

# هزینه‌های حق دسترسی، عامل مهم تورم در حمل و نقل ریلی است



حامد نوروزی

مدیرعامل شرکت سینا ریل پارس و رئیس کارگروه تخصصی واگن‌های مخزن‌دارانجمن



تورم به‌عنوان معضل اصلی و مانع توسعه‌ی اقتصادی کشور، اثرات و ریشه‌های خود را در حوزه‌ی حمل و نقل نیز گسترانده و پیامدهای تورم در بخش ریلی، دامن‌گیر فعالان این حوزه نیز شده است. مدیران شرکت‌های ریلی در زمینه‌ی مشکلاتی که تورم در کسب و کار آن‌ها ایجاد می‌کند و راهکارهای رفع این مشکلات، همچنین؛ درباره‌ی نقش ریل در کاهش تورم اقتصاد کشور، نقطه نظرات قابل توجهی دارند. ندای حمل و نقل ریلی در این زمینه با حامد نوروزی، مدیرعامل شرکت سینا ریل پارس و رئیس کارگروه تخصصی واگن‌های مخزن‌دار انجمن به گفتگو نشست است که در ادامه می‌خوانید.

قیمت سوخت و پرداخت یارانه‌ی سوخت به بخش حمل جاده‌ای، دریافت بخش قابل توجهی از هزینه‌های بهره‌برداری ریلی از شرکت‌های غیردولتی و شاید نبود افکار نو، باعث شده است بار به سمت بخش جاده‌ای سوق

در برنامه‌های کلان، طرح‌های توسعه‌ای و منویات رهبر انقلاب به توسعه‌ی حمل و نقل ریلی توجه شده، اما در عمل آن‌چه رخ داده به دلایل مختلف کم‌توجهی به صنعت حمل و نقل ریلی بوده است. مثلاً؛ واقعی نبودن

در برنامه‌های کلان توسعه‌ای کشور و قوانین بودجه، به نقش بخش ریلی در کشور توجه لازم شده است؟



دولتی به این عرصه، طبیعی است که دیگر شرایط مانند گذشته نخواهد بود و رگولاتوری و ادامه‌ی فرآیند خصوصی‌سازی که در قانون نیز پیش‌بینی شده است، بنا بر ضرورت می‌تواند انجام گیرد. طبیعی است که بخش خصوصی ماموریت اصلی خود را افزایش سوددهی تعریف کند و برای رسیدن به این مهم، درصدد افزایش بهره‌وری باشد که با این پیش‌فرض، کاهش تصدی‌گری راه‌آهن در امور مختلف می‌تواند منتج به رشد صنعت شود. پیمودن این مسیر برای اعتدالی صنعت ریلی گریزناپذیر است. لیکن؛ تا دیر نشده، باید اقدامات اساسی در این زمینه آغاز شود.



### برای جذب هر چه بیشتر سرمایه‌های بخش خصوصی به صنعت ریلی، چه راهکارهایی پیشنهاد می‌کنید؟

در سطح کلان و بلندمدت، کاهش دخالت دولت، کاهش و به‌تدریج حذف یارانه‌ی مستقیم تعلق گرفته به جاده از طریق قیمت‌گذاری گازوییل، از گام‌های اولیه‌ی گشایش در صنعت ریلی خواهد بود.

همچنین؛ اجرای کامل قوانین موجود و جاری کشور که مشمول تشویق سرمایه‌گذاران خصوصی در بخش ریلی است و همچنین؛ پرداخت به‌موقع مشوق‌ها به سرمایه‌گذاران، کاملاً ضروری است.

بعلاوه؛ بهره‌وری صنعت نیز از طریق واگذاری امور بهره‌برداری به بخش خصوصی، توسعه‌ی زیرساخت‌ها، تجهیزات تخلیه و بارگیری، توسعه‌ی شرایط حمل ترکیبی، حذف قوانین زائد و گسترش روابط بین‌المللی در این خصوص موثر خواهد بود. امیدوارم از فرصت‌های باقیمانده به نحوه احسن بهره‌برداری شود که در صورت استفاده نکردن از فرصت‌های موجود، عقب‌ماندگی‌ها غیرقابل جبران خواهد بود.

