سهم حداقلی واگن‌های ایرانی در حمل و نقل ریلی بین‌الملل

مهدی گرجستانی، مدیر امور بین‌الملل و بازاریابی خارجی شرکت حمل‌ونقل ریلی داخلی و بین‌الملل بهتاش سپاهان در گفت‌وگو با ندای حمل‌ونقل ریلی، افزایش بدون اطلاع قبلی و یکباره تعرفه‌های حق دسترسی را معضلی برای دوام رشد در حمل و نقل ریلی بین الملل دانست و کاهش سهم واگن‌های ایرانی از کل حمل و نقل ریلی بین‌الملل راه آهن ج.ا.ا. را زنگ خطری برای بازرگانی خارجی راه آهن قلمداد کرد.

ساختار و فرآیند تعرفه گذاری چگونه است؟

در مورد بارهای بین‌الملل تعرفه‌های حق دسترسی شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. وابسته به نوع حمل (واردات، صادرات و ترانزیت)، نوع مالکیت واگن (دولتی CIS، خصوصی CIS، خصوصی ایرانی، دولتی ترکیه) و هم‌چنین مرز ورودی یا خروجی متفاوت است. در مسیر کشورهای CIS، نرخ‌ها بر اساس مصوبات و قوانین بارنامه‌های SMGS است؛ ولی در برخی مسیرها و برخی محمولات خاص، با توافق راه‌آهن‌های دو کشور و یا با توافق با صاحبان کالاهای عمده، نرخ حق دسترسی تعدیل می‌شود. در مورد محمولات در مسیر ترکیه نیز با توافقات قبلی با راه‌آهن ترکیه و با تصویب هیأت‌مدیره راه‌آهن نرخ حق دسترسی بر اساس پروتکل بین دو راه‌آهن مشخص می‌شود. لکن برای یک مسیر مشخص، نرخ حق دسترسی راه‌آهن به فاکتورهایی همچون نوع حمل، نوع محموله و بسته‌بندی، نوع واگن و مالکیت واگن وابسته است.

در حمل‌ونقل بین‌الملل مخصوصاً در مسیر کشورهای CIS، اکثر تعرفه حمل مربوط به‌حق دسترسی راه‌آهن است و مالکانه واگن‌ها حدود ۲۰ درصد کل تعرفه حمل ریلی است. سیستم تعرفه گذاری حمل‌ونقل بین‌الملل باید پویا باشد و نباید طبق بخشنامه و دستورالعمل‌های خشک و بی‌انعطاف اداره شود.

آیا نظام تعرفه گذاری از یک الگوی بین‌المللی یا منطقه‌ای تبعیت می‌کند، یا بومی ایران است؟

کلیت تعرفه در مسیرهای بارنامه‌های SMGS و CIM از الگوها و توافقات بین‌المللی تبعیت می‌کنند؛ اما مصوبات هیأت مدیره راه‌آهن نیز تأثیرات مستقیم و قابل توجهی بر تعرفه‌های حق دسترسی دارد. یکی از ایرادات اصلی، ابلاغ شبانه تغییرات نرخ حق دسترسی به‌وسیله راه‌آهن ج.ا.ا. است که بسیاری از متصدیان حمل را در مورد قراردادهایشان با صاحبان کالا و حتی سیر واگن‌ها در پروژه‌های فعال، دچار مشکلات اساسی و تحمیل هزینه‌های بسیار زیاد می‌کند.

