

دومینوی مشکلات شرکت‌های مالک لکوموتیو

کمبود لکوموتیو و عدم اجرای ماده‌ی ۱۲، دو حلقه‌ی مفقوده در صنعت ریلی

محمد جواد هدایت زاده
کارشناس حوزه‌ی ریلی



شرکت‌های مالک لکوموتیو با مشکلات بسیاری در حمل بار، کمبود نقدینگی و جذب سرمایه‌گذار مواجه هستند. کمبود لکوموتیو و عدم اجرای ماده‌ی ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت پذیر، دو حلقه‌ی مفقوده‌ی فعالیت و پیشرفت شرکت‌های ریلی و دارندگان لکوموتیو شده است. اما این همه‌ی ماجرا نیست. در کنار مشکلات فوق، نبود شفافیت در تصمیمات راه‌آهن در سیر و تخصیص نیروی کشش، از جمله عوامل تأثیرگذار در کاهش عملکرد ناوگان ریلی کشور است. به نحوی که هیچ روال مشخصی برای تخصیص نیروی کشش وجود ندارد. به عبارت دیگر شرکت‌های مالک واگن و همین‌طور صاحبان بار، به هیچ عنوان اطلاع دقیقی از نحوه‌ی تخصیص نیروی کشش و میزان استفاده‌ای که در طی ماه می‌توانند داشته باشند، ندارند. از سویی دیگر؛ شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی در کنار وضع قوانین و سیاست‌گذاری، خود یکی از بازیگران عرصه‌ی مالکیت و بهره‌برداری از لکوموتیوها بوده است که موجب تعارضات جدی با منافع شرکت‌های خصوصی می‌شود.





مشکلاتی که در پس پرده نهان هستند

محمدجواد هدایت زاده، قائم مقام مدیرعامل شرکت احیا ریل ایرانیان، به «ندای حمل و نقل ریلی» گفت: در حال حاضر حمل و نقل ریلی با مشکلات زیادی مواجه است که در پشت عنوان کمبود لکوموتیو پنهان شده و ضرورت دارد این موضوع به نحو شایسته‌ای مورد تحلیل قرار گیرد. همه‌ی خبرگان و کارشناسان این صنعت به کمبود لکوموتیو اذعان دارند و راه حل‌های میان مدت و بلند مدتی را برای حل این معضل پیشنهاد کرده‌اند. اما در کنار تمام این پیشنهادها باید به وضعیت همین نیروی کشش فعلی نیز نقادانه نگریست. یکی از معضلات کنونی راه‌آهن که موجب کاهش عملکرد شبکه‌ی ریلی کشور شده است، نبود شفافیت در تخصیص لکوموتیوهای آماده به کار است. به صورتی که هیچ‌گونه دستورالعمل و وحدت رویه‌ای برای تخصیص نیروی کشش در نواحی مختلف وجود ندارد. یعنی شرکت‌های مالک واگن و همین‌طور صاحبان بار، به هیچ عنوان اطلاع دقیقی از نحوه‌ی تخصیص نیروی کشش و میزان استفاده‌ای که در طی ماه می‌توانند داشته باشند، ندارند. این بی‌اطلاعی موجب شده است شاهد تبعیض مابین مالکین بار باشیم و از سوی دیگر، امکان استفاده‌ی حداکثری از توان فعلی لکوموتیوها نیز از بین برود. وی افزود؛ به‌طور مثال؛ در یک مسیر مشابه و حتی یکسان، ممکن است سرعت بازرگانی یک صاحب واگن، حین حمل بار ۲ برابر صاحب واگن دیگر باشد. این بیابانگر آن است افرادی که تصمیم به تخصیص نیروی کشش می‌گیرند، از روال ثابتی پیروی نمی‌کنند.

