

اتحاد بخش خصوصی ریلی، راهگشای چالش‌های سال دشوار ۱۴۰۲



در نشست پایان سال ۱۴۰۱ شورای سیاست‌گذاری انجمن حمل و نقل ریلی مورد تأکید قرار گرفت:

سه شنبه ۹ اسفندماه ۱۴۰۱، دفتر مرکزی انجمن حمل و نقل ریلی میزبان رؤسای کارگروه‌های فنی، حمل و نقل بین‌المللی، اقتصاد حمل و نقل، لکوموتیو، واگن‌های مخزن‌دار و واگن‌های لبه کوتاه انجمن بود. دبیر و مشاوران انجمن نیز به عنوان متولیان برگزاری جلسات شورای سیاست‌گذاری انجمن حمل و نقل ریلی، دستور این جلسه و مباحث اولویت‌دار را با توجه به رایزنی‌های قبلی انجام شده با رؤسای کارگروه‌ها به سمع و نظر حاضران رساندند.

حاضران این نشست نیز متشکل از اشخاص زیر بودند:

- سبحان نظری؛ دبیر انجمن حمل و نقل ریلی
 - حمید صدیق‌پور؛ مشاور انجمن حمل و نقل ریلی
 - مجتبی لطفی؛ رئیس کارگروه لکوموتیو
 - حامد نوروزی؛ رئیس کارگروه واگن‌های مخزن‌دار
 - مرتضی رجبی؛ رئیس کارگروه اقتصاد حمل و نقل ریلی
 - سجاد اسلامی؛ رئیس کارگروه واگن‌های لبه کوتاه
 - حسین پورجعفر؛ رئیس کارگروه فنی
 - عباس مهرائی؛ رئیس کارگروه حمل و نقل بین‌الملل ریلی
- فصل مشترک اظهارات اعضای شورای سیاست‌گذاری انجمن حمل و نقل ریلی در این جلسه، تأکید بر ضرورت اتحاد بخش خصوصی برای مواجه شدن با چالش‌های پیش روی این بخش در سال ۱۴۰۲ بود. سالی که بنا به عقیده اعضای نشست و بر اساس شواهد امر، دشواری‌ها و چالش‌های آن بیش از سال‌های گذشته خواهد بود.

اهم موضوعاتی که در این جلسه مطرح شد عبارت بودند از:

- تعیین تعرفه‌ی مالکانه
 - تأسیس شرکت مشترک تعمیراتی
 - چالش‌های شرکت مشترک لکوموتیو
 - نمایشگاه حمل و نقل ریلی ۱۴۰۲
 - آخرین تحولات ماده‌ی ۱۲ قانون رفع موانع تولید
 - مالیات بر ارزش افزوده
 - و تأمین مالی
- این نشست، آخرین جلسه‌ی شورای سیاست‌گذاری فراگیرترین تشکل بخش خصوصی ریلی کشور در سال ۱۴۰۱ محسوب می‌شد و مسؤولان کارگروه‌ها نقطه نظرات خود را درباره‌ی مشکلات و اقدامات هر کارگروه در این سال و چالش‌های پیش‌رو در سال آینده مطرح کردند.



رفتارهای غیر اصولی راه آهن با انجمن

سیمان، قیمت حمل و نقل جاده‌ای به عنوان رقیب بخش ریلی، تأثیر نرخ‌نامه‌ی مصوب انجمن بر قراردادهای حمل بار و پیش‌بینی نوسانات نرخ ارز و وضعیت تورمی توافق کردند علاوه بر ارسال نامه از سوی شرکت‌های حمل و نقل ریلی به صاحبان بارهای عمده، مبنی بر ضرورت اصلاح تعرفه، تعدیل و تعیین تعرفه‌های جدید مالکانه تا پایان سه ماهه‌ی بهار سال آینده و قبل از پایان سال جاری انجام و به‌وسیله‌ی انجمن به شرکت‌های ریلی اعلام شود. همچنین؛ نوروزی بر رعایت منافع مشترک، پرهیز از تشتت در نرخ گذاری تعرفه‌ی مالکانه و نرخ شکنی و زیر سؤال بردن نرخ نامه‌ی انجمن به‌واسطه‌ی برخی شرکت‌های ریلی تأکید کرد.



