گزارش خبری

مشکلات حمل‌ونقل اوج گرفت



گروه زیرساخت
editor@smtnews.ir

حمل‌ونقل کالا در سال جاری با معادله دشواری روبه‌رو شده است؛ هزینه‌های نگهداری ناوگان افزایش یافته، تامین لاستیک و قطعات به یکی از دغدغه‌های جدی شرکت‌ها تبدیل شده و مسیر نوسازی کامیون‌ها نیز همچنان با موانع مالی و اداری همراه است. در شرایطی که بخش خصوصی بار اصلی جابه‌جایی کالاهای اساسی، نهاده‌های دامی و نیازهای روزمره مردم را بر دوش می‌کشد، نبود حمایت موثر و محدودیت در واردات مستقیم تجهیزات، فشار مضاعفی به فعالان این حوزه وارد کرده است. افزایش ۲۰۰ درصدی هزینه‌های نگهداری ناوگان نسبت به سال گذشته، تنها یک عدد در صورت‌حساب شرکت‌ها نیست؛ نشانه‌ای از عمیق‌تر شدن شکاف میان هزینه فعالیت و توان اقتصادی حمل‌ونقل جاده‌ای است. اکنون پرسش اصلی این است که چگونه می‌توان از بخش خصوصی انتظار تداوم خدمات و تامین به‌موقع کالا را داشت، در حالی که ابزارهای لازم برای حفظ ناوگان و کاهش هزینه‌های عملیاتی در اختیار آن قرار نمی‌گیرد؟

کمیسیون فقط درآمد برای دولت است

غلامحسین مصلح، رئیس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل سراسری بزرگ‌مقیاس هوشمند جاده‌ای کالا با اشاره به وضعیت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کالا اظهار کرد: متأسفانه در حوزه حمل‌ونقل بار، هیچ‌گونه یارانه‌ای برای نوسازی ناوگان از سوی دولت اختصاص داده نشده و اقداماتی که تاکنون در این زمینه انجام شده، صرفاً با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی بوده است.

وی افزود: شرکت‌های حمل‌ونقل برای نوسازی ناوگان از سرفصل‌های مالی و منابع داخلی خود استفاده کرده‌اند یا با کمک برخی بانک‌ها و دریافت تسهیلات با سودهای کلان، متناسب با نیازهای بخش حمل‌ونقل، اقدام به نوسازی کرده‌اند؛ بنابراین، دولت تاکنون هیچ‌گونه یارانه‌ای برای این موضوع در نظر نگرفته است.

رئیس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل سراسری بزرگ‌مقیاس هوشمند جاده‌ای کالا با اشاره به افزایش مشکلات و هزینه‌های فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل به مهر گفت: متأسفانه با توجه به پرداخت هزینه‌های سنگین بیمه کارکنان، بیمه رانندگان، بیمه حمل‌ونقل و حق بیمه تأمین اجتماعی، فشار مالی زیادی به شرکت‌ها وارد می‌شود. از سوی دیگر، شرکت‌ها انواع مالیات‌ها از جمله مالیات بر ارزش افزوده، مالیات عملکرد، مالیات نقل‌وانتقال خودرو و سایر مالیات‌ها و عوارض شهری و کشوری را پرداخت می‌کنند.

وی ادامه داد: علاوه بر این هزینه‌ها، مبالغ قابل‌توجهی نیز بابت خدمات سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و کمیسیون ۹ درصدی حمل بار به این سازمان پرداخت می‌کنیم. در واقع، در نظام حمل‌ونقل کشور، بخش خصوصی فعالیت و هزینه‌ها را تأمین می‌کند، اما منافع حاصل از این فعالیت‌ها به دولت می‌رسد؛ به‌گونه‌ای که ما عملاً فقط هزینه‌های دولت را تأمین می‌کنیم.

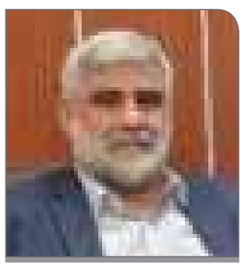
مصلح با انتقاد از نبود امکانات و حمایت‌های لازم برای تأمین نیازهای ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای تصریح کرد: دولت حتی امکانات اولیه موردنیاز شرکت‌ها را نیز فراهم نمی‌کند. با توجه به افزایش قیمت لاستیک، شرکت‌های حمل‌ونقل و رانندگان در تأمین لاستیک موردنیاز ناوگان با مشکل مواجه هستند. در حال حاضر، حتی برای تأمین سوخت موردنیاز فعالیت‌های حمل‌ونقل نیز ناچار به استفاده از سوخت آزاد هستیم.

وی یادآور شد: شرکت‌های حمل‌ونقل با وجود تمام این مشکلات، همچنان به تعهدات خود در قبال مردم، کارفرمایان و نهادهای گوناگون عمل می‌کنند. ما مسئولیت جابه‌جایی بار موردنیاز نهادهای دامی، پشتیبانی امور دام و بخش بازرگانی را بر عهده داریم و باید نهاده‌های دامی، کالاهای اساسی و آرد موردنیاز مردم را تأمین کنیم تا نان مردم بر سر سفره‌هایشان باشد؛ اما با وجود این حجم از مسئولیت و عملکرد، حتی در تأمین روغن و لاستیک موردنیاز خودروهای خود نیز با مشکل مواجه هستیم.

دولت همراهی نمی‌کند

رئیس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل سراسری بزرگ‌مقیاس هوشمند جاده‌ای کالا با اشاره به درخواست بخش خصوصی برای واردات مستقیم لاستیک و روغن موردنیاز ناوگان گفت: ما از دولت و وزارتخانه‌های مربوطه، از جمله بخش بازرگانی، درخواست کرده‌ایم اجازه دهند شرکت‌ها شخصاً لاستیک موردنیاز خود را وارد کنند، اما متأسفانه با این درخواست موافقت نمی‌شود.

وی اظهار کرد: حتی پیشنهاد داده‌ایم روغن موردنیاز خودروها را نیز مستقیم از خارج از کشور و با استفاده از تانکر وارد کنیم، اما دولت اجازه این کار را نمی‌دهد. در زمینه قطعات و لوازم یدکی نیز شرکت‌ها می‌خواهند برای مصرف ناوگان خودشان واردات انجام دهند، اما متأسفانه همکاری و موافقت لازم صورت نمی‌گیرد. مصلح در پاسخ به این موضوع که ظاهرا واردات یک جفت لاستیک از سوی رانندگانی که برای حمل بار به خارج از کشور تردد می‌کنند، بلامانع اعلام شده ، گفت: این راهکار پاسخگوی نیاز شرکت‌های حمل‌ونقل نیست. وی افزود: خودرویی که به خارج از کشور تردد می‌کند، باید مسافتی حدود ۱۰ تا ۱۲ هزار کیلومتر را طی کند. در چنین شرایطی، باید امکان واردات لاستیک موردنیاز ناوگان به تعداد کافی فراهم شود. برای مثال، چرا شرکت‌ها نتوانند ۱۰ یا حتی ۱۰۰ حلقه لاستیک موردنیاز خود را وارد کنند؟ شرکت باید بتواند بر اساس نیاز عملیاتی خود اقدام به خرید و واردات کند، نه اینکه این مسئولیت را به راننده واگذار کنند. رئیس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل سراسری بزرگ‌مقیاس هوشمند جاده‌ای کالا ادامه داد: راننده صرفا حقوق‌بگیر است و خودرو نیز متعلق به شرکت حمل‌ونقل است. بنابراین، راننده نمی‌تواند به‌جای شرکت برای خرید و واردات لاستیک اقدام کند.



این شرکت است که باید با استفاده از کارت بازرگانی خود و بر اساس نیاز ناوگان، واردات لاستیک را انجام دهد. وی تصریح کرد: این چه روشی است که به شرکت می‌گویند راننده لاستیک موردنیاز را از خارج وارد کند؟ ما چنین رویکردی را نمی‌پذیریم؛ زیرا این شیوه خارج از چارچوب‌های قانونی و اصول صحیح اداری است. خرید لاستیک باید در اسناد مالی شرکت ثبت شود و هزینه آن در صورت‌های مالی مجموعه قابل محاسبه باشد.

هزینه نگهداری ناوگان حمل‌ونقل ۲۰۰ درصد افزایش یافت

مصلح گفت: نمی‌توانیم منابع مالی شرکت را در اختیار راننده قرار دهیم تا او خارج از کشور پول را به دلار تبدیل کند یا از داخل ایران دلار بخرد و برای تهیه لاستیک به خارج از کشور ببرد.

چنین روشی از نظر اداری و مالی صحیح نیست و تمام فرآیندهای مالی و اداری شرکت را زیر سؤال می‌برد. وی یادآور شد: در اغلب کشورهای اروپایی و آسیای میانه نیز خودروهایی که در حوزه حمل‌ونقل فعالیت می‌کنند، متعلق به شرکت‌ها هستند، نه رانندگان. بنابراین، واردات لاستیک و سایر اقلام موردنیاز ناوگان باید از مسیر قانونی و توسط خود شرکت‌های حمل‌ونقل انجام شود.

رئیس انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل سراسری بزرگ‌مقیاس هوشمند جاده‌ای کالا در ادامه با اشاره به افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای نسبت به سال گذشته گفت: متأسفانه هزینه‌های مربوط به خودروهای ناوگان حمل‌ونقل ما نسبت به سال گذشته حدود ۲۰۰ درصد افزایش پیدا کرده است. مصلح در پایان خاطرنشان کرد: در حال حاضر، شرکت‌های حمل‌ونقل با افزایش بیش از ۲۰۰ درصدی هزینه‌های فعالیت و نگهداری ناوگان مواجه هستند.

> اینکه راننده لاستیک موردنیاز را از خارج وارد کند خارج از چارچوب‌های قانونی و اصول اداری است

> متأسفانه هزینه‌های مربوط به خودروهای ناوگان حمل‌ونقل ما نسبت به سال گذشته حدود ۲۰۰ درصد افزایش پیدا کرده است

سخن پایانی

حمل‌ونقل کالا از آن بخش‌هایی است که اختلال در عملکرد آن خیلی زود از جاده‌ها فراتر می‌رود و به کارخانه، بازار و سفره خانوار می‌رسد. کامیونی که به دلیل کمبود لاستیک متوقف می‌شود یا شرکتی که توان تامین قطعات و هزینه تعمیرات را ندارد، فقط یک ظرفیت حمل ازدست‌رفته نیست؛ بخشی از زنجیره تامین کشور را از حرکت بازمی‌دارد. مسئله مهم اینجاست که نمی‌توان از شرکت‌های حمل‌ونقل انتظار داشت در تمام شرایط، مسئولیت جابه‌جایی کالاهای اساسی را بدون وقفه بر عهده بگیرند، اما در مقابل، برای تامین ابتدایی‌ترین نیازهای ناوگان با محدودیت مواجه باشند. افزایش هزینه‌های نگهداری، نبود تسهیلات مناسب، دشواری واردات مستقیم تجهیزات و تعدد هزینه‌های بیمه‌ای و مالیاتی، مجموعه‌ای از فشارها را ایجاد کرده که ادامه فعالیت را برای بخش خصوصی دشوارتر می‌کند. راه برون‌رفت از این وضعیت نیز صرفا در افزایش کرایه حمل خلاصه نمی‌شود. دولت باید به جای نگاه درآمدی به این بخش، نقش پشتیبان و تسهیلگر داشته باشد. فراهم کردن امکان واردات لاستیک و قطعات توسط شرکت‌ها، حمایت هدفمند از نوسازی ناوگان و بازنگری در هزینه‌های تحمیلی، می‌تواند نخستین گام برای بازگرداندن توان عملیاتی به شبکه حمل‌ونقل باشد. حفظ جریان کالا، پیش از هر چیز به حفظ توان حرکت ناوگان وابسته است.

راه‌آهن ستون فقرات زنجیره پایدار است

توسعه حمل‌ونقل ریلی در ایران دیگر صرفا یک انتخاب برای تنوع‌بخشی به شیوه‌های جابه‌جایی نیست، بلکه ضرورتی اقتصادی برای کاهش هزینه‌های لجستیک، افزایش بهره‌وری و تقویت جایگاه کشور در شبکه ترانزیت منطقه‌ای به‌شمار می‌رود. در شرایطی که فشار هزینه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای، مصرف بالای سوخت، استهلاک ناوگان و محدودیت زیرساخت‌ها به یکی از دغدغه‌های جدی اقتصاد تبدیل شده، راه‌آهن می‌تواند بخشی از بار این مشکلات را بر دوش بگیرد. با وجود موقعیت جغرافیایی مناسب ایران و دسترسی به مسیرهای ارتباطی مهم منطقه، هنوز ظرفیت‌های ریلی کشور به اندازه کافی به فرصت‌های اقتصادی تبدیل نشده است. فاصله میان توان بالقوه و عملکرد واقعی شبکه ریلی، ضرورت بازنگری در اولویت‌های سرمایه‌گذاری، تکمیل زیرساخت‌ها و ایجاد پیوند موثر میان شیوه‌های گوناگون حمل‌ونقل را برجسته می‌کند. آینده لجستیک کشور به شبکه‌ای وابسته است که بتواند کالا را با هزینه کمتر، سرعت مناسب‌تر و اطمینان بیشتری به مقصد برساند.