آیا نظام تعرفه گذاری موجود در راستای حمایت از بخش خصوصی و سایر ذی‌نفعان تعریف‌شده است، یا نیاز به بازنگری اساسی دارد؟

در حمل‌ونقل بین‌الملل مخصوصاً در مسیر کشورهای CIS، اکثر تعرفه حمل مربوط به‌حق دسترسی راه‌آهن است و مالکانه واگن‌ها حدود ۲۰ درصد کل تعرفه حمل ریلی است. سیستم تعرفه گذاری حمل‌ونقل بین‌الملل باید پویا باشد و نباید طبق بخشنامه و دستورالعمل‌های خشک و بی‌انعطاف اداره شود. در راه‌آهن ج.ا.ا. تعدیلات حق دسترسی بر اساس درخواست صاحبان کالا و یا متصدیان حمل در جریان کار قرار می‌گیرد و پروسه زمان‌بری است که بعضاً مشتریان را از حمل ریلی منصرف می‌کند و یا زمانی مصوبه تصویب می‌شود که دیگر درخواست حمل وجود ندارد. ماهیت مشتریان حمل بین‌الملل مانند مشتریان حمل داخلی نیست و باید سیستم تعرفه گذاری بازرگانی خارجی متفاوت از بازرگانی داخلی طراحی شود. این طراحی باید هوشمند، پویا و بر بستر IT باشد تا در هر لحظه و هر مکان نرخ صحیح قابل‌دسترس برای همگان باشد. بعضاً پیش‌آمده که نرخ‌های اعلامی از طرف راه‌آهن پس از صدور بارنامه تغییر می‌کند و اصلاحیه صادر می‌شود و یا استعلام از بازرگانی ناحیه و یا کارشناسان بازرگانی خارجی اشتباه بوده و از این موضوع ضررهای مالی متوجه شرکت‌ها شده است. در کل نیاز به یک سامانه هوشمند و پویای تعرفه‌گذاری در بستر IT، در اداره بازرگانی خارجی راه‌آهن به‌شدت احساس می‌شود. البته مطمئناً محدودیت‌های زیادی متوجه تصمیم گیران است؛ ولی باید راه‌آهن سریع‌تر در این راستا اقدام کند.

صاحبان کالا برای انتقال بار خویش همواره شقوق مختلف حمل بار، اعم از ریلی، جاده‌ای، دریایی و حتی هوایی را بررسی و مقایسه می‌کنند. نظام تعرفه‌گذاری تا چه اندازه در این خصوص رقابتی است؟

فقط و فقط دو فاکتور اصلی برای صاحبان کالا در شیوه حمل تأثیرگذار است (زمان و هزینه) مسلماً هردو فاکتور برای مشتریان مهم است. در حوزه کشورهای CIS بسیاری از مشتریان را به دلیل تعرفه بالاتر نسبت به جاده از دست داده‌ایم. کافی است نگاهی به آمارهای ترانزیت منتشر شده به‌وسیله وزارت راه بیاندازیم. درحالی‌که امسال ترانزیت زمینی ایران رشد بسیار خوبی داشته، لکن ترانزیت ریلی به‌شدت نسبت به سال گذشته کاهش داشته است و این بیانگر این موضوع است که مشتریان، جاده را به ریل ترجیح می‌دهند که مسلماً در مورد بارهای عمده، فاکتور اصلی هزینه است و در مورد بارهای با حجم کمتر، فاکتور اصلی زمان است. اگر بخواهیم در مورد فاکتور زمان مثال بزنیم، بسیاری از مشتریان محموله‌های صادراتی به سمت ترکیه، به دلیل افزایش تصاعدی زمان حمل ریلی به ترکیه، هزینه‌های ناشی از اختلاف حمل جاده با ریل را قبول کردند تا کالایشان سریع‌تر به مقصد برسد. در شرایط اقتصادی ناپایدار منطقه، فاکتور زمان بسیار حائز اهمیت است. موضوعی که راه‌آهن‌های دو کشور در آن بسیار ضعیف عمل کرده و باعث این وضعیت شده‌اند. مسلماً دلایل فنی بسیاری برای این اتفاق وجود دارد که بسیاری از آن‌ها در اسرع وقت قابل‌حل است و راه‌آهن باید اقدام عاجل کند.

