



گفت‌وگو با مهندس ناصر غفاری
مدیرعامل شرکت مهتاب سیر جم

خارج شدن قطارهای مسافری از سیر در اثر کمبود لکوموتیو گرم

حوزه مسافری ریلی جزء مشاغل به شدت آسیب دیده ناشی از شیوع ویروس کرونا حسب ابلاغ ستاد ملی کرونا می‌باشد به‌طوری‌که آمارهای موجود بیانگر شدت زیان وارد شده به صنعت مسافری است، مهندس ناصر غفاری مدیرعامل شرکت مهتاب سیر جم در گفت‌وگو با خبرنگار فصلنامه ندای حمل و نقل ریلی، گفت: آثار زیان‌بار این موضوع را در حالت طبیعی با در نظر گرفتن کمک بخش دولتی و زیان‌ده بودن صنعت مسافری به حداقل ۵ سال زمان نیاز دارد تا حوزه مسافری ریلی به حالت عادی قبلی خود برگردد بطوریکه از ۲۸ میلیون مسافر جابجا شده در سال ۹۷ و ۹۸ به تعداد ۱۱ میلیون در سال ۹۹ کاهش یافته این بدین معنا است که در حدود ۶۰ درصد مسافر کمتر جابجا شده است این در حالیست که هزینه‌های شرکت به جهت جلوگیری از گسترش شیوع همین ویروس به شدت افزایش یافته که می‌توان به هزینه بالای رعایت پروتکل اجتماعی در قطارها، ضدعفونی و گندزدایی واگن‌ها، توزیع غذا با افزایش بسته بندی و... اشاره نمود که صرفاً قرار بود که تسهیلاتی کم بهره به شرکت‌ها پرداخت شود که متأسفانه به چالش و مانع تراشی بانک‌ها مواجه شده و تاکنون ۳۰ درصد از شرکت‌های مالک موفق به دریافت این تسهیلات شده است. در ادامه به شرح کامل گفت‌وگو می‌پردازیم:

احتمال بسیار زیاد صرفاً یارانه‌ای به قطارهای حومه‌ای پرداخت می‌گردد حال آنکه به قدری قیمت بلیط این قطارها و یا تعداد بلیت خریداری شده پایین است (چرا که عمدتاً همکاران ریلی مسافر این قطارها می‌باشند که هزینه بلیت هم پرداخت نمی‌نمایند) که با یارانه‌های پرداختی سختی ندارد و باید پذیرفت که صنعت ریلی مسافری با این قیمت‌ها و یارانه‌های موجود نه تنها با سایر شقوق حمل و نقل بلکه با صنایع دیگر توان رقابت نخواهد داشت بلکه در آینده نه چندان دور صنعت ریلی دیگر در توسعه کشور نقشی نخواهد داشت لذا برای برون رفت از وضعیت فعلی و انجام اقدامات پیشگیرانه و جلوگیری از نارضایتی مسافری از حمل و نقل ریلی چاره‌ای جز افزایش یارانه‌ها به بخش مسافری نیست.

در خصوص نوسازی ناوگان ریلی مسافری چه اقداماتی انجام داده‌اید و چه برنامه‌های توسعه‌ای در این خصوص دارید؟

شرکت مهتاب سیر جم در سال ۹۸ بر اساس استراتژی حفظ وضع موجود که ناشی از ابلاغ آئین‌نامه با عنوان بازرسی مقررات فنی بازسازی واگن‌های مسافری که به نظر می‌رسید دارای اشکالات عمده حقوقی و فنی و اجرایی است و پس از خروج ۲۵ واگن از سیر به دلیل سن بالا

باید قیمت بلیت‌ها افزایش یابد که موضوع در مرحله اول ۶۰ درصد بود که پس از کش و قوس‌های در کمیته فرعی شورای عالی ترابری و اعمال نظرهای سازمان حمایت از مصرف‌کننده ۴۰ درصد توافق و نهایی گردید که این افزایش مقارن با تحولات سیاسی گردید و تاکنون هم بنا به دلایلی اجرایی نشده است و شرکت‌های ریلی علی‌رغم افزایش حقوق و دستمزد و قطعات از ابتدای سال متأسفانه بلیط‌های خود را با اعمال محدودیت رعایت پروتکل اجتماعی هیچ‌گونه افزایش نداده‌اند که به واقع صنعت مسافری در بدترین حالت ممکنه خود به سر می‌برد.

