

بررسی برخی مشکلات شرکت‌های خصوصی فعال در حمل‌ونقل بار و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

نام دفتر: مطالعات زیربنایی
شماره مسلسل: ۲۵۰۱۲۲۰۳
تاریخ انتشار: ۱۳۹۰/۱۱/۵

شرکت‌های خصوصی فعال در حمل‌ونقل ریلی بار نسبت به دریافت درآمد حمل بار (سهم لکوموتیو) با راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با مشکلاتی مواجه شده‌اند در این رابطه، عدم تعیین تکلیف راه‌آهن در تعیین سهم لکوموتیوهای شرکت‌های بخش خصوصی از درآمد حمل بار و پرداخت آن مورد بررسی قرار گرفته که گزارش آن از نظر می‌گذرد.

۱. به دنبال تصویب قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل‌ونقل ریلی در ۶ مهرماه ۱۳۸۴ و اجرایی شدن اصل چهل و چهارم قانون اساسی، بخش خصوصی جهت مشارکت در حمل‌ونقل ریلی و سرمایه‌گذاری جهت خرید لکوموتیو و واگن اظهار تمایل کرد. در این رابطه بخش خصوصی از سال ۱۳۸۴ نسبت به خرید واگن‌ها اقدام کرده است. با ورود سرمایه‌های بخش خصوصی، به تدریج واگن‌های خریداری شده بخش خصوصی در حمل‌ونقل ریلی فعال شدند به طوری که به قرار اطلاع هم‌اکنون حدود ۹۰ درصد واگن‌های فعال در حمل‌ونقل ریلی کشور به بخش خصوصی تعلق دارد. در ارتباط با خرید و تأمین لکوموتیو نیز اطلاعات موجود نشان می‌دهد که معادل ۶۰ دستگاه لکوموتیو توسط بخش خصوصی خریداری شده که هم‌اکنون در جابجایی کالا از طریق خطوط آهن کشور فعال هستند و مقدمات خرید حدود ۸۰ دستگاه دیگر نیز فراهم شده که پس از طی تشریفات خرید و تحویل آنها به خریدار، در آینده در جریان بهره‌برداری قرار خواهند گرفت.

۲. بخش خصوصی ۶۰ دستگاه لکوموتیو مذکور را از جمله از طریق کسب تسهیلات اعتباری از بانک‌ها خریداری کرده است که در گزارش توجیهی کسب تسهیلات اعتبار از بانک‌ها اختصاص ۳۵ درصد از درآمد حمل بار به صاحبان لکوموتیوها که (به قرار اطلاع) مورد تأیید راه‌آهن و وزارت راه و ترابری هم بوده اساس محاسبات قرار گرفته ضمن اینکه قیمت سوخت لکوموتیوها نیز از قرار لیتری ۱۶۵ ریال در محاسبات آمده است.

۳. با شروع فعالیت لکوموتیوهای بخش خصوصی در حمل‌ونقل ریلی بار عملاً در سال ۱۳۸۸ درآمد یک قطار باری به صورت ۵۵ درصد سهم شرکت راه‌آهن، ۲۵ درصد سهم شرکت خصوصی مالک لکوموتیو و ۲۰ درصد سهم شرکت خصوصی مالک واگن مورد توافق قرار گرفته و سهم ۲۵ درصدی مالکان لکوموتیو در این سال نیز پرداخت شده است.

۴. در سال ۱۳۸۹ با تغییرات مدیریتی در شرکت راه‌آهن عملاً تعیین سهم لکوموتیو از درآمد حمل بار دچار چالش شده و به طور علی‌الحساب سهم ۱۵ درصدی برای مالکان لکوموتیو از درآمد حمل بار توسط راه‌آهن تعیین و این سهم تا نهای شدن سهم مالکان از درآمد لکوموتیو چند ماهی در سال ۱۳۸۹ پرداخت و سپس قطع گردید.

۵. در سال ۱۳۹۰ همواره مالکان لکوموتیوهای حمل بار شرکت‌های خصوصی به دنبال تعیین تکلیف و تعیین نهای سهم لکوموتیو در حمل بار در سال ۱۳۸۹ و پرداخت آن و نیز تعیین تکلیف سهم لکوموتیو در سال ۱۳۹۰ بودند.

