



گفت و گو با مهندس ناصر غفاری مدیرعامل شرکت حمل و نقل مسافری ریلی مهتاب سیرجم

عدم آزادسازی قیمت بلیت؛ نابودی کمیت و کیفیت صنعت ریلی مسافری است

از بین ۱۰ شرکت ریلی مسافری مالک تاکنون ۶ شرکت مالک موفق به دریافت تسهیلات ابلاغی ستاد ملی کرونا شده هم‌چنین از بین شرکت‌های وابسته می‌توان گفت شاید حدود ۲۰ درصد شرکت‌ها موفق به دریافت این تسهیلات شده‌اند این در حالی است که از زمان ابلاغ این مصوبه در حدود ۱۸ ماه می‌گذرد که این زمان سپری شده گویای مشکلات فراوان در جذب این تسهیلات است. تسهیلات مذکور صرفاً کم بهره بوده حال آن‌که دوره بازگشت آن کوتاه مدت صرفاً دوساله بوده حال آنکه مستحضر می‌باشید شرکت‌های مسافری در دوران بسیار سختی قرار دارند و لازم بود که این دوره طولانی‌تر می‌گردد.

علت عدم دریافت تسهیلات مربوط به موانع ایجاد، بانک ملت است که در قبول تضامین اعلامی شرکت‌ها از جمله واگن مسافری که حسب ابلاغ بانک مرکزی مجاز به وثیقه می‌باشد سخت‌گیری می‌نماید که امیدواریم با تغییرات ایجاد شده این موضوع سریعاً رفع گردد. برای واکاوی بیشتر مشکلات شرکت‌های حمل و نقل مسافری گفت و گویی با مهندس ناصر غفاری مدیرعامل محترم شرکت حمل و نقل مسافری ریلی مهتاب سیرجم داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

دلایل نامعلوم مصوبه به راه‌آهن جهت اجرایی شدن ابلاغ نگردیده است، حال آنکه این کمیبود حاصل از عدم افزایش تاکنون برای شرکت‌های ریلی که متحمل هزینه‌های گزاف شده‌اند اصلاً جبران نشده است.

آیا امسال نرخ بلیت قطار افزایش داشته و آیا این افزایش قیمت هزینه‌های شرکت‌ها اعم از تعمیرات و نگهداری و همچنین نوسازی ناوگان را پوشش می‌دهد؟

همان‌گونه که اشاره شد قیمت بلیت در سال جاری افزایش نیافته است حال آن‌که قیمت همه اقلام به‌ویژه قطعات و مواد اولیه افزایش قابل ملاحظه و بعضاً لجام‌گسیخته‌ای داشته است به‌طوری‌که طی بررسی بعمل آمده در شرکت مهتاب ۱۵۰ قلم کالا در سال ۱۴۰۰ نسبت به دوره مشابه سال قبل ۲۸۰ درصد افزایش یافته است ولی قیمت بلیت هیچ افزایشی نداشته است. طی بررسی دیگر که ما انجام داده‌ایم ملاحظه شد که اگر میزان افزایش ۵ قلم کالا و قطعات پر مصرف شامل محور، چرخ، منوبوک، بانداژ، آب معدنی و غذای مصرفی را از سال ۱۳۹۳ به ۱۴۰۰ در قیمت بلیت‌ها اعمال می‌شد الان قیمت بلیت‌ها می‌بایست ۳ برابر می‌گردید واقعاً جای سوال اساسی وجود دارد که این تفاوت فاحش چگونه جبران می‌شود؟