در خصوص میزان قیمت بلیط ذکر این نکته جالب است که در سال‌های ۹۵ و ۹۶ قیمت بلیت افزایش نیافته و همین عامل باعث ایجاد شکاف بین درآمد و هزینه شرکت‌های ریلی شده یا اینگونه هم می‌شود تعبیر کرد که طی ۵ سال گذشته قیمت بلیط به طور میانگین ۱۶ درصد افزایش یافته حال آنکه میزان افزایش تورم بالغ بر ۳۰ درصد می‌باشد که این موضوع خود گویای پایین بودن قیمت بلیط می‌باشد.

آیا شرکت‌های مسافری ریلی یارانه‌ای از سوی دولت دریافت می‌کنند؟

شرکت مهتاب سیر جم که تاکنون هیچ‌گونه یارانه‌ای از سوی دولت دریافت نکرده است به

با توجه به افزایش نرخ ارز، تحریم‌ها و کاهش حمل و نقل ریلی مسافری و همچنین چالش‌های موجود از قبیل کوید ۱۹ از نظر بهای بلیط چه مشکلاتی داشته‌اید؟ آیا افزایش قیمت بلیط داشته‌اید؟ از نظر جنابعالی برای اینکه این صنعت برای فعالان، صرفه اقتصادی داشته باشد بهای بلیط چه مقدار باید باشد؟

میزان افزایش نرخ ارز و همچنین اثر تحریم‌ها در سال گذشته با شدت در افزایش لجام گسیخته قیمت قطعات تاثیرگذار بوده بطوریکه با بررسی انجام شده در این شرکت ۱۵۰ قلم جنس و قطعه مورد نیاز را که در سال ۹۹ بیشترین خرید را داشته‌ایم را با دوره مشابه سال قبل آن مقایسه نمودیم مشاهده کردیم که به طور میانگین ۲/۸ برابر افزایش پیدا کرده که شاهد این موضوع خرید چرخ و بانداژ و آب معدنی قطارها می‌باشد، این در حالی است که در سال گذشته و از ابتدای تیر ماه پس از تصویب شورای عالی ترابری صرفاً ۲۲ درصد به قیمت بلیت افزوده شد حال آنکه در رقابت فزاینده و غیر حرفه‌ای شرکت‌های ریلی تخفیف بسیار بالایی در بلیط‌ها داده شد بطوریکه در ماه‌های تیر، مرداد و شهریور تخفیف‌های بسیار زیادی که طی ده سال گذشته سابقه نداشته است به مسافریان داده شد.

بر اساس رویه چندین ساله از ابتدای تیر ماه



تبره ۱۸ با عدم همکاری بانکها و معافیت مالیاتی ماده ۱۳۲ و محاسبه نرخ ارزش افزوده با نرخ صفر توسط سازمان امور مالیاتی اجرایی نمی‌شود که این موارد انگیزه شرکت‌های ریلی را در توسعه این صنعت کاهش داده است. لذا در مجموع چشم‌انداز مثبت در این خصوص منوط به تحرک بیشتر مدیران ریلی می‌باشد.

آیا با کمبود لکوموتیو مواجه هستید و چه زبان‌هایی در این خصوص به بخش وارد می‌شود؟

در افزایش بهره‌وری در حوزه ریلی سه عامل خط، ناوگان (واگن) و لکوموتیو، رکن‌های اساسی فعالیت می‌باشد که لازم و ملزوم یکدیگر هستند ولی باید پذیرفت که وزن لکوموتیو در این خصوص بیشتر از دو عامل دیگر است و نقش مهمی در بهره‌وری ایفا می‌کند، در سال‌های اخیر تعداد کمی لکوموتیو افزایش یافته است. مطابق بررسی‌های انجام شده نسبت واگن به لکوموتیو در ایران در مقایسه جهانی در وضعیت خوبی قرار دارد بطوریکه در دنیا به طور متوسط به ازای هر ۵۰ واگن باری یک لکوموتیو باری و به ازای هر ۲۴ واگن مسافری یک لکوموتیو مسافری وجود دارد با این شرایط وضعیت لکوموتیو در ایران از نظر کمی (تعدادی) خوب است اما چیزی که در حال حاضر با آن مواجه هستیم کاهش لکوموتیو گرم یا همان لکوموتیو در سرویس است که دلیل آن نیز کمبود قطعات و افزایش هزینه‌های تعمیرات می‌باشد بطوریکه مطابق بررسی‌های انجام شده در انتهای سال ۹۹ تعداد لکوموتیوهای در سرویس باری ۷ درصد، مسافری ۱۴ درصد نسبت به ابتدای سال کاهش یافته است بطوریکه بسیاری از قطارهای مسافری از جمله یک رام قطار این شرکت به دلیل نبود لکوموتیو حذف شده است.

