

رفع موانع سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی نیازمند همگرایی بخش خصوصی



مرتضی رجبی؛
مدیرعامل شرکت احیا ریل ایرانیان



فعالان بخش خصوصی برای حضور مثمر ثمر در صنعت ریلی نیازمند حمایت‌هایی همچون مشوق‌های تسهیلاتی تبصره‌ی ماده‌ی (۱۸) قانون بودجه هستند. کارگروهی نیز به‌وسیله‌ی انجمن حمل‌ونقل ریلی برای هم‌صدا کردن شرکت‌ها در حوزه‌ی سرمایه‌گذاری تشکیل شده است. مرتضی رجبی، مدیرعامل شرکت احیا ریل ایرانیان در گفتگو با ندای حمل‌ونقل ریلی، رفع موانع سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی را در گرو فعالیت‌های جمعی تحت لوای کارگروه مذکور و همگرایی هر چه بیشتر بخش خصوصی دانسته است.

که صنعت ریلی یکی از زیربناهای مهم برای توسعه‌ی کشور است و باید مورد حمایت قرار گیرد. اما در عمل حمایتی که از محل این قانون به صنعت ریلی انجام می‌شود، بسیار ناچیز بوده است. این حمایت به این صورت است که

اصولاً ماهیت تبصره‌ی (۱۸) بودجه‌ی سنواتی، حمایت از سرمایه‌گذاری در بخش‌های زیربنایی و استراتژیک صنعت و خدمات کشور است که صنعت ریلی هم یکی از این بخش‌ها به شمار می‌رود. قانون‌گذار به‌درستی تشخیص داده است

تبصره‌ی ۱۸ قوانین بودجه‌ی سنواتی چیست و این بخش از قانون برای شرکت‌های فعال در حوزه‌ی ریلی چه ظرفیت‌ها و مزیت‌هایی ایجاد می‌کند؟





موانع و مشکلات بهره‌مندی شرکت‌های بخش خصوصی فعال در بخش ریلی از تبصره‌ی (۱۸) چیست؟

عمران مجلس و واحدهای دیگر مؤثر و تصمیم‌گیر و تصمیم‌ساز در حوزه‌ی ریل (مثل؛ سازمان امور مالیاتی، سازمان بورس، سیستم بانکی، شرکت راه‌آهن و دیگر نهادها و سازمان‌های ذی‌ربط) پیشنهاد کنند. مشوق‌ها و منابعی که دولت به بخش ریلی تخصیص می‌دهد باید تقویت شده و موانعی مثل ماده‌ی (۱۲) باید برطرف شود. نهایتاً این‌که تسهیلات و منابع باید متناسب با نیازهای بخش ریلی افزایش پیدا کند و کارگروه پیشنهادهایی در این مسیر را به نهادهای تصمیم‌ساز کشور ارائه و پی‌گیری می‌کند.



آیا این کارگروه می‌تواند به رفع موانع کمک کند؟ شرکت راه‌آهن در این زمینه چه نقشی می‌تواند ایفا کند؟

رفع موانع سرمایه‌گذاری در صنعت ریل نیازمند همگرایی و هم‌صدایی بخش خصوصی است. کارگروه سرمایه‌گذاری انجمن حمل‌ونقل ریلی به‌عنوان صدای واحد فعالان صنعت ریل در حوزه‌های اقتصادی، به رفع موانع و رشد و شکوفایی این صنعت کمک می‌کند. شرکت‌های بخش خصوصی که در این حوزه فعالیت می‌کنند، سرمایه‌گذاری‌های سنگینی انجام داده‌اند و ما باید صدای این شرکت‌ها را همسو کنیم که این سرمایه‌گذاری‌ها به رشد بیشتر و راندمان افزون‌تر برای شرکت‌ها منتهی شود. بخش خصوصی اگر بخواهد مطالبات خود را به‌صورت منفرد پی‌گیری کند، تلاش و پی‌گیری آن‌ها در سیستم دولتی اثربخشی لازم را نخواهد داشت. اما وقتی به‌صورت صنفی و جمعی عمل کنیم، قطعاً اثربخشی بیشتری را شاهد خواهیم بود. ضمناً این کارگروه می‌تواند نقشه‌ی راه روشنی برای سرمایه‌گذاران جدیدی که می‌خواهند به صنعت ریلی ورود کنند، ایجاد کند. یکی از اقدامات خوبی که در این کارگروه با همکاری شرکت راه‌آهن انجام شده، در حوزه‌ی رفع موانع ماده‌ی (۱۲) بوده است که راه‌آهن این‌جا در کنار بخش خصوصی قرار گرفته و برای رفع موانع تلاش کرده است. هم‌افزایی بخش خصوصی و شرکت راه‌آهن در این زمینه بسیار خوب بوده و جای تقدیر دارد. این مدل همکاری‌ها می‌تواند تکرار شود تا شاهد افزایش سرمایه‌گذاری و شکوفایی هر چه بیشتر سرمایه‌گذاری‌ها در صنعت ریلی باشیم.

