قسمت چهل و نهم

نظامهای قیمت‌گذاری و روشهای تعیین تعرفه

مفهوم کلیدی

قبل از آنکه به موضوع حساس و پیچیده‌ی نظامهای قیمت‌گذاری پرداخته شود، لازم است مقدمتاً به یک نکته‌ی کلیدی اشاره شود. نوع نظام قیمت‌گذاری حمل ریلی با نوع ساختار راه‌آهن رابطه‌ی مستقیم دارد. در نظام یکپارچه‌ی عمودی، راه‌آهن مالکیت و مدیریت زیرساخت و ترابری را به طور توأمان بر عهده دارد. بنابراین خود با صاحبان کالا و مسافرین روبروست. در این حالت، تعرفه‌ی حمل کالا در جداول مفصل و دقیق ارائه می‌شود. اما در ساختار تفکیک شده‌ی عمودی، نظام قیمت‌گذاری مربوطه نیز به تبع آن دو قسمتی می‌شود. بدین معنی که شرکتهای حمل بار، با صاحبان کالا طرف هستند و تعرفه‌ی حمل انواع کالاها را بر حسب مسیرهای مختلف، احجام گوناگون، مدتهای حمل، انواع خدمات و غیره ارائه می‌دهند. همین موضوع برای شرکتهای حمل‌ونقل مسافری نیز صادق است. آنها قیمت بلیتهای حمل را بر اساس نوع قطار، درجه‌ی واگنها، ساعات حرکت، مسیر حمل، فصل و زمان سفر، تخفیفات و ترجیهات و غیره عرضه می‌کنند.

مطلبی که در این قسمت به آن پرداخته می‌شود، صرفاً رابطه‌ی "زیرساخت" با "شرکتهای حمل‌ونقل" ریلی و موضوع تعرفه‌ی حق بهره‌برداری از شبکه (access charge) است. اصولاً در نورم اروپایی، برای تعیین مدل قیمت‌گذاری زیرساخت، بیشتر به نوع مسیر حمل به لحاظ میزان تراکم تردد، وضعیت منطقه‌ای طول مسیر (دشت، تپه ماهور و کوهستانی) و وضعیت ایستگاهها توجه می‌شود. به دیگر سخن مدل قیمت‌گذاری برای تعیین حق بهره‌برداری، بیشتر به ظرفیت فروشی شبکه و میزان فرسایش خطوط بر اثر حرکت قطارها متمرکز است. این مطلب مهم، پس از گذشت دو دهه از شروع خصوصی‌سازی، هنوز برای برخی از مدیران و کارشناسان راه‌آهن به درستی جا نیفتاده است.

وضعیت گذشته

در دوره‌های اولیه فعالیت راه‌آهن، به دلیل ساختار یکپارچه‌ی عمودی و افقی آن، کرایه‌ی حمل کالا بر مبنای تناژ خالص حمل ضربدر طول مسیر ضربدر نرخ تعرفه‌ی حمل مربوطه(حسب نوع و طبقه‌ی محموله) بوده است. کرایه‌ی حمل مسافر نیز بر اساس نرخ تعرفه‌ی حمل مربوطه حسب نوع سالن مسافری و نوع قطار مربوطه (شامل عادی و فوق العاده) ضربدر طول مسیر بوده است. طی مدتهای طولانی، تغییرات ایجاد شده فقط در نرخهای تعرفه در هر چند سال بوده است. مثلاً در مورد حمل باری، تعرفه‌ها بر حسب نوع و تعداد طبقات کالا و

تخفیفات (برای بعضی کالاها و در برخی مسافات به طور محدود) اعمال می‌گردیده است. در سال ۱۳۴۳ انواع محمولات به ۷ طبقه تقسیم شد و میانگین نرخ تعرفه‌ی آن مطابق با مبلغ طبقه‌ی سوم تنظیم گردید. راه‌آهن در بخش بزرگی از دوران جنگ و پس از آن (۷۰-۱۳۶۲) به دلیل غلبه‌ی تفکر ایثارگری مدیران ارشد آن، از افزایش نرخ تعرفه بهره نبرد و در نتیجه بخش بزرگی از تأسیسات زیربنایی و ناوگان ریلی فرسوده شده و در حد بحرانی قرار گرفته بود. اما در سال ۱۳۷۰ همزمان با افزایش نرخ تعرفه‌ی حمل ریلی، سطح طبقه بندی محمولات هم به ۵ طبقه تنزل یافت. ضمن اینکه از آن پس میانگین وزنی تعرفه‌ها، مطابق با طبقه‌ی کالایی با بالاترین نرخ تعرفه قرارداده شد.