هدایت زاده بیان کرد؛ از سوی دیگر؛ مدیران یک ناحیه ممکن است به دلایلی تمایل بیشتری به انجام بارگیری و آغاز حمل ریلی از داخل ناحیه‌ی خود داشته باشند و به جای تخصیص نیروی کشش برای قطارهای عبوری، حتی به قیمت معطل کردن دیزل، به تشکیل و اعزام قطارهای جدید داخل ناحیه، ضریب بیشتری بدهند. با توجه به نحوه‌ی تخصیص بهره‌وری در راه‌آهن که بر مبنای کیلومتری است که در هر ناحیه عبور می‌کند، شاهد هستیم که به دلایل

مختلف، ناوگانی که از ناحیه‌ی «الف» وارد ناحیه‌ی «ب» می‌شود، معطل بماند. یا دیزلی که وارد یک ناحیه می‌شود، به محل اصلی فعالیت خود برنگردد. در نهایت این امر موجب می‌شود با تفاوت آشکاری در سیر ناوگان، کاهش عملکرد حمل بار و به تبع آن، کاهش عملکرد و درآمد شرکت‌های مالک لکوموتیو مواجه شویم.



بی‌برنامگی و بلاتکلیفی

او در ادامه افزود؛ تبعات این نوع مدیریت باعث شده که مثلاً در یک ناحیه زمان سیر برابر ناحیه‌ی مجاور باشد. این عملاً هم بی‌برنامگی و هم بلاتکلیفی ایجاد می‌کند. این امر منجر به آن می‌شود که صاحبان بار به شرکت‌های واگن‌دار برای اختصاص ناوگان بیشتری فشار مضاعفی را وارد کنند. این وضعیت مانند دومینو عمل می‌کند. یعنی ابهام و رعایت نکردن عدالت در تخصیص نیروی کشش مابین شرکت‌ها، موجب می‌شود واگن بیشتری اختصاص یابد و بیشتر شدن واگن، موجب می‌شود ترافیک مسیر بیشتر از حد ظرفیت و میزان ناوگان مورد نیاز در شرایط عادی شود. در نهایت همه‌ی این عوامل باعث می‌شود کمبود نیروی کشش بیش از پیش احساس شود. قائم مقام مدیرعامل شرکت احیا ریل ایرانیان گفت: این‌ها عمده‌ی مشکلاتی است که در تخصیص نیروی کشش داریم و راه حل آن نیز به این صورت است که برنامه‌ی نیروی کشش حداقل در بازه‌ی زمانی هفتگی به صورت عمومی و با ذکر دلایل اعلام شود. در برخی موارد شایعاتی می‌شنویم که راه‌آهن به هر دلیلی یک مالک واگن و صاحب بار را تحت فشار قرار می‌دهد و واگن‌های یک صاحب بار خاص را در اولویت حمل قرار نمی‌دهد. این اتفاق موجب می‌شود در نهایت صاحب واگنی که قرار بوده متصدی حمل ریلی باشد، بیش از مالک بار ضرر کند. این شایعاتی که وجود دارد و اتفاقاتی که می‌افتد، همگی ناشی از عدم شفافیت تخصیص لکوموتیو است. اگر اصل شفافیت و عدالت رعایت شود، ما شاهد بهره‌وری مناسب‌تری حتی در همین شرایط خواهیم بود.

او افزود؛ در زمان حمل بار با همه‌ی

تصدی‌گری راه‌آهن است. ما با یک مجموعه‌ای روبه‌رو هستیم که در کنار وضع قوانین و سیاست‌گذاری، خود از لکوموتیوها بهره‌برداری می‌کند. این باعث می‌شود هیچ‌یک از شرکت‌های ریلی و مالک لکوموتیو در نهایت اختیاری برای سیر ناوگان خود نداشته باشند. با این‌که در گذشته به نام خصوصی‌سازی، شاهد تشکیل شرکت‌های حمل و نقل ریلی بودیم، اما تا زمانی که امکان عقد قرارداد مستقیم مابین شرکت‌های لکوموتیوی و شرکت‌های واگنی محقق نشود، نمی‌توان از خصوصی‌سازی واقعی صحبت کرد.