تأسیس شرکت مشترک تعمیراتی در سال ۱۴۰۲

تأسیس شرکت مشترک تعمیراتی به‌وسیله‌ی بخش خصوصی در حوزه‌ی ریلی، بحث بعدی مطرح شده در نشست شورای سیاست گذاری انجمن ریلی بود. پورجعفر در توضیحاتی با اشاره به افزایش هزینه‌های تعمیرات در بخش ریلی و ضرورت تأسیس شرکتی با محوریت بخش خصوصی به بحث تعمیرات پرداخت و اظهار کرد؛ با تأسیس شرکت مشترک تعمیراتی به‌وسیله‌ی شرکت‌های ریلی، نظارت بر عملکرد این شرکت به‌واسطه‌ی شرکت‌ها به‌عنوان کارفرمایان شرکت انجام خواهد شد و افزایش کیفیت تعمیرات و کاهش هزینه‌ها و پاسخگویی اتفاق خواهد افتاد که در حال حاضر بدون وجود این شرکت، این موارد کاملاً زیر سؤال است. به گفته‌ی پورجعفر، در سال جاری امور تأسیس این شرکت با تهیه‌ی اساسنامه و تعیین هیأت مؤسس پی‌گیری شد و بحث‌هایی در زمینه‌ی مدل مالکیت شرکت بر اساس تعداد واگن یا تعیین سهم نیز مطرح شده که در حال جمع بندی و نهایی شدن است و امیدواریم سال ۱۴۰۲ شاهد تأسیس شرکت باشیم. در ادامه، اسلامی خواستار شفاف‌سازی هزینه‌های این شرکت (به‌ویژه هزینه‌ی راه‌اندازی و حقوق و دستمزد) شد که پورجعفر با ارائه‌ی توضیحاتی گفت: این شرکت عهده‌دار خدمات تعمیرات جاری و ویژه‌ی کل کشور خواهد بود و بر این اساس، برآوردهایی درباره‌ی هزینه‌های اولیه‌ی راه‌اندازی شرکت و حقوق و دستمزد پرسنل انجام شده است که بعد از آن که مراحل تأسیس در سال ۱۴۰۲ نهایی شد، این برآوردها نیز به اعداد و ارقام دقیق‌تری خواهد رسید و در مورد آن‌ها به شرکت‌های ریلی اطلاع‌رسانی لازم انجام خواهد شد.

اولین مبحث مطرح شده در این نشست، تعیین تعرفه‌ی مالکانه بود. دکتر نظری دبیر انجمن با یادآوری تنش‌های پیش آمده با شرکت راه آهن، بعد از انجام مصاحبه‌هایی از سوی وی و رؤسای کارگروه‌ها در سال جاری مبنی بر غیرکارشناسی بودن تعرفه‌ی مالکانه و دخالت ندادن بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌های مرتبط با این موضوع از سوی شرکت راه آهن، بیان داشت: متأسفانه شرکت راه آهن به جای توجه به نقطه نظرات کارشناسی و حرفه‌ای و صنفی مطرح شده در این مصاحبه‌ها، که استدلال‌های محکمی هم برای آن وجود داشت، علیه مصاحبه‌کنندگان موضع‌گیری شدیدی انجام داد و فشارهایی برای انجام مصاحبه‌های ندامت‌آمیز توسط همان افراد و همچنین؛ برکناری و حذف این افراد از مسؤولیت‌های خود به انجمن و شرکت‌ها به کار بست. تهدیداتی هم مبنی بر قطع دسترسی شرکت‌ها به سیستم صدور بارنامه به‌وسیله‌ی راه آهن برای وادار کردن مصاحبه‌کنندگان به مصاحبه‌ی معکوس و یا انتشار ندامت‌نامه شاهد بودیم.

بر این اساس (آن مقطع) تصمیم بر این شد؛ این‌گونه اظهارنظرها به دبیرخانه‌ی انجمن محول شود تا به‌جای اشخاص، انجمن به‌عنوان یک شخصیت صنفی و حقوقی، به نحو شایسته‌تری از حقوق اعضای انجمن دفاع کند و پیامدهای منفی این اقدامات نیز متوجه اعضا نشود.