۶. در آذرماه ۱۳۹۰ شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران بدون توافق با صاحبان لکوموتیوهای باری شرکت‌های خصوصی، طی ابلاغیه‌ای سهم لکوموتیوهای حمل بار شرکت‌های خصوصی را به ۲۰ درصد و برای سال ۱۳۹۰ معادل ۲۳ درصد تعیین و به شرکت‌های مذکور تکلیف کرده است که با نرخ‌های مذکور قرارداد لازم را با شرکت راه‌آهن منعقد کنند که در غیر این صورت از ادامه فعالیت و بهره‌برداری لکوموتیوهای مذکور خودداری خواهد کرد (نامه شماره ۴۲۰-ص-۲۰ مورخ ۱۳۹۰/۹/۲۳).

۷. مالکین لکوموتیوهای باری شرکت‌های خصوصی در قبال ابلاغیه سهم لکوموتیو باری از درآمد که مصوب هیئت‌مدیره راه‌آهن است به ماده (۶) قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل‌ونقل ریلی استناد کرده و عنوان می‌کنند که وظیفه راه‌آهن طبق این قانون «تعیین تعرفه بهره‌برداری از شبکه ریلی کشور» است نه تعیین سهم، البته در تبصره ذیل همین ماده تأکید می‌شود که «نرخ بهره‌برداری از شبکه ریلی باید به گونه‌ای تعیین شود که ضمن تأمین هزینه‌های بهره‌برداری از شبکه در بخش ریلی برای صاحبان کالا و سرمایه‌گذاران نسبت به دیگر شقوق حمل‌ونقل دارای مزیت باشد».

۸. شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تنها متقاضی خدمات صاحبان لکوموتیوهای باری شرکت‌های خصوصی است و انحصاری بودن استفاده از خدمات لکوموتیوهای باری شرکت‌های خصوصی عملاً شرکت راه‌آهن را در موضع برتر قرار داده و چانه‌زنی در تعیین سهم لکوموتیو را غیرممکن کرده است در همین رابطه راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران استدلال می‌کند که در حمل‌ونقل کالا و مسافر، در قالب یک بنگاه اقتصادی به موضوع نگاه می‌کند و در این نگاه مسئله دخل‌وخرج مورد تأکید قرار دارد و در این قالب سهم لکوموتیو و واگن باری شرکت‌های بخش خصوصی از درآمد تعیین می‌شود.

۹. صاحبان لکوموتیوهای باری بخش خصوصی با تعیین تعرفه بهره‌برداری از شبکه ریلی (ماده (۶) قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل‌ونقل ریلی) به‌گونه‌ای که هزینه بهره‌برداری، سود مناسب و برگشت سرمایه این شرکت‌ها را تأمین کند موافقت دارند، اما شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به‌خاطر مشکلات اعتباری و عدم تکافوی اعتبارات مصوب سالیانه، تعیین سهم را به جای تعیین تعرفه انتخاب کرده و بدون توافق و نظرخواهی از شرکت‌های بخش خصوصی و با وجود اذعان به حق برخورداری شرکت‌های مذکور از سود عادلانه اقدام به ابلاغ مصوبه آذرماه ۱۳۹۰ هیئت‌مدیره راه‌آهن در مورد سهم لکوموتیوهای باری شرکت‌های خصوصی در درآمد سال‌های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ این لکوموتیوها کرده است.

۱۰. در ارتباط با مشکلات اعتباری لازم به یادآوری است که بخشی از هزینه نگهداری از خطوط آهن کشور از محل درآمد راه‌آهن پرداخت می‌شود. در صورتی‌که هزینه نگهداری در راه‌ها عملاً از محل بودجه عمومی دولت و در قالب قانون بودجه سالیانه تأمین می‌گردد در این رابطه راه‌آهن درخواست دارد که هزینه نگهداری از خطوط آهن کشور همانند نگهداری از راه‌ها از محل بودجه عمومی تأمین شود تا درصدی از هزینه‌های راه‌آهن کاهش یابد و با این کاهش بتواند فشار دریافت سهم بیشتر از درآمد حمل بار لکوموتیوهای خصوصی را کم کند. علاوه بر هزینه نگهداری از خطوط آهن کشور، تأخیر و یا عدم پرداخت یارانه حمل مسافر در حمل‌ونقل ریلی که عمدتاً توسط شرکت رجا صورت می‌گیرد نیز باری بر دوش راه‌آهن است. این عوامل موجب شده راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به‌جای تعیین تعرفه بهره‌برداری از شبکه ریلی به سمت تعیین سهم برود، روشی که دست راه‌آهن را در دریافت سهم بیشتر از درآمد حمل بار باز می‌گذارد.

