

سید رسول میراحمدی، مدیرعامل شرکت مسافر ریلی نورالرضا در دوران شیوع کرونا و مشکلات شرکت‌های مسافری ریلی از افزایش سه برابری قیمت چرخ گفت:

افزایش سه برابری قیمت چرخ در یک سال اخیر

باتوجه به این موضوع که سالانه حدود ۲۰٪ افزایش قیمت بلیت به صورت مستمر در چند سال اخیر داشته‌ایم و نیز برآورد کاهش هزینه‌های متغیر شرکت، در زمان توقف ناوگان، عدم النفع توقف سیر قطارها برای این شرکت در مدت ۶ ماه اخیر، حدود ۸۸۰ میلیارد ریال بوده است و زیان ناشی از این موضوع نیز بالغ بر ۱۰۰ میلیارد ریال برآورد می‌گردد.



هزینه‌هایی که شرکت‌ها به مسافرین بابت بلیت برگردانده‌اند چقدر بوده است؟
استرداد بلیت این شرکت در مدت اسفند ۹۸ و فروردین ماه ۱۳۹۹ بالغ بر ۶۲۰،۰۰۰ مسافر، معادل ۷۲۰ میلیارد ریال بوده است.

آیا به جز این مبالغ، هزینه اضافی دیگری برای انتقال مبالغ و یا دیگر امور مربوط به برگردان مبلغ بلیت انجام شده است؟
خیر، در خصوص هزینه‌های راه‌آهن در اسفندماه ۹۸ و فروردین ماه ۹۹، هنوز اعلام وضعیت نشده است.

با توجه به افزایش نرخ ارز و تحریم‌ها در خصوص تعمیر و نگهداری ناوگان خود با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟
بطور کلی باتوجه به عدم تولید داخل، برخی از قطعات ناوگان ریلی یا ظرفیت پایین تولید آن، همواره نیاز به واردات قطعات برای

انتشار ویروس کرونا در کشور و عودت بلیت‌ها توسط مسافران، شرکت‌های مسافری در حوزه ریلی را زمین گیر کرده است. شرکت‌های مسافری ریلی چشم امیدشان به درآمد اسفند و فروردین ماه بود اما به دلیل اینکه این شرکت‌ها درآمد خودشان را پیش از جابه‌جایی مسافر دریافت کرده و مبلغ دریافتی بلیت را خرج بدهی‌های خود و تجهیزات لازم برای ایام نوروز و سال آتی کردند در نتیجه در استرداد مبلغ بلیت به مسافران نیز دچار مشکل شدند، زیان شرکت‌های مسافری در این ایام کمر شرکت‌های مسافری را خم کرد و همه این شرکت‌ها را با زیان‌هایی مواجه کرد که اثرات آن را در سال‌های آینده نمایان خواهد شد. مشکلات شیوع ویروس کرونا از یک سو و معضلات افزایش نرخ ارز و گران شدن سه برابری قیمت چرخ و تعمیرات و نگهداری از سوی دیگر تیشه‌ای بر ریشه ماندگاری شرکت‌ها مسافری خواهد بود. برای واکاوی بیشتر مشکلات شرکت‌های مسافری ریلی گفت‌وگویی با سید رسول میراحمدی، مدیرعامل شرکت مسافر ریلی نورالرضا داشته‌ایم که به شرح آن می‌پردازیم:

این مبلغ وام مقرر است با باز پرداخت دو ساله، تنفس ۳ ماهه و بهره ۱۲٪ باشد که انتظار می‌رود در صورت توافق سه جانبه بین شرکت، راه‌آهن و بانک عامل، راه‌آهن ما به التفاوت سود تسهیلات از کارمزد ۴٪ را تقبل نموده و هزینه مالی سالانه این تسهیلات در صورت دریافت وام توسط شرکت ۴٪ باشد که البته فعلاً از سوی دولت قطعی نشده است.

گوناگون به وزارت خانه ذی ربط سپرده و به ازای هر شرکت یک کد کارگاه و به مبلغ هر پرسنل (شرکت‌هایی که تعدیل نیرو نداشته‌اند) ۱۲ میلیون تومان اعلام و به استناد آن تدوین و از طرف وزارت راه و شهرسازی بعنوان متولی صنعت حمل و نقل ریلی به بانک‌های عامل ابلاغ گردیده، معادل ۳۸۰ میلیارد ریال بوده که هنوز دریافت نشده است.

چه تسهیلاتی را از سوی دولت برای جبران خسارات وارده به دلیل شیوع ویروس کرونا دریافت کرده‌اید؟ نرخ بهره این تسهیلات چه میزان بوده و آیا دریافت آن تسهیلات جبران خسارات وارده را کرده است؟

تسهیلات تعیین شده از سوی ستاد ملی مقابله با آثار پاندمی کرونا که به وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی ابلاغ و در مورد صنایع



از طریق همکاری با بانک‌های عامل و پذیرش ضمانت نامه‌های موجود در صنعت جهت تزریق هرچه زودتر نقدینگی به شرکت‌ها.

۳- تلاش برای ارائه برنامه سیر ناوگان در ارتباط با راه‌آهن، بر اساس کاهش تحمیل مقررات سنگین که مسافران را به حداقل می‌رساند.