در سال ۸۴ و پس از انجام بخشی از مراحل خصوصی سازی، بر خلاف مدلهای تعرفه دو قسمتی مورد بهره‌برداری کشورهای اروپایی (که دارای تفکیک عمودی ساختار حمل و نقلی می‌باشند)، راه‌آهن ایران (صرفاً برای حمل کالا)، مدلی خود ساخته تدوین نمود که کرایه‌ی حمل باری بر اساس محور- کیلومتر تعیین می‌گردید. به همین لحاظ به ظاهر سه معیار: نوع واگن- باردار یا بدون بار - میزان بار محوری (۲۰ یا ۲۲,۵ تن)، ملاک محاسبه‌ی تعرفه قرار گرفت. بدین ترتیب بدون توجه به نوع محموله، به ظاهر طبقه‌بندی تعرفه‌های حمل به چهار نوع تنزل داده شد.

اما این نظام از همان ابتدا کارساز نبود، لذا تصمیم گرفته شد که نوع واگن نیز به طریقی با نوع محموله گره زده شود. بدین معنی که اگر کسی بار معدنی را با واگن لبه کوتاه حمل می‌کرد، مبلغ کرایه‌ی حمل زیادتر (معادل واگنهای لبه بلند) از او اخذ می‌گردید. برای آنکه بتوان عوامل بسیار مؤثر دیگر یعنی نوع مسیر و نوع کالا را هم در معیارهای چند گانه‌ی فوق لحاظ نمود، می‌بایست مدل قیمت‌گذاری تغییر می‌کرد. بدین ترتیب به ازای هرنوع واگن و بار محوری(۲۰یا ۲۲,۵ تن)، باردار و بی بار، مسیر و محموله، تعرفه‌ی خاصی منظور شد. اما در این حالت تنوع تعرفه‌ها آنقدر زیاد شد که عملاً قیمت‌گذاری به سمت نوع "موردی و نظر کارشناس" پیش رفت.

مسئولین راه‌آهن که خود متوجه‌ی ضعف‌های بزرگ روش محور- کیلومتر شده بودند، برای افزایش دقت محاسبات قیمت‌گذاری، به ناچار با ایجاد یک حساب مشترک در بانک، با کسر سهم مالکانه‌ی شرکت مربوطه (مثلاً ۲۰ درصد) از مبلغ کل درآمد، باقیمانده را برداشت می‌کردند. بنا براین اگرچه در ظاهر روش محور- کیلومتر به عنوان مبنای تعرفه‌ی حمل بار مورد استناد قرار می‌گرفته است، ولی در آن زمان عملاً تعیین و برداشت درصدی از درآمد حاصل از قرارداد یا بارنامه‌ی حمل (بین شرکت حمل‌ونقل ریلی و صاحب کالا) ملاک

واقعی تعرفه‌ی حمل قرار می‌گرفته است. بدین ترتیب به لحاظ نظری نظام قیمت‌گذاری به صورت زیر درآمده بود:

- بر مبنای ضریب: تعرفه‌ی پایه (حسب محور کیلومتر)، بار محوری (۲۰یا ۵,۲۲ تن)، وضعیت بار واگن (باردار یا بی بار به ترتیب به نسبت ۷۵٪ و ۲۵٪)، حق دسترسی (۸۰٪)
- و طول مسیر حمل

متعاقباً با ورود لکوموتیوهای بخش خصوصی به شبکه‌ی راه‌آهن و لزوم تعیین سهم مالکانه برای آنها، برآوردهای قبلی با چالش جدی مواجه گردید. چنانچه قرار می‌شد که براساس همان مبانی محاسباتی، سهم مالکانه‌ی لکوموتیوها تعیین شود، آنگاه برای زیر ساخت راه‌آهن با چند هزار پرسنل، عملاً درآمد چندانی که بتواند هزینه‌های جاری آن را تأمین کند، باقی نمی‌ماند. مطالعات برای تدوین مدلی در مورد حمل مسافر هم هرگز به نتیجه‌ای مشخص نرسید. بدین ترتیب به لحاظ عملی نظام قیمت‌گذاری به صورت زیر درآمد:

- بر مبنای موردی: حسب نوع کالا، نوع واگن، نوع و طول مسیر حمل.
- میزان تعرفه‌ی رقیب جاده‌ای.
- درصد معینی از درآمد حاصله برای هریک از عاملین (زیرساخت، لکوموتیو و واگن).

