

گفت‌وگو با مهندس مرتضی رجبی مدیرعامل شرکت احیاء ریل ایرانیان:

نحوه بهره‌برداری از لکوموتیو در صنعت ریلی کاملا مبهم است

نگهداری خطوط ریلی پر هزینه است، در این راستا شرکت راه‌آهن نسبت به کسب درآمد از طریق دریافت حق دسترسی اقدام کرده تا بتواند به این وسیله از شبکه حمل‌ونقل ریلی و تاسیسات و امکانات آن با رعایت مقررات و ضوابط خاصی بهره‌برداری کند. خدمات حمل‌ونقل ریلی شامل سرویس‌های مرتبط با امور ناوگان و شبکه، امور پایانه‌های تعمیرات، امور بهره‌برداری از ناوگان و پشتیبانی‌های فنی و مهندسی، سیستم‌های کنترل و ناوبری قطار، تجهیزات و سرویس‌های فنی تعمیر و نگهداری شبکه ریلی و سرویس‌های ارتباطی (مخابراتی) و علائم است، اما نکته مهم این است که نرخ بهره‌برداری از شبکه ریلی باید به گونه‌ای تعیین شود که ضمن تامین هزینه‌های بهره‌برداری از شبکه در بخش ریلی برای صاحبان کالا و سرمایه‌گذاران نسبت به دیگر شقوق حمل‌ونقل مزیت رقابتی داشته باشد. دو پارامتر در حق دسترسی وجود دارد. یک مورد نرخ نیروی کشش و لکوموتیو و دیگری نرخ دسترسی به شبکه ریلی و سهم خط است. با توجه به موارد ذکر شده شرکت‌های باری ریلی موظف هستند ۷۰ درصد سهم درآمد شرکت را به زیرساخت‌ها و لکوموتیو اختصاص دهند که در نهایت شرکت‌ها را متضرر خواهد کرد. برای واکاوی بیشتر این مشکلات گفتگویی با مهندس مرتضی رجبی مدیرعامل شرکت احیاء ریل ایرانیان داشته‌ایم که به شرح زیر می‌باشد:

آیا درخصوص نوسازی ناوگان وخرید ناوگان جدید از تسهیلات تبصره ۱۸ استفاده کرده‌اید؟

در خواست ۲۰۰ واگن لبه بلند را داده بودیم که تعداد ۱۰۰ واگن مورد تایید قرار گرفت و به بانک عامل معرفی شد و از جمله اولین شرکت‌هایی هستیم که توانستیم طبق تبصره ۱۸ از تسهیلات استفاده کنیم.

آیا قوانین دست و پاگیری در این راه وجود داشته است؟

بیش از آنکه قوانین دست و پاگیر وجود داشته باشد ابهام و نوع عملکرد بانک و راه‌آهن مشکلاتی را به همراه داشته. بیش از ۱۵ ماه از آغاز این فرایند گذشته و ما به تازگی به اجرای تفاهم نامه بین بانک و شرکت راه‌آهن رسیده‌ایم. فرایندهای پیچیده‌ای در داخل شرکت راه‌آهن وجود داشت که زمان زیادی را به خود اختصاص داد. بزرگترین آفت این مشکلات آن بود که طبق قرارداد انجام شده قیمت واگن ۵۵۰ میلیون تومان ثبت شده و شرکت باید آورده ۱۵ یا ۲۰ درصدی داشته باشد اما امروز قیمت واگن ۴۰درصد افزایش یافته و آورده امروز شرکت به ۳۵ تا ۴۰ درصد رسیده است که دلیل آن فرصت سوزی‌هایی بوده که پیش آمده است.

هم اکنون نیز دو مشکل بزرگ در راه اجرای این تسهیلات وجود دارد :

۱- ضمانت و وثایق دریافت تسهیلات یکی از مشکلات ماست که بر خلاف سال‌های گذشته که مشخص بود و بانک‌ها واگن‌های تسهیلات داده شده را از سوی راه‌آهن به عنوان ضمانت قبول می‌کردند هنوز امتناع می‌کنند.

