



## گفت و گو با سید مجتبی مرعشی، معاون لجستیک و بهره برداری شرکت حمل و نقل ترکیبی سمندریل حق دسترسی؛ روند صدور پروانه فعالیت شرکت های حمل و نقل ریلی باری

معطوف به پیگیریهای متراکم راه آهن جمهوری اسلامی ایران در فواصل سال های ۱۳۹۸ تا کنون (پاییز ۱۴۰۰) و ضرورت اجرایی شدن صدور پروانه فعالیت برای شرکت های حمل و نقل ریلی باری و ارسال پیش نویس قرارداد بهره برداری شرکت های حمل و نقل ریلی باری از شبکه ریلی در تابستان ۱۴۰۰، ذکر مواردی به منظور اصلاح و تکمیل این اقدام و مفاد قرارداد مفید و ضروری به نظر می رسد.

پیگیری اجرایی شدن آیین نامه تاسیس و فعالیت شرکت های حمل و نقل ریلی که در راستای تبصره ۱ ماده ۱ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی صورت می پذیرد، در واقع بخشی از ضرورت اجرای قانون مصوبه نهاد حاکمیتی از سال ۱۳۸۴ تا کنون است که بنا به اقتضای شرایط مسکوت مانده، اما اجرای آن الزامی می باشد.

نظر نمی رسد. شرایطی مانند فصول بارگیری کالاهای اساسی در بنادر (که بارگیری و انتقال به داخل کالاهای اساسی، اولویت اصلی بنادر می شود)، تغییر شرایط اقتصاد جهانی (مانند تغییر برخی نهادهای از قبیل سنگ آهن، سولفور، مشتقات نفتی صادراتی و ... که منجر به توقف ناوگان منتظر بار - درعین داشتن قرارداد جاری - در مبادی یا مقاصد می شود)، تهدید و تحدید زیرساخت های سامانه های حمل و نقلی (چه بندری و چه ریلی) و ... مواردی است که باید به عنوان معافیت این سرفصل در نظر گرفته شود.

در مورد تضامین مورد نظر راه آهن که بصورت ضمانت نامه بانکی یا ضمانت نامه صادره از سوی موسسات بیمه گر پیشنهاد شده است، با توجه به اینکه سیستم بانکی کشور دارای پیچیدگی ها و بوروکراسی می باشد و همچنین تهیه ضمانت نامه از این مسیر در بدترین حالت نیازمند رسوب نقدینگی کامل و هم ارز با ضمانت نامه صادره در سیستم بانکی و در بهترین حالت نیازمند تامین سپرده بعلاوه ارائه اسناد ملکی اموال غیرمنقول می باشد، قابلیت تبدیل به ترهین ناوگان را دارد. همچنین ضمانت نامه های قابل تامین از شرکتهای بیمه ای نیز دارای همین قابلیت تبدیل می باشد. چه اینکه وفق ماده ۱۱ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی، هر واگن یا لکوموتیو دارای یک سند رسمی صادره بنام مالک و قابل ترهین یا انتقال نام می باشد. لیکن پذیرش اموال منقول شرکتهای ریلی، منوط به پذیرش راه آهن، تبدیل به اصلی ترین گلوگاه برای اجرایی سازی فرایند صدور پروانه خواهد شد.

در مسیر تبدیل ضمانت نامه بانکی و بیمه ای به ترهین دارایی های منقول مانند ناوگان یا مشابه آن، نکته ای حائز اهمیت این است که با فرض اینکه قرار باشد هر یک از شرکت های ریلی میزان تقریبی ۲۰۰ میلیارد ریال از ناوگان را در ترهین راه آهن قرار دهد، با فرض فعال بودن حدود سی شرکت ریلی، این شرکت ها بصورت سرجمع و بر اساس تعرفه ابلاغی و

ذیل ماده ۶ قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل و نقل ریلی تدوین و بصورت ادواری توسط راه آهن جمهوری اسلامی ایران به روزرسانی و ابلاغ می شود، بررسی ساز و کار و تبعات و نیازمندی های آن می تواند برای تداوم و توسعه مستمر صنعت حمل و نقل ریلی مفید واقع گردد.

در شرایط کنونی علاوه بر اینکه پرداخت حق دسترسی جاری در زمره الزامات فعالین بخش خصوصی ریلی می باشد، تعیین تکلیف سنواتی این سرفصل تبدیل به گلوگاهی برای اجرای آیین نامه تاسیس و فعالیت شرکت های حمل و نقل ریلی شده است و بررسی و آسیب شناسی آن و پیشنهاد راهکارهایی که مبتنی بر قانون موضوعه باشد، می تواند راهگشا باشد.