کمبود نقدینگی و عدم امکان برنامه ریزی بلندمدت در شرکت‌های مالک لکوموتیو

هدایت زاده گفت: موضوع کمبود نقدینگی یکی از عوامل مهم عقب‌ماندگی صنعت حمل و نقل ریلی است. با صنعتی روبه‌رو هستیم که برعکس رقیب اصلی خود یعنی حمل جاده‌ای، پرداخت‌ها به صورت اعتباری انجام می‌شود. البته اگر یک فعالیت اقتصادی منظم و قابل پیش‌بینی وجود داشته باشد، پرداخت اعتباری بهترین نوع قراردادی حمل و نقلی در شرکت‌های بزرگ‌مقیاس است. اما این ساختار و زنجیره‌ی پرداختی و همکاری از جایی به بعد قطع و بی‌نظمی در پرداخت موجب کمبود نقدینگی در بخش‌های مختلف می‌شود. از جمله‌ی این عوامل، عقب ماندن راه‌آهن در پرداخت هزینه‌های لکوموتیوی، آن هم در شرایط اقتصادی فعلی و تورم فزاینده است. این امر به وضوح فشار بالایی را به شرکت‌های مالک لکوموتیو وارد می‌کند و امکان برنامه‌ریزی بلندمدت برای هرگونه توسعه‌ای را از ایشان سلب می‌کند. حمل مسافر حق دسترسی پرداخت نمی‌کند و عملاً راه‌آهن با دریافت حق دسترسی‌های بسیار هنگفت و رشد بسیار زیاد در هر دوره، قصد دارد عقب‌ماندگی حمل مسافر را از طریق کسب درآمد از حمل بار جبران کند. به همین دلیل شاهد فشار زیادی به شرکت‌های صاحب واگن هستیم.

او افزود؛ در زمان حمل بار با همه‌ی

این ماده می‌توانست حمل‌ونقل ریلی را با جهش بزرگی مواجه کند. اما ۳ عامل اساسی را در عدم اجرای درست این قوانین می‌توان برشمرد. به طوری که هنوز پرداخت مناسبی را در این حوزه شاهد نبوده‌ایم.

او افزود؛ اولین عامل و بزرگ‌ترین مسأله، نبود همکاری و همراهی سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت برای اجرای این قانون است. به نحوی که شاهد این هستیم که شرکت‌ها از درخواست تا اجرای قانون ۲ الی ۳ سال باید منتظر بمانند. در صورتی که بر اساس دستورالعمل شورای اقتصاد، باید در انتهای هر سال پرداخت پارانه اتفاق بیفتد. اما سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت، به صورت سیستماتیک و آگاهانه تصمیم بر این دارد که با سنگ‌اندازی و عدم اجرای به موقع این قانون، زمان اجرای قانون و انقضای آن را به تعویق بیندازد و بدون هیچ‌گونه پرداختی به حمل‌ونقل ریلی، سهم را به موارد دیگر اختصاص دهد. حداقل شرکت‌ها از سال ۹۶ درگیر تشکیل پرونده هستند. اما بیش از شاهد تسهیل اجرای قانون، شاهد تمهیداتی هستیم که عاقلانه نیست و مشخص نیست دلیل آن چیست.

قائم مقام مدیرعامل شرکت احیا ریل ایرانیان گفت: اغلب شرکت‌ها بدون هیچ پرداختی هنوز بلا تکلیف هستند. شرکت‌های سرمایه‌گذار در سال‌های ابتدایی سرمایه‌گذاری، نیازمند کمک هستند. تا زمانی که نتوانیم به صاحبان سهام ثابت کنیم پارانه پرداخت می‌شود، با احتیاط به سرمایه‌گذاری در ناوگان می‌پردازند. مهم‌ترین مشکل ما عملکرد سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت است. او مشکل دوم را در اجرای نشدن این قانون مترقی دانست و گفت: نبود همراهی و کج‌سلیقگی شرکت راه‌آهن، مشکل دیگری است که بخش ریلی با آن مواجه است. در قوانین و دستورالعملی که برای ماده‌ی ۱۲ نوشته شده، راه‌آهن را به عنوان تأیید کننده‌ی سرمایه‌گذاری انتخاب کرده است. اما برعکس آن چه در سازمان راهداری می‌بینیم که پرونده‌ها به سرعت تشکیل می‌شود و درخواست‌ها به سازمان بهینه‌سازی می‌رسد، سازمان راه‌آهن باز هم می‌خواهد مرجعیت خود را نشان دهد و به اثبات برساند. به طور مثال در تعیین سقف سرمایه‌گذاری و

لکوموتیو هستیم. این عوامل موجب افزایش ناراضی‌تبی صاحب بار می‌شود و باز هم از این محل زیانی را متوجه فعالان بخش خصوصی می‌کند. و متأسفانه این روند حداقل در ۴ سال اخیر تداوم دارد.

