

به نام خدا

جناب آقای دکتر مخبر

معاون اول محترم رئیس جمهور و رئیس ستاد تنظیم بازار

موضوع: افزایش بی سابقه حق دسترسی به شبکه ریلی

با سلام و اهدای تحیات؛

احتراماً به استحضار می‌رساند مطابق قوانین جاری، هر گونه حمل و نقل بار در شبکه ریلی مستلزم پرداخت حق دسترسی شبکه به شرکت دولتی راه آهن ج.ا.ا است و تعیین نرخ حق دسترسی مطابق قانونی دسترسی آزاد به شبکه ریلی از اختیارات هیئت مدیره محترم این شرکت می‌باشد. از این رو شرکت راه آهن به صورت سنواتی و عموماً در ابتدای هر سال نسبت به اعلام تعرفه فوق الذکر و افزایش آن اقدام می‌نماید. متأسفانه در سال جاری، شرکت راه آهن در یک اقدام مخالف رویه معمول و به صورت کاملاً یک سویه و غافل گیرانه و خارج از قواعد اقتصادی و منطق مدیریتی، حق دسترسی به شبکه ریلی را که بین ۷۰ تا ۸۰ درصد کل کرایه حمل بار را تشکیل می‌دهد، برای همه مسیرهای حمل در دو نوبت و برای برخی مسیرهای عمده حمل بار در سه نوبت افزایش داده است؛ این شرکت در گام نخست در خردادماه ۱۴۰۲، افزایشی معادل ۳۰٪ نسبت به سال ۱۴۰۱ و در گام بعد در بهمن ماه ۱۴۰۲ افزایشی ۲۰ درصدی نسبت به جدیدترین نرخها به طور عمومی اعمال نموده است. علاوه بر این دو مورد، در برخی مسیرهای حمل بار عمده که عموماً مربوط به معادن بوده نیز به صورت متوسط افزایشی ۲۰ درصدی اعمال شده است. این بدان معناست که حق دسترسی شبکه ریلی جهت حمل بار در سال ۱۴۰۲ نسبت به سال قبل، برای عموم بارها برابر ۵۶٪ و برای بارهای عمده معادل ۸۷٪ افزایش داشته است. از این رو، ذکر نکات زیر را برای استحضار و دستور لغو مصوبه جدید راه آهن مبنی بر افزایش ۲۰ درصدی نرخها، ضروری می‌دانیم:

۱. افزایش ۲۰ درصدی اخیر حق دسترسی در بهمن ماه، با فاصله اندکی از دیدار رهبر معظم انقلاب با تولیدکنندگان و فعالان اقتصادی کشور ابلاغ شده و در تضاد با منویات ایشان و اسناد و قوانین بالادستی مبنی بر اولویت بخشی به شیوهی حمل و نقل ریلی در رقابت با سایر شیوه‌های حمل می‌باشد.
۲. رویه مدیران سابق راه آهن در افزایش حق دسترسی شبکه ریلی، بر اساس قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی و نیز در رعایت بخشنامه‌های ابلاغی معاونین اول محترم رؤسای جمهور، به گونه‌ای بود که پیش از

اخذ و ابلاغ این تصمیمات، با هدف کاهش آسیب به منافع بخش خصوصی، حتماً نشست‌های متعددی با نمایندگان این تشکل ملی و شرکت‌های خصوصی عضو آن برگزار و به‌طور دقیق، رقابت‌پذیری کرایه‌های حمل بار ریلی با شیوه‌ی جاده‌ای را بررسی می‌نمودند. متأسفانه در دوره‌ی مدیریت کنونی راه‌آهن، این رویه در همه‌ی موارد افزایش نرخ و از جمله در ابلاغیه‌ی غافل‌گیرانه‌ی اخیر حذف شده و افزایش این تعرفه دولتی به‌صورت کاملاً یک‌سویه و بدون اعلان قبلی صورت گرفته است. بنابراین این اقدام بر خلاف سیاست کلی دولت‌ها مبنی بر پیش‌بینی‌پذیر کردن مبادلات بازرگانی و تجاری و اخذ نظر مشورتی از بخش خصوصی است.

۳. این افزایش تعرفه دولتی در شرایط و زمانی اتفاق افتاده که دولت مجوز افزایش نرخ را در موارد بسیار ضروری (از جمله افزایش قیمت بلیت قطار) به سرمایه‌گذاران خصوصی نمی‌دهد و این رفتار دوگانه، باعث ایراد خسارات جدی به پایداری و اعتماد سرمایه‌گذاری خصوصی در این صنعت خواهد شد.

۴. با اعمال افزایش اخیر، گزینه‌ی حمل ریلی در بسیاری از مسیرها قدرت رقابت خود را در قیاس با گزینه‌ی حمل جاده‌ای از دست داده و لذا در تضاد با تبصره (۱) ماده (۶) قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی است (که بر اساس آن، نرخ بهره‌برداری از شبکه ریلی بایستی به‌گونه‌ای تعیین شود که برای صاحبان کالا نسبت به دیگر شقوق حمل‌ونقل دارای مزیت باشد).

