

60%

افزایش ۶۰ درصدی تعرفه‌ی حمل

صاحبان واگن‌های باری خواستار شدند:

شکرالله شفیع‌زاده،

مدیرعامل شرکت تجارت کوشش سپاهان



واقعیت‌های اقتصادی هر چقدر هم که تلخ و ناخوشایند باشند، واقعیت هستند و سیاست‌ها و برنامه‌های حوزه‌ی ریلی باید بر اساس همین واقعیت‌ها تدوین شوند. اگر سیاست‌گذاران و تصمیم‌گیران صنعت ریلی واقعیت‌ها را کنار بگذارند و تصمیمات خود را پشت درهای بسته و بدون توجه به مشکلات صاحبان کسب‌وکارهای این بخش اتخاذ کنند، دیرزمانی نمی‌گذرد که شرکت‌ها و کسب‌وکارهای فعال در این حوزه ورشکسته شوند و سرمایه‌ی جدیدی نیز وارد حوزه‌ی ریلی نشود. یکی از واقعیت‌هایی که لازم است سیاست‌گذاران حوزه‌ی ریلی به آن توجه کنند، افزایش چشمگیر هزینه‌های شرکت‌های ریلی است. این هزینه‌ها تنها در صورتی جبران می‌شود که نرخ حمل توسط سیاست‌گذاران به درستی مدیریت شود. در غیر این صورت شاهد از دور خارج شدن شرکت‌های ریلی و کاهش ظرفیت حمل بار در این بخش خواهیم بود.

کشور باید مورد توجه متولیان این حوزه قرار گیرد. از سوی دیگر رفع گلوگاه‌های شبکه‌ی ریلی از طریق سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و واگذاری کامل بهره‌برداری از شبکه‌ی ریلی به آن‌ها نیز یکی دیگر از الزامات افزایش سهم بارهای ریلی در کشور است. علاوه بر این، اتصال تمامی مراکز تولیدی بار به شبکه‌ی ریلی، به‌منظور کاهش هزینه‌های حمل ترکیبی و کسری بار، نباید از نظر مسئولان این حوزه دور بماند.

الزام اتصال مراکز تولید به شبکه‌ی ریلی

مدیرعامل شرکت تجارت کوشش سپاهان در مورد گلوگاه‌هایی که باید برای توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی برطرف شود، معتقد به آینده‌نگری است و در این باره گفت: نگاه مسئولان و متولیان حمل‌ونقل کشور نباید محدود به امروز باشد. بلکه باید افق ده ساله را مدنظر قرار دهند. با چنین چشم‌اندازی، الزام به داشتن پیوست ریلی برای تمامی مراکز تولیدی که در آینده مجوز تاسیس دریافت می‌کنند و نظارت بر اجرای آن، لازم و ضروری است. ضمناً مکانیزه شدن سیستم‌های بارگیری و تخلیه، به‌منظور افزایش ظرفیت‌های حمل ریلی و کاهش هزینه‌ی بهای تمام شده و قابل رقابت شدن با روش حمل جاده‌ای و افزایش سرعت بازرگانی در روش حمل ریلی نیز جزو ضروریات افزایش سهم بارهای ریلی در کشور است که تنها با برنامه‌ریزی بلندمدت امکان‌پذیر خواهد شد.

تغییر جهت یارانه‌ها به بخش ریلی، با پایان تصمیم‌گیری‌های جزیره‌ای

شفیع‌زاده به موضوع نامتوازن بودن یارانه‌ها در بخش حمل‌ونقل اشاره و خاطر نشان کرد؛ با توجه یارانه‌های مستقیم و غیرمستقیم به حمل جاده‌ای، شامل؛ سوخت، زیرساخت، ترافیک، آلودگی‌های زیست‌محیطی، بیمه، درمان و سایر موارد، متأسفانه در حمل‌ونقل مشابه سایر موضوعات دولت‌ها بیشتر برای درمان هزینه می‌کنند تا برای پیشگیری. به همین دلیل هزینه‌ی تمام شده در روش حمل جاده‌ای برای جامعه، بسیار بالاتر از روش حمل ریلی است و لازم است تصمیمات در حوزه‌ی حمل‌ونقل از شکل جزیره‌ای خارج شود و منافع پایدار کشور در تصمیم‌گیری‌ها مدنظر باشد. تنها در این صورت است که یارانه‌ها به نفع بخش ریلی تغییر جهت خواهد داد.

نرخ‌گذاری بدون توجه به واقعیت‌های اقتصادی

شکرالله شفیع‌زاده، مدیرعامل شرکت تجارت کوشش سپاهان در این زمینه به «تدای حمل‌ونقل ریلی» گفت: با توجه به افزایش هزینه‌ی بهای تمام شده‌ی حمل برای شرکت‌های ریلی در سال ۱۴۰۲ و همچنین افزایش هزینه‌های ناوگان جاده‌ای که هر دو متعلق به بخش خصوصی هستند، انتظار افزایش نرخ حمل از خردادماه برای ناوگان جاده‌ای و از تیرماه سال جاری برای بخش ریلی حداقل به میزان ۶۰ درصد برای هر دو روش حمل وجود دارد.

وی در ادامه افزود؛ اتفاقی که در بخش جاده‌ای روی داد این بود که مراجع تصمیم‌گیر افزایش ۳۰ درصدی را مصوب کردند که البته مورد اعتراض فعالان این بخش قرار گرفت و با توجه به تجربه‌ای که از پیش وجود دارد، افزایش نرخ حمل بارهای ریلی نیز نمی‌تواند چندان فراتر یا کمتر از حمل جاده‌ای تعیین شود. به عبارت دیگر، بدیهی است که در صورت افزایش بیش از ۳۰ درصدی نرخ حمل بار ریلی، نرخ حمل جاده‌ای کاملاً رقابتی‌تر خواهد بود و بارها که هم‌اکنون نیز به سمت جاده جذب می‌شوند، هر چه بیشتر به سوی جاده سوق خواهند یافت. بنابراین؛ با نرخ‌گذاری انجام شده برای بخش جاده‌ای، عملاً نرخ‌گذاری بخش ریلی نیز به شکل غیررسمی انجام شده است. اما این نرخ‌گذاری از واقعیت‌های اقتصادی دور است و تضعیف حمل‌ونقل ریلی را در پی دارد.

به گفته‌ی وی، نرخ پیشنهادی انجمن صنفی به‌مراتب از نرخ‌هایی که به‌وسیله‌ی راه‌آهن یا شرکت‌های مالک بار به مالکان ناوگان تحمیل می‌شود، منطقی‌تر است و در صورت عدم رقابت منفی بین مالکین ناوگان، این نرخ صددرصد محقق می‌شود.

راهکارهایی برای افزایش سهم خط آهن از بار کشور

شفیع‌زاده راهکارهای مشخصی برای بهبود شرایط شرکت‌های خصوصی در ذهن دارد و معتقد است؛ اگر متولیان راه‌آهن در ایران به نقطه نظرات بخش خصوصی اهمیت دهند، با وجود شرایط اقتصادی دشواری که در آن به سر می‌بریم، افق پیش روی این بخش روشن خواهد بود.

وی درباره‌ی این راهکارها توضیح می‌دهد؛ افزایش تعداد لکوموتیوهای آماده به‌کار در شبکه‌ی ریلی، از طریق واگذاری کامل نیروی کشش به‌وسیله‌ی راه‌آهن به بخش خصوصی، یکی از اقداماتی است که برای افزایش سهم خط آهن از کل بار