



نوسانات ارزی روند توسعه ریلی را کند می کند

## بنگاه های غیردولتی ریلی توان جبران هزینه ها را ندارند

مجید بابایی

دبیر انجمن صنایع شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته

با افزایش بیش از دو برابری نرخ ارز در ماه های اخیر که حداقل از دست رفتن نیمی از توان مالی فعالین اقتصادی بخش ریلی را در پی داشته است، این سوال مطرح است که با این شرائط روند توسعه ریلی کشور به چه ترتیبی رقم خواهد خورد؟ هر چند در گذشته نیز دوره هایی چنین کاهش ارزش پول ملی تجربه شده است اما در شرائط سیاسی، اجتماعی و اقتصادی امروز کشور که با انواع تهدیدات و تحریم های داخلی و خارجی مواجهیم، این کاهش اساسی در ارزش ریال می تواند اثرات مخربی بر آندسته از صنایع ارزبر که متکی بر واردات اقلام و ادوات صنعتی هستند داشته باشد. اما کدام بخش از صنعت ریلی از این آشفتگی و نوسانات ارزی صدمه خواهد دید؟

حمل و نقل ریلی در انجام رسالت و مأموریت ذاتی خود که همانا جابجایی بهینه و حداکثری بار و مسافر حومه ای و بین شهری است دو بازیگر مهم دارد، دولت و بخش غیردولتی. طبیعتاً توسعه شبکه زیربنایی ریلی و آندسته از خدمات حمل و نقلی نظیر راه اندازی قطارهای سریع، برقی کردن خطوط ریلی و توسعه شبکه و تامین ناوگان قطارهای حومه ای که از منظر ملی برای کشور بسیار حائز اهمیت اند اما از منظر اقتصادی با معیارهای هزینه - منفعت برای اجرا توسط بخش غیردولتی توجیه لازم را ندارند، توسط دولت عملیاتی می شوند و البته به تناسب سطح فناوری مورد استفاده در این طرح ها همواره بخش مهمی از هزینه های احداث، انتقال فناوری و بهره برداری از آنها منشا ارزی داشته و با تغییرات جهشی نرخ ارز عملاً تامین منابع ریالی معادل آن درهاله ای از ابهام می باشد. بدیهی است به تعویق افتادن چنین طرح هایی ضمن اینکه فرایند توسعه یافتگی بخش ریلی را که اتفاقاً از عقب ماندگی مفرط تاریخی رنج می برد کند می کند، تبعات منفی عمیقی بر تعادل بازار حمل و نقل، از دست رفتن بیشتر سهم ریلی، رشد مجدد سوانح و کشته های جاده ای که این بار می تواند سونامی در نوع خود برآورد، نارضایتی بیشتر جامعه و مردم از خدمات نامطلوب بخش ریلی و البته تبعات جدی زیست محیطی و آلودگی کشنده هوا را در پی داشته باشد. همچنین رشد برخی از صنایع کشور نظیر فولاد مستقیماً به توسعه بخش ریلی وابسته است. برابر طرح توسعه فولاد کشور که در افاق سند چشم انداز ۱۴۰۴ تولید ۵۵ میلیون تن فولاد را هدف گذاری کرده است، تحقق این هدف که تقاضای حمل حدود ۳۰۰ میلیون تن مواد معدنی و محصولات فولادی را در افاق چشم انداز به همراه خواهد داشت، منوط به اتصال معادن و کارخانه های فولادی و صنعتی کشور به شبکه ریلی، رفع گلوگاه های شبکه موجود از طریق احداث خطوط دوم، استقرار سیستم های پیشرفته علائم و ارتباطات، نوسازی و بروزرسانی تجهیزات تخلیه و بارگیری و بهینه سازی سیستم های مدیریت ترافیک و سیر و حرکت می باشد. در غیر این صورت و عدم توسعه متناسب بخش ریلی باید انتظار داشت بخش عمده این حجم از تقاضای حمل مواد معدنی و محصولات فولادی به سمت حمل و نقل جاده ای سوق داده شود که طبیعتاً نمی تواند گزینه مطلوب حاکمیت و اقتصاد ملی باشد. از طرفی توسعه قطارهای مسافری حومه ای طی دهه آینده می بایستی اولویت اول بخش ریلی در کلان شهرهای کشور باشد. عدم توسعه این بخش مخاطرات زیست محیطی، اقتصادی و اجتماعی بسیاری را برای کشور و بویژه ساکنین کلان شهرها به همراه خواهد داشت و توقف یا کند شدن سرعت توسعه در حمل و نقل حومه ای به هیچ وجه جبران پذیر نخواهد بود.