البته مدتی بعد معلوم شد که درآمدهای واریزی به حساب مشترک ممکن است صوری باشد و لذا مسئولین راه‌آهن با دست برداشتن از مدل تعیین سهم به صورت درصدی از حساب مشترک، لزوم دوگانه شدن تعرفه‌های باری را مطرح کردند:

- ✓ تعیین تعرفه‌ی حمل کالا از طرف شرکتهای حمل ونقل ریلی باری برای صاحبان کالا.
- ✓ تعیین تعرفه‌ی بهره‌برداری از شبکه ریلی از طرف راه‌آهن برای شرکتهای حمل‌ونقل ریلی باری.

با این کار گشایش خوبی صورت گرفت. ولی همچنان مبلغ تعرفه‌ی حمل جاده‌ای و مبالغ قراردادهای منعقده بین شرکتهای حمل ونقل ریلی با صاحبان کالا بر سر تعیین حق بهره‌برداری از شبکه، سایه افکنده است.

وضع موجود و مدل قیمت‌گذاری کنونی

با وجود ایجاد تحولات زیاد در ساختارهای حقوقی، مالی و پرسنلی راه‌آهن، همچنان نحوه‌ی تنظیم نوع و مبالغ تعرفه‌های حمل کالا از طرف شرکتهای حمل‌ونقل ریلی خصوصی برای صاحبان کالا و مسافرین دست نخورده باقی ماند و تا کنون نیز تداوم داشته است. لذا می‌بایست بنا بر تحولات ساختاری صورت گرفته، نظام قیمت‌گذاری کاملاً جدیدی برای شرکت راه‌آهن در برابر شرکتهای حمل ونقل ریلی بار و مسافر تهیه و به تصویب می‌رسید. مطالعات متعددی برای تدوین مدلی در مورد حمل بار و مسافر انجام گرفته که هیچیک به نتیجه‌ای مشخص نرسیده است. بنابراین بر خلاف مدلهای تعرفه مورد بهره‌برداری کشورهای اروپایی، مدل خودساخته‌ی راه‌آهن ایران که دارای متغیرهای زیاد و غیر کارآمد بوده، سالهای سال پایدار باقی مانده است.

از بزرگترین مشکلات عمومی موجود، علاوه بر نظام مدیریت ناکارآمد راه‌آهن (که ناشی از عدم اجرای شایسته‌سالاری است)، ساختار نابسامان آنست که مرکب از عوامل ناهمگون برگرفته از انواع ساختارهای مدرن و گذشته است. از آنجایی که نظام قیمت‌گذاری و تعرفه‌ی حمل هم تابعی از نابسامانی در ساختار کلی راه‌آهن است، تدوین آیین‌نامه‌ی مرتبط با ماده ۶ قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، مدت ۱۳ سال معطل باقی مانده بود. تا بالاخره چند سال قبل با یک عقب‌گرد، نظام قیمت‌گذاری حمل باری ریلی، به دوره‌ی ماقبل خصوصی‌سازی (یعنی تقریباً مشابه نظام یکپارچه عمودی راه‌آهن دولتی) برگشت داده شده است. تدوین کنندگان آیین‌نامه بدون آنکه به نظامهای قیمت‌گذاری اروپایی (که ساختار تفکیک شده‌ی راه‌آهن ایران از آن برگرفته شده بود) توجهی بکنند، یک نظام کاملاً خودساخته‌ی دیگر را تدوین کرده و پس از تأیید هیأت مدیره‌ی راه‌آهن، آن را به تصویب وزیر رسانده‌اند. پس از سالیان دراز مطالعات متعدد و بررسیهای گوناگون، به اجرا در آوردن این آیین‌نامه ضمن داشتن تعدادی مشکلات درونی، با تغییراتی ساختاری که متعاقباً می‌بایست در راه‌آهن تحقق پذیرد، همخوانی نخواهد داشت.