در شرایط فعلی برای جذب سرمایه‌های جدید، نیازمند ایده‌های عملیاتی هستیم. به‌عنوان نمونه می‌توان به تجربه‌ی موفق شرکت «سیناریل پارس» اشاره داشت که شاید برای نخستین بار در سطح کشور پی‌گیری و اجرا شد که با توجه به افزایش کم‌سابقه‌ی قیمت خرید واگن‌های باری و در دسترس نبودن منابع مالی و نقدینگی کافی، طرح خرید واگن‌های لبه‌بلند از طریق واگذاری املاک مازاد متعلق به صاحب‌سهم شرکت (بنیاد مستضعفان انقلاب اسلامی) انجام شد و بدین طریق با دستور رئیس محترم بنیاد مستضعفان، دارایی راكد و غیر مولد به دارایی مولد تبدیل شد و در مدت‌زمان محدود چندماهه توانستیم ۲۰۰ دستگاه واگن لبه‌بلند را به همت تولیدکنندگان و فعالان عرصه‌ی ریلی به چرخه‌ی حمل شرکت و صنعت ریلی اضافه کنیم. اثر مستقیم و غیرمستقیم این فرآیند نیز روی اشتغال و رشد تولید کشور واضح است. در شرایط فعلی با رشد قیمت‌ها و خشک‌سالی مالی و نقدینگی موجود، چنین ایده‌هایی برای سرمایه‌گذاری می‌تواند عملیاتی شود.

مسئله. در بخش حمل‌ونقل ریلی، شرکت‌های مالک واگن قیمت‌گذار نیستند و قیمت‌گذار اصلی شرکت راه‌آهن ج.ا.ا است که حدود ۷۰ درصد از مبلغ کرایه‌ی حمل ریلی را تحت عنوان تعرفه‌ی دسترسی دریافت می‌کند. بنابراین؛ شرکت راه‌آهن ج.ا.ا که خود بخش دولتی محسوب می‌شود، نقش زیادی در کاهش هزینه‌های تمام‌شده‌ی حمل کالاها دارد که این امر با کاهش اتکای راه‌آهن به کسب درآمد از دسترسی واگن‌های باری و شناسایی جریان‌های درآمدی جدید میسر است.

به‌طور اخص، شرکت راه‌آهن طی سال‌های گذشته بر روی کسب درآمد از محل افزایش تعرفه‌های دسترسی برخی از مشتریان عمده حساب ویژه‌ای باز کرده است که پیشنهاد می‌شود حتماً در این بخش تجدیدنظر صورت گیرد. لازم به یادآوری است، در کشورهای صنعتی هزینه‌های حمل ریلی به‌طور معناداری کمتر از بخش حمل جاده‌ای است که به دلایلی که اشاره شد، این امر در کشور ما هنوز میسر نشده است. همچنین؛ بخش ریلی در برخی از حوزه‌ها در شرایط بحرانی، به یاری کشور شتافته است. به‌طور مثال؛ در سال‌های اخیر نقش موثر حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی بار به‌ویژه در زمان اعتصابات جاده‌ای سال ۱۳۹۷ و بالاخص در مقوله‌ی سوخت‌رسانی به استان‌های استراتژیک و نیروگاه‌ها، با توجه به نیاز مبرم کشور به تولید برق، انکارناپذیر بوده است.

بعلاوه؛ از ثمرات حاصل از رشد و توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی در سطح کلان، به اشتغال آفرینی و افزایش درآمد ناشی از حمل داخلی و بین‌المللی (ارزآوری) می‌توان اشاره کرد. ایجاد شرایط مطلوب بازگشت سرمایه، حذف قوانین دست و پاگیر و سهل کردن شرایط ورود سرمایه، از الزامات توسعه‌ی هر صنعت و در حال حاضر نیاز فوری صنعت ریلی کشور است.