افزایش قطارهای مسافری و ترانزیتی تا چه اندازه بر ترافیک شبکه و حمل ریلی بار تأثیرگذار است؟ سازوکار پیشنهادی برای این‌که هردو از رونق نیفتند، چیست؟

از دیدگاه بنده در حال حاضر تمرکز اصلی راه‌آهن بر روی موضوع مسافری است. درحالی‌که رسالت اصلی راه‌آهن حمل بار است. قطارهای مسافری به‌شدت بر روی ترافیک مسیر تاثیر می‌گذارند. در بهار ۱۳۹۹، با تعطیلی قطارهای مسافری وضعیت سیر واگن‌های باری بسیار بهتر شده بود. سازوکار حل این موضوع مشخص است. الزامات فنی سخت‌افزاری همچون؛ افزایش لکوموتیوهای گرم شبکه، افزایش خطوط شبکه و بهسازی خطوط فعلی، بابت افزایش سرعت و همچنین الزامات فنی

نرم‌افزاری همچون نرم‌افزارهای هوشمند ترافیک و سیروحرکت شبکه مبتنی بر الگوریتم‌ها که بتوان بهترین بهره‌وری را از امکانات موجود استخراج کرد. البته شما زمانی می‌توانید از الگوریتم‌ها استفاده کنید که سیستم تعریف شده باشد که در حال حاضر سیروحرکت راه‌آهن سیستماتیک نیست. منظورم دقیقاً تعریف سیستم است. چه بسیاری از این قبیل پروژه‌ها که با همکاری دانشگاه‌ها در بالاترین سطح علمی طراحی شد، ولی به همین دلیل قابلیت عملیاتی شدن نداشت و در نهایت کنار گذاشته شد. در حال حاضر تمرکز اصلی مدیران سطوح بالا حل مشکلات جاری است. لکن این خانه از پای‌بست ویران است.

همان‌گونه که اشاره کردید، طبق برنامه‌ریزی راه‌آهن، اولویت حرکت ناوگان ریلی به ترتیب به مسافری، سپس ترانزیت و در خاتمه به باری تعلق می‌گیرد. این سیستم چقدر در ترجیح حمل بار از طریق جاده مؤثر است؟

در مورد حمل ریلی آمارها نشان می‌دهند سرعت بازرگانی به پایین‌ترین سطح خود رسیده است و این فاجعه بسیار بزرگی است که در مرحله اول تمام انگیزه‌های سرمایه‌گذاری در این صنعت را کور می‌کند و در مرحله دوم زمان حمل و دور سیر را افزایش می‌دهد و این افزایش زمان باعث افزایش قیمت تمام‌شده حمل می‌شود که نهایتاً بر هردو فاکتور مؤثر تأثیر می‌گذارد. با این طرز مدیریت، فقط مشتریانی محمولاتشان را از طریق ریل حمل می‌کنند که به دلایل فنی یا غیره مجبورند.

در موضوع حمل‌ونقل ترکیبی، سهم و جایگاه شبکه ریلی در مقایسه با سایر مُدها چگونه است؟ گویا در ۵ سال گذشته، ۱۳ درصد بار کشور از طریق ریل جابه‌جاشده است؟ ظرفیت واقعی چند درصد و چند تن در سال است؟