در هر حال این نظام قیمت‌گذاری حمل، براساس هر تن- کیلومتر بارخالص به نسبت باردار (۶۰ درصد) و بدون بار (۴۰ درصد) و بر حسب ۱۰ طبقه کالا طراحی شده است. برای رفع مشکل استثناهای مربوطه، ۹ تبصره به طبقه‌بندی مربوطه افزوده شده است. در ابتدا به انواع استثناهای حمل کانتینری (که طی ۶ تبصره در جدول تعرفه‌ی حمل آورده شده است)، توجه شود:

تبصره ۱ : چنانچه در مسیر رفت، واگن حامل کانتینر باردار باشد ، مرجوع نمودن کانتینر خالی از مقاصد تخلیه به عنوان کالا منظور نمیگردد و واگن بدون بار در نظر گرفته وتعرفه بهره‌برداری مطابق مسیر بدون بار بند۹ جدول فوق محاسبه و اخذ میگردد .

تبصره۲ : چنانچه در مسیر رفت، کانتینر خالی بارگیری ودر برگشت کانتینر باردار حمل نگردد، کانتینر خالی بار محسوب گردیده و تعرفه بهره‌برداری مطابق بند ۴ جدول فوق محاسبه و اخذ خواهد

.تبصره۳ :در صورت عدم رعایت اصول صحیح کانتینری (استفاده از عنوان و ظرف کانتینر در حمل) حمل مذکور، حمل کانتینری محسوب نگردیده و تعرفه بهره‌برداری مطابق بند ۴ جدول فوق محاسبه می‌گردد .

تبصره ۴ :تعرفه بهره‌برداری حمل مواد معدنی با کانتینرو جامبو بگ بر اساس بند ۱ جدول فوق محاسبه واخذ می‌گردد

. تبصره ۵ :تعرفه بهره‌برداری محموله کنستانتره مس با کانتینر از مبدا تبریز، مطابق بند ۹ و مبدا خاتون آباد بر اساس بند ۴ جدول فوق محاسبه واخذ خواهد شد .

تبصره۶ :تعرفه بهره‌برداری حمل مواد اولیه روغن خوراکی با ایزوتانک از مبدا بندرامام به مقاصد مختلف بر اساس بند ۳ جدول فوق و حمل از سایر مبادی بر اساس بند ۴ جدول فوق محاسبه می‌گردد.

ملاحظه می‌شود، نظام تعرفه‌ی حمل کانتینری مزبور به شدت جرئی‌نگر و در حد یک دستورالعمل است.

از طرف دیگر تعرفه‌ی خدمات جانبی نیز بنا بر موارد زیر مسئله دار است:

- ✓ طبق نورم اروپایی، موارد مربوط به ارائه و انجام خدمات جانبی می‌بایست به شرکتهای خصوصی سپرده شود.
- ✓ به دلیل اینکه میزان استفاده‌ی شرکتهای خصوصی از این گونه خدمات متفاوت است، نباید در جدول تعرفه‌های عمومی حمل آورده شود.
- ✓ لازم است که نظام قیمت‌گذاری آن به تفکیک هر نوع خدمات جانبی بر مبنای قیمت تمام شده تدوین گردد.

- ✓ دلیل اینکه راه آهن فاقد قیمت تمام شده‌ی انواع خدمات است و همچنین نمی‌تواند میزان عملیات و هزینه‌های مربوطه را به تفکیک هر شرکت به طور جداگانه تعیین و محاسبه کند، لاجرم بر حسب تن- کیلومتر واگن پر یا خالی، صورتحساب صادر می‌نماید.

به هر حال در جدول تعرفه‌های حمل به یک تبصره درباره‌ی خدمات جانبی توجه گردد:

تبصره ۷ : سهم خط و خدمات فنی در جدول فوق، شامل سهم شبکه ریلی، مانور و خدمات فنی می‌باشد که بخش خدمات فنی شامل خدمات تعمیرات جاری و تامین قطعات مصرفی مربوطه جهت کلیه واگنهای باری بخش خصوصی به ازای هر تن - کیلومتر ... ریال بر اساس ظرفیت مجاز بارگیری (واگن بصورت باردار و بدون بار) تعیین شده است.

معمولاً مبلغ فوق از سرشکن کردن مجموع هزینه‌های مربوطه بر کل تن- کیلومتر سال قبل به اضافه برآورد رشد قیمتها بر اساس تورم عمومی سال جاری حاصل می‌شود.