یکی از بزرگ‌ترین موانع شرکت‌ها در مسیر دستیابی به این تسهیلات، کمبود منابع است. تسهیلاتی که از محل این تبصره به شرکت‌ها تعلق می‌گیرد، محدود است و این امر فرآیند دریافت تسهیلات را مشکل می‌کند. فرآیندها و قوانینی که برای دریافت تسهیلات وضع شده، بسیار پیچیده و مشکل‌ساز است. به‌نحوی که گاه از آغاز فرآیند تشکیل پرونده تا دریافت وام، دو سال طول می‌کشد. با نرخ تورمی که اکنون وجود دارد، طولانی شدن فرآیند موجب می‌شود وقتی شرکت به تسهیلات دسترسی پیدا می‌کند، پولی که دریافت کرده، ارزش و قدرت خود را از دست داده باشد. شرکت‌ها وقتی طرح توجیهی و FS را ارائه می‌کنند، پیش‌بینی می‌کنند ۸۰ درصد بودجه‌ی طرح را از محل تسهیلات پوشش دهند. اما فرآیند دریافت تسهیلات آن‌قدر پیچیده و طولانی است که وقتی وام را دریافت می‌کنند، ۲۰ درصد بودجه‌ی مورد نیازشان را تأمین می‌کنند.

معضل دیگر این است که وقتی یک شرکت ریلی می‌خواهد تسهیلات دریافت کند و FS به بانک ارائه کند، این FS از نظر بانک در صورتی توجیه‌پذیری خواهد داشت که تمام شرایط مثبت و منفی آن سنجیده شود و یکی از شرایط مثبت، پاس کردن شروط ماده‌ی (۱۲) قانون رفع موانع تولید است. متأسفانه فقط با این مصوبه طرح توجیه‌پذیر می‌شود و موانع و شروط و تنگناهای فراوانی در این ماده‌ی قانونی وجود دارد که کار شرکت‌ها را برای دریافت تسهیلات بسیار دشوار می‌کند.



برنامه‌ی کارگروه سرمایه‌گذاری انجمن که در سال جاری شروع به فعالیت کرده است، برای رفع مشکلات شرکت‌های بخش خصوصی در این حوزه چیست؟

این کارگروه در رابطه با اقتصادی شدن حمل‌ونقل ریلی و تغییر و تحولاتی که باید در قوانین و مقررات و مصوبات ایجاد شود، فعالیت خود را آغاز کرده است. کارگروه در صدد آن‌چه مورد نیاز این صنعت برای رشد و شکوفایی است را به‌صورت یک بسته‌ی جامع به کمیسیون

شرکت‌های خصوصی فعال در بخش ریلی از طرف راه‌آهن به بانک عامل طرف قرارداد با راه‌آهن معرفی می‌شوند و تسهیلات بانکی با سود نرخ پایین‌تر از نرخ مصوب برای این شرکت‌ها از سوی بانک در نظر گرفته می‌شود. دولت بخشی از سود تسهیلات را به عهده می‌گیرد تا این شرکت‌ها بتوانند با این تسهیلات ارزان، سرمایه‌گذاری خود را افزایش دهند و به بازدهی بالاتری برسند. در واقع به این شکل، بخش خصوصی تشویق می‌شود با توجه به این‌که بخشی از هزینه‌ی سرمایه‌گذاری به‌واسطه‌ی دولت پوشش داده شده است، سرمایه‌ی خود را وارد بخش ریلی کند و رشد و بازدهی بیشتری را در این بخش‌ها شاهد باشیم. این قانون نفع دولت را هم در پی دارد. چراکه به این طریق بخش خصوصی را وارد عرصه‌ی سرمایه‌گذاری در بخش‌های عمرانی و زیربنایی می‌کند و هزینه‌های عمرانی دولت کاهش می‌یابد.



فرآیند دریافت این تسهیلات ارزان به چه صورت است؟

متولی اجرای این تبصره در بخش ریلی، شرکت راه‌آهن است. این شرکت، بخش‌هایی که سرمایه‌گذاری در آن‌ها اولویت بیشتری دارد را اعلام می‌کند و گزینش و سهمیه‌بندی‌های شرکت‌های خصوصی برای دریافت تسهیلات تبصره‌ی (۱۸)، بر اساس این اولویت‌ها صورت می‌گیرد. مثلاً در سال‌های اخیر به دلیل اپیدمی کرونا و کمبود واگن مسافری، این بخش جزو اولویت‌ها قرار گرفت و در سال‌های قبل هم واگن باری و لکوموتیو اولویت داشت. روال تشکیل پرونده و فرآیند هم به این شکل است که شرکت‌ها بر اساس اولویت‌ها و سرفصل‌های اعلام شده، درخواست خود را همراه با طرح‌های توجیهی و FS برای دریافت تسهیلات را اعلام می‌کنند و این درخواست‌ها در دفتر اقتصاد حمل‌ونقل و سرمایه‌گذاری شرکت راه‌آهن مورد بررسی قرار می‌گیرد. شرکت‌ها باید صورت‌های مالی و مجوزها و پروانه‌های فعالیت و بهره‌برداری و سایر اطلاعات موردنیاز را نیز به دفتر اقتصاد حمل‌ونقل سرمایه‌گذاری ارائه کنند و بعد از تأیید این دفتر، نامه‌ی معرفی به بانک برای دریافت تسهیلات به شرکت داده می‌شود.