

متناسب‌سازی تعرفه‌ی حمل با نرخ تورم

مدیر عامل شرکت آسیا سیر ارس در گفتگو با ندای حمل و نقل ریلی خواستار شد:

سجاد شیر محمدلو
مدیر عامل شرکت آسیا سیر ارس



شرکت‌های فعال در حوزه‌ی ریلی به خوبی از مزیت‌های تشکل‌سازی و اتحاد در راستای تحقق منافع مشترک آگاهی دارند و خواستار تعامل هر چه بیش‌تر بین اعضا و انجمن و حرکت در مسیر تاثیرگذاری بر تصمیمات مهم حوزه هستند. یکی از این تصمیمات مهم، تعیین تعرفه‌ی حمل بار است که انجمن تلاش می‌کند با کمک و مشارکت اعضا، مسیری فعلی تعرفه‌گذاری را اصلاح کرده و سمت و سوی اصولی‌تری به آن بدهد. «سجاد شیر محمدلو» مدیر عامل شرکت «آسیا سیر ارس» در گفتگو با ندای حمل و نقل ریلی، نقطه نظرات خود را در این زمینه و چالش‌های دیگر حوزه ریلی مطرح کرده است.



نرخ تعرفه‌ی حمل بار این روزها دغدغه‌ی تمام مدیران شرکت‌های ریلی باری است. شما در این زمینه چه نظری دارید؟ پیشنهاد شما برای تعیین تعرفه به شکل بهتر و اصولی‌تر چیست؟

همان‌طور که اشاره کردید، تعرفه دغدغه‌ی مهم ما و سهامداران محترم شرکت به شمار می‌رود و تمایل داریم در این زمینه رأی و نظر شرکت‌های ریلی به‌عنوان فعالان این بخش، بیش‌تر مورد توجه تصمیم‌گیران و بخش دولتی باشد. شرکت‌هایی که هم‌چون «آسیا سیر ارس» وارد بازار سرمایه شده‌اند،

که به باور من در شرایط تورمی کنونی، نرخ تورم بهترین مبنای به شمار می‌رود. در واقع هر نوع مدلی برای تعرفه‌گذاری داشته باشیم، تعدیل‌ها نباید کم‌تر از نرخ تورم سالیانه باشد. باید به این نکته توجه کرد که تعدیل نامتناسب نرخ تعرفه‌ی دسترسی، به‌صورت غیرمستقیم بر نرخ مالکانه‌ی شرکت‌ها هم تاثیرگذار است. لازم به ذکر است که نرخ مالکانه‌ی ابلاغی انجمن صنفی شرکت‌های ریلی، حاشیه‌ی سود قابل قبول، مناسب و امن برای مالکان واگن ایجاد می‌کند. ولی متأسفانه به‌علت نبود قدرت و توان اجرایی این انجمن و نبود حمایت شرکت راه آهن ج.ا.ا از تشکل صنفی حوزه، صاحبان کالا به

اقتضائات خاص خود را دارند و باید متناسب با شرایط بورس و فرابورس، پاسخگوی سهامداران و سرمایه‌گذاران بورسی و نهادهای ناظر بازار نیز باشند. به هرروی، اظهار نظر در خصوص میزان و درصد افزایش نرخ حمل ریلی، با توجه به این‌که تاکنون تعرفه‌های حمل جاده‌ای مشخص نشده و توان جاده و سهم حمل جاده‌ای قابل توجه است، شاید کمی زود باشد. اگر صرفاً بخواهیم در تعیین تعرفه، مبنای آن بر آنالیز قیمت و تاثیر تورم و نوسانات نرخ ارز در نظر بگیریم، ممکن است به ارقامی برسیم که صاحبان کالا از حمل ریلی منصرف شوند. معتقدم باید یک مبنای اصولی قابل دفاع در مورد تعرفه داشته باشیم



منصفانه کرده است. متأسفانه مشکل تنها در یارانه‌ی پرداختی نیست و در نحوه‌ی پرداخت این یارانه هم چالش‌هایی وجود دارد. به‌عنوان مثال؛ قسمتی از یارانه‌ها- هرچند ناچیز- به بخش ریلی هم تعلق گرفته است. ولی این یارانه به‌جای نقد، به‌صورت نسبه و در مدت زمان زیاد با بروکراسی اداری دست و پاگیر پرداخت می‌شود که باعث شده است حتی یارانه هم کمکی به افزایش سرمایه‌گذاری‌ها در بخش ریلی نشود.