اما همانطور که اشاره گردید بخش ریلی بویژه طی دهه اخیر یک بازیگر مهم دیگر هم داشته است. بخش غیردولتی که در غالب قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی کشور مصوب سال ۱۳۸۴ در حوزه حمل و نقل ریلی باری و مسافری سرمایه گذاری کرده است. ماموریت بخش غیردولتی که در قامت شرکت های حمل و نقل ریلی فعالیت دارند دو حوزه مهم دارد: بخش اول مسولیت این شرکت ها مربوط به تامین ناوگان ریلی مورد نیاز شامل واگن های باری و مسافری و لکوموتیومی باشد. اهم سرمایه گذاری شرکت های حمل و نقل ریلی در این بخش صورت می گیرد. علی رغم اینکه صنعت ساخت ناوگان ریلی سال هاست که در داخل کشور شکل عملیاتی داشته است و از این حیث بخش مهمی از نیازهای داخلی را تامین می کند اما همچنان قسمت قابل توجهی از ادوات و تجهیزات مونتاژی بوده و تامین آن منشا خارجی و ارزی دارد. عملا با تغییرات دو برابری نرخ ارز باید انتظار داشت معادل ریالی قیمت تمام شده ساخت ناوگان ریلی داخلی و حتی خرید مستقیم ناوگان از خارج از کشور بشدت افزایش یابد به نحوی که فلسفه سرمایه گذاری اقتصادی در بخش ریلی را از حیث تامین ناوگان توسط بخش غیردولتی مورد تردید جدی قرار می دهد. این به این معنی است که چون تغییر در منابع درآمدی شرکت های حمل و نقل ریلی ناشی از جابجایی بار و مسافر به هیچ عنوان تابع تغییرات ارزی نبوده و امکان افزایش تصاعدی تعرفه های بخش باری و مسافری بدلیل کسش بازار و شرائط رقابتی حاکم بر بازار وجود ندارد، نمی توان از اقتصادی بودن سرمایه گذاری های جدید تامین ناوگان اطمینان داشت. اما با تغییرات شدید ارزی رخ داده این تمام ماجرا نیست. عدم سرمایه گذاری بخش غیردولتی در تامین ناوگان ریلی به شدت بر روند توسعه بخش اثر منفی خواهد گذاشت. با کاهش ظرفیت سازی های جدید و افزایش عمر ناوگان ریلی موجود و بهره کشی بیش از ظرفیت، افزایش مخاطرات ایمنی، افزایش هزینه استهلاک و افزایش هزینه های جاری نگهداری و تعمیرات ناوگان را در پی خواهد داشت. از سوی دیگر شدت گرفتن تنش های ارزی اداره جاری بنگاه های ریلی را نیز با مخاطره مواجه خواهد کرد. حداقل ۳۰ تا ۴۰ درصد از تامین قطعات ناوگان ریلی بویژه در بخش واگن های مسافری و لکوموتیو منشا ارزی داشته و می بایستی از زنجیره های تامین خارجی خریداری شود. حتی بدون در نظر گرفتن شرائطی که ممکن است تحریم ها بر زنجیره تامین مواد و قطعات بخش ریلی تاثیر گذار باشد، فقط همین دو برابر شدن نرخ ارز و عدم تامین ارز دولتی برای بخش ریلی می تواند به پاشنه آشیل اداره بنگاه های خصوصی ریلی تبدیل گردد. همانطور که اشاره گردید شرائط بازار و قوانین و مقررات حاکم بر قیمت گذاری حمل و نقل باری و مسافری اجازه افزایش متناسب با تغییرات ارزی را به شرکت های حمل و نقل ریلی نمی دهد.

با عنایت به شرائط حاکم این سوال مطرح است که با افزایش شدید هزینه های بنگاه های ریلی در ارائه خدمات قطارهای باری و مسافری که روند زیان دهی بخش را تسریع خواهد نمود چه باید کرد؟ آیا دولت برای برون رفت از این چالش پیش رو تمهیداتی را اعمال خواهد کرد؟ آیا طرح های توسعه ریلی بویژه در بخش تامین ناوگان از سوی بخش غیردولتی بدلیل عدم تامین ارز دولتی می بایستی متوقف شود؟ به نظر می رسد هر چند کشور در حوزه های مختلفی با چالش های اساسی مواجه است و بعضا زندگی روزمره مردم را تحت تاثیر قرار داده و طبیعی است که اولویت بالایی هم برای تامین نیازهای ارزی داشته باشند، اما نباید فراموش کرد که حمل و نقل ریلی با ادامه شرائط بحرانی موجود حتی توان حفظ موقعیت فعلی را هم نخواهد داشت و عملا منجر به کاهش سطح کمی و کیفی خدمات، کاهش رضایتمندی مشتریان، از دست رفتن بسیاری از مشاغل و حتی کاهش ایمنی سیر قطارها بدلیل ناتوانی در مدیریت اقتصادی بنگاه های ریلی خواهد شد.

لازم است دولت محترم اگر بوقوع دغدغه توسعه بخش ریلی را دارد، با دوری از جریان های احساسی و عوام گرایی که این روزها به شکلی کاملاً غیر واقع بینانه و بویژه در غالب کنترل در نظامات قیمت گذاری و بدور از ساز و کارهای بازار در جریان است، نسبت به ارائه بسته های عملی برای رفع موانع و چالش های پیش روی فعالین حمل و نقل ریلی اقدام نماید.