



گفتگو با مهندس ابوالقاسم سعیدی مدیرعامل شرکت ریل سیر کوثر:

بانک‌ها به ظاهر تسهیلات ۱۸ درصد و در اصل با بهره ۲۴ درصد می دهند

اکنون شرکت چند دستگاه واگن مسافری نو دارد؟

واگن‌های نوی شرکت همان واگن‌های سری اول هستند که از چین وارد شده که الان ۱۳ - ۱۲ سال عمر دارند.

چند واگن دست دوم در سیر دارید؟

در حاضر ۳۰ واگن دست دوم داریم که در سیر هستند.

با افزایش قیمت ارز در خصوص خرید قطعات واگن با چه مشکلاتی روبرو بودید؟

این مساله یکی از مشکلات عمده ما هست. البته بوی این واگن‌ها را قبلا از اروپا تهیه کرده بودیم و به واگن پارس تحویل داده بودیم. با شرکت واگن پارس جلسه‌ای داشتیم تا بتوانیم راه حلی پیدا کنیم که این پروسه عملیاتی شود. برای بقیه قطعات هم درصدد هستیم تعامل کنیم تا مشکلی در این مسیر پیش نیاید.

شرکت ریل سیر کوثر در سال ۱۳۸۲ تاسیس شد و فعالیت خود را با خرید دو رام قطار مسافری وارداتی شروع کرد. به تدریج در بخش مسافری فعالیتش را توسعه داد و در حال حاضر دارای ۵۵ واگن مسافری و ۲ واگن رستوران است. این شرکت در سال ۱۳۸۴ که فعالیت در بخش مسافری را آغاز کرد در یک مزایده راه‌آهن شرکت کرد و تعدادی واگن مخزن‌دار مخصوص حمل مواد سوختی را از راه‌آهن خریداری کرد. این فعالیت بار و مسافر ادامه داشت تا در اواخر سال ۱۳۹۷ تصمیم گرفت که فعالیت‌هایش را در زمینه باری و مسافری در راستای سیاست‌های راه‌آهن از یکدیگر جدا کند. همان طور که مستحضر هستید زمانیکه راه‌آهن خصوصی شد الزام نداشت که شرکت‌ها هم مسافری باشند و هم باری؛ ولی در سال‌های بعد تاکید زیادی داشتند که فعالیت‌های باری و مسافری از هم مجزا باشند. خود شرکت هم با اینکه در ابتدای راه کمی در مضیقه بود موفق شد فعالیت‌های باری و مسافری‌اش را جدا کند. در حال حاضر فعالیت شرکت ریل سیر کوثر منحصر به ترابری ریلی مسافری هست. امید است که شرکت بتواند فعالیت‌هایش را توسعه دهد. به همین خاطر با توجه به محدودیت‌هایی که هست قصد دارد تعدادی واگن خریداری کند. این واگن‌ها دست دوم و از اروپا خریداری می‌شوند و منتظر مجوز از سوی راه‌آهن است. از محل اعتبارات تبصره ۱۸ هم قراردادی با شرکت واگن پارس منعقد شده در فاز اول برای خرید ۱۰ واگن مسافری. بنابراین با توجه به علاقه‌مندی که شرکت به سرمایه‌گذاری در بخش ریلی دارد فعالیت ریلی‌اش را مختص به حمل و نقل مسافر کرده است. صاحب سرمایه این شرکت تمایل زیادی دارد که در بخش ریلی مسافری ایفای نقش کند و وقتی بخش باری را از بخش مسافری جدا کرد و شرکت جدیدی به نام پرتو بار خلیج فارس تاسیس کرد که واگن‌های مخزن‌دار به این شرکت تازه تاسیس منتقل شد. علاوه بر آن ۵۸۶ واگن مسطح را از مجموعه دیگری که قصد داشت بخش باری‌اش را تعطیل کند خریداری کرد. حوزه مسافری ما شرکت ریل سیر کوثر است و شرکت باری هم صد در صد سهامش متعلق به همین شرکت اصلی است. شرکت باری در حال حاضر ۱۱۴ واگن مخزن‌دار دارد همچنین بیش از ۴۰۰ واگن لبه کوتاه در بخش محمولات معدنی فعالیت می‌کند. در بخش مسافری اقدام به خرید واگن از اروپا با الزامات و ضوابط رجا شده است.



