



گفتگو با سبحان نظری، رییس کارگروه واگن های لبه کوتاه:

## نقش کارگروه ها در رفع مشکلات ریلی

الهام زرقانی

توافقاتی تصویب و ابلاغ می‌گردد. به‌عنوان مثال در اقدامی بسیار مهم و به‌منظور تضمین بقا و افزایش سودآوری این کسب‌وکار که قاعدتاً به افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری می‌انجامد، پس از سال‌ها صورتجلسه‌ای در جلسه مورخه ۹۷/۰۷/۲۴ تنظیم و به تصویب اعضاء رسید که هدفش تعیین حداقل نرخ مالکانه خدمات و پرهیز از رقابت مخرب است. این مصوبه از طریق انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی به کلیه اعضاء ابلاغ گردید و اعضاء نیز متعهد به اجرای مفاد آن و نیز مذاکره با مشتریان بر مبنای این توافق شدند.

### نسبت به جبران کمبود واگن این کارگروه چه اقداماتی انجام داده است؟

جبران کمبود واگن از دو مسیر مختلف مد نظر بوده است.

مسیر اول، افزایش بهره‌وری ناوگان موجود با استفاده از ایده‌ی به اشتراک گذاری واگن‌هاست، که به همین منظور نیز جلساتی در کارگروه برگزار و در خصوص تبادل واگن فی مابین اعضاء کارگروه تصمیماتی اتخاذ گردیده است.

مسیر دوم نیز توسعه‌ی ناوگان و خرید واگن‌های جدید است که البته

(نامه شماره ۹۷/۸۷۹/الف مورخ ۹۷/۰۷/۱۳ و نامه ۱۰۰/۸۹۱۹۶/ص مورخ ۹۷/۰۷/۱۴ راه آهن ج.ا.ا.)

### عمدتاً مشکلات و مسائل اعضای کارگروه در چه محورهایی دور می‌زند؟

مشکلات و مسائل اعضای کارگروه را به طور عمده می‌توان در دو دسته‌ی کلان، طبقه‌بندی نمود: الف- نحوه‌ی تعامل با راه‌آهن جمهوری اسلامی در مسائلی مانند تعیین هزینه حق دسترسی و سیر واگن های لبه کوتاه و تعمیرات آنها در شبکه ریلی کشور.

ب- شیوه‌ی تعامل درون‌گروهی اعضای کارگروه یعنی شرکت‌های مالک واگن لبه کوتاه به منظور افزایش سودآوری کسب‌وکارشان، به‌ویژه از دو منظر نرخ‌گذاری خدمات حمل و تبادل واگن.

### آیا عملکرد این کارگروه منجر به اصلاح مقررات و دستورالعمل های مربوط به فعالیت اعضاء هم شده است؟

بله. در مواردی که قوانین مربوط به تعامل و همکاری‌های فی مابین اعضاء در کارگروه مورد بررسی قرار می‌گیرد به‌دلیل استقلال اعضاء در تصمیم‌گیری، با رأی اکثریت اعضاء

شکی نیست که بدون ایجاد تغییرات اساسی در بخش های مختلف حمل و نقل ریلی و اصلاحات اساسی در نظام مدیریت نمی‌توان انتظار داشت تا در این بخش به سمت توسعه قدم برداریم، باید نوع نگاه حاکمیت به این بخش به نحوی باشد تا کارآمدی بخش افزایش یابد و این امر محقق نمی‌شود غیر از آنکه بخش خصوصی تمایل در حضور و مشارکت با این مد از حمل و نقل را داشته باشد. کارگروه ها نیز نقش موثری در اطلاع رسانی و انتقال مشکلات این بخش به دولت دارند و نقش خود را با دلسوزی به درستی ایفا می‌کنند، در همین خصوص گفتگویی با دکتر سبحان نظری، رییس کارگروه واگن های لبه کوتاه داشته ایم که به آن می‌پردازیم:

### مشکلات اعضاء این کارگروه به سازمان های ذیربط داخلی صورت می‌گیرد موافقت و موفقیت هایی حاصل می‌شود؟

بله. در مواردی تلاش های این کارگروه جهت حل مشکلات اعضاء در مذاکره با سازمان های ذیربط مثمر ثمر بوده و تأثیر خوبی هم در حل مشکلات و افزایش بهره‌وری اعضاء داشته است. البته عمده این تلاش‌ها در قالب کلیت انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی انجام می‌شود و اختصاص به این کارگروه ندارد. به عنوان نمونه، تلاش‌های وسیع انجمن و پی‌گیری‌های یک و نیم ساله آن، اخیراً منجر به اعمال مالیات بر ارزش افزوده با نرخ صفر در بخش خدمات حمل ریلی گردید.