### شما به خروج بخش دولتی ریلی از امور حوزه‌ی تصدی‌گری و تکمیل فرآیند خصوصی‌سازی در این صنعت، به‌عنوان اقدامی برای رشد این صنعت اعتقاد دارید؟ این امر چه الزاماتی دارد؟

بله. برای رشد این صنعت، راهی جز این نیست که دولت نقش قانون‌گذاری و نظارت بر اجرای قوانین را حفظ و امور بهره‌برداری، فنی و عملیاتی حمل را به شرکت‌ها واگذار کند. با توجه به افت بهره‌وری در صنعت، دولت ناچار خواهد بود تصمیمی در خصوص واگذاری و اپراتوری مسیرهای ریلی اتخاذ کند. همچنین؛ با توجه به سطح پایین آماده‌به‌کاری لکوموتیوها و هزینه‌های آن‌ها و ورود شرکت‌های غیر

پیدا کند که نتیجه‌ی آن کاهش سهم حمل‌ونقل ریلی بار بوده است.

علاوه بر کمبودی که به لحاظ تدوین قوانین حامی بخش ریلی حس می‌شود، قوانین موجود نیز به‌خوبی اجرا نشده است. به‌طور مثال؛ عواید حاصل از ماده‌ی (۱۲) قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر که به‌دلیل خرید ناوگان جدید ریلی به بسیاری از شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی تعلق گرفته، در بسیاری از موارد پرداخت نشده است. همچنین؛ تسهیلات تبصره‌ی ۱۸ در خصوص ایجاد اشتغال مولد ناشی از سرمایه‌گذاری در حوزه‌ی حمل‌ونقل ریلی، عملاً متوقف شده که این امر باعث کند شدن سرعت توسعه‌ی شرکت‌ها و در نتیجه افت کارایی ذاتی بخش ریلی، به دلیل بی‌توجهی به توسعه شده است.



### به اعتقاد شما صنعت حمل‌ونقل ریلی می‌تواند نقش بیشتری در توسعه‌ی اقتصادی ایران داشته باشد؟

برای پاسخ به این پرسش باید به برخی نکات توجه کرد. اول این که در سال گذشته، حدود ۵۶۲ میلیون تن بار (با بارنامه) به‌صورت زمینی در کشور حمل شده که ۴۴ میلیون تن بار آن از طریق شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بار بوده است. چیزی حدود ۸ درصد از حمل‌ونقل جاده‌ای که فاصله‌ی زیادی با برنامه‌های تدوین‌شده برای افزایش سهم حمل ریلی دارد.

نکته‌ی دوم این که در دیدگاه کلان، همان‌طور که فعالیت‌های اقتصادی منجر به رشد حمل‌ونقل می‌شود، توسعه‌ی این بخش نیز به‌عنوان زیرساخت حیاتی منجر به رشد اقتصادی کشور می‌شود. بنابراین؛ احداث تأسیسات و توسعه‌ی ناوگان ریلی، مقدمه‌ی جذب و حفظ تقاضای حمل ریلی محسوب می‌شود.

همان‌طور که استحضار دارید، مقام معظم رهبری در جلسه‌ی مورخ ۱۳۰۱/۱۱/۱۱، با جمعی از دانش‌آموزان فرمودند: «ایران یک معبر حساس ترانزیت شرق، غرب، شمال و جنوب پیشرفته و مطمئن می‌تواند باشد که این امر باید به‌وسیله‌ی خطوط ریلی میسر شود».

در نهایت این که؛ حمل‌ونقل ریلی به‌دلیل نقش کلیدی در کردیدورها، می‌تواند در رشد و توسعه‌ی اقتصادی کشور موثرتر باشد. البته با توجه به تاثیر عوامل مختلف در حمل بین‌المللی، توسعه‌ی حمل ترانزیتی ریلی، نیازمند اتخاذ و اجرای تصمیماتی در سطوح کلان کشور است. تا زمانی که ارتباطات موثر بین کشورها برقرار نشود و قوانین، امکانات و تجهیزات بروز و کارآمد ریلی و دریایی، به‌منظور تسهیل و کاهش هزینه‌های حمل صورت نگیرد، توسعه‌ی ترانزیت عملیاتی نخواهد شد.



### آیا به کمک صنعت ریلی می‌توان گره‌ای از مشکلات کنونی اقتصاد کشور باز کرد و گامی در راستای مهار تورم برداشت؟