”

در تعیین پرداخت‌ها سهم شرکت‌ها را به مراتب کمتر از سهم واقعی مدنظر قرار می‌دهند و اعلام آن را منوط به تأییدیه‌های راه‌آهن می‌کنند. این امر موجب مالی بسیاری از شرکت‌ها با توجه به هزینه‌ی استهلاک بالایی که دارند، سود خوبی دریافت نکنند. در نگاه سهامداری بازده سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی بسیار پایین‌تر از سایر حوزه‌های اقتصادی است و متأسفانه از این دست موارد بسیار داریم.



بررسی موانع اجرای ماده‌ی ۱۲ قانون رفع موانع تولید

هدایت زاده با اشاره به مشکلات در اجرای ماده‌ی ۱۲ قانون رفع موانع تولید گفت: در اسناد بالادستی ما حمایت‌های زیادی از حمل ریلی شده است. در افق ۱۴۰۴ نیز قرار بوده است سهم حمل‌ونقل ریلی به ۳۰ درصد از حمل بار کل کشور افزایش یابد. در همین راستا قانون‌گذار مهم‌ترین حمایت عملی که انجام داده، تخصیص پارانه‌ی مصرف سوخت در قالب ماده‌ی ۱۲ قانون رفع موانع تولید بوده است. قانون‌گذار با توجه به درایتی که داشته، سهم مناسب ۷٫۵ میلیارد دلاری را برای حمل‌ونقل ریلی در نظر گرفته است. اما به دلیل مشکلات عدیده به خصوص از سوی نهادهای دولتی، شاهد اجرا نشدن درست این قانون هستیم.

سختی‌هایی که وجود دارد، بیش از آن که شاهد حمایت شرکت راه‌آهن باشیم، با بستن سیستم صدور پارنامه و تحت فشار قرار دادن شرکت‌های مالک واگن، عملاً نقدینگی شرکت‌ها دچار مشکل می‌شود. از سوی دیگر؛ این انتظار وجود دارد که با این حجم از تلاش برای دریافت سهم راه‌آهن، حداقل از این منابع برای تأمین نیروی کشش و افزایش آماده به کاری و پرداخت به شرکت‌های مالک لکوموتیو برای ادامه‌ی فعالیت (علی‌الخصوص تعمیرات لکوموتیو) استفاده کند. لکن این منابع اغلب برای هزینه‌ی جاری راه‌آهن جمهوری اسلامی و هزینه‌ی نیروی سازمانی متورم راه‌آهن هزینه می‌شود. به نحوی که شاهد عقب ماندن پرداختی به مدت هفت الی هشت ماه از سوی راه‌آهن هستیم.

قائم مقام مدیرعامل شرکت احیا ریل ایرانیان گفت: آن چه از شرکت‌های مالک واگن به وسیله‌ی راه‌آهن پذیرفتنی نیست این است که؛ دریافتی‌های راه‌آهن ۲ ماهه یا نهایتاً ۳ ماهه است. اما خودش با ۷ ماه تأخیر سهم لکوموتیو را پرداخت می‌کند. این مهم علاوه بر اختلال در نظام خدمات حمل ریلی، دستاورد دیگری ندارد و علت بروز آن، نبود راه حلی برای اتصال شرکت‌های خصوصی ناوگان ریلی به یکدیگر است.

همچنین؛ قرار گرفتن یک نهاد واسط دولتی مابین شرکت‌هایی که نیروی کشش و ناوگان ریلی را فراهم می‌کنند، منجر به آن می‌شود که انتفاع راه‌آهن بیشتر از شرکت‌های خصوصی باشد. شاید در ظاهر و به طور مقطعی فرایند فعلی به نفع راه‌آهن باشد، اما در باطن به دلیل مشکلاتی که به‌ویژه در تأمین و افزایش آماده به کاری ناوگان کشش و با روند کاملاً سینوسی و افت بازده در عملکرد ایجاد می‌کند، در بلندمدت موجب زیان راه‌آهن خواهد شد.

او افزود؛ با تورم فزاینده در کشور روبه‌رو هستیم که ارزش پول هر لحظه افت می‌کند. وقتی که پرداختی با ۷ ماه تأخیر انجام می‌شود، ارزش پول افت می‌کند و به طور مثال برای قطعه‌ای که در زمان خود به راحتی خریداری می‌شد، به دلیل تأخیر پرداخت، به مراتب باید هزینه‌ی بیشتری پرداخت شود و بدین ترتیب شاهد کاهش سودآوری و ضرر بخش خصوصی در شرکت‌های مالک

تفسیری که ارائه می‌دهد متفاوت از بقیه است. با توجه به این که دست بالا را در اجرای دستورالعمل سازمان بهینه‌سازی دارد، شاهد این هستیم که تفسیرهایی که ارائه می‌دهد، حتی با روح قانون هم مخالف است.