۱۱. صاحبان لکوموتیوهای باری بخش خصوصی در وضعیت پیش‌آمده به سرمایه‌گذاری، هزینه‌های تعمیر و نگهداری لکوموتیو، تأخیر در پرداخت اقساط تسهیلات دریافتی از بانک‌ها و هزینه‌های جاری خود اشاره دارند و نوسان نرخ ارز در روزهای اخیر را با توجه به اینکه بیش از ۷۰ درصد هزینه‌های تعمیر و نگهداری لکوموتیوها، به خارج وابسته و ارزی است و بالا رفتن قیمت سوخت لکوموتیو را از جمله معضلات در بهره‌برداری می‌دانند که در کارایی لکوموتیوها تأثیر دارد.

۱۲. تأخیر در پرداخت حق‌السهم سال ۱۳۸۹ صاحبان لکوموتیوهای باری شرکت‌های خصوصی و بلا تکلیفی در انعقاد قرارداد شرکت‌های خصوصی مذکور با راه‌آهن در قالب ابلاغیه آذرماه سال ۱۳۹۰ که در آن سهم صاحبان لکوموتیوهای باری شرکت‌های خصوصی از درآمد حمل بار برای سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ به ترتیب ۲۰ و ۲۳ درصد در نظر گرفته شده عملاً منجر به تعیین ضرب‌الاجل توسط راه‌آهن و امکان توقف فعالیت لکوموتیوهای باری شرکت‌های خصوصی بعد از تاریخ ۱۳۹۰/۱۰/۱ شده است (نامه شماره ۲۰-ص/۴۲۰ مورخ ۱۳۹۰/۹/۲۳ معاون بهره‌برداری و سیر و حرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران)، حرکتی که راکد ماندن سرمایه‌گذاری انجام شده در خرید لکوموتیو و بیکاری کارکنان شاغل در حمل‌ونقل ریلی شرکت‌های خصوصی را به دنبال دارد.

۱۳. با توجه به مراتب بالا و به‌منظور رفع مشکل پیشنهاد می‌شود:

اولاً لازم است راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در تعیین سهم صاحبان لکوموتیوهای شرکت‌های خصوصی به ماده (۶) قانون دسترسی آزاد به شبکه حمل‌ونقل ریلی عمل کرده و نرخ تعرفه بهره‌برداری از شبکه ریلی کشور را از طریق کار کارشناسی با همکاری شرکت‌های خصوصی صاحب لکوموتیو فارغ از معضلات و مشکلات مالی راه‌آهن تعیین و با افزایش سهم صاحبان لکوموتیوهای شرکت‌های خصوصی انگیزه‌های لازم را برای ادامه فعالیت این شرکت‌ها و نیز ورود سرمایه‌گذاران جدید فراهم کند.

ثانیاً ضروری است وزارت راه و شهرسازی در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ اعتبارات بیشتری برای نگهداری خطوط راه‌آهن در نظر بگیرد تا هزینه نگهداری از خطوط راه‌آهن کشور باری بر دوش شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران نباشد.

ثالثاً در صورت عدم موافقت دولت با آزادسازی نرخ حمل مسافر در حمل‌ونقل ریلی وزارت راه و شهرسازی بار مالی لازم برای پرداخت یارانه حمل مسافر در حمل‌ونقل ریلی را در لایحه بودجه سال ۱۳۹۱ پیش‌بینی کند تا با پرداخت به‌موقع یارانه مذکور از فشار بر وضعیت مالی راه‌آهن کاسته شود.