

روش تن - کیلومتر

از تکرار مشکلات گذشته جلوگیری می کند

واگذاری تعمیرات جاری به بخش خصوصی در گفتگو با احسان سالاری بررسی شد



احسان سالاری
کارشناس حوزه‌ی ریلی



۱۴۴

شرکت راه آهن در شهریورماه طی نامه‌ای به شرکت‌های مالک واگن اعلام کرد؛ نهایتاً تا اول آبان ماه نسبت به انجام تعمیرات جاری اقدام خواهد کرد و پس از آن، این بخش از تعمیرات بایستی به بخش خصوصی واگذار شود. این مصوبه که با واکنش زیاد موافقان و مخالفان مواجه شده، از آن جهت حائز اهمیت است که کارشناسان معتقدند الگوهای ناموفق و ناکارآمد بسیاری در واگذاری‌ها وجود دارد. بنابراین؛ چنین تصمیمی نیاز به بررسی‌های کارشناسی داشته و باید تمامی جوانب و تبعات آن مورد واکاوی قرار گیرد. به گفته‌ی فعالان صنعت حمل‌ونقل ریلی، محاسبه سهم هر شرکت بر اساس تن - کیلومتر سیر واگن بهترین روش است.

در واقع تا پیش از سال ۹۶، روش محاسبه بر اساس تعداد قطعه‌ی نصب‌شده بر روی واگن‌ها بود که مشکلات عدیده‌ای را برای راه آهن و مالکین واگن‌ها به وجود می‌آورد و قطعاً تکرار آن بازگشت به گذشته و تشدید مشکلات موجود خواهد بود. این در حالی است که روش تن - کیلومتری، علاوه بر سهولت می‌تواند زمینه‌ساز عدالت در این حوزه باشد. اهمیت تعمیرات جاری و تأثیر مستقیم آن در آماده به‌کاری ناوگان، سیر واگن‌ها و نهایتاً عملکرد حمل بار در راه آهن، نشریه را بر آن داشت تا گفتگوی کوتاهی با احسان سالاری، کارشناس صنعت ریلی در این خصوص داشته باشد.

امکان جداسازی و محاسبه‌ی تن-کیلومتر یا به صورت ناحیه‌ای نباشد، یا اگر باشد، با پیچیدگی‌ها و دشواری‌های فراوانی به همراه خواهد بود. لذا؛ راه‌آهن باید بپذیرد تعمیرات جاری کل خطوط شبکه را به یک پیمانکار واحد واگذار کند.



آیا واگذاری به پیمانکار واحد، موجب انحصار نمی‌شود و در این راستا چه تدابیری در نظر گرفته شده است؟

به مسأله‌ی مهمی اشاره کردید. سابقه‌ی این انحصار در تعمیرات ویژه وجود داشته است و شرکت‌ها با آن بیگانه نیستند. مشکلات بخش تعمیرات ویژه که به لحاظ گردش مالی نهایتاً ۲۰ درصد گردش مالی تعمیرات جاری را دارد، در سال‌های پیش از این، شرکت‌ها را به این نتیجه رساند که خود باید متولی بخش‌های انحصاری تعمیرات از قبیل جاری و ویژه باشند. در این خصوص بحث‌های دامن‌داری در انجمن صنفی برای تشکیل یک شرکت مشترک تعمیراتی صورت گرفته است. ایده‌ی اولیه بدین صورت است که شرکت‌های مالک واگن به نسبت تعداد واگن ملکی، سهامدار یک شرکت مشترک تعمیراتی شوند که وظیفه‌اش مدیریت، برنامه‌ریزی، تأمین و انجام تعمیرات جاری و ویژه که الزاماً به صورت انحصاری ارائه می‌شوند، باشد. لزوم انجام کار از آنجایی نشأت می‌گیرد که برای شرکت‌ها به صرفه نیست که هر شرکت به صورت جداگانه یا حتی چند شرکت به صورت مشترک در همه‌ی شبکه اقدام به استقرار بازرس و یا ناظر تعمیرات کنند. تجمیع تعمیرات ویژه و جاری و ناظرهای تعمیراتی مالکین واگن‌ها قطعاً هزینه‌ها را کاهش خواهد داد و امور را تسهیل خواهد کرد.



امکان ایجاد تفاهم میان بیش از سی شرکت مالک واگن وجود دارد؟ چقدر این ایده عملی است؟

به نظر من هیچ چیز غیرممکنی وجود ندارد. بسته به شرایط، اهمیت موضوع، میزان پیگیری و عزم شرکت‌ها، تشکیل شرکت مذکور می‌تواند اتفاق بیفتد یا نیفتد. اما در شرایط فعلی و با توجه به جمیع شرایط، به نظرم تشکیل این شرکت بسیار محتمل است.