آیا واگن‌ها و قطعات آنها تولید داخل هستند؟

واگن‌هایی که شرکت واگن پارس می‌سازد تماما تولید داخل است اما تمام اجزا و قطعات واگن‌های مسافری ساخت داخل نیست. در حال حاضر حدود ۱۵ درصد از قطعات واگن مسافری از خارج وارد می‌شود. مثلا در بخش باری به غیر از سیستم ترمز همه قطعات در کشور ساخته می‌شود.

در خصوص نرخ تعرفه با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟

بخش ریلی همیشه مظلوم بوده و مظلوم هم واقع می‌شود. برای نمونه همین مبحث تعرفه که با سازمان حمایت از مصرف‌کننده در حال اقدام هستیم که تا دو سال قبل خودشان نرخ تعرفه تعیین می‌کردند و الان نرخ را شورای عالی ترابری مشخص می‌کند. در خصوص بار، تعرفه حمل مشکل خاصی ندارد چون بخش ریلی با صاحبان کالا که عمدتاً بخش فولاد و نفت و پتروشیمی هستند صحبت می‌کنند و چون دولتی هستند در نهایت به توافق می‌رسند. ضمن اینکه در بخش بار امکان رقابت جاده با ریل نیست چون ظرفیت جاده‌ها کشتش این مقدار از بار را ندارد. در بخش مسافری امکان اینکه چنین توافقی بین آحاد مردم باشد، نیست بنابراین دولت دو سالی هست که نرخ‌گذاری را از طریق شورای عالی ترابری انجام می‌دهد. سال گذشته تعرفه مسافری ۲۲ درصد افزایش پیدا کرد امسال هم همان ۲۲ درصد مشروط بر اینکه متوسط در کل باشد. یعنی هر شرکتی هر مسیری که دارد که ممکن است بعضی از واگن‌ها به خاطر اینکه بعضی از قشرهای کم‌درآمد استفاده می‌کنند کمتر از این مقدار باشد. اکنون خود ما برای یک سری از واگن‌ها به دلیل اینکه رعایت مصوبه را کنیم قسمتی را ۲۵ درصد و بخشی را ۱۵ درصد اضافه کرده‌ایم.

در مورد شورای عالی ترابری که تعرفه‌ها را تعیین می‌کند آیا در زمان تعیین تعرفه از نمایندگان شرکت‌های ریلی نظرخواهی می‌شود؟

به نظر می‌رسد که در حال بهبود است چون این شورا ۱۵ عضو دارد و رییس، خود وزیر راه است که این مساله جای امیدواری است، کسی که در راس هرم این مجموعه قرار گرفته به مسائل و مشکلات این حوزه آشنا است ولی عرف به این شکل نیست که سازمان‌ها خودشان تعرفه تعیین کنند. بخش ریلی خواسته‌اش بیشتر از این بوده اما به هر دلیل شاید بالا بودن نرخ تورم و مشکلات اقتصادی فعلی و اینکه حمل و نقل ریلی بیشتر در خدمت اقشار کم درآمد جامعه است، خیلی کشتش افزایش تعرفه بالا را نداشته و ندارند.

ویروس کووید ۱۹ چه بر سر شرکت‌های ریلی مسافری آورد؟

چه عرض کنم؟ کرونا بخش مسافری را از بین برده و بیشترین صدمه و خسارت را به بخش حمل و نقل ریلی وارد کرده است. دلایل هم این است که خود ستاد کرونا به خاطر اینکه این ویروس بسیار مسری است به عموم مردم توصیه می‌کنند که سفر نروید. مسیر قطارهای ما در مسیرهایی است که از هر دو طرف قرمز است. به نظر من حمل و نقل در کشور ما بیشتر حالت زیارتی دارد برخلاف دنیا که سیاحتی است. البته سیاحت هم هست ولی سهمش کمتر است بنابراین وقتی امکان زیارتی تعطیل می‌شوند در واقع حمل و نقلی به آن صورت نیست. در کل، کرونا به بخش مسافری خیلی لطمه زد ولی بخش باری سود هم برد! چون نیروی کشتی بخش مسافری در اختیار حوزه باری قرار گرفت و محدودیت‌های تردد، سهمیه بندی سوخت و... موجب شد از ظرفیت حمل و نقل ریلی استفاده بیشتر و بهتری شود.

از اسفندماه ۹۸ تا امروز چند درصد از مسافران ریلی کاهش داشته‌اید؟

به طور متوسط ۸۵ تا ۹۰ درصد کاهش پیدا کرده است. در فروردین ۵ درصد از ظرفیت‌مان اشغال شده بود. در اردیبهشت ۷ درصد، خرداد ماه ۱۵ درصد، تیرماه ۲۰ درصد. طبق برآوردی که داریم پیش‌بینی می‌کنیم ظرفیت نقل و انتقال مسافر ما از ۲۰ درصد در سال جاری بالاتر نرود.

برای مقابله با کرونا تسهیلاتی هم دریافت کرده‌اید و اصلا صرفه اقتصادی برای شما داشته است؟

عملا هیچ سودی نداشته است. اول اینکه رقم قابل توجهی نیست و دوم، تسهیلاتی که بانک‌ها می‌دهند اسما با ۱۸ درصد سود ولی در اصل با بهره ۲۴ درصد محاسبه می‌کنند. بانک می‌گوید من وام ۱۸ درصد پرداخت می‌کنم ولی باید ۲۵ درصد از کل تسهیلات را در حساب جاری خود بانک سپرده‌گذاری کنید. حساب جاری که حق برداشت ندارد. منظورم فقط کرونا نیست؛ الان اگر ۱۰۰ میلیون وام بخواهم بانک می‌پردازد ولی یکی از شروطش این است که ۲۵ میلیون تومان را به حساب جاری منتقل کنم که حق برداشت نداشته باشم و فقط ۷۵ درصد وجه را می‌گیرم. این عملا می‌شود ۲۴ درصد. بعد به بانک مرکزی گزارش می‌دهد که من فلان قدر تسهیلات داده‌ام اسناد و مدارکش هم موجود است!

در مورد تسهیلات کرونا استحضار دارید که شروعش اوایل اسفند ماه بود و شرکت‌ها بلیت‌ها را بر اساس برنامه قبلی فروخته بودند. وقتی این مساله پیش آمد مسوولان گفتند مردم مسافرت‌های غیرضروری نروند. در ادامه که شیوع بیشتری پیدا کرد اعلام شد که مردم بیایند بلیت‌ها بدون کسر کارمزد پس بدهند. در کل حدود یک میلیون

و ۲۰ هزار بلیت فروخته شده پس گرفته شد در حالی که می‌شد ۱۰ درصد کمتر برگرداند. در کل به خاطر کسر نشدن آن ۱۰ درصد فشار زیادی به ما آمد. خلاصه راه‌آهن نامه‌نگاری کرد و مذاکراتی هم با بانک ملی ترتیب داد که ۵۰ میلیارد تومان به بخش مسافری برای کمک به شرکت‌ها تسهیلات بدهند که بتوانند بلیت‌ها را پس بدهند. این نامه که تنظیم شد و قرار بود یک روزه پول به ما بدهند بعد از ۷۹ روز با پیگیری همه شرکت‌های مسافری که منتظر تسهیلات بودند شامل برخی از شرکت‌ها شد.

تسهیلات دیگری هم بود به این مضمون که همان اوایل شیوع کرونا که خیلی تاکید داشتند کسی را تعدیل نکنید. بخش مسافری ۹۶۰۰ نفر نیرو دارد و بیشترشان از طبقه پایین‌تر از متوسط هستند با حقوق ماهیانه ۵،۴ میلیونی هستند. وزارت کار اعلام کرد به این افراد بیمه بیکاری می‌دهیم. این چند ماهه امسال به هر نحوی بوده بخش مسافری حقوق و مزایا را پرداخته ولی سایر قول و قرارها و توافقات انجام شده، اجرایی نشد. در نهایت در تیرماه اعلام کردند از آن ۳۵۰۰ میلیارد تومانی که به بخش حمل و نقل اختصاص دادند ۹۶۰ میلیارد تومان تخصیص به بخش ریلی دادند. این مبلغ برای ما که ۱۱ - ۱۰ شرکت مالک مسافری هستیم (۶۴۰ میلیارد را به این ۱۰ شرکت (به نسبت ۸۰ به ۲۰) و مابقی به شرکت‌های خدمات‌رسان و راهبر دادیم.

البته مشکلات ارائه تسهیلات به قوت خود باقی است. کلا بانک عامل خواستار ضامن شده؛ خب اگر ضامن داشتیم که دیگر چه نیازی به نامه‌نگاری و مذاکره و توافق بود؟ ضمن اینکه نرخ بهره هم ۱۸ درصد است. البته گویا به تازگی توافقاتی شده تا نرخ سود تسهیلات کرونایی به ۱۲ درصد کاهش پیدا کند.