### بررسی مصداقی

وی در ادامه بیان کرد: با در نظر گرفتن مجال و محدودیت های موجود، بصورت خاص، شرایط اجرایی آیین نامه تاسیس و فعالیت شرکت های حمل و نقل ریلی را، آنجا که می تواند محل ابهام برای شرکت های ریلی به منظور تکمیل این فرایند تلقی شود، مورد مذاقه قرار می دهیم.

با توجه به اینکه پذیرش حق پارکینگ به شرکت های خصوصی ریلی، الزام می شود باید، علاوه بر ضرورت تدوین تعرفه منطقی در این سرفصل، در نظر گرفت که بخش قابل توجهی از توقفات ناوگان، بدلیل غیرقابل پیش بینی بودن زمان سیر و نرسیدن به هنگام ناوگان باردار به موعده بارگیری نوبت بعد می باشد. در همین شرایط است که اصولاً شرکت های ریلی در بازاربایی و مذاکراتشان با صاحبان کالا، از ارائه تعهد زمانی عاجز می مانند و نتیجتاً حدود ۴۰ درصد از سیر ناوگان باری در شبکه ریلی بصورت خالی و بهره وری پایین در حال رخ دادن است. از سویی، پاره ای از این توقفات ناشی از شرایط کلی اقتصادی کشور می باشد و اصولاً اخذ این تعرفه از بخش خصوصی عادلانه به

آنچه در قانون دسترسی و آیین نامه تاسیس و فعالیت شرکت ها جامانده به وضوح قابل مشاهده است که ارکانی از این قانون مغفول مانده که در صورت توجه به آنها، ضمن حصول توافق و رضایت طرفین، اجرای آن اصولی تر، عادلانه تر و دارای ثبات بیشتری خواهد بود.

به نظر می رسد موادی از قانون دسترسی آزاد، مانند ماده ۳ و تبصره ۳ ماده ۸ که بیانگر وظایف قانونی راه آهن به عنوان نهاد حاکمیتی بوده، در حد همان مواد کیفی مندرج در قانون باقی مانده و در کانون توجه (برای بازتعریف شاخص یا عددی که ملاک و سنجه در اختیار قرار دهد) قرار نگرفته است.

بطور خلاصه ماده ۳ بیان می نماید که راه آهن موظف است با برنامه ریزی و هدایت و ایجاد زمینه مناسب برای سیر و حرکت ناوگان ریلی از حیث تعرفه و عملیات، شرایط محدودکننده سیر و حرکت را صرفاً در وضعیت تهدید ایمنی اعمال نماید و در غیر اینصورت تخلف رخ داده است و راه آهن مکلف به جبران خسارت شرکت های ریلی خواهد بود.

همچنین بطور خلاصه تبصره ۳ ماده ۸ بیان می کند راه آهن با پذیرش ناوگان بخش خصوصی، موظف به حفظ و نگهداری ناوگان و سلامت سیر آنها می باشد. به طریق اولی، برخی مواد تعهدآور و الزام آور دیگر برای راه آهن مندرج در آیین نامه تاسیس و فعالیت شرکت های حمل و نقل ریلی نیز مورد توجه قرار نگرفته است که می توان به بندک ماده ۱ آیین نامه، اشاره نمود (که کمیسیون نظارت را بازتعریف می نماید و نماینده انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته را یکی از اعضای این کمیسیون بر می شمارد).

### تعرفه حق دسترسی

سید مجتبی مرعشی در خصوص موضوع حق دسترسی گفت: با توجه به اینکه تعرفه حق دسترسی

جاری فعلی نظام قضایی (دفتر خانه های اسناد رسمی)، مجبور خواهد بود مبلغی حدود ۵۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال بعنوان حق الثبت و حق التحریر به دفترخانه ها پرداخت نمایند. به نظر می رسد دفتر حقوقی راه آهن می تواند با اتخاذ رویکردی خلاقانه و تدوین قراردادی جامع از حیث حقوقی شرایط تسریع در فرایندی مشابه ترهین را با هزینه ای به مراتب کمتر برای شرکتهای ریلی بعنوان راه آهن فراهم آورد.