او در پایان افزود؛ به‌طور مثال، در پرداختی یارانه‌ی ماده‌ی ۱۲، این امکان وجود داشت که به‌صورت سه ماهه، مقایسه‌ها اتفاق بیفتد و پرداخت شود. اما ۵ سال طول کشید تا سازمان بهینه‌سازی این تفسیر را قبول کند. در قراردادهایی که پیشنهاد می‌دهند، بندی را برای حق بیمه‌ی قرارداد در نظر گرفته بودند. شاهد این هستیم که قرارداد سرمایه‌گذاری به هیچ عنوان شامل قرارداد پیمانکاری نیست که بیمه‌ای داشته باشد. با توجه به این تفاسیر، باعث کندی مسیر شده است. اگر شرکت‌های حمل ریلی به‌صورت مستقیم با سازمان بهینه‌سازی طرف حساب بودند، مانند حمل جاده‌ای و در بخش اجرای خطوط گازی که شرکت‌های درخواست‌کننده به‌طور مستقیم با سازمان بهینه‌سازی طرف هستند، شاهد این‌همه زمان و مشکلات نبودیم.

شرکت‌ها را بیش از آن که جذب کنند، دفع می‌کنند.

قائم مقام مدیرعامل شرکت احیا ریل ایرانیان ادامه داد: سرمایه‌گذاری در واگنی که دوره‌ی بازگشت سرمایه‌ی آن دو تا سه سال طول می‌کشد، اما راه‌آهن به بهانه‌ی اجرایی کردن ماده‌ی ۱۲، ظرف ۳ سال اخیر مصوبه‌ی تخفیف در حق دسترسی معروف به یک ریل هم پرداخت نکرده است. در صورتی که حتی ریلی از ماده‌ی ۱۲ تاکنون پرداخت نشده است، راه‌آهن قانون قبلی خود برای حمایت از خرید ناوگان جدید را اجرا نمی‌کند. این به آن معناست که شرکت جدید، وقتی واگن می‌خرد، نه‌تنها از ماده‌ی ۱۲ بهره‌ای نمی‌برد، بلکه از حمایت خرید ناوگان نیز بی‌بهره است.

قائم مقام مدیرعامل شرکت احیا ریل ایرانیان عامل سوم را نبود یک سازوکار و فرآیند مشخص در دستورالعمل ابلاغی دانست و گفت: دستورالعمل به‌صورت بسیار کلی نوشته شده است. ابهامی که در دستورالعمل‌های تبیینی قانون از ابتدا وجود داشته و حل نشده است. قانون بسیار قابل تفسیر است و هرکسی

این که قیمت هر واگن چقدر باید باشد، بدون این که دولت از شرکت راه‌آهن تکلیفی بخواهد، خود راه‌آهن به‌صورت داوطلبانه و به‌نوعی با ایجاد محدودیت برای شرکت‌های ریلی، قیمتی برای واگن اعلام کرده است که مورد قبول تولیدکنندگان واگن هم نیست.

هدایت زاده افزود؛ در تعیین پرداخت‌ها سهم شرکت‌ها را به‌مراتب کمتر از سهم واقعی مدنظر قرار می‌دهند و اعلام آن را منوط به تأییدیه‌های راه‌آهن می‌کنند. این امر موجب می‌شود در صورت‌های مالی بسیاری از شرکت‌ها با توجه به هزینه‌ی استهلاک بالایی که دارند، سود خوبی دریافت نکنند. در نگاه سهامداری بازده سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی بسیار پایین‌تر از سایر حوزه‌های اقتصادی است و متأسفانه از این دست موارد بسیار داریم.

او با اشاره به این که ساختار راه‌آهن، عامل اصلی در بروز عارضه‌ای چون نبود سازوکارهای درست در بخش ریلی است، گفت: هیچ نوع همکاری با شرکت‌هایی که قصد سرمایه‌گذاری در توسعه‌ی زیرساختی انجام می‌دهند، وجود ندارد.