به‌گفته رئیس دانشگاه علم و صنعت ایران ایران ظرفیت زیادی برای توسعه حمل‌ونقلریلی دارد. به‌گزارش ایسنا، محمود مهرداد شکریه در همایش بین‌المللی حمل‌ونقلریلی، گفت: حمل‌ونقلریلی ستون فقرات زنجیره تامین پایدار است. امروزه حمل‌ونقلریلی را نمی‌توان فقط شیوه جابه‌جایی در نظر گرفت، بلکه زیرساخت استراتژیک است و باعث توسعه اقتصادی، کاهش، مصرف انرژی، کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و افزایش ایمنی خواهد شد. وی افزود: امروز در کشورهای مختلف با چالش‌های متفاوتی از جمله تغییرات اقلیمی و... مواجه هستیم و این چالش‌ها نشان می‌دهد که راه آهن می‌تواند پاسخ مطمئن به این چالش‌ها باشد.

رئیس دانشگاه علم و صنعت ایران تصریح کرد: ایران در موقعیت استراتژیکی قرار گرفته و این موقعیت ممتاز در کشور مسئولیت ما را دوچندان می‌کند. وی در ادامه صحبت‌هایش در مقایسه حمل‌ونقلبار و مسافر ایران و ترکیه گفت: ۴۵ تا ۵۰ میلیون تن بار در سال جابه‌جا می‌کنیم، در حالی که این رقم در ترکیه ۳۰ تا ۳۵ میلیون تن است. همچنین شبکه ریلی ما ۲۵ تا ۳۰ میلیون مسافر را در سال جابه‌جا می‌کند و این عدد در ترکیه ۱۵۰ تا ۲۰۰ میلیون است. سهم حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی بار در ایران حدود ۱۰ تا ۱۲ درصد و در ترکیه چهار تا پنج درصد است. همچنین سهم ریلی در جابه‌جایی مسافر در ایران حدود ۸ تا ۱۰ درصد برآورد می‌شود.

شکریه با تاکید بر ظرفیت بالای ایران برای توسعه حمل‌ونقل ریلی، تصریح کرد: این مقایسه هم فرصت‌های موجود و هم شکاف‌های پیش‌روی کشور را نشان می‌دهد. ایران به‌ویژه در حوزه حمل بار و ترانزیت از ظرفیت رشد بالایی برخوردار است، اما همچنان بخش قابل توجهی از حمل‌ونقل کشور به جاده وابسته است؛ در حالی که حمل‌ونقل ریلی در مسیرهای طولانی می‌تواند از نظر اقتصادی و بهره‌وری گزینه مناسب‌تری باشد.

وی تکمیل کریدورهای ریلی، دوخطه کردن مسیرهای پرتردد، نوسازی ناوگان با استفاده از فناوری‌های جدید، افزایش سرعت قطارها، تسهیل ارتباطات مرزی و بهبود خدمات را از الزامات توسعه حمل‌ونقل ریلی دانست و گفت: تحقق این اقدامات می‌تواند زمینه ارتقای جایگاه ایران در همکاری‌های بین‌المللی را فراهم کند.

رئیس دانشگاه علم و صنعت ایران با بیان اینکه موفقیت یک کریدور ریلی صرفا به وجود خطوط و ایستگاه‌ها وابسته نیست، افزود: زمان‌بندی منظم قطارها، شفافیت اطلاعات، هماهنگی رویه‌های مرزی، تسهیل ارتباطات، تعرفه‌های قابل پیش‌بینی و اعتماد میان بازیگران منطقه‌ای نیز از عوامل تعیین‌کننده در موفقیت کریدورهای بین‌المللی هستند.

شکریه بر ضرورت استفاده از ظرفیت همایش‌های تخصصی برای شناسایی چالش‌ها و ارائه راهکارهای اجرایی تاکید کرد و گفت: این نشست‌ها فرصت مناسبی برای گفت‌وگوی صریح میان سیاست‌گذاران، فعالان صنعت، سرمایه‌گذاران و پژوهشگران دانشگاهی است و انتظار می‌رود علاوه بر طرح مشکلات، راهکارهای عملی برای رفع آنها نیز ارائه شود.

وی توسعه کریدورهای بین‌المللی، دیجیتال‌سازی، افزایش ایمنی سیستم‌های ریلی، نوسازی ناوگان، توسعه حمل‌ونقل ترکیبی و ایجاد نظام لجستیکی پایدار را از موضوعات مهم پیش‌روی صنعت ریلی برشمرد و افزود: نقش راه‌آهن در کاهش آلایندگی و مصرف انرژی نیز باید به‌طور جدی مورد توجه قرار گیرد.

رئیس دانشگاه علم و صنعت ایران در پایان ابراز امیدواری کرد نتایج این نشست‌ها به ارائه راهکارهای کاربردی و تعریف موضوعات پژوهشی متناسب با نیازهای صنعت منجر شود و دانشگاه بتواند در کنار فعالان اقتصادی و مدیران دولتی، نقش موثری در توسعه حمل‌ونقل ریلی کشور ایفا کند.