

بررسی چالش‌های در آمدی فعالان ریلی نشان می‌دهد:

کاهش سرمایه در گردش و توقف طرح‌های توسعه‌ای



مهررداد روشن،
مدیر عامل شرکت حمل و نقلی توکا کشش



حوزه‌ی حمل بار در صنعت ریلی در سال گذشته با تحولات مختلفی مواجه شده که فعالیت را برای دست‌اندرکاران این حوزه با چالش مواجه کرده است. در سال‌های قبل نیز مشکلاتی همچون؛ رشد نامتناسب تعرفه‌های شرکت راه‌آهن و افزایش هزینه‌های مرتبط با کار، از قبیل؛ گران شدن قطعات و ملزومات و ... شرکت‌ها را با معضل افزایش بی‌رویه‌ی هزینه‌ها مواجه کرده بود.

با این وجود، سهم مالکانه تا حدی این هزینه‌ها را پوشش می‌داد. اما سال ۱۴۰۱، جهشی در هزینه‌ها اتفاق افتاد که ناهماهنگی بین درآمدها و هزینه‌ها را به اوج رسانده است. اکنون در آغاز سال ۱۴۰۲ مدیران شرکت‌های ریلی، با نگرانی به چشم‌انداز در آمد و هزینه‌های خود در سال پیش رو چشم دوخته‌اند و به این می‌اندیشند که در این سال سخت تعرفه‌ها چقدر باید رشد کند تا هم هزینه‌های رو به افزایش آن‌ها را پوشش دهد، هم فعالیت آن‌ها در حوزه‌ی حمل بار ریلی، حاشیه‌ی سود منطقی داشته باشد و هم توان رقابت با بخش جاده‌ای را داشته باشند؟

موضوعی که مدیرعامل راه‌آهن نیز به تازگی در کنفرانس بین‌المللی پیشرفت‌های اخیر در مهندسی راه‌آهن به آن اشاره کرده است. به اعتقاد سید میعاد صالحی نیز در دو دهه‌ی اخیر، اولویت حمل و نقل کشور جاده‌ای بوده است، نه ریلی. اشاره به این موضوع، نشان‌دهنده‌ی آگاهی مدیران ارشد حوزه‌ی ریلی به معضل موجود است. البته علی‌رغم این آگاهی، تاکنون برای رفع موانع توسعه‌ی حمل و نقل ریلی، سیاست جدی اجرا نشده است.

مهررداد روشن، مدیر عامل شرکت حمل و نقلی توکا کشش در این باره به «ندای حمل و نقل ریلی» توضیح می‌دهد:

ضرورت تغییر با برنامه‌ی یارانه‌ی سوخت، به نفع بخش ریلی

روشن در پاسخ به این پرسش که آیا با حذف و یا کاهش یارانه‌ی سوخت حمل و نقل جاده‌ای به نفع بخش ریلی، می‌توان سهم بخش ریلی را در حمل و نقل افزایش داد، گفت: این که یارانه‌ی سوخت را به نفع بخش ریلی تنظیم و تعدیل کنیم، در رشد بخش ریلی و رسیدن به توسعه‌ی پایدار اقتصادی نقش سازنده‌ای خواهد داشت. ولی این کار هم به‌سادگی ممکن نیست. چرا که تغییرات ناگهانی و تصمیمات آنی در این زمینه، ریسک‌های بالایی در افزایش نرخ کلیه‌ی اقلام و تبعات اجتماعی خواهد داشت. به بیان دیگر، اگر قرار بر کاهش یارانه‌ی سوخت حمل و نقل جاده‌ای و افزایش سهم یارانه‌ی حمل و نقل ریلی باشد، باید این امر با برنامه‌ریزی کامل و پیش‌بینی تاثیر آن بر سایر بخش‌های اقتصادی انجام شود.

میدان دادن به بخش خصوصی، شرط محقق شدن نرخ مالکانه‌ی واگن

این مقام مسؤول بخش خصوصی به فعالیت‌های صنفی شرکت‌های ریلی به‌عنوان ابزاری برای رشد شرکت‌ها و شنیده شدن هر چه بهتر صدای آن‌ها به‌وسیله‌ی بخش دولتی باور دارد و در این باره معتقد است؛ انجمن صنفی شرکت‌های ریلی، تمرین خوبی به شمار می‌رود تا شرکت‌ها همگرایی در راستای منافع مشترک را اجرا کنند. این انجمن تلاش می‌کند با تحرکاتی از قبیل؛ اعلام نرخ مالکانه‌ی واگن در فرآیندهای اقتصاد حمل و نقل ریلی، نقش شرکت‌ها را پررنگ‌تر کند. اما این اقدامات در گام‌های اولیه است و تنها زمانی تاثیرگذاری لازم را خواهد داشت که دولت و راه‌آهن نیز به میدان‌دار شدن بخش خصوصی در حوزه‌ی ریل عملاً متعهد شوند. در غیر این صورت این نرخ‌گذاری انجمن، خصوصاً برای صنایع بزرگ که مورد حمایت راه‌آهن هم هستند، محقق نمی‌شود.

سیستم تعرفه‌گذاری در ایران متأثر از اقتصاد دولتی است. در اقتصاد دولتی سیستم به‌گونه‌ای است که تقریباً بدون در نظر گرفتن نقطه نظرات بخش خصوصی، تعرفه‌گذاری و قیمت‌گذاری‌ها انجام می‌شود. در حوزه‌ی حمل و نقل مسؤولان امر و مدیران شرکت راه‌آهن نیز اذعان دارند که رقابت نابرابری بین جاده و ریل در کشور وجود داشته و همیشه از حمل و نقل جاده‌ای حمایت‌های غیراصولی شده است. امید ما این است که تعرفه‌های سال ۱۴۰۲ در حدی باشد که با کمرنگ شدن جذابیت نرخ حمل ریلی در مسیرهای طولانی و حمل‌های پر حجم، کارفرمایان و صاحبان بار را به سمت حمل جاده‌ای سوق ندهد.

لزوم افزایش بهره‌وری در تخلیه و بارگیری

وی با اشاره به مشکلات شرکت‌های ریلی به‌دلیل تعرفه‌گذاری غیراصولی گفت: طی چند سال اخیر مالکین واگن با توجه به افزایش تعرفه‌ی راه‌آهن و به‌دلیل از دست ندادن قراردادهای، مجبور به محدود نگاه‌داشتن افزایش سهم مالکانه‌ی خود از یک طرف و تحمل افزایش بالای نرخ قطعات و خدمات نگهداری و تعمیرات ریلی از طرف دیگر شده‌اند که این امر موجب توقف طرح‌های توسعه و کاهش سرمایه در گردش شرکت‌های ریلی شده است.

به باور این مدیر بخش خصوصی، در صورت تعرفه‌گذاری اصولی می‌توان به بهبود وضعیت شرکت‌ها امیدوار بود. علاوه بر این لازم است برای افزایش لکوموتیو فعال و بازسازی و توسعه‌ی زیرساخت‌های ریلی به‌منظور افزایش سرعت سیر و توسعه‌ی ظرفیت حمل ریلی نیز توجه شود. ضمناً افزایش و توسعه‌ی نقاط بارگیری و تخلیه‌ی کلیدی و حساس و توجه به افزایش سهم بخش خصوصی برای چابک‌سازی و افزایش بهره‌وری نیز از جمله الزامات تقویت حمل بار ریلی و افزایش سهم این بخش نسبت به سهم بخش جاده‌ای است.