۲-قیمت متغیر ساخت ناوگان که با توجه به اتفاقات اقتصادی در کشور هزینه ساخت واگن‌ها لحظه‌ای تغییر می‌کند و تنظیم قرارداد و برآورد اقتصادی برای صاحبان سهام و توجیه آن‌ها با توجه به تغییرات اقتصادی سخت است.

به همین دلیل نیاز به کمک و مساعدت بیشتری از سوی راه‌آهن برای مذاکرات با بانک بوده در خصوص مشکل دوم نیاز است تا به مراحل انجام کار از جمله معرفی به بانک تا تنظیم پرونده سرعت ببخشند تا آفت تغییرات قیمتی به حداقل برسد.

دررابطه باحق دسترسی و چالش های پیرامون آن بفرمایید.

دو پارامتر در حق دسترسی وجود دارد. یک مورد نرخ نیروی کشش و لکوموتیو و دیگری نرخ دسترسی به شبکه ریلی و سهم خط می‌باشد. در خصوص حق‌دسترسی سهم خط و زیرساخت ریلی در طی سالیان گذشته رویکرد راه‌آهن، رویکرد تثبیت حق‌دسترسی به عنوان درآمد اختصاصی خود در پیش گرفته تا سهم حق‌دسترسی واگن‌ها با رشد همراه باشد. همچنین در طی چند سال اخیر شاهدیم که موازی با این مهم راه‌آهن با ارائه تخفیفاتی و با شرکت‌ها تعامل و انعطاف داشته است، اما نسبت به سیاست کلان این موضوع که آیا تعرفه زیرساخت نیاز است یا نه و همچنین با توجه به رقابت با رقیب جاده‌ای که هزینه تعرفه ندارند موجب می‌شود تا حمل و نقل ریلی در رقابت با جاده همیشه مشکل داشته باشد. این باعث شده تا در حمل ریلی مجبوریم که حداقل ۷۰ درصد درآمد خود را به زیرساخت‌ها و لکوموتیو اختصاص دهیم.

مشکل دیگر آن است که نحوه بهره‌برداری از لکوموتیو در صنعت ریلی کاملا مبهم است. خصوصی‌سازی در صنعت‌ریلی و واگذاری لکوموتیو به بخش خصوصی از الزامات بوده اما متاسفانه تا امروز انجام نشده و با توجه به الزامات قانونی و زیرساخت‌های لازم همیشه در گرو راه‌آهن بوده و به کار ما در موضوع زیرساخت، تعرفه و عدم شناوربودن لکوموتیوها به اقتصاد حمل و نقل آسیب وارد کرده است. اگر لکوموتیو به بخش خصوصی واگذار شده بود و در برهه‌ای از زمان در مسیری امکان تخفیف وجود داشت، مطمئنا بخش خصوصی رشد بیشتری را تجربه می کرد.

در مبادی و مقاصد تخلیه و بارگیری با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟

به لحاظ نوع کالایی که حمل می‌کنیم ، بزرگترین مشکل در مبادی و مقاصد، تنوع نوع واگن‌های شرکت است، متاسفانه اکثر صنایع و معادن کشور که از مشتریان اصلی ما هستند اهمیت قابل توجهی نسبت به حمل

ریلی نداشتند. این اتفاق موجب می‌شود تا به سمت شیوه‌های نامرسوم بارگیری برویم که موجب آسیب جدی به واگن‌ها و حق توقف‌های بیهوده و عدم توازن در بارگیری و کجی بار و مشکلات بسیاری در بارگیری می شود. از روش‌هایی که می‌تواند به این امر کمک کند پرداخت تسهیلات به بخش صنایع کشور است تا بارگیری به صورت مکانیزه انجام شود و زیرساخت‌های لازم در این زمینه مهیا شود.

در بسیاری از مناطق سیستم‌های توزین و بارگیری در مبادی نداریم و باروش‌های اولیه وغیر ایمن بارگیری انجام می‌شود. در بحث تخلیه که بیشتر مربوط به حجم عمده بارهای صادراتی در بندرعباس است یا باید به سمت مجتمع بارکو برویم که مجتمع بارکو خود قسمتی از حمل شرکت‌های فولادی به سمت هرمزگان را انجام می‌دهد و آن قسمت مشکلات خود را دارد یا باید به سمت ایستگاه مانوری بیاییم و به روش‌های غیر مرسوم و غیر استاندارد انجام عملیات شود که با مشکلات بسیاری روبرو هستیم. از طرفی به دلیل اینکه عمده مبادی و مقاصد باری کشور بندرها هستند و شکاف بسیار عمیقی میان دست‌اندرکاران صنعت ریلی و سازمان بنادر در دولت وجود دارد و اینگونه به نظر می‌رسد که مقام بالادستی همانند مقام وزارت می‌تواند به حل اختلافات کمک کنند.

سالیان درازی است که صنعت ریلی از عدم توافقی که میان سازمان بنادر و شرکت راه‌آهن ج.ا.ا نهادینه شده رنج می‌برد و برنامه‌ریزی در مبادی و مقاصد بارگیری و تخلیه و حتی برنامه‌های آتی در بنادر اصلی وجود ندارد. مقرر بود بر اساس نظر وزیر سابق وزارت راه‌وشهرسازی معاونت ریلی در سازمان بنادر ایجاد شود که هنوز نتیجه‌ای حاصل نشده است. درگیرنبودن بندر و ریل و جدایی آن‌ها از هم ازدلایل مشکلات اصلی در مبادی و مقاصد بندری می‌باشد که حجم عمده کالای کشور را دربر می‌گیرد.

از نظر جنابعالی چه مشوق‌هایی باید در نظر گرفت تا سرمایه‌گذار جذب این صنعت شود؟

برای سرمایه‌گذاری باید از دو شاخصه مهم مطلع باشیم. خود اصل سرمایه و ریسک‌های ناشی از خطرات احتمالی برای اصل سرمایه‌گذاری و صنعت و بازرگانی و در مرحله بعد بحث سوددهی که مهم است. قوانین خیلی خوبی در سالیان اخیر به تصویب رسیده اما در بحث اجرای آن مشکلاتی وجود داشته، به عنوان مثال اگر ماده ۱۲ اجرایی و اعمال شود خود بزرگترین مشوق برای خرید ناوگان است، یا تبصره ۱۹ که هنوز هیچ اقدامی در آن راستا انجام نشده است. بحث ماده ۵۲ قانون برنامه ششم که اختصاص معافیت‌های مالیاتی مناطق کمتر توسعه یافته به سرمایه‌گذاری ریلی می‌باشد هم مطرح است. این حمایت‌ها در قوانین بالادستی به وضوح اشاره و مورد تاکید قرار گرفته است. اما انتظار می رود راه‌آهن و انجمن صنفی به عنوان نماینده بخش خصوصی برای اجرایی شدن این قوانین بیش از پیش تلاش نمایند.

تشکیل قطار باری برنامه‌ای تا چه حد می‌تواند در افزایش بهره‌وری و توسعه این بخش نقش ایفا کند؟

تشکیل قطار برنامه‌ای نیاز به زیرساخت دارد. و تعریف آن مهم است که زیر نظر حاکمیت باشد یا بخش خصوصی؟ اگر زیر نظر حاکمیت باشد نگاهش فقط افزایش حمل خواهد بود و ۸۰ درصد اهداف را پوشش می‌دهد اما ممکن است بحث نحوه تنظیم آن برای راه‌آهن مهم نباشد. مشکل امروز ما در قطارهای برنامه‌ای درنظر گرفتن کمترین زمان برای مانور واگن‌ها است. اگر مسئولیت قطار برنامه‌ای برعهده بخش خصوصی با نگاه بازار باشد تنظیم آن کار دشواری است و نیاز است تا لکوموتیو به بخش خصوصی واگذار شود تا بتواند در خصوص ظرفیت اقدام کند و در عین حال وجود قطار برنامه‌ای برای صنعت ریلی بهتر و مثبت بوده و مطلوب‌تر این است که لکوموتیو به بخش خصوصی واگذار شود.

انجمن صنفی تا چه حد توانسته نقش خود را در رفع مشکلات شرکت‌های ریلی ایفا کند و انتظار شما از این نهاد مدنی چیست؟

انجمن از بدو تاسیس تا امروز با توجه به خصوصی‌سازی که امری نو در این صنعت بوده انجمن نوپایی است و به لحاظ اینکه اکثریت شرکت‌های ریلی ما به طور غیر مستقیم از قبل وابسته به راه‌آهن بوده‌اند تقریبا در ابتدای تاسیس انجمنی از جنس خود راه‌آهن بود و به تدریج با کمرنگ شدن شرکت‌های دولتی از انجمن و ورود مدیران عامل و کارشناسان صاحب نظر در راه‌آهن موجب شد تا نظریات و ایده‌های نوین وارد شود. خوشبختانه انجمن صنفی با عبور از مرحله تثبیت به استقلال کامل رسیده است و به عنوان یک نهاد معتبر می تواند نماینده شایسته ای برای بخش خصوص باشد. همچنین نقش دبیران محترم انجمن در این مهم انکار ناپذیر بوده و دکتر بابایی و دکتر تقی‌زاده زحمات زیادی برای رشد و تعالی انجمن متحمل شده اند. البته باید مراقب بود تااستقلال این نهاد موجب برخورد و تضاد با ارکان حاکمیتی به خصوص راه‌آهن نشود. زیرا ۷۰ درصد این صنعت در دستان راه‌آهن و ۳۰ درصد آن نزد بخش خصوصی است.البته در دوره اخیر جناب آقای مهندس رسولی مدیرعامل محترم شرکت راه آهن ج.ا.ا نگاه ویژه‌ای به انجمن وجود دارد که بسیار برای انجمن مثبت و منشا خیر است.

با توجه به شرایط حاکم بر صنعت ریلی امروز چشم‌انداز حمل‌ونقل ریلی را چگونه ارزیابی می‌کنید ؟

دولت با تمام توان و ابزارهای خود قصد داشت قیمت بنزین را ثابت نگه دارد اما این مکانیزم تا حدی جواب‌گو است و محدودیت منابع در بودجه کشور موجب می‌شود تا روزی قیمت سوخت به قیمت واقعی خود برسد. متاسفانه هم اکنون زیرساخت‌ها آمادگی لازم را برای این تغییر ندارند اما چشم‌انداز این موضوع با توجه به نیازها، ما را به این جهت می‌برد که صنعت ریلی توسعه یابد و به نظر می رسد که مشکلی در رشد و گسترش بازار حمل ریلی نخواهیم داشت. اما با مساعدت و پشتیبانی ها می‌توانیم به توسعه‌ای به مراتب بالاتر دست یابیم .

سخن آخر:

بزرگترین عامل و ضعفی که اکنون صنعت ریلی دارد کوچک بودن حجم اقتصادی صنعت است. سهم اندک حمل ریلی در مقایسه با جریان تجاری و اقتصادی جاری در کشور نظیر بحث فروش به نسبت صنایع دریایی و پتروشیمی و نیز عقب نگه داشتن سیستماتیک صنعت ریلی به دلیل سوبسیدهای پنهان و آشکار سوخت به صنعت جاده‌ای که به پایین آمدن قیمت پایانی حمل جاده ای می انجامد از دیگر عوامل موثر در این ضعف می باشد. راه‌آهن و انجمن باید با ایده و هدف بلند مدت با قدرت بیشتر در کنار هم حرکت کنند . تنها مزیت حمل ریلی نسبت به حمل جاده‌ای مصرف یک هفتم سوخت در مقابل حمل برابر است . به همین دلیل باید دولت به بخش جاده ای سوبسید می‌دهد اما شرکت‌های حمل ریلی حق‌دسترسی پرداخت می‌کنند. باید حق دسترسی به صفر برسد. به‌محض اینکه نسبت سود این صنعت افزایش یابد صنعت به مراتب قوی خواهد شد و سرمایه‌گذار ترغیب به سوی صنعت ریلی می شود. مشکل اصلی صنعت ریلی رقیبی است که از سوبسید سوخت استفاده می‌کند و هزینه زیرساخت هم پرداخت نمی‌کند. همان سوختی که در حمل جاده ای به مصرف می‌رسد بخش ریلی با مصرف کمتر نیز استفاده می‌کند اما هزینه زیرساخت پرداخت می‌کند و کاملا ناعادلانه است و با این شیوه هیچ‌گاه به رشد دلخواه نخواهیم رسید.