موضوع مهمی که باید عرض کنم این است که حمل‌ونقل ترکیبی برای حمل ریلی سم است. زیرا به‌شدت قیمت حمل به ازای هر تن-کیلومتر را افزایش می‌دهد و باید هرچه سریع‌تر با سیاست‌های دولتی نسبت به سرمایه‌گذاری در مورد خطوط آنتنی اقدام شود. اکثر حمل‌ونقل ترکیبی در بنادر صورت می‌گیرد و باید زیرساخت‌های لازم برای حضور پررنگ‌تر مد ریلی در این نوع حمل در بنادر ما ایجاد شود. در بعضی مناطق این زیرساخت‌ها موجود است؛ ولی سال‌ها بلااستفاده کنار گذاشته‌شده است. باید برنامه توسعه بنادر ریل پایه در سیاست‌های اصلی وزارت راه قرار گیرد. متأسفانه در سطوح عالی کشور تنها شعار حمل ریلی وجود دارد؛ ولی در بخشنامه‌ها، برنامه‌ریزی بودجه و حتی یارانه‌های دولتی و برنامه‌های کلان توسعه، توجهی حداقلی به صنعت ریل می‌شود. صنعتی که پایه رشد صنایع دیگر است. طبق برنامه توسعه، درصد حمل ریلی باید ۳۰ درصد و معادل حدود ۱۵۰ میلیون تن در سال باشد که در حال حاضر این میزان به کمتر از ۵۰ میلیون تن در سال و کمتر از ۱۰ درصد است.

مدیران ارشد نظام و دولت، تا چه اندازه از فرصت ایجادشده (جنگ روسیه و اوکراین)، برای تقویت زیرساخت-های ترانزیتی کشور بهره جستند؟

واقعیت این است که این فرصت برای ایران برای کسب درآمدهای ارزی به وجود آمد؛ ولی کشور ما ظرفیت‌های لازم را ندارد. مهم‌ترین اقدامی که باید صورت می‌گرفت، توسعه سریع حجم عملیات بنادر دریای خزر و تکمیل پروژه رشت به آستارا بود که متأسفانه بین شعار تا عمل مسؤولین فاصله زیاد است. سطح توقع روس‌ها خیلی بیشتر از سطح بالفعل ترانزیت ایران بود. کشور ما نیاز به توسعه جدی و با برنامه با اولویت ضرورت برای تکمیل و توسعه بنادر، زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای و رشد ناوگان دارد و این دستورالعمل‌های عجولانه فایده‌ای ندارد. ما در میان مسؤولین برخی اشخاص شعارمحور و عوام‌فریب داریم و این برای رشد صنعت سم است. نیاز رشد صنعت برنامه‌ریزی بلندمدت و پیگیری انجام آن به‌وسیله دولت‌ها است. آن‌وقت است که می‌توانیم ادعا کنیم از نظر ژئوپلیتیک در منطقه بسیار استراتژیک هستیم و شعار درآمد ترانزیتی بدهیم.

مهم‌ترین اقدام موردنیاز راه‌آهن ازنظر شما برای حمل‌ونقل بین‌الملل چیست؟

راه‌آهن باید به‌صورت جدی بسته حمایتی برای واگن‌های ایرانی در حوزه حمل‌ونقل ریلی بین‌الملل تعریف کند. آمارها نشان می‌دهند درصد استفاده از واگن‌های ایرانی در حمل‌ونقل ریلی بین‌الملل راه‌آهن ایران بسیار کاهش یافته است و این موضوع بازهم به دلیل همان دو فاکتور است. واگن‌های ایرانی در حوزه بین‌الملل، هم اولویت پایین‌تری در سیر نسبت به واگن‌های خارجی دارند، هم شامل هزینه‌های متفرقه‌ای در طول مسیر می‌شوند که به‌شدت تعرفه حمل با واگن ایرانی را افزایش می‌دهد و عملاً قدرت رقابت را از این واگن‌ها سلب می‌کند. معضل دیگری که اتفاق می‌افتد این است که اکثر واگن‌های خارجی در اختیار شرکت‌های صرفاً فوروارد هستند که این در عمل سهم سرمایه‌گذاران اصلی صنعت ریلی، یعنی مالکین واگن و کریرها را در کل حمل‌ونقل ریلی بین‌الملل کاهش می‌دهد و مسلماً عواقب زیادی در درازمدت برای صنعت خواهد داشت. در همین راستا بسته حمایتی زمان و هزینه راه‌آهن ایران و همچنین مذاکره با راه‌آهن‌های همسایه برای تکمیل هرچه بیشتر این بسته از اقدامات لازم و بسیار فوری است.