علاوه بر موارد یاد شده‌ی بالا، در جدول تعرفه‌های حمل، دو تبصره هم در ارتباط با حمل فرآورده‌های نفتی وجود دارد:

تبصره ۸ : تعرفه حمل محمولات شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران بصورت مسیری و جداگانه و بر اساس جدول شماره۸ پیوست می‌باشد .

تبصره ۹ : تعرفه بهره‌برداری محمولات شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران در مسیرهای جدید که در جداول تبصره ۸ قید نگردیده بر اساس تعرفه ردیف ۲ جدول فوق محاسبه می‌گردد.

در هر حال نرخ نهایی حمل (کرایه حمل) ،یعنی تعرفه‌ی بهره برداری کل پس از مذاکره‌ی بین صاحب کالا و شرکت حمل‌ونقل ریلی تعیین می‌شود. تعرفه‌ی بهره‌برداری کل شامل: حق دسترسی به زیرساخت ریلی- حق لکوموتیو- و نرخ تعمیرات جاری به اضافه‌ی حق مالکانه است. در مواقعی که نرخ بازار دچار کاهش می‌شود، بر اساس توافق بین شرکت حمل‌ونقل ریلی و راه آهن، حق دسترسی و حق مالکانه (در قالب تخفیف) به تناسب تنزل می‌یابند.

یکی از ابداعات جدید، وصل کردن مبالغ تعرفه‌ی حمل، به مسائل مالی (در قالب پرداخت نقدی یا انواع مهلت‌دار اعتباری به تفکیک یک تا پنج ماهه) است که واحد بازرگانی را از کار اصلی خود باز می‌دارد.

مشخصات ماده‌ی ۶

بررسی متن ماده ۶ قانون دسترسی آزاد به شبکه‌ی ریلی به شرح زیر می‌باشد:

تعرفه بهره برداری از شبکه ریلی کشور به منظور عبور یک یا چند واگن و یا یک قطار کامل)باری یا مسافری(بصورت باردار یا خالی از روی شبکه ریلی بر حسب وزن، ظرفیت و طول واگن، طول و ابعاد کاالی بارگیری شده در واگن های ویژه، مسیر حرکت، شرایط مسیر و دیگر عوامل مؤثر در این راستا و همچنین سرویس های ارتباطی، به موجب آئین نامه ای خواهد بود که توسط هیأت مدیره راه‌آهن تهیه و با تصویب وزیر راه و ترابری لازم الاجراء است

تبصره ۱: نرخ بهره برداری از شبکه ریلی بایستی به گونه ای تعیین شود که ضمن تأمین هزینه های بهره برداری از شبکه در بخش ریلی برای صاحبان کالا و سرمایه گذاران نسبت به دیگر شقوق حمل‌ونقل دارای مزیت باشد

تبصره۲ : با توجه به مزیت های حمل‌ونقل ریلی و در صورت عدم تکافوی نرخ بهره برداری برای تأمین هزینه های نگهداری شبکه، دولت می‌تواند از سال ۱۳۸۵ اعتبارات مورد نیاز این شیوه از حمل‌ونقل را همانند هزینه های نگهداری تأسیسات زیربنایی سایر شقوق حمل و نقل، در بودجه های سنواتی از محل صرفه جویی مصرف سوخت منظور نماید.

۱. طبق تبصره یک، تعرفه‌ی بهره‌برداری از شبکه‌ی ریلی باید به گونه‌ای تنظیم شود که هزینه‌ی حمل برای شرکتهای حمل‌ونقل ریلی دارای مزیت باشد. بنابراین با عنایت به کیفیت و هزینه‌ی حمل مشابه در دو شیوه‌ی ریلی و جاده‌ای، میزان سقف تعرفه‌ی حمل در بازار کاملاً رقابتی حمل زمینی مشخص می‌گردد.

۲. براساس منطق اقتصادی، مبلغ کف تعرفه بهره‌برداری نیز قیمت تمام شده است. قیمت تمام شده دارای دو قسمت زیرساخت و ترابری ریلی است. حق بهره‌برداری از شبکه‌ی دولتی دارای سه حالت سودآور، نقطه‌ی سربه‌سر و همراه با زیان (دریافت یارانه) است.

۳. ترابری ریلی (شامل ناوگان، پرسنل ترابری و هزینه‌های بالاسری) نیز خود به طور مجزا دارای قیمت تمام شده است. مجموع قیمتهای تمام شده‌ی زیرساخت و ترابری حتماً باید بسیار کمتر از تعرفه‌ی عرضه شده در بازار حمل زمینی باشد.