آیا قبل از خرید بلیت، مسافران از نظر سلامت چک می‌شوند و پروتکل‌هایی در این خصوص

نداشته و از سال ۹۷ تا ۹۹ نیز به ترتیب ۱۰، ۲۲ و ۲۰ درصد افزایش یافته و در سال ۱۴۰۰ هم که باز دوباره افزایش نداشته است واقعاً قیمت بلیت قطار به شدت پایین است و تعرفه حوزه ریلی در مقایسه با سایر شقوق حمل و نقل یک عقب ماندگی معناداری دارد. سیر واگن‌ها با قیمت‌های فعلی اصلاً هم‌خوانی نداشته و این روند قطعاً منجر به عدم توسعه کیفی و کمی حوزه ریلی خواهد بود این در حالی‌ست که حوزه ریلی علاوه بر عدم افزایش قیمت بلیت در دوره کرونا مجبور به رعایت فاصله‌گذاری اجتماعی با ۵۰ درصد ظرفیت بوده است واقعاً دلیل این موضوع یعنی عدم افزایش قیمت با در نظر گرفتن رعایت فاصله گذاری اجتماعی مشخص نیست.

مدیرعامل سابق شرکت راه‌آهن در مصاحبه‌ای گفته بودند که با افزایش نرخ بلیت قطار موافق نیستند، آیا با توجه به این صحبت از سوی راه‌آهن کمیبود حاصل از درآمد شرکت‌های مسافری جبران می‌شود؟

این موضوع اصلاً صحت ندارد چرا که مدیرعامل وقت راه‌آهن در ابتدای تیرماه در نامه‌ای خطاب به وزیر راه و شهرسازی خواستار افزایش قیمت بلیت شد متأسفانه پروسه اخذ افزایش قیمت ریلی بسیار پیچیده شده است که علی‌رغم طی شدن فرایند آن و طرح موضوع در جلسات فرعی شورای عالی ترابری و سازمان حمایت از مصرف‌کننده و همچنین در جلسه اصلی شورای عالی ترابری به

چرا ایرلاین‌ها وام کرونایی دریافت کردند ولی شرکت‌های ریلی موفق به این امتیاز نشدند؟

به نظر علت در انتخاب بانک بوده است. چرا که ایرلاین‌ها به دو بانک معرفی شدند ولی شرکت‌های ریلی به یک بانک که آن هم بانک نیمه خصوصی بوده و علاقه‌ای به پرداخت این تسهیلات نداشته و از طرفی بانک‌های طرف مذاکره ایرلاین‌ها هواپیمای را به عنوان وثیقه حسب ابلاغ بانک مرکزی مورد تایید قرار داد ولی بانک عامل حوزه مسافری واگن‌ها را قبول نکرد.

در ضمن وضعیت دفاتر و درآمدی شرکت‌های هوایی به مراتب بهتر از حوزه مسافری است به‌گونه‌ای که در دوران شیوع ویروس کرونا شرکت‌های هوایی نیز افزایش قیمت بلیت قابل ملاحظه‌ای داشتند، هم پروتکل‌های ابلاغی را رعایت نکرده‌اند و طبیعی هست که این موضوع یعنی وضعیت نقدینگی شرکت‌های هوایی منجر به پذیرش بانک و ایجاد اطمینان خاطر از بازگشت تسهیلات بوده است.

جزئیات افزایش قیمت بلیت قطار طی چهار سال گذشته چه بوده؟ آیا با توجه به شیوع کرونا، کاهش سفرها و کاهش ظرفیت واگن‌ها در نرخ بلیت تغییری ایجاد شد؟

متأسفانه قیمت بلیت قطار با هزینه‌های موجود اصلاً هم‌خوانی ندارد. علت این موضوع در عدم پیگیری شرکت‌ها در سنوات قبل بوده است، به‌گونه‌ای که تعرفه بلیت از سال ۹۵ تا ۹۷ افزایش