نظری همچنین با اشاره به نامه‌نگاری انجام شده‌ی انجمن با وزیر راه و شهرسازی، مبنی بر مقایسه‌ی عملکرد شرکت راه آهن در دوره‌ی مدیریت جدید نسبت به دوره‌های زمانی مشابه قبل، افزود؛ این نامه‌نگاری منتهی به دعوت از هیأت مدیره‌ی انجمن برای برگزاری جلسه‌ی مشترک با مسؤولان راه آهن شد و در این جلسه نیز راه آهن به صراحت تلاش کرد برخلاف وظایف خود در امور داخلی انجمن دخالت کند و همکاری‌های خود با بخش خصوصی را منوط به تغییر رویکردهای انجمن بداند.



تعدیل تعرفه‌ی مالکانه تا پایان بهار ۱۴۰۲

در ادامه رؤسای کارگروه‌ها پس از بحث و بررسی در باره‌ی افزایش هزینه‌ها، کشش بازار خصوصاً سطح قیمت مورد قبول صاحبان بارهای عمده، از جمله؛ صنایع فولاد، سنگ آهن و



پرداخت نشدن مطالبات، بحران بزرگ شرکت‌های لکوموتیو

است، در اختیار دارد و از این پول به مثابه یک وام بدون سود برای حل مشکلات و چالش‌های داخل این مجموعه استفاده می‌کند. پرداخت نکردن این پول به شرکت‌های لکوموتیوی در موعد مناسب و تعلل و تأخیر شرکت راه‌آهن در این زمینه، با توجه به شرایط تورمی کنونی کشور، ارزش این مطالبات را به شدت کاهش می‌دهد و وقتی که شرکت‌ها مطالبات خود را با هزاران دشواری و چالش از راه‌آهن دریافت کنند، ارزش پول آن‌ها چنان از بین رفته که گره‌ای از مشکلاتشان باز نخواهد کرد. به گفته‌ی لطفی، چالش دیگر حوزه‌ی لکوموتیو، موضوع نرخ‌گذاری است که در این زمینه نیز متأسفانه شرکت راه‌آهن مصوبات شورای رقابت را اجرا نکرده است. در آخرین جلسه‌ی مشترک این شورا با راه‌آهن و شرکت‌های لکوموتیوی، رئیس شورای رقابت ضمن مهلت دادن به شرکت راه‌آهن برای اجرای مصوبات این شورا اظهار کرد؛ اگر راه‌آهن مصوبات شورای رقابت را اجرا نکند، با جرمه‌ی سنگین مواجه می‌شود.



تأکید بر محوریت بخش خصوصی در اجرای نمایشگاه ریلی

نمایشگاه حمل‌ونقل ریلی و مسائل و چالش‌های مرتبط با آن موضوع بعدی مطرح شده در جلسه‌ی شورای سیاست‌گذاری انجمن حمل‌ونقل ریلی بود. نظری دبیر انجمن حمل‌ونقل ریلی با اشاره به حواشی و چالش‌های برگزاری نمایشگاه ریلی در سال ۱۴۰۱ بیان کرد؛ به باور ما برگزاری نمایشگاه در حوزه‌ی اختیارات بخش خصوصی است. اما شرکت راه‌آهن به ورود و مداخله‌ی غیراصولی در این حوزه اصرار دارد. مستحضرد که زمان برگزاری نمایشگاه امسال در خردادماه بود و با وجود آن که از قبل در مورد آن هماهنگی‌های لازم به‌واسطه‌ی انجمن با شرکت‌ها انجام شده و در تقویم نمایشگاهی نیز درج شده بود، راه‌آهن اعلام کرد تصمیم دارد این نمایشگاه را در مهرماه یا آبان‌ماه برگزار کند. این مداخله‌ی نامناسب، چالش‌هایی در پی داشت. اما با ایستادگی انجمن نهایتاً نمایشگاه در موعد مقرر برگزار شد. متأسفانه شرکت راه‌آهن برای نمایشگاه سال آینده از چند ماه قبل مداخله‌ی نامناسب دیگری را آغاز کرده و درصدد کم‌رنگ کردن نقش محوری انجمن و بخش خصوصی در برگزاری نمایشگاه و تغییر مجری نمایشگاه برآمده است. جلساتی نیز تحت عنوان شورای سیاست‌گذاری نمایشگاه حمل‌ونقل ریلی به‌وسیله‌ی شرکت راه‌آهن برگزار شده و برای آن که به ظاهر اعلام شود بخش خصوصی هم در تصمیمات این نمایشگاه حضور دارد، از نمایندگان انجمن نیز دعوت به عمل می‌آید. اما متأسفانه در عمل اکثریت حاضر در این جلسات، مدیران

در ادامه‌ی این نشست، چالش‌های شرکت مشترک لکوموتیو توسط حاضران در جلسه مورد بحث قرار گرفت و مجتبی لطفی ضمن ارائه‌ی توضیحاتی در این باره گفت: مستحضر هستم که حدود ۴۰ درصد حمل بار در حوزه‌ی ریلی به‌وسیله‌ی لکوموتیوهای بخش خصوصی صورت می‌گیرد و پیش‌بینی می‌شود این سهم در سال ۱۴۰۲ به ۵۰ درصد برسد. شرکت مشترک لکوموتیوی بخش خصوصی، بعد از فراز و نشیب‌های فراوان با نام رایان تأسیس شد و چند شرکت فعال در این بخش نیز لکوموتیوهایشان را به این شرکت دادند و قراردادی با شرکت راه‌آهن نیز تا اول خرداد ۱۴۰۲ منعقد شد. متأسفانه در عمل قرارداد این شرکت با راه‌آهن قرارداد خوبی نشد. در حال حاضر چالش ما این است که راه‌آهن حدود ۹ ماه پول شرکت‌ها را نداده و شرکت‌های لکوموتیو را با بحران جدی مواجه کرده است. تأمل برانگیزتر این که برخی شرکت‌های واگنی خودشان لکوموتیو خریده‌اند و پول خدمات لکوموتیوی خود را به راه‌آهن پرداخت می‌کنند و راه‌آهن پول آن‌ها را هم به خودشان نمی‌دهد! گرایش کنونی در بین شرکت‌های لکوموتیوی این است که از خرداد ۱۴۰۲، قراردادها را مستقیماً با شرکت‌های مالک واگن منعقد کنیم. پیش‌بینی می‌شود اگر تمام شرکت‌ها قراردادهای خود را به جای راه‌آهن با واگنی‌ها منعقد نکنند، تعدادی از آن‌ها به این سمت و سو سوق پیدا کنند. مسأله‌ی مهمی که باید برای آن راهکار بیابیم این است که این قراردادها با تضامینی همراه باشد که شرکت‌های واگنی پول شرکت‌های لکوموتیو را پرداخت کنند. ما در حال کار کردن روی مدل قراردادها هستیم که یا مانند سال ۹۴-۹۵، مستقیماً از سوی شرکت‌های لکوموتیوی با شرکت‌های واگنی بسته شود، یا شرکت مشترک لکوموتیوی عهده دار این امر شده و قراردادها از سوی این شرکت با واگنی‌ها منعقد شود. اجرایی شدن این تصمیم، برای شرکت‌های واگنی این مزیت را دارد که بخش مهمی از فشارهای شرکت راه‌آهن برای پرداخت هزینه‌ها از دوش آن‌ها برداشته می‌شود. چرا که هزینه‌ی لکوموتیو سهم مهمی در این هزینه‌ها دارد و راه‌آهن با فشار و جرمه، این هزینه را از شرکت‌های واگنی دریافت می‌کند. اما پول شرکت‌های لکوموتیو را نمی‌دهد. مزیت این کار برای شرکت‌های لکوموتیوی هم این است که می‌توانند مطالبات خود را از شرکت‌های واگنی به‌صورت بهتری پی‌گیری و دریافت کنند. برآورد می‌شود راه‌آهن منابعی در حدود ۴۰۰ میلیارد تومان از محل پولی که متعلق به شرکت‌های لکوموتیوی