موضوع وصول جریمه تاخیر و تادیه از ابتدای فعالیت شرکت، موضوعی بلاوجه و کاملاً یک طرفه ارزیابی می شود. اصولاً در مباحث حقوقی، بسیاری از اختیارات و تعهدات، طرفینی است و نمی توان بدون در نظر گرفتن جمیع شرایط، بار مالی سنگین، غیرقابل پیش بینی و غیرقابل محاسبه از پیش را به یکی از طرفین قرارداد، الزام نمود. چه بسا می توان به جرایم و غرامت های سنگینی که شرکت های فعال در حوزه ریلی باری ناشی از زمان سیر بالای ناوگان پرداخته اند و همچنان خواهند پرداخت، اشاره نمود.

فرایند خاتمه قرارداد و فرایند فسخ قرارداد نیز، شرکت ریلی را مجاز به ارایه ادله نموده است و راه آهن را مخیر کامل به پذیرش یا عدم پذیرش آن نموده است، در حالیکه طبیعی و بدیهی است، در چنین شرایطی که صحبت از فسخ یا خاتمه یک قرارداد با این وسعت و دامنه به میان می آید، نیاز است رویکردی بی طرفانه و عادلانه برای اتخاذ تصمیم نهایی با بررسی ادله طرفین حاکم گردد و یا دست کم، این موارد در کمیسیون نظارت که نماینده انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی در آن عضویت و حق رای دارد، طرح و اتخاذ تصمیم گردد.

### تمرکز بر موضوع تعرفه (حق دسترسی)

معاون لجستیک و بهره برداری شرکت حمل و نقل ترکیبی سمند ریل در این خصوص که موضوع حق دسترسی از ارکان بدیهی در حمل و نقل ریلی گفت: چه در رسته محمولات داخلی (تحت بارنامه با تعرفه داخلی) و چه در محمولات ترانزیت و بین المللی (تحت بارنامه با تعرفه بین المللی) به حساب می آید. به روزرسانی آن نیز متناسب و متأثر از شرایط اقتصادی مملکت، دارای منطق اقتصادی است. اصولاً رشد جهشی نهادهای هزینه ای در سال های ۹۲ تا ۹۹ در تمامی حوزه ها بصورت اعم و در حوزه حمل و نقل بصورت اخص، افزایش حق دسترسی را گریزناپذیر می نمود و می نماید.

لیکن مواردی بعنوان عوامل تاثیرگذار بر حق دسترسی و مواردی بعنوان عوامل تاثیر پذیر از حق دسترسی قابل بررسی است که می توان آنها را به عنوان

المان های بالادستی و پایین دستی در کانون بررسی و توجه قرار داد.

در حوزه محمولات تحت بارنامه های داخلی موارد زیر قابل طرح است:

♦ اگر بپذیریم که بخشی از محمولات جابجاشده توسط راه آهن ایران، صرفاً ریل پسند است (مانند برخی محمولات نفتی خوراک نیروگاه ها و برخی محمولات معدنی خوراک فولادی ها)، در واقع شایسته است تلاش راه آهن متمرکز بر بخشی از بازار محمولات باشد که در هر دو مود جاده ای و ریلی قابلیت حمل پیدا می کنند و با دستکاری متغیرهای تحت کنترل راه آهن، امکان جذب آنها به سمت حمل ریلی بوجود می آید.

♦ در این وضعیت موضوع پراهمیتی که در زمان محاسبه و تبیین و ابلاغ حق دسترسی جدید می تواند و یا می باید مد نظر نهاد تصمیم گیر قرار گیرد، بهای تمام شده حمل در محور معین یا تاثیر حق دسترسی بر بهای تمام شده حمل می باشد. بعنوان مثال می توان اشاره کرد به محمولاتی که در وضعیت حمل جاده ای، محموله یا کالا، در مبدا با یک حرکت فیزیکی روی وسیله حمل جاده ای بارگیری و توزین می شود و در مقصد نیز با یک حرکت فیزیکی توزین و تخلیه می شود، اما در صورتیکه همین محموله به حمل ریلی منتقل شود، در مبدا برای انتقال از محوطه غیر اختصاصی به محوطه اختصاصی ریلی نیاز به دو نوبت مازاد خدمات لجستیکی با تعرفه های بندری را ایجاب می نماید و به همین ترتیب اگر انبار مقصد متصل به شبکه ریلی نباشد، جابجایی به وسیله حمل جاده ای و حمل ترکیبی را اجباری می نماید و این پارامترها، بهای تمام شده حمل را در بخش ریلی نسبت به بخش صرفاً جاده ای افزایش می دهد.