رعایت می‌شود؟

واقعاً رعایت پروتکل‌های سلامت مسافران در حوزه ریلی قابل مقایسه با سایر شقوق حمل و نقل نمی‌باشد. طی بررسی‌های انجام شده از سامانه فروش هیچ مسافری خوشبختانه ناشی از مسافرت با قطار دچار ویروس کرونا نشده است، از طرفی با اعلام ستاد ملی کرونا بابت چک شدن مسافران قبل از صدور بلیت از سامانه سلامت حوزه ریلی ظرف ۴۸ ساعت این موضوع را به طور کامل اجرا نمود و از طرفی در هرکوپه ۵۰ درصد ظرفیت مجاز به فروش بلیت بوده‌ایم که این موضوع به نحوه کامل رعایت شد. از نکات قابل تأمل و بعضاً غیر توجیه این است که شاهد بودیم که مسافرین در فرودگاه‌ها و ترمینال‌های اتوبوس باید درصندلی با رعایت فاصله‌گذاری برای مدت کوتاهی می‌نشستند، حال همان مسافرین در اتوبوس و هواپیما در فضای کمتر در کنار هم استقرار پیدا می‌کردند.

نظر جناب عالی در خصوص آزاد سازی نرخ بلیت چیست؟ انجام این امر چه پیامدهایی را خواهد داشت؟

اصل تعیین قیمت در اقتصاد که همگان به آن اذعان دارند آزادسازی قیمت‌ها بوده هر جای که دولت و حاکمیت در نرخ‌ها ورود کرده بعد از مدتی منجر به بروز مشکل شده است. اصل تعیین قیمت براساس عرضه و تقاضا در دنیا یک اصل پذیرفته شده است و اگر هم دولت در برخی از اقسام ورود می‌کند هزینه‌های آن یعنی یارانه آن را نیز پرداخت می‌کند. عدم آزادسازی قیمت بلیت یعنی از بین رفتن کمیت و کیفیت صنعت ریلی. ملاحظه کنید از سال ۹۵ تاکنون با افزایش قیمت بلیت مقابله شده است پیامد آن چیست؟ کاهش تعداد ناوگان مسافری، چراکه اصلاً صنعت مسافری توجیه فعالیت برای بخش خصوصی یا حتی شرکت‌های خصوصی هم ندارد. اگر ما به دنبال توسعه صنعت مسافری هستیم باید آزاد سازی قیمت بلیت را قبول کنیم.

شرکت‌های مسافری ریلی از مدیریت جدید شرکت‌راه آهن چه درخواستی دارند؟

مدیریت جدید راه‌آهن با مسائل و مشکلات فراوانی مواجه است که نتیجه انباشت سنوات قبل، ناشی از عدم سرمایه‌گذاری است، از مسائل فوق العاده و با اهمیت وضعیت نیروی کشش است که با کمبود لکوموتیو گرم روبرو است. وضعیت لکوموتیو اصلی‌ترین دغدغه راه‌آهن است. جالب است که در حال حاضر به دلیل

نبود لکوموتیو شاهد حذف دوره‌های قطارهای مسافری می‌باشیم، یعنی به جای توسعه مسیر با حذف مسیر روبرو هستیم. این مهمترین خواسته شرکت‌های مسافری است.

از دیگر خواسته‌های به حق می‌توان به آزادسازی قیمت بلیت‌ها یا موافقت با افزایش قیمت بلیت از ابتدای هر سال به میزان افزایش تورم، بازنگری در قوانین و مقررات به خصوص در آئین‌نامه بازرسی و بازرسی واگن‌های مسافری (کمیت ماده ۱۴) بخشودگی و کاهش تعرفه لکوموتیو و اجاره اماکن و جذب و تسهیل برای پرداخت تسهیلات کم بهره به حوزه مسافری است.