### این کارگروه در ارتباط با منابع و حقوق اعضاء چه مسائلی را پیگیری می‌کند؟

با توجه به تعاملات موجود میان شرکت های مالک واگن لبه کوتاه با سایر فعالان بازار حمل و نقل ریلی از جمله مشتریان و صاحبان بار، راه آهن ج.ا.ا، تعمیرکاران واگن و سایر عوامل، این کارگروه به‌عنوان مجمعی برای هم‌فکری و انتقال پیشنهادها و انتقادات میان اعضاء ایفای نقش می‌نماید. نتایج حاصل از نشست‌های مستمر کارگروه، جمع‌بندی می‌گردد و اقدام متناظر با هر کدام از سوی اعضا یا مسئول کارگروه انجام می‌شود.

### آیا در مذاکراتی که برای حل



خود تابع درجه‌ی موفقیت شرکت‌ها در حفظ سطح سودآوری طی ماه‌های آتی است. بدیهی است که اگر شرکت‌ها در ارائه‌ی کرایه‌های منطقی موفق شوند، میل به توسعه‌ی ناوگان نیز بیشتر می‌شود. لازم به ذکر است که اخیراً شرکت ترکیب حمل‌ونقل قراردادی برای تأمین ۷۵ دستگاه واگن دومحوره کانتینربر با یکی از واگن‌سازان داخلی منعقد نموده که طی دو سه ماه آتی این واگن‌ها تحویل خواهند شد.

### با توجه به خروج آمریکا از برجام ارزیابی جنابعالی از نظر فعالیت‌های تولیدی و خدماتی در بخش ریلی چیست؟

تحریم‌ها، باعث تشدید فاصله‌ی میان هزینه‌های حمل‌جاده‌ای و ریلی شده و از همین روی، توجیه حمل ریلی برای بازار بسیار ملموس‌تر و مشهودتر از قبل شده است، تا جایی که بسیاری از مشتریان اخیر خدمات ریلی، تازه‌واردان این بازار تلقی

می‌شوند. به تناسب این تغییرات، سطح سودآوری حمل‌ونقل ریلی نیز بهتر از گذشته شده و از این روی به نظر بنده طی سال‌های آتی به شرط حمایت درست دولت و به‌ویژه در صورت ارائه‌ی تسهیلات کم‌بهره و درازمدت، شاهد رشد جهشی و بی‌سابقه‌ی سهم حمل‌ونقل ریلی بار از مجموع عملکرد حمل بار کشور خواهیم بود.

### اساساً ترکیب خصوصی-دولتی و یا خصولتی مالکان واگن چگونه است و سهم خالص بخش خصوصی در این ترکیب چند درصد است؟

شرکت‌های مالک واگن لبه کوتاه عمدتاً خصوصی - دولتی یا به قول شما خصولتی و زیرمجموعه‌ی شرکت‌های بزرگ می‌باشند. سهم بخش خصوصی واقعی از کل ناوگان لبه کوتاه کشور اندک و کمتر از ۲۰ درصد کل ناوگان است. دلیل عدم اقبال بخش خصوصی نیز این بوده

که تا کنون فکر خاصی برای سودآور ساختن این کسب و کار نشده بوده و بیشتر مالکان واگن، مأموریت خدمات رسانی به شرکت بالادستی خود را بر عهده داشته‌اند.

### با شرکت‌های تأمین سرمایه بانک‌ها و بیمه‌ها برای تأمین نقدینگی در جهت توسعه این بخش چه اقداماتی انجام پذیرفته است؟

مکرراً این مذاکرات انجام شده است و نتیجه‌ی خالصی که می‌توانم از این نشست‌ها و مطالعات بیان کنم این است که بدون ارائه‌ی تسهیلات کم‌بهره (با بهره‌ی زیر ۱۰ درصد) و بلندمدت (با دوران بازپرداخت حداقل ۷ ساله) و دارای دوره‌ی تنفس حداقل یک ساله، امکان توسعه‌ی ناوگان متناسب با نیاز واقعی کشور فراهم نیست. در واقع این بخش، به دلیل مزایای فراوانی که از نظر مصرف سوخت و

کاهش تصادفات و آلاینده‌ی محیط زیست دارد، نیازمند تعریف اعتبار تسهیلاتی خاص از سوی حاکمیت است و تسهیلات استاندارد تعریف شده در بانک‌ها و موسسات مالی و اعتباری دردی از آن دوا نمی‌کنند.

### از نظر تعمیرات و بازسازی واگن و ایجاد خدمات در راستای فراهم کردن ایمنی با چه مسائلی روبرو هستید؟

یکی از فرصت‌های مناسب پیش روی شرکت‌های مالک واگن، تجمیع تقاضای تعمیرات و قطعات مورد نیازشان در مقادیر انبوه به منظور کاهش هزینه و نیز قابلیت برنامه‌ریزی بلندمدت تعمیرات است. هنوز تلاش خاصی برای چنین توافقی انجام نشده و امیدواریم مانند توافق خوب حاصل شده در موضوع تعیین کرایه‌ها و تبادل واگن‌ها، بتوانیم در زمینه‌ی تعمیرات انبوه نیز توفیقاتی داشته باشیم.