

تمایل بخش خصوصی ریلی به تعرفه‌گذاری پویا

مدیر عامل شرکت بهتاش سپاهان عنوان کرد:

تعرفه

سید سامان حسینی رضوانی
مدیر عامل شرکت بهتاش سپاهان



تصدی‌گری دولت‌ها در صنعت ریلی همواره از چالش‌های اصلی برای فعالان بخش خصوصی محسوب می‌شود. موضوعی که بیشترین نمود آن را در نظام تعرفه‌گذاری از سوی شرکت راه آهن شاهد هستیم. در این رابطه کارشناسان و فعالان صنعت ریلی معتقدند ناعادلانه بودن روند تخصیص یارانه‌های سوخت در کشور باعث شده است تا حمل و نقل ریلی نتواند به اهداف توسعه‌ای خود دست یابد. در این راستا با سید سامان حسینی رضوانی، مدیر عامل شرکت بهتاش سپاهان به گفتگو نشستیم که در ادامه می‌خوانید:

ابلاغی از طرف انجمن یک نرخ کارشناسی شده است و از طرفی دایره‌ی تعیین نرخ رقابتی از طرف شرکت‌های حمل ریلی است. در صورتی که تعیین نرخ حق دسترسی راه آهن کارشناسی شده و با مشورت شرکت‌های حمل ریلی صورت گیرد، تاب‌آوری (Tolerance) تعیین نرخ منطقی‌تر خواهد بود. ولی در صورتی که نرخ دسترسی اعلام شده بیش از نرخ کارشناسی شده باشد، طبیعتاً برای جذب بار، شرکت‌های ریلی مجبور به عدول از نرخ انجمن هستند. جان کلام این که بخش خصوصی به تلاش‌های متشکل و منسجم صنفی که در قالب برخی اقدامات مثل تعیین نرخ مالکانه، نیاز دارد و از شرکت راه آهن هم انتظار می‌رود با این تلاش‌ها همراهی کند.



نظام تعرفه‌گذاری در ایران چه ایراداتی دارد؟ آیا با تعرفه‌گذاری پویا موافق هستید؟

مدل تدوین اعلام نرخ در راه آهن آن گونه که تعریف شده و آن گونه که راه آهن به آن نگاه می‌کند، اشتباه است. این بحث نیاز به تفصیل فراوان دارد. اما در یک جمع بندی گذرا، راه آهن طبق برخی قوانین و مقررات، نقش تنظیم گر و رگولاتور بخش ریلی را برخلاف اصولی که یک رگولاتور باید داشته باشد، به عهده گرفته است. به این ترتیب راه آهن موظف شده است از طریق درآمد حاصل از حق دسترسی ناوگان باری، کلیه‌ی مخارج خود را تامین کند و به موازات آن مشکل بزرگی به نام پایین بودن بهره‌وری، باعث شده است نرخ دسترسی برای هر واحد حمل و نقل بار که بر حسب ریال به ازای هر تن-کیلومتر اعلام می‌شود، در رقابت با شیوه‌ی منعطف حمل جاده‌ای، بالا باشد و این مورد مطلوبیت ندارد. طبیعتاً اگر پویایی در تعرفه‌گذاری به معنای دور شدن متولی اصلی یعنی شرکت راه آهن از خودمرداری و حرکت به سوی در نظر گرفتن نقطه نظرات بخش‌های مختلف دخیل در بخش ریلی (از جمله بخش خصوصی) باشد، باعث بهبود در رقابت و تعیین صحیح نرخ مالکانه خواهد بود و فعالان بخش ریلی نیز با این مدل تعرفه‌گذاری موافق هستند.

باعث افزایش هزینه‌های لجستیکی و به سبب آن کاهش جذابیت حمل ریلی برای بسیاری از مشتریان و صاحبان بار می‌شود. طبیعتاً برای افزایش سهم ریلی نسبت به سهم جاده‌ای باید موارد و مشکلات ذکر شده رفع شود.



به نظر شما یارانه‌ی سوخت تخصیص داده شده به بخش جاده‌ای تا چه اندازه مانع رشد حمل و نقل ریلی شده است؟

در این زمینه بحث‌های فراوانی انجام شده است و نه تنها فعالان ریلی، بلکه کارشناسان و استادان اقتصاد نقدهای قابل تأملی به توزیع یارانه‌های انرژی در کشور مطرح کرده‌اند. دولت‌های مختلف در سال‌های گذشته وعده‌ی اصلاح نظام یارانه‌ی سوخت را داده‌اند. اما نتوانسته‌اند این نظام را با روش‌های علمی و اصولی اصلاح کنند. در مورد یارانه‌هایی که به بخش جاده‌ای داده شده، به تبع اختصاص یارانه‌ی هنگفت سوخت به وسایل نقلیه‌ی جاده‌ای، باعث تحریک صاحبان بار و انتقال بار به بخش جاده می‌شود که متأسفانه به علت کلان بودن سیاست‌گذاری قیمت سوخت، چاره‌ای جز فشار بر تعیین نرخ شرکت‌های حمل ریلی و کاهش حق مالکانه نیست. این در حالی است که باید عدالت در این بخش‌ها وجود داشته باشد و یارانه‌ای به موازات یارانه‌ی سوخت در بخش جاده به همان نسبت به بخش ریلی نیز تخصیص داده شود و یا در مورد حق دسترسی راه آهن تجدید نظر و تعدیل نرخ صورت گیرد که امکان رقابت شرکت‌های ریلی با شرکت‌های جاده‌ای حداقل تا حدی حفظ شود.



به نظر شما نرخ مالکانه‌ی واگن ابلاغی از سوی انجمن در سال جاری تا چه اندازه برای شرکت‌های بخش خصوصی قابل تحقق است؟

پیش از پاسخ به این پرسش لازم است از تلاشی که انجمن در راستای رویه‌سازی و نظم دهی به نرخ مالکانه انجام می‌دهد، تقدیر کرد. در حقیقت نرخ مالکانه‌ی

تعرفه‌ی حمل بار ریلی در سال جدید تا چه اندازه می‌تواند نسبت به سال گذشته رشد داشته باشد، به صورتی که هم شرکت‌های ریلی متضرر نشوند و هم توان رقابت با بخش جاده‌ای را داشته باشند؟

قسمت عمده‌ای از رشد تعرفه‌ی حمل ریلی و رقابت شرکت‌های حمل ریلی به میزان افزایش نرخ دسترسی به‌وسیله‌ی راه آهن بستگی دارد. در حقیقت کنترل نرخ دسترسی و افزایش سرعت سیر و اعلام نرخ مالکانه در چارچوب نرخ انجمن، باعث جذابیت هر چه بیشتر بخش ریلی شده و باعث رقابت بین شرکت‌های حمل ریلی می‌شود. امیدواریم راه آهن با در نظر گرفتن شرایط خاص حاکم بر اقتصاد کشور، نرخ دسترسی را به نحوی تعیین کند که شرکت‌های ریلی بتوانند امکان فعالیت و رقابت در بازار فشرده‌ی سال جاری را داشته باشند.



برای افزایش سهم حمل بار ریلی از مجموع بار حمل شده‌ی زمینی در کشور چه راهکاری را پیشنهاد می‌کنید؟

شبکه‌ی ریلی کشور با وجود تلاش‌هایی که برای گسترش آن انجام شده و با آن که زیرساخت‌های آن در سال‌های اخیر با رشد قابل توجهی مواجه شده است، همچنان به برخی خوسه‌ها و مراکز بار کشور متصل نیست. باید اذعان کرد که سرمایه‌گذاری‌ها در این زمینه به اندازه‌ی کافی انجام نشده است. به‌عنوان نمونه؛ از مهم‌ترین علل بی‌رغبتی صاحبان بار به حمل ریلی می‌توان به متصل نبودن شهرهای صنعتی به ریل اشاره کرد. کندی سیر و بهره‌وری اندک ناوگان باری، جذاب نبودن کرایه‌ی حمل ریلی در رقابت با جاده، فراوانی بیش از حد و افراطی شرکت‌های حمل و نقل ریلی که باعث کاهش بهره‌وری آن‌ها می‌شود نیز از جمله مشکلاتی است که سهم بار ریلی را از مجموع بار کشور کاهش داده است. از سوی دیگر، کمبود امکانات برای تخلیه به خصوص در ایستگاه‌های فرعی