پیدا خواهد کرد. در نتیجه به دنبال قطعات باکیفیت‌تر و انجام تعمیرات باکیفیت بیشتر خواهد رفت. روش محاسبه بر اساس تعداد قطعه‌ی نصب‌شده بر روی واگن، دقیقاً برخلاف روش اول خواهد بود. بدین معنی که شما به ازای هر قطعه‌ی نصب‌شده به وسیله‌ی پیمانکار، یک عدد ثابت با یک درصد بالاسری در نظر خواهید گرفت و سود پیمانکار عملاً در مصرف بیشتر قطعات و اخذ بالاسری بیشتر خواهد بود. لذا؛ به قیمت توقف بیشتر واگن‌ها و اختلال در سیر واگن‌ها، به دنبال نصب تعداد بیشتر قطعه خواهد رفت. و نتیجتاً با مصرف قطعات باکیفیت و عمر کاری پایین، به دنبال افزایش مصرف قطعه و سود بیشتر خواهد بود.



لزوم انجام کار از آنجایی نشأت می‌گیرد که برای شرکت‌ها به صرفه نیست که هر شرکت به صورت جداگانه یا حتی چند شرکت به صورت مشترک در همه‌ی شبکه اقدام به استقرار بازرس و یا ناظر تعمیرات کنند. تجمیع تعمیرات ویژه و جاری و ناظرهای تعمیراتی مالکین واگن‌ها قطعاً هزینه‌ها را کاهش خواهد داد و امور را تسهیل خواهد کرد.



در صورت به کارگیری روش تن-کیلومتر، آیا الزامات دیگری برای واگذاری نیاز خواهد بود؟

قطعاً همین‌طور است. در این روش، شما نمی‌توانید همچون تعمیرات ویژه، شبکه‌ی ریلی را به چند ناحیه تقسیم کرده و به پیمانکاران مختلف واگذار کنید. دلیل آن هم مشخص است. محاسبه‌ی تن-کیلومتر به صورت مبدأ-مقصدی است و تنوع مبادی و مقاصد موجب می‌شود



اصولاً بخش خصوصی موافق تفکیک تعمیرات جاری از راه‌آهن و واگذاری آن به بخش خصوصی است؟

موافقت یا مخالفت بخش خصوصی بستگی به نحوه‌ی واگذاری دارد. در صورتی که نظرات مالکین واگن‌ها تأمین شود و به صورتی باشد که در آینده برای آن‌ها مشکلات عدیده‌ای ایجاد نشود، قطعاً موافق واگذاری خواهند بود. الگوهای ناموفق و ناکارآمد واگذاری کم نیستند. بنابراین؛ باید احتیاط کنیم و همه‌ی جوانب امر را بسنجیم و این موضوع با تعجیل و مهلت دوماهه‌ی راه‌آهن قابل جمع نیست.



الگوی مدنظر شما چه ویژگی‌هایی دارد؟

تجربه‌ی بیش از یک دهه‌ای در تعمیرات جاری به ما نشان داد بهترین روش، محاسبه‌ی سهم هر شرکت بر اساس تن-کیلومتر سیر واگن است. در سال‌های قبل از ۹۶، روش محاسبه بر اساس تعداد قطعه‌ی نصب‌شده بر روی واگن‌ها بود که مشکلات عدیده‌ای را برای راه‌آهن و مالکین واگن‌ها به وجود آورد و قطعاً تکرار آن بازگشت به گذشته و تشدید مشکلات موجود خواهد بود. روش تن-کیلومتری بسیار ساده‌تر و عادلانه‌تر است.



لطفاً بفرمایید به کارگیری هر کدام از روش‌های فوق یعنی تن-کیلومتری و محاسبه بر اساس تعداد قطعه‌ی مصرف‌شده، چه نتایج مثبت یا منفی را برای مالکین واگن‌ها و راه‌آهن به همراه خواهد داشت؟

وقتی شما به ازای هر تن-کیلومتر سیر واگن، یک عدد ثابتی برای پیمانکار در نظر بگیرید، دو اتفاق خواهد افتاد؛ اولاً؛ شما پیمانکار را در میزان سیر واگن‌ها شریک کرده‌اید. پس برای پیمانکار مهم است که واگن‌های شما سیر بیشتری داشته باشد تا مبلغ بیشتری دریافت کند و در نتیجه سیر واگن‌ها بهبود خواهد داشت و این به نفع مالک واگن و راه‌آهن است. ثانیاً؛ وقتی عدد دریافتی از هر تن-کیلومتر برای پیمانکار ثابت باشد، انگیزه‌ی پیمانکار در جهت کاهش مصرف قطعه و کاهش هزینه‌هایش سوق