امروز شرکت‌های مسافری ریلی در خصوص تعمیرات و نگهداری و همچنین نوسازی ناوگان با چه چالش‌هایی رو به رو هستند؟

باید بپذیریم که قوانین و مقررات قبلی و فعلی دیگر جوابگوی صنعت ریلی نیست و رعایت استانداردهای موجود لازم است دچار تحول عظیمی شود چراکه قیمت اقلام، قطعات و خدمات افزایش چشم‌گیری یافته و نمی‌شود که شرکت‌های ریلی استانداردها و مقررات موجود را در بهترین حالت رعایت و هزینه آن را بپردازند حال آنکه محل درآمدی برای آن مشخص نشده باشد. راه‌آهن در سال ۹۴ بنا به مصالح آن روز که ناشی از توافقات برجام بود آئین‌نامه‌ای در قالب کمیته ماده چهار بنام آئین‌نامه بازرسی و مقررات فنی بازرسی واگن‌های مسافری را تدوین و ابلاغ نمود که تنها آثار این آئین‌نامه کاهش ناوگان در سیر بود بطوریکه از حدود ۲۱۰۰ واگن مسافری در سیر امروزه به حدود ۱۵۰۰ واگن مسافری رسیده ایم بدون اینکه راه‌آهن هزینه خروج سرمایه‌گذاری شرکت‌ها را پرداخت یا به نحوی جبران کند و لازم است این مقررات تغییر یابد چراکه برجام به آن فرجامی که لازم بود نرسید. لذا تعدیل و به روز رسانی سیاست‌ها در این زمینه لازم و ضروری است که راه‌آهن در این خصوص اقدام فوری، سریع و انقلابی را انجام دهد تا شرکت ریلی مسافری استراتژی فعلی خود مبنی بر حفظ ناوگان را کنار گذاشته و به دنبال افزایش و توسعه ناوگان باشند.

آیا کمبود لکوموتیو تاثیری در سیر و حرکت قطارهای مسافری داشته است؟

کمبود لکوموتیو به شدت در سیر و حرکت قطارها اثرگذار شده است بنده طی دهه اخیر هیچ وقت حوزه مسافری را با این همه تاخیر ناشی از کمبود لکوموتیو ندیده بودم تاخیر قطارها به شدت زیاد شده و کمبود لکوموتیو باعث کاهش سرعت

حرکت و تاخیرات ناشی از آن شده است و از طرفی منجر به استفاده از مولدهای برق منسوخ شده گردیده است که شاهد هستیم مهمترین چالش و دغدغه اداره کل برنامه ریزی و خدمات مسافری راه‌آهن تامین لکوموتیو گرم و مولد برق شده تا از بروز تاخیرات و ... جلوگیری کند که این موضوع اصلاً زیبنده حوزه مسافری ریلی نمی‌باشد که اقدام عاجل در این خصوص از جمله ضروری ترین موارد می‌باشد.

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

چشم انداز حمل و نقل مسافری ریلی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

برای حوزه مسافری با توجه به جایگاه مهم آن در توسعه کشور در قوانین بالا دستی مشوق‌های بسیار خوبی برای توسعه و جذب سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی پیش بینی شده است که می‌توان به مواردی چون :

♦ پرداخت تسهیلات کم بهره برای افزایش و توسعه ناوگان از محل تبصره‌های ۱۸ و ۱۹ 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 بازرسی شده در آئین‌نامه و رتبه بندی قطارها

♦ محاسبه نرخ ارزش افزوده با نرخ صفر به استناد بند ب ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه

♦ پرداخت مابه تفاوت بلیت‌های تخفیف‌دار ارائه شده به خانواده محترم شهدا و ایثارگران در قالب ماده ۴۱ قانون جامع خدمات ایثارگری

این موارد همگی حاکی از چشم انداز و نگاه مثبت دولت و قانون‌گذار به حوزه ریلی به خصوص مسافری است ولی متأسفانه شاید به دلایل ناشی از ضعف ساختاری در راه‌آهن و عدم روحیه مطالبه‌گری و عدم معرفی شایسته صنعت ریلی در جامعه، موارد فوق به طور کامل در حوزه ریلی اجرا نشده است بطوریکه تبصره ۱۸ با عدم همکاری بانک‌ها و معافیت مالیاتی ماده ۱۳۲ و محاسبه مالیات بر 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 چشم انداز مثبت در این خصوص منوط به تحرک بیشتر مدیران ریلی در انتظار است.