۴. متأسفانه در راه آهن به سبب نوع حسابداری موجود، سیستم تعیین قیمت تمام شده‌ی زیرساخت و خدمات جانبی وجود ندارد.

۵. مبانی تعیین تعرفه‌ی رقابتی حمل ریلی و اخذ بودجه‌ی یارانه‌ای با محاسبه‌ی قیمت تمام شده‌ی حمل رابطه‌ی مستقیم دارند. مابه التفاوت بین سهم درآمدی زیرساخت با قیمت تمام شده‌ی نگهداری زیربنایی باید محاسبه و در بودجه‌های سنواتی از محل صرفه جویی مصرف سوخت منظور گردد. با عنایت به اینکه

راه‌آهن ایران به طور غیر مستقیم یارانه بگیر است، در واقع مبالغ تعرفه‌های بهره‌برداری اغلب زیر قیمت تمام شده می‌باشد.

۶. به منظور اعمال قیمت تمام شده‌ی واقعی، لازم است تعرفه حمل ریلی بر اساس مسیر حرکت و شرایط مسیر معین شود. متأسفانه در آیین‌نامه‌ی کنونی این متغیر مهم لحاظ نشده است.

۷. در تعیین مدل قیمت‌گذاری حمل ریلی باید به این عوامل مهم، از جمله وضعیت بازار و قیمتهای تمام شده‌ی زیرساخت و ترابری توجه شود.

نارسائی‌های نظام قیمت‌گذاری موجود

الف- ضعف‌های اختصاصی

۱. دارای استثناهای زیادی است، بنابراین پیچیده است.

۲. تعرفه‌ی زیرساخت، خدمات جانبی و اجاره‌ی لکوموتیوها، یک عدد خاص، ثابت و نهایی برای یک دوره‌ی حداقل سه ماهه نیست، به متغیرهای متعددی وابسته است که هر یک از آنها می‌تواند هر لحظه دستخوش تغییر شود.

۳. موردی بودن، یکسان و یکپارچه نبودن، داشتن استثناءهای متعدد، امکان ایجاد تغییرات در متغیرهای کلیدی در طول زمان، پیچیدگی نظام قیمت‌گذاری، افزایش اثر نظریه‌ی کارشناسی و ازدیاد سطح چانه زنی مشتریان را امکان پذیر می‌کند.

۴. *این نظام، پایه در قیمت تمام شده‌ی حمل ندارد.*

۵. مهمترین متغیری که در کلیه‌ی نظامهای تفکیک عمودی مطرح می‌باشد، یعنی "نوع مسیر حمل" کلاً مطرح نشده است. طبعاً مسیر بسیار پرتردد (و بعضاً گلوگاه) با مسیر خلوت، و همچنین مسیر کوهستانی با مسیر دشت، مسیر پرهزینه یا پراستهلاک به لحاظ زیرساختی (مثلاً برف یا شن خیز بودن و سطح فرسودگی) با مسیر کم هزینه، یکسان در نظر گرفته شده است. این موضوع آثار بسیار منفی بر کنترل‌پذیری ترافیک شبکه بر جای می‌گذارد.

۶. این سیستم حتی با نظام قیمت‌گذاری سایر شیوه‌های حمل کشور هم مغایرت دارد. زیرا در تعیین تعرفه‌ی زیرساختهای سایر شیوه‌های حمل (که خوشبختانه از همان ابتدا تفکیک عمودی و افقی ساختار در آنها

اتفاق افتاده وزیرساختهای مربوطه کلاً دولتی و امور ترابری نسبتاً خصوصی است) به نوع محمولات توجهی نمی‌شود. در عوض، در نظام قیمت‌گذاری زیرساختهای جاده ای، بنادر و فرودگاهها، متغیرهای: نوع و اندازه‌ی وسایل نقلیه- طول مسیر حمل(درجاده) یا مدت توقف (هواپیما و شناور در فرودگاه و بندر)- نوع جاده، فرودگاه یا بندر، عوامل کلیدی هستند.

۷. وابستگی نرخهای تعرفه به متغیر نوع کالاها به گونه ایست که به دلیل سوء استفاده از سازوکار تخفیف حتی محمولات کانتینرها را هم در بر می‌گیرد. در حالی که نظام قیمت گذاری باید به گونه‌ای طراحی شود تا برای صاحب کالا و حمل کننده، موضوع تسریع در حمل و کاهش قیمت تمام شده در اولویت قرار گیرد.