در پایان باید اذعان داشت مهم‌ترین چالش پیش رو در صنعت ریلی قطعا در چند سال آینده تامین لکوموتیو گرم (در سرویس) است که امید است در این خصوص چاره‌اندیشی شود.

نکته قابل ذکر اینکه حسب توصیه سهام‌داران شرکت در نظر است موضوع افزایش ناوگان در دستور کار قرار گیرد بطوریکه شرکت در حال مطالعه و بررسی افزایش ناوگان از طریق واردات واگن دست دوم و بازسازی آن به استناد خروج ۲۵ واگن اتوبوسی می‌باشد که مهم‌ترین چالش پیش رو افزایش قیمت بازسازی که ناشی از افزایش بی‌رویه قطعات می‌باشد که امید است راه‌آهن ج.ا.ا در آئین‌نامه‌های موجود بازنگری اساسی انجام دهد تا امکان بازسازی و نوسازی برای همه شرکت‌ها تحقق یابد.

چشم‌انداز حمل و نقل ریلی مسافری را چگونه می‌بینید؟

در قوانین بالادستی مشوق‌های بسیار خوبی برای توسعه و جذب سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی پیش‌بینی شده است که می‌توان به مواردی مانند: پرداخت تسهیلات برای افزایش ناوگان از محل تبره ۱۸ بودجه سالیانه پرداخت تسهیلات بازگشت سرمایه‌گذاری از طریق ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید معافیت مالیاتی ماده ۱۳۲ قانون مالیات‌های مستقیم با بند الف ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه کاهش سهم لکوموتیو برای ناوگان جدید و بازسازی شده در آئین‌نامه و رتبه‌بندی قطارها محاسبه نرخ ارزش افزوده با نرخ صفر به استناد بند ب ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه پرداخت مابه تفاوت بلیط‌های تخفیف‌دار به خانواده محترم شهدا و ایثارگران در قالب ماده ۴۱ قانون جامع خدمات ایثارگری اشاره نمود که همگی حاکی از چشم‌انداز مثبت کمک و نگاه مثبت دولت به حوزه ریلی است ولی متأسفانه شاید به دلایل ناشی از ضعف ساختاری در راه‌آهن و عدم روحیه مطالبه‌گری و عدم معرفی صنعت ریلی به مواردی که اعلام گردید به طور کامل در حوزه ریلی اجرا نشده است بطوریکه

مجبور به بازسازی ۱۰ واگن مسافری ۳۰ ساله خود در قالب سطح یک تعمیرات گردید که در حال حاضر با برند قطار مهدیس در سیر می‌باشد که متأسفانه با شیوع ویروس کرونا و کاهش نقدینگی و همچنین عدم اختصاص تسهیلات تبره ۱۸ بودجه سالیانه نتوانست به ادامه برنامه تنظیمی خود عمل نماید.

در هر حال شرکت تصمیم دارد حسب سیاست‌های ابلاغی سهام‌دار خود نسبت به تداوم بازسازی در سال جاری به تعداد ۱۵ واگن پاریسی در قالب سطح یک اقدام نماید و همچنین در حال اخذ موافقت‌های اصولی از سهام‌داران اصلی برای سرمایه‌گذاری برای توسعه ناوگان خود می‌باشد که امید است با حمایت‌های دولت محترم این موضوع محقق گردد.

چه تعداد ناوگان نو و چه تعداد ناوگان خارج از سیر برای تعمیرات اساسی دارید؟ با توجه به چالش‌های موجود و افزایش نرخ ارز در خصوص تهیه قطعات و همچنین تعمیرات و نگهداری با چه چالش‌هایی مواجه هستید؟

با توجه به سند راهبردی که در شرکت مهتاب سیر جم ترسیم شده است و به جهت اتخاذ استراتژی حفظ وضع موجود مقرر است سالیانه ۱۵ واگن پاریسی ۶ تخته شرکت طی ۵ سال آتی بازسازی و تعدادی هم تبدیل به واگن‌های ۴ تخته شوند که انجام این موضوع نیازمند جذب نقدینگی یا اخذ تسهیلات از منابع ارزان قیمت و سهل الوصول می‌باشد.

شرکت مهتاب سیر جم در حال حاضر واگن متوقف به جز ۲۵ واگن بالای ۵۵ سال که در سال ۹۵ متوقف می‌باشد ندارد البته ما برای ۲۵ دستگاه مذکور برنامه تبدیل آن به واگن پست را داریم که مجوزهای آن از معاونت ناوگان راه‌آهن اخذ شده و منتظر توافق نهایی راه‌آهن و سازمان پست می‌باشیم که پس از این توافق موضوع از نظر اقتصادی بررسی و عملیاتی خواهد شد.