در حوزه محمولات تحت بارنامه های بین المللی موارد زیر قابل طرح است:

♦ راه آهن با شناسایی مسیرهایی که محور مواصلاتی ریلی که مبدا و مقصد آنها به گمرک خانه های ورودی و خروجی متصل است، و با اعمال تعرفه (حق دسترسی) با مقیاس بین المللی تلاش برای افزایش درآمد از این محل را صورت داده است، لیکن گاهی شاهد هستیم که کرایه حمل ریلی این مسیر بین ۲/۵ تا ۳ برابر کرایه حمل جاده ای ایجاد شده است و این رقابت ناعادلانه امکان بازاریابی را مختل می نماید. در حوزه خدمات تعهد شده راه آهن نیز با مواردی مواجه هستیم که نیاز است راه آهن رفتار تجاری و عملیاتی خود را در این زمینه شفاف نماید:

♦ علیرغم تبدیل هزینه خدمات تعمیرات جاری بر مبنای هر واگن به جای تن کیلومتر، هنوز شاهد هستیم که در برخی نواحی تعداد توقفات ناوگان ناشی

از نقص فنی منجر به تعمیرات جاری و ویژه، نامتعارف و افزایشی به نظر می رسد.

♦ یک نیاز ضروری است که متناسب با به روزرسانی حق دسترسی، تعهد متقابل راه آهن در باب میانگین مسافت پیمایش روزانه نیز به روز شود و زمان سفر (زمان سیر) قابل انتظار از راه آهن، قابل پیش بینی، منطقی، تکرار پذیر و قابل اعتماد باشد.

♦ توجه راه آهن به مقوله سیر و حرکت بازرگانی (توقف در مبادی و مقاصد) به ویژه در ایستگاه های پر ترافیک و داشتن و اعلان برنامه برای کاهش و تعدیل آنها نیز پیشنهادی است که نیازمند توجه جدی راه آهن می باشد؛ خیلی واضح است و بسیار برای شاغلین این صنف اتفاق می افتد که واگن از تهران تا بندر عباس را در زمان تقریبی ۶ روز سیر می نماید، لیکن تا رسیدن به اسکله گاه ۴ تا ۵ روز منتظر می ماند و این باعث دلزدگی مشتریان از اقبال به حمل ریلی می شود.

سید مجتبی مرعشی، معاون لجستیک و بهره برداری شرکت حمل و نقل ترکیبی سمند ریل در پایان اینگونه نتیجه گیری کرد:

راه آهن می تواند با اصلاح متغیرهای مشوق مانند اعمال تخفیف در حق دسترسی برای ناوگان با بهره وری بالاتر که در پایان هر سال مورد محاسبه قرار می گیرد و محاسبه بخش تشویقی بعنوان اعتبار در سال آینده، زمینه های بهبود عملکرد عملیاتی برای شرکت های فعال در حوزه حمل و نقل ریلی را فراهم آورد.

راه آهن می تواند با پیگیری و رصد شرایط جدید کسب و کار در سطح بین المللی و داخلی و اعمال تخفیف منطقی در حق دسترسی برای شرکت های نوپا، زمینه تولد و رشد و توسعه بازیگران جدید در صنعت ریلی را فراهم نماید.

راه آهن می تواند با شناسایی، احیا و فعال سازی مصوباتی که گاهی دارای موانع اجرایی بوده اند و رفع موانع آنها، شرکت های دارای پتانسیل اقتصادی را به اجرایی شدن آنها تشویق نماید و میزان سرمایه گذاری انجام شده را در قالب ارایه تخفیفات در حق دسترسی، جبران و مستهلک نماید.

پیشنهاد آخر اینکه راه آهن با توجه به قدمت و گستردگی شبکه ریلی، به عنوان یک نهاد تاثیرگذار در حمل و نقل می تواند پیشرو در اعلان افزایش حق دسترسی باشد و ابلاغ ادواری آن را منوط به افزایش کرایه در حمل جاده ای نماید. در این وضعیت با پیش اعلان زمانی (مثلاً یک ماه زودتر)، امکان مذاکره و تعدیل یا ترقی کرایه حمل و انعکاس آن به مشتریان را برای مالکین و بهره برداران ناوگان فراهم نماید و زمینه تنش های احتمالی را کاهش دهد.