۵. ابلاغ افزایش حق دسترسی برای اعمال در آخرین ماه سال و درحالی‌که مشتریان حمل ریلی کالا (عموماً شرکت‌های بزرگ معدنی و صنعتی) خدمات مورد نیاز خود را با عقد قرارداد و تشریفات اداری مربوطه تأمین می‌کنند، باعث ایجاد مشکلات متعدد مالی و اختلافات قراردادی برای مالکین خصوصی ناوگان ریلی خواهد شد. شایان استحضار است که فاصله‌ی زمانی بین ابلاغ تا اجرای بخشنامه فقط ۶ روز تقویمی بوده که ۳ روز آن تعطیل رسمی می‌باشد و عملاً فرصت هیچ‌گونه هماهنگی با مشتریان را فراهم نموده و همه‌ی ذی‌نفعان را در برابر عمل انجام شده قرار داده است.

۶. افزایش مکرر حق دسترسی در شرایطی که صورت‌های مالی کل شرکت‌های فعال در این حوزه نشان از حاشیه سود بسیار پایین و گاهی همراه با زیان‌دهی است، نه‌تنها اسباب رونق این کسب‌وکار را (که از تأکیدات صریح قوانین و اسناد بالادستی نظام می‌باشد) فراهم نمی‌سازد، بلکه مزیت سرمایه‌گذاری در این صنعت مهم و زیربنایی را نیز به شدت کاهش می‌دهد و این اقدامات قطعاً منجر به ایراد صدمات جبران‌ناپذیری به چرخه تولید کشور می‌گردد.

۷. علاوه بر موضوع افزایش شدید نرخ حق دسترسی، در آخرین بخش نامه ابلاغی راه آهن ج.ا.ا، واریز حق دسترسی از سوی شرکت های ریلی به صورت روزانه پس از طی دوره تنفس الزامی گردیده که در تضاد کامل با عرف تجارت کشور و حتی رویه جاری شرکت راه آهن می باشد. مستحضر هستید که مطابق با شرایط جاری کشور، پیمانکاران و از جمله پیمانکاران حمل و نقل، در پایان هر ماه نسبت به تنظیم صورت وضعیت اقدام و پس از طی دوره بررسی از سوی کارفرمایان مطالبات خود را دریافت می کنند، چنان که شرکت راه آهن نیز پرداخت پیمانکاران خود و از جمله مالکین شرکت های لکوموتیو خصوصی را نیز در بهترین حالت به همین روش به انجام می رساند و البته در شرایط واقعی، رسوب مطالبات برخی از شرکت های خصوصی نزد راه آهن به نزدیک یک سال نیز می رسد. حال چگونه در حالی که شرکت های بزرگ صنعتی و تولیدی طرف قرارداد با شرکت های خصوصی حمل بار ریلی، پرداخت ماهانه (عموماً همراه با تأخیر) دارند، شرکت های ریلی می بایست به صورت روزانه بدهی خود را به راه آهن تسویه حساب نمایند؟

۸. در حالی که هر گونه افزایش قیمت رسمی از سوی صنایع عمده کشور که مشتریان اصلی حمل و نقل ریلی هستند، مستلزم اخذ مجوز از مبادی ذی ربط است و پس از چندین نوبت بررسی و لحاظ مصالح عمومی انجام می شود، چگونه است که شرکت راه آهن به نمایندگی از دولت قادر است به دفعات، بدون مشورت و با فاصله تنها یک هفته ای از زمان ابلاغ تا زمان اجرا، نسبت به افزایش نرخ مطابق صرفه و صلاح خود اقدام نماید؟ آیا این امر مطابق سیاست های کلان دولت خدمتگزار و مورد تایید ایشان است؟

با عنایت به توضیحات فوق و مکاتبات قبلی این انجمن به عنوان بزرگترین تشکل غیردولتی بخش ریلی کشور و نماینده سرمایه گذاران خصوصی این صنعت در نقد رویکرد غیرسازنده شرکت راه آهن، خواهشمند است ضمن توجه ویژه به این حوزه و مساعدت عاجل آن مقام محترم در رفع مشکلات این بخش، دستور لغو بخش نامه صدرالاشاره را صادر فرمایید.

امیداست با لحاظ نظرات کارشناسی و وفق سیاست های کلان دولت محترم و ملحوظ داشتن منافع تمامی ذی نفعان، شاهد رونق صنعت ریلی باشیم.

با تشکر

سبحان نظری

رئیس هیئت مدیره



رونوشت:

- ✓ جناب آقای دکتر بدر پاش؛ وزیر محترم راه و شهرسازی؛ برای استحضار
- ✓ جناب آقای هادیان فر؛ معاون محترم حمل و نقل و وزارت راه و شهرسازی، برای استحضار