



گفتگو با مهندس محمد رجبی مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا:

تسهیلات کرونایی را هنوز دریافت نکرده‌ایم

در آستانه سفرهای نوروزی هستیم و در شرایطی که شرکت‌های حمل و نقل ریلی به خصوص شرکت‌های مسافری به عنوان پیشگام در همراهی با مسئولان وزارت بهداشت عمل کرده و برای فعالیت در صنعت ریلی کشور همچنین تأمین مایحتاج مورد نیاز قطارها و اقلام مصرفی برای رعایت پروتکل‌های بهداشتی و ایجاد فاصله اجتماعی در قطارها ضررهای سنگینی را متحمل شده و می‌شوند، پرداخت تسهیلات دوران کرونا می‌تواند کمکی در این وضعیت مالی بد شرکت‌ها باشد.

صنعت حمل و نقل ریلی به عنوان امن‌ترین گونه از حمل و نقل و پیشران توسعه اقتصادی کشور در حال حاضر برای زنده بودن نیازمند حمایت مسئولان و متولیان امر بوده و در این مسیر نیز سیستم بانکی کشور باید حمایت‌های ویژه‌ای از این بخش به خصوص تسهیل و تسریع در روند پرداخت تسهیلات کرونایی داشته باشد. می‌توان گفت یکسال است از پاندمی کرونا گذشته اما همچنان با توجه به ضرر زیادی که شرکت‌های مسافری ریلی متحمل شدند بسیاری از شرکت‌ها هنوز تسهیلات را به دلیل قوانین دست و پاگیر دریافت نکرده‌اند. برای واگای بیشتر این امر گفتگویی با مهندس محمد رجبی مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا و رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

برای سفرهای نوروزی چه اقداماتی انجام داده‌اید؟

با تمام مشکلاتی که از سال گذشته با آن درگیر هستیم خوشبختانه در مجموع شرکت‌ها ناوگان‌شان را آماده و تجهیز کرده‌اند و امیدواریم در ماه‌های آینده بتوانیم با ناوگان خود در شرکت رجا ۳۶ واگن راکه بازسازی کرده‌ایم علاوه بر ۱۲ واگنی که وارد ناوگان کردیم این تعداد را نیز در روزهای آخر سال وارد ناوگان کنیم. همچنین توانستیم طی دو سه ماه اخیر از شرکت واگن پارس تعداد ۸ واگن و از شرکت پلورسیز ۴ واگن را خریداری و وارد ناوگان کنیم.

فروش بلیت آغاز شده است؟

فروش بلیت‌ها با رعایت پروتکل‌های بهداشتی ۵۰ درصد ظرفیت و رعایت فاصله‌گذاری اجتماعی آغاز شده است. مسافران هم باید برای رفتن به

خوزستان گواهی تست PCR داشته باشند و نباید بیش از ۷۲ ساعت از آن گذشته باشد. در مسیر خوزستان هم که شرایط پاندمیک و

وام کرونایی به کجا رسید و آیا دریافت کردید؟

ما که در شرکت رجا دریافت نکردیم و شرکت‌های دیگر، مهتاب، ریل ترابر سبا و... هنوز وامی دریافت نکرده‌اند. با اقداماتی که با بانک‌ها انجام داده‌ایم و امیدواریم با مساعدت مسئولان بانکی در هفته پایانی سال هر چند دیرهنگام وام را دریافت کنیم. چون برای مدیریت هزینه‌ها و بازسازی‌هایی که انجام داده‌ایم شدیداً به این وام نیازمند هستیم. تشریفات اداری و اخذ استعلام‌های مختلف و ارایه ضمانت‌نامه‌ها و موارد دیگر باعث شد روند گرفتن وام طولانی شود.

باتوجه به تولید چرخ از سوی شرکت کفریز از یک طرف و از طرف دیگر وزارت صمت به بهانه

AxpertSoft Trial Version

و هماهنگی‌های لازم با همکاری سازمان‌های ذیربط شده است. برای امسال روزانه حدود ۸ هزار صندلی نسبت به پارسال ظرفیت کرده‌ایم و از ۷۰ هزار صندلی موجود همه شرکت‌ها و با توجه به رعایت پروتکل‌ها حدود ۴۷ هزار صندلی در روز قابل عرضه خواهد بود. البته با توجه به خبرهایی که در مورد شهرهای قرمز و نارنجی به گوش می‌رسد ممکن است محدودیت‌ها تغییر کنند و منتظر هستیم. در ایستگاه‌ها هم قرار شده امکان انجام تست سریع وجود داشته باشد تا مسافران با





حمایت از تولید داخلی جلوی ثبت سفارش چرخ را گرفته است. در همین رابطه جلسه‌ای با حضور نمایندگان از شرکت کفریز، وزارت صمت و راه آهن برگزار شد، توضیح می‌دهید خروجی جلسه چه بوده است؟

در آن جلسه برای حمایت از تولید داخل شرکت کردیم و همان‌جا تاکید کردم بخش ریلی در این شرایط توانایی آن را ندارد اختلاف قیمت چرخ را تا رسیدن به قیمت توافقی و متعادل پرداخت کند. یعنی با توجه به اقتصاد ضعیفی که بخش ریلی دارد هرگونه هزینه تازه‌ای که به بخش ریلی تحمیل شود قابل قبول نخواهد بود و ما آن را نخواهیم پذیرفت و تولیدکننده هم باید در یک فضای رقابتی ورود کند. البته مکانیسم‌هایی وجود دارد و می‌توان برای مثال فولاد را با قیمت مناسب در اختیار تولیدکننده قرار داد تا مصرف‌کننده این امکان را داشته باشد و بتواند در فضای رقابتی از تولیدات داخلی استفاده کند.

نکته دیگر این‌که در شرکت کفریز در حال حاضر فقط تولید چرخ واگن‌های باری فراهم شده تا بتواند در یک بازه زمانی یک‌ساله تولید خود را به عدد قابل قبول ۱۰هزار حلقه چرخ برسانند. در این بازه زمانی قرار بر این شده که این شرکت ظرفیتی فراهم کند و با هماهنگی معاونت ناوگان راه‌آهن سفارش‌های بخش‌های باری مدیریت شود و برای ثبت سفارش اقداماتی انجام شود. یعنی متناسب با تعداد چرخ‌های درخواستی تعداد چرخ‌های تولیدی تناسب نداشته باشد مازاد آن را بر حسب بازه زمانی که دوره انتظار ساخت و تحویل از خارج است به آن اضافه کنند و سفارش‌های لازم توسط شرکت‌های مصرف‌کننده داده شود و در سامانه، ثبت سفارش با تایید معاونت ناوگان انجام شود. برای بخش‌های مسافری و لکوموتیو چون هنوز برنامه عملیاتی جدی برای تولید چرخ وجود ندارد در بازه‌های شش ماهه قرار شد درخواست‌هایی که برای ثبت سفارش وجود دارد ثبت شوند. در

واقع برای بخش باری چون تولید داخلی وجود دارد ثبت سفارش برای چرخ‌های مازاد خواهد بود و برای بخش‌های مسافری و لکوموتیو چون تولید داخلی نداریم حداکثر برای یک سال و نیم آینده برای شرکت‌های مصرف‌کننده امکان ثبت سفارش وجود خواهد داشت.

شرکت تولیدکننده آیا ظرفیت لازم برای فروش را دارد؟

طبق آن چیزی که اعلام کرده‌اند چرخ سایز ۹۲۰ به تعداد محدود آماده تحویل است و شرکت‌هایی هم سفارش داده‌اند و اعلام آمادگی کرده‌اند که این سفارش‌ها را تحویل دهند.

AxpertSoft Trial Version

شرکت کفریز با شرکت‌های متقاضی چرخ قرارداد دارد یا تفاهم‌نامه؟

تفاهم‌نامه‌ای آماده شده ولی هنوز امضا نشده است و معاونت ناوگان پیگیر است که این تفاهم‌نامه عملیاتی شود و مراحل تحویل هم صورت بگیرد. برای سایز ۹۵۷ هم شرکت تولیدکننده اعلام آمادگی برای تولید کرده است. البته تست‌های مربوط به تولید چرخ برای بخش مسافری هم به‌صورت جدی توسط شرکت تولیدکننده در حال انجام است. اختلاف نظر جدی بر سر قیمت تمام شده وجود دارد و پیشنهادی دکتر معمارباشی مدیرکل ذی‌ربط در وزارت صمت مطرح کرد که شورای عالی رقابت قیمت تمام شده شرکت کفریز را بررسی کند و قیمت نهایی را اعلام کند. من به‌عنوان نماینده انجمن این



پیشنهاد را نپذیرفتم و گفتم شرکت‌ها باید حق انتخاب و ارزیابی بین تولید داخلی و خارجی را داشته باشند. در حال حاضر چرخ‌های خارجی در بازار زیر ۲۵ میلیون تومان قیمت دارند در حالی‌که شرکت کفریز ۴۲ میلیون و پانصد هزار تومان قیمت گذاشته است و این اختلاف رقم بسیار بالایی است و شرکت‌ها حاضر نیستند این اختلاف قیمت را پرداخت کنند.

آیا شرکت کفریز این امکان را فراهم کرده است تا بازرسان شورای عالی رقابت بازدید کنند و آیا تاییدیه‌های لازم توسط تولیدکننده اخذ شده است؟

تا جایی که خبر دارم بازدید توسط شرکت‌های بازرسان شورای عالی رقابت صورت نگرفته و درخواستی برای بازدید ارسال کرده‌ایم ولی تمام تاییدیه‌های فنی کیفیت را راه‌آهن صادر کرده است. شرکت کفریز درخواست داده است تا خریدها شتاب بیشتری بگیرند و شرکت‌ها ملزم شوند تعداد بیشتری سفارش بدهند و قراردادهای خرید را منعقد کنند تا این شرکت بتواند در بازه زمانی سال آینده تعداد ۱۰هزار حلقه چرخ را تولید کند.

ظاهراً طبق قراردادهایی که شرکت کفریز می‌بندد شرکت‌های مصرف‌کننده باید ۷۰ درصد مبلغ قرارداد را پیش پرداخت بدهند آیا چنین امکانی برای شرکت‌های مصرف‌کننده فراهم است؟

بحث‌های مالی را هر شرکت طبق توان مالی خودش باید دنبال کند و کلیت همان چیزی است که گفتید ولی زمینه همکاری وجود دارد.

آیا وزارت صمت سامانه ثبت سفارش را برای شرکت‌ها باز کرده است؟

برای بخش مسافری و لکوموتیو قرار شد سامانه را باز کنند و برای بخش باری و چرخ ۹۲۰ هم قرار شد با تایید معاونت ناوگان راه‌آهن برای تعداد مازاد ثبت سفارش انجام شود.