جزئیات دیگری هم در این زمینه قابل ذکر است که یکی از آن‌ها، معضل نقدینگی شرکت‌های ریلی است. توضیح این که تمامی صاحبان کالا از مالکان واگن، سپرده‌ی بیمه و حسن انجام کار کسر می‌کنند. ضمانت‌نامه‌ی بانکی و تعهدات مختلفی که صاحبان کالا اخذ می‌کنند، برای شرکت‌های ریلی بار مالی دارد و از طرفی کرایه‌ی حمل هم با تاخیر حداقل از دو تا چند ماه پرداخت می‌شود. این درحالی است که حق دسترسی باید طبق تعرفه‌های مشخص که هر مدت زمان نرخ خاص خود را دارد و از زمان صدور بارنامه محاسبه می‌شود، از سوی شرکت‌های ریلی پرداخت شود. این تفاوت در نحوه‌ی پرداخت، فشار نقدینگی به شرکت‌های ریلی تحمیل می‌کند که امیدواریم با تعامل و برگزاری جلسات بین شرکت راه‌آهن و شرکت‌های ریلی راهکار مناسبی در این زمینه ارائه شود و انجمن هم در این زمینه به هر نحو ممکن، پشتیبان شرکت‌های ریلی باشد.

ریلی میسر نیست افزایش سهم ریلی از کل بار حمل شده در کشور ارتباط مستقیم با توسعه‌ی شبکه‌ی ریلی از مبدا تا مقصد، از داخل معادن تا داخل کارخانجات و سایت تولید کنندگان محصولات مختلف و از طرف دیگر به تامین تجهیزات تخلیه و بارگیری متناسب با دانش روز دنیا، تامین نیروی کشش و بالا بردن سرعت سیر و همچنین؛ کاهش زمان تعهدات باکیفیت قابل قبول دارد. منظور از کاهش مدت زمان تعهدات، کاهش زمان تحویل کالا، محصولات یا مواد معدنی در حداقل زمان ممکن در شرایط ایمن است. چه‌بسا در حال حاضر محدودیت زمان باعث انتقال بخش مهمی از بارها به جاده یا انصراف صاحب کالا از حمل ریلی می‌شود. بدیهی است که صاحب کارخانه‌ای که در انتظار مواد برای خط تولید است، وقتی زمان را از دست بدهد، قید مزیت‌های حمل ریلی را می‌زند.

به جز سیاست‌گذاری‌ها و توسعه‌ی شبکه، چه عوامل دیگری می‌توانند سهم شرکت‌های ریلی را در حمل-ونقل کشور افزایش دهند؟

موضوع مهم دیگر در زمینه‌ی رسیدن بخش ریلی به سهم قابل قبول از بار کشور، یارانه‌ی بی‌حساب و کتاب سوخت حمل جاده‌ای است که حمل‌ونقل جاده‌ای را قبل از شروع رقابت و ماراتن با بخش ریلی، برنده‌ی این رقابت غیر

راحتی از پذیرش نرخ مالکانه سر باز زده و مبنای تعیین نرخ را در قدرت چانه‌زنی خود می‌بینند.

بر این اساس، افزایش نامتعارف نرخ حق دسترسی هم مزید بر علت شده است تا سهم مالکانه کوچک و کوچک‌تر شود و از طرفی مالکان واگن ناگزیر برای رقابت با بخش جاده‌ای، مجبور به کاهش نرخ مالکانه هستند. البته صاحبان کالا چاره‌ای جز پذیرش تعرفه‌ی راه‌آهن ندارند که به‌این ترتیب، با شرایط موجود، تعرفه‌ی انجمن صنفی عملاً قابلیت اجرا ندارد.



می‌دانیم که سهم بخش ریلی در حمل بار کشور در سطح مطلوبی نیست. چه موانعی موجب این وضعیت شده است و چگونه می‌توانیم به نقطه‌ی مطلوب برسیم؟

به اعتقاد من اگر امروز سهم راه‌آهن در حمل بار کشور ناچیز است، به این نکته بازمی‌گردد که سیاست‌گذاری‌های ما در گذشته با واقعیت‌های کارشناسی منطبق نبوده است و ما فاقد یک استراتژی جامع برای توسعه‌ی حمل‌ونقل خود بر اساس نیازها و تقاضاهای حمل بار بوده‌ایم. باور من این است که علاوه بر اصلاح سیاست‌گذاری‌ها و تعیین استراتژی کلی برای توسعه‌ی حمل‌ونقل کشور که قطعاً بدون در نظر گرفتن سهم بیشتر برای بخش