این است که علی‌الحساب این مورد - سپردن ضمانت - را قبول کنیم تا بتوانیم منابعی که از محل ماده‌ی ۱۲ به شرکت‌های ریلی تعلق می‌گیرد را دریافت کنیم که بر اثر تورم ارزش این منابع از بین نرود و بعداً علیه آن بخش از این فرآیند که مورد تأیید ما نیست، یعنی سپردن ضمانت نامه، در مراجع مربوطه شکایت کنیم. معضل دیگر در مورد برخورداری شرکت‌های ریلی از منابع ماده‌ی ۱۲ افزایش خط مبنا است. به این معنی که به دلیل عملکرد ضعیف حمل‌ونقل ریلی و افزایش نیافتن سهم بار حمل شده به‌وسیله‌ی این بخش، بر اساس فرمول در نظر گرفته شده، در سال جاری، منابع ماده‌ی ۱۲ کاهش می‌یابد. از طرفی با توجه به تورم و افزایش ناگزیر مبلغ سرمایه‌گذاری‌ها، دیگر منابع ماده‌ی ۱۲ جذابیت لازم را برای شرکت‌ها نخواهد داشت. بر این اساس، شرکت راه‌آهن باید به‌صورت جدی‌تری اصلاح شیوه‌نامه بر اساس اقتضات شرکت‌های ریلی واگنی و شرایط جدید اقتصادی در راستای افزایش منابع ماده‌ی ۱۲ را از شورای اقتصاد پی‌گیری کند و انجمن نیز این مطالبه را از مسیر راه‌آهن و هر روش دیگر پی‌گیری کند.



توصیه‌ی مهم به شرکت‌های ریلی در مورد معافیت‌های مالیاتی

مبحث معافیت مالیاتی ماده‌ی ۵۲ - معافیت ۱۰ ساله‌ی شرکت‌های ریلی تا سه برابر درآمدهای حاصل از محل سرمایه‌گذاری جدید - نیز در این نشست مطرح و مورد بررسی قرار گرفت. رجبی خواستار توصیه و تأکید از سوی انجمن به شرکت‌های ریلی شد که اگر سرمایه‌گذاری جدیدی داشته‌اند، این معافیت را حتماً در صورت‌های مالی خود لحاظ کنند و با در نظر گرفتن نرخ استهلاک مناسب و شناسایی درآمد عملیاتی از محل سرمایه‌گذاری، از این معافیت بهره‌مند شوند. در ادامه توضیحاتی نیز در مورد چالش مالیات بر ارزش افزوده و گره‌های حقوقی بهره‌مندی شرکت‌های ریلی از معافیت این نوع مالیات مطرح شد. بر اساس توضیحات رئیس کارگروه اقتصاد حمل‌ونقل، سه راهکار برطرف شدن این چالش، شامل؛ درخواست استفساریه از قانون مالیات بر ارزش افزوده از مجلس، مراجعه به دیوان عدالت اداری و مطالبه‌ی تغییر این قانون است که کارگروه، هر سه راهکار را با نامه‌نگاری به مراجع مرتبط پی‌گیری کرده است. بر این اساس و با توجه به حساسیت این موضوع، مقرر شد موضوع معافیت از مالیات بر ارزش افزوده، همچنان به‌واسطه‌ی این کارگروه تا رسیدن به نتیجه‌ای که منافع شرکت‌های ریلی در آن لحاظ شود، مورد پی‌گیری قرار گیرد. رجبی همچنین به موضوع فقدان تسهیلات ارزان قیمت برای بخش ریلی و نیاز مبرم شرکت‌ها به این تسهیلات اشاره کرد و خواستار رایزنی انجمن با نظام بانکی، مجلس و سایر ارگان‌های تصمیم‌گیر و تصمیم‌ساز در حوزه‌ی تسهیلات بانکی برای تقویت بنیه‌ی مالی شرکت‌های ریلی در شرایط سخت اقتصادی سال آتی شد.

در پایان این نشست، رؤسای کارگروه‌ها، دبیر و مشاوران انجمن، ضمن تبریک سال نو به کلیه‌ی دست‌اندرکاران و زحمت‌کشان صنف ریلی، بر ادامه‌ی برگزاری مرتب جلسات شورای سیاست‌گذاری انجمن حمل‌ونقل ریلی و پی‌گیری مجدانه‌ی حقوق و منافع اعضای انجمن در سال جدید تأکید کردند.

راه‌آهن هستند و رأی و نظر بخش خصوصی و انجمن در این جلسات مورد اعتنا قرار نمی‌گیرد و حتی شاهد برخوردهای توهین‌آمیز با نمایندگان بخش خصوصی نیز بوده‌ایم. آن‌چه در این جلسات می‌گذرد نیز در نوع خود قابل تأمل است. به‌عنوان مثال؛ در این جلسات مدیران راه‌آهن بدون آن‌که در مورد محتوای نمایشگاه و ارتقاء آن سخنی مطرح کنند، صرفاً به صراحت اصرار بر تغییر مجری نمایشگاه نه به دلیل ضعف عملکرد، بلکه به دلیل ادعای نپذیرفتن زعامت شرکت راه‌آهن بر حوزه‌ی ریلی توسط مجری نمایشگاه! دارند و مجریانی را برای این منظور دعوت و معرفی می‌کنند که بعضاً حتی سابقه‌ی برگزاری یک نمایشگاه در رزومه‌ی خود ندارند. نظری در ادامه با بیان این‌که خط مشی انجمن در این زمینه کاملاً روشن و مبتنی بر ایستادگی بر نقش محوری بخش خصوصی ریلی در برگزاری نمایشگاه است، تصریح کرد: با توجه به این‌که اخباری که از سازمان توسعه‌ی تجارت و شرکت نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران به ما خبر رسیده برگزاری نمایشگاه در خردادماه میسر نخواهد بود و گزینه‌های جایگزین آن‌ها برگزاری در زمان‌هایی است که مطلوب شرکت‌های ریلی نیست، یکی از گزینه‌هایی که در حال بررسی آن هستیم، برگزاری نمایشگاه حمل‌ونقل ریلی از سوی انجمن در خردادماه و در مجموعه‌ی نمایشگاهی شهر آفتاب است. نامه‌نگاری به‌منظور نظرخواهی از شرکت‌های ریلی از سوی انجمن با شرکت‌ها انجام شده و مخالفتی با این پیشنهاد نشده است. در عین حال شرکت‌ها موافقت جدی نیز با این گزینه نکرده‌اند و این بحث به جمع بندی و تصمیم نهایی نرسیده است. شاید بی‌میلی شرکت‌ها برای اظهارنظر درباره‌ی نمایشگاه، به دلیل شرایط سخت اقتصادی شرکت‌ها و هزینه‌های سنگین برگزاری نمایشگاه است و شرکت‌ها در این شرایط، چندان به حضور در نمایشگاه تمایل ندارند. در ادامه، پیشنهاد برگزاری نمایشگاه در شهر آفتاب و نقاط ضعف و قوت آن مورد بحث و بررسی حاضران جلسه قرار گرفت و پیشنهادهایی در مورد برگزار نشدن نمایشگاه ریلی به دلیل شرایط سخت اقتصادی شرکت‌های بخش خصوصی مطرح شد. با توجه به حساسیت موضوع و ضرورت در نظر گرفتن ابعاد و جوانب امر، تصمیم‌گیری در خصوص تغییر محل برگزاری نمایشگاه و یا برگزار نشدن نمایشگاه به دلیل شرایط اقتصادی شرکت‌ها، به بررسی و رایزنی بیشتر و جلسات بعدی موکول شد.



ضرورت پی‌گیری اصلاح شیوه‌نامه‌ی ماده‌ی ۱۲

بحث تحولات ماده‌ی ۱۲ قانون رفع موانع تولید، مالیات بر ارزش افزوده و تأمین مالی، موضوعات دیگر مطرح شده در این نشست بود. رجبی درباره‌ی ماده‌ی ۱۲ بیان کرد؛ جلسات کارگروه به‌منظور پی‌گیری در مورد شیوه‌نامه‌ی جدید ماده‌ی ۱۲ انجام شده و این شیوه‌نامه، نقاط مثبت فراوانی دارد. از جمله این‌که قراردادهای سال ۱۴۰۰ با اولین بازنامه حساب شده و هر سه ماه یک بار محاسبه و پرداخت می‌شود. مسأله‌ی مورد مناقشه در مورد اجرای این شیوه‌نامه این است که سازمان بهینه‌سازی اصرار بر دریافت ۱۰ درصد ضمانت‌نامه دارد. در حالی که وقتی سرمایه‌گذار بخش ریلی، سرمایه‌گذاری خود را انجام داده و به‌عنوان مثال واگن را خریداری کرده، سپردن ضمانت‌نامه معنایی ندارد. پیشنهاد ما