۸. جالب تر اینکه تعرفه‌ی محمولات نفتی بنا بر نوع صاحب کالا (شرکت پخش فراورده‌های نفتی و سایر شرکتها) دارای دو نرخ متفاوت است.

۹. گاهی نوع بسته بندی هم در تعیین تعرفه دخیل است. با اینکه هزینه‌های تخلیه و بارگیری بر عهده‌ی صاحب کالا یا شرکتهای حمل‌ونقل ریلی است، برخی کالاها (مثل سیمان یا پور آلومینیوم) بر حسب حمل پاکتی یا فله‌ای و غیره دارای نرخهای متفاوتی هستند.

۱۰. جداکردن مسائل مالی از معاونت درآمد اداره کل مالی و سپردن آن به اداره کل بازرگانی داخلی و منظور کردن عوامل مالی به عنوان یکی از متغیرهای تعرفه‌ای یکی از نقاط ضعف این نظام قیمت‌گذاری است.

۱۱. درآمد حمل و نقل مسافری توسط راه‌آهن، به جای استاندارد متعارف یعنی تعرفه‌ی دسترسی حمل بر پایه‌ی قطار- کیلومتر، بر اساس درصدی از فروش بلیت، خدمات ایستگاهی و اجاره‌ی لکوموتیو حاصل می‌شود.

۱۲. درآمد حمل و نقل باری به جای تعرفه‌ی دسترسی حمل بر پایه‌ی قطار- کیلومتر (یا تن- کیلومتر ناخالص)، در عمل بر اساس درصدی از میانگین تعرفه‌ی حمل برای صاحبان کالا و تعرفه‌ی رقیب جاده‌ای تنظیم می‌شود.

ب- موانع تأثیر گذار بر نظام قیمت‌گذاری در سطح ملی

۱ - نبود تنظیم‌گرهای قوی در سطح زیربخش ریلی و حمل و نقل.

۲ – ضعف اتصال شبکه‌های هر یک از شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل در کشور.

۳- ضعف ارتباطات ترابری انواع شیوه‌ها در قالب یک نظام لجستیکی متمرکز.

۴ – ضعف سیستم‌های مدرن بسته بندی و بهره گیری اندک از کانتینر در حمل‌ونقل ترکیبی.

ج- نارسایی‌های روشی تأثیر گذار بر نظام قیمت‌گذاری

۱. نبود نظام بودجه ریزی عملیاتی و تحمیل هزینه‌های مسافری به تعرفه‌های باری.

۲. تفکیک نبودن امور حاکمیتی از امور تصدی گری زیر ساخت ریلی برای برونسپاری امور تصدی گری.

۳. نبود آیین‌نامه‌ی بارفرابری ریلی داخلی و بین المللی.

۴. بی انگیزه شدن شرکتهای حمل‌ونقل ریلی، به سبب نداشتن اختیارات تام بازرگانی.

د- ضعف‌های زیربنایی و تجهیزاتی تأثیر گذار بر نظام قیمت‌گذاری

۱. کمبود تجهیزات تخلیه و بارگیری و توزین در مبادی و مقاصد بار.

۲. طولانی‌تر بودن مسیرهای حمل ریلی نسبت به رقیب جاده‌ای.

۳. متصل نبودن به بسیاری از مبادی و مقاصد بار عمده در کشور و ضعف در حمل‌ونقل درب به درب ریلی.

۴. کمبود خطوط و سکوهای تخلیه و بارگیری و پارکینگ و کمبود انبارها و باراندازها.

۵. نبود واگنهای ویژه‌ی حمل کانتینر.

ه- نارسایی‌های ساختاری تأثیر گذار بر نظام قیمت‌گذاری:

۱. تعداد زیاد شرکتهای مسافری و باری خصوصی حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته، بعضاً دارای ضعف بنیه مالی.

۲. عدم حضور پررنگ فورواردهای بزرگ در عرصه‌های داخلی و بین المللی راه آهن.

۳. عدم واگذاری مالکیت و راهبری لکوموتیوها و انتقال نیافتن کارکنان تعمیراتی و راهبری قطارها به بخش خصوصی.

(این نوشتار ادامه دارد)

سید منصور محمودی مشاور انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته