در تلاشیم تا با اشاره به مشکلات و چالش های عمده بخش باری ریلی، قدمی را در انتقال این مسائل به بخش های مختلف سیاست گذاری برداریم.

در خصوص مشکلات بخش باری کشور می توان به مشکلاتی از قبیل سرعت بازرگانی پایین (در حدود ۵ کیلومتر بر ساعت)، کمبود قطارهای باری برنامه ای،



کوتاه مدت سنگین می کشاند که این موضوع نقض غرض حمایتی است و بسیاری از شرکتها را تا مدت ها از سرمایه گذاری بیشتر منصرف می سازد.

مورد دیگری که می توان به آن اشاره کرد، موضوع فقدان ساختار رگولاتوری بی طرف می باشد. فقدان یک تنظیم کننده منجر می گردد که روابط شرکتها و راه آهن هنوز در بوته ابهام باقی بماند. بعضی از شرکت های خصوصی در صورت اعتراض در خصوص موضوعی به بخش حاکمیتی، با تهدید و عدم سیر واکن ها در بخش باری روبرو می گردند که این مسئله و بسیاری از مسائل تبعیضی با تشکیل یک تنظیم مقررات بی طرف و مستقل حل خواهد شد. به عنوان مثال در کشور آلمان، رگولاتوری بی طرف منجر شده تا با وجود رقابت حمل و نقلی شرکت های مالک ناوگان خصوصی با شرکت های مالک ناوگان دولتی شاهد رقابت سالم تری باشیم.

یکی دیگر از مشکلاتی که در صنعت حمل و نقل ریلی احساس می شود، ضعف در راه اندازی مراکز لجستیکی و در راستای آن کمبود شرکت های لجستیکی می باشد. با نگاهی جامع و فراریلی و با سیاست گذاری مناسب و شکل گیری مراکز و شرکت های لجستیکی می توان در توسعه حمل بار ریلی شاهد پیشرفت های قابل ملاحظه ای باشیم. این مراکز که توسط معاونت حمل و نقل وزارت راه با استفاده از مطالعات وسیعی در مناطق مختلف کشور جانمایی شده اند نیازمند توجه کافی، تصمیم گیری منسجم و سریع تر در تصویب می باشند. شرکت های لجستیکی نیز با افزایش یکپارچگی سیستمی می توانند در قالب های ترکیبی مشکلات قابل توجهی از صنعت را مرتفع نمایند. همچنین ایجاد سیستم های بارنامه سراسری، به رسمیت شناختن و اولویت دادن به شرکت های فورواردری از جمله مسائلی هست که منجر به تغییرات مثبت در صنعت ریلی خواهد شد.

نوسانات ارزی نیز به مرور زمان به مسائل شرکت های ریلی افزوده است. تعدادی از قطعات ریلی خصوصاً در بخش لکوموتیو، وارداتی هستند که تحریم ها و نوسانات ارزی به مرور بر آنها اثر گذاشته و بر هزینه های شرکت های خصوصی می افزاید. این مشکل در جایی حادث می شود که بعضی

شرکت های داخلی قطعاتی را تولید می کنند و به صورت انحصاری در دست می گیرند و مرتباً قیمت خود را افزایش می دهند به شکلی که در برخی موارد قیمت قطعه ساخت داخل از قیمت ارزی خرید با ارز آزاد گرانتر می شود اما به دلیل سیاست های ارزی به آنها ارز تخصیص داده نمی شود.

همانطور که در یکسال اخیر شاهد اقبال عمومی نسبت به ورود به سرمایه گذاری در بورس بوده ایم، ورود شرکت های حمل و نقل ریلی به بورس از جنبه های مختلفی اهمیت دارد. یکی از این جنبه ها شفافیت است. شرکت هایی که ورود به بورس پیدا می کنند باید به صورت سالیانه صورت مالی سود و زیان خود را به مجمع عمومی ارائه کنند و این موضوع تلاش در جهت خصوصی سازی واقعی را متصور می سازد. جنبه دیگر تأمین مالی می باشد. با ورود شرکت های مالک ناوگان ریلی مشکلات تأمین مالی برای خرید واگن یا سرمایه گذاری در حوزه های مختلف می باشد که این مسئله نیز با ورود به عرصه بورس تا حدود زیادی رفع می گردد. شرکت های ریلی می توانند با ورود به بازار سرمایه در جهت پیشبرد اهداف خصوصی سازی صنعت ریلی و بهره وری بالا تلاش نمایند. ناگفته نماند تعدادی از شرکت های ریلی در بازار سرمایه فعال هستند و عملکرد مناسبی دارند و تعداد دیگری نیز در صف ورود به بازار قرار دارند که امیدواریم با افزایش تعداد شرکت ها در بازار به تأمین مالی کمک شود.

اما برخی مشکلات درون بخشی در صنعت حمل و نقل ریلی وجود دارد که به بررسی برخی از آنها می پردازیم:

با نگاهی به برخی از کشورهای توسعه یافته در صنعت ریلی از جمله ایالت متحده و روسیه متوجه تعداد کم شرکت های حمل کننده در حمل و نقل ریلی هستیم در صورتی که در کشور ما تعداد ۳۰ شرکت مالک داریم و این به نوبه خود موجبات افزایش بیش از حد رقابت را فراهم می کند که با توجه به مفاهیم اقتصاد حمل و نقل در نهایت منجر به کاهش سود و در نهایت تضعیف صنعت ریلی می گردد. انحصار و رقابت ناسالم هر دو به ضرر صنعت ریلی تمام می شوند. راهکار مناسب در حل این مسئله ادغام شرکت های حمل و نقل ریلی

به نحوی است که منجر به انحصار و رقابت ناسالم نگردد ولیکن به دلایل مختلفی از جمله حضور شرکت های خصوصی و خصولتی، سیاست های هیئت مدیره و استراتژی متفاوت در هر شرکت، این راهکار به سختی قابل اجرا باشد اما می توان با اجرای مفهوم واگن پول در قالب یک کنسرسیوم بخش بزرگی از این مسئله را حل کرد. با اجرای سیستم واگن پول یا استخر واگن که در نتیجه آن شرکت ها واگن خود را به تعداد مشخصی در پروژه ای قرار می دهند و بدون توجه به مالکیت واگن در حمل بار سهیم می شوند و به صورت کلی بهره وری که یکی از گلوگاه های این صنعت به شمار می رود را به مقدار قابل توجهی بالا برد. لذا راه آهن می تواند در صورت رشد بهره وری تخفیفاتی را برای شرکت ها در نظر بگیرد که مشوق شرکت ها برای انجام این پروژه باشد و در نهایت راه آهن با افزایش بهره وری درآمد بیشتری کسب خواهد نمود.

مشکلات سیر و حرکتی و برنامه ریزی از جمله مشکلات عمده در حمل و نقل ریلی می باشد که بهره وری و اقتصادی بودن صنعت را تحت تأثیر قرار می دهد. در ابتدای خصوصی سازی به شرکت های خصوصی قول حداقل سیر ۳۰۰ کیلومتر در روز داده شد که متأسفانه در حال حاضر شاهد سیر میانگین ۱۰۰ تا ۱۲۰ کیلومتر در روز هستیم. یکی از دلایل اصلی آن تعدد شرکت های باری می باشد که در پاراگراف قبل به آن پرداختیم. با توجه به استراتژی های متفاوت تیم بازاریابی شرکت ها مدیریت ترافیک شبکه توسط راه آهن را دشوار می کند. همچنین دلیل دیگر دستی و انسانی بودن برنامه ریزی می باشد که با استفاده از سیستم های IT محور و تشکیل قطارهای برنامه ای و اجرای سیستم واگن پول در شرکت های توان مشکلات سیر و حرکتی را رفع نمود. با رفع این مشکل، به مرور تمایل به سرمایه گذاری در حمل و نقل ریلی افزایش می یابد و شاهد شیفیت بار از روی جاده به روی ریل خواهیم بود.

برخی آیین نامه ها و دستورالعمل های اجرایی که توسط راه آهن تصویب و ابلاغ می شود نیز متأسفانه یکی از مشکلات شرکت های حمل و نقل ریلی می باشد که نه تنها موجب تسهیل امور نمی گردد بلکه در خیلی موارد منجر به افزایش بار مالی

و اجرایی بر دوش شرکت های خصوصی می شود. خوشبختانه تعداد این موارد در یکسال اخیر کاهش داشته و یا پیش از ابلاغ به بخش خصوصی از کمیته های متشکل از بخش خصوصی مسافری و باری مشورت گرفته می شود.

از طرفی دیگر متأسفانه بروکراسی و کندی برخی امور در بخش حاکمیتی (راه آهن) این فرصت را از شرکت های باری ریلی می گیرد که بتوانند در این صنعت فعال تر ظاهر شوند. به عنوان مثال یکی از این مسائل استفاده از کرایه پایین حمل در برخی مسیرهای ریلی است که بتوان با بخش جاده ای به رقابت پرداخت و به سرعت بار را به سمت ریل شیفیت داد. در بسیاری از موضوعات دیگر نیز چنین موضوعی منجر به صنعت ریلی می گردد.

مشکلی دیگر که طی سال ها شرکت ها و راه آهن را درگیر نموده است، مشکلات ناشی از عدم قبول مسئولیت و نیز شفافیت در وارد آمدن خسارت به واگن ها و محمولات واگن های شرکت های خصوصی که طبق بند ۳ تبصره ۸ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی بر عهده راه آهن می باشد، که با چاره اندیشی برای حل این موضوع در پرداخت سریع خسارت به صورت سیستمی بسیاری از مشکلات شرکت ها رفع می گردد که البته این مورد نیاز به جلسات متعدد اما تصمیم گیری سریع دارد.

نتیجه گیری:

چنانچه راه آهن و صنعت حمل و نقل ریلی را به عنوان یکی از کلیدهای توسعه کشور می دانیم بهتر است در جهت رفع چالش ها و مشکلات این صنعت چه از منظر سیاست گذاری کلان و چه از منظر سیاست گذاری داخلی در صنعت ریلی بکوشیم و با استفاده از پتانسیل نیروهای خبره، کارشناسان و فعالان این صنعت به سمت توسعه کارشناسانه و رفع مشکلات آن گام برداریم. ضمن اینکه سیاست گذار اصلی باید بداند، در صورتی اهداف بالا برای این صنعت محقق می شود که متناسب با آن بودجه ریزی و سیاست گذاری مناسب صورت پذیرد و از شعار زدگی پرهیز شود ضمن اینکه باید با همفکری بخش خصوصی و دولتی و در صورت نیاز با استفاده از سایر دستگاه ها مشکلات درونی این صنعت تا حد امکان رفع یا کاهش یابد.