



گفت و گو با مهندس ناصر غفاری
مدیرعامل شرکت مهتاب سیر جم:

میانگین افزایش ۲,۹ برابری ۱۵۰۰ قلم تجهیزات ریلی در سال ۹۹

در حال حاضر کمبود لکوموتیو در حوزه مسافری بسیار مشکل ساز و موجب کاهش قطارهای مسافری شده است هر چند در افزایش بهره‌وری در حوزه ریلی سه عامل خط، ناوگان (واگن) و لکوموتیو از رکن‌های اساسی فعالیت می‌باشد که لازم