۴- تدوین برنامه جامع توسعه‌ای و اصلاح سند چشم انداز حمل و

سالن گردشگری، قطار نو ۵ ستاره و ۴ ستاره با مجوزها و قراردادهای تامین مالی، زیر نظر راه‌آهن ج.ا.ا. در دستور کار شرکت قرار دارد، اما فعلا با توجه به شرایط پاندمی کرونا، زیان و نیز عدم النفع شرکت، جریان نقدی شرکت و به تبع آن برنامه‌های سرمایه‌گذاری را تحت الشعاع قرار داده است.

برنامه‌ریزی بلند مدت شرکت

تقاضا در حمل و نقل ریلی وجود دارد؟

خیر، باتوجه به گستردگی جغرافیایی کشور و وجود کمتر از ۱۵،۰۰۰ کیلومتر (با لحاظ خطوط صنعتی) خط ریلی در مقابل در کشور بخش جاده‌ای حداقل ۲۰۰ هزار کیلومتر راه آزادراهی دارد. اینکه بنادر تر و خشک با پتانسیل تولید بار و مسافر متصل به شبکه

سیر ناوگان نیاز است. البته با وجود انبارداری مناسب شرکت و خدمات پس از فروش ناوگان مسافری نور و مزیت رقابتی نو بودن واگن‌ها و حضور در مسیرهای کم استهلاک، کمتر با این موضوعات به مرحله حد می‌رسیم، اما همواره مشکل تأمین ارز و حواله آن با توجه به انسداد سوئیت برای کشور وجود دارد که راه‌های حل و فصل موضوع با نظارت راه‌آهن ج.ا.ا قابل مرتفع شدن خواهد بود.

اما درخصوص موضوع تأمین چرخ با توجه به اینکه از مهمترین قطعات ناوگان محسوب می‌گردد و از ارزش پولی زیادی برخوردار است، همواره مسائل گوناگونی را باخود به همراه دارد نظیر افزایش ۳ برابری قیمت از ۱۲۰ میلیون ریال به ۳۲۰ میلیون ریال در طول مدت کمتر از یکسال که همین موضوع با توجه به عدم نقدینگی مناسب، مشکلات فراوانی را برای شرکت‌های حمل و نقل ریلی در پی خواهد داشت.

در خصوص لکوموتیو آیا با کمبود مواجه هستید؟ توضیح بفرمایید.

موضوع کمبود لکوموتیو همواره از مسائل و چالش‌های پیش روی شرکت‌ها بوده و این شرکت نیز باتوجه به آنکه در راستای توسعه بازار و ناوگان خواهان سرمایه‌گذاری یا مشارکت در آن دارد، محدودیت وجود لکوموتیو از سوی راه‌آهن، با اختلال در برنامه‌ریزی و طرح‌های اقتصادی شرکت و نیز محدودیت در استفاده بهینه از ناوگان با توجه به مقررات سیر و حرکت راه‌آهن ج.ا.ا همراه است. همچنین انتظار می‌رود اولویت تخصیص لکوموتیو با بخش مسافری نسبت به بخش باری از سوی راه‌آهن ج.ا.ا در نظر گرفته شود.

آیا توازن بین زیرساخت‌ها و ناوگان و تجهیزات ناوبری و



نقل ریلی برای پیشنهاد به راه‌آهن و وزارت راه.

۵- مالیات بر ارزش افزوده بر اساس بخشنامه ۹۸ / ۹ / ۲۰۰

مورخ ۹۸ / ۲ / ۷ سازمان امور

مالیاتی کشور و ابلاغ صورتجلسه

مورخ ۹۷ / ۱۲ / ۲۶ شورای عالی

مالیاتی، مبنی بر حکم بند ب - ماده

۵۲ - قانون ۵ ساله ششم توسعه

کشور، درخصوص حمل مسافر

می‌بایست با نرخ صفر درصد لحاظ

گردد که توسط آن سازمان رعایت

نمی‌شود. لذا لازم است انجمن لایحه

حمایتی از شرکت‌های حمل و نقل

ریلی با موضوع عدم رعایت این

قانون توسط دارائی، به دیوان عدالت



اداری ارجاع نماید.

درخصوص ساخت ناوگان کنونی در داخل کشور است که پیرامون آن در حال رایزنی با سازندگان داخلی واگن مسافری هستیم.

انجمن صنفی در خصوص رفع مشکلات شرکت‌های ریلی در مواجهه با ویروس کرونا چه فعالیتی می‌تواند انجام دهد و موثر باشد؟

۱- تشکیل جلسات مرتب و توزیع زمان به شرکت‌ها جهت ارائه چالش‌ها و ایجاد پل مستحکم ارتباطی با راه‌آهن ج.ا.ا. به‌عنوان حافظ منافع شرکت‌های مسافری ریلی.

۲- تسهیل امر جذب تسهیلات

نبوده یا ظرفیت حمل بار و مسافر و امکانات مانوری در آن نقاط و نواحی ۱۹ گانه راه‌آهن محدود است، وجود ۲،۰۰۰ سالن مسافری با ظرفیت ۴۰ میلیون نفر-سفر و کمتر از ۲۵ میلیون تن جابجائی بار، نه تنها با تقاضای بار و مسافر تناسب ندارد، از هیچ‌گونه تناسبی با برنامه و سند چشم‌انداز حمل و نقل ریلی کشور در سال ۱۴۰۴ نیز برخوردار نیست.

آیا امسال قصد نوسازی ناوگان دارید؟ توضیح بفرمایید.

طرح‌های توسعه‌ای متنوعی از جمله خرید ناوگان دسته دوم از راه‌آهن، شرکت‌های خصوصی، جهت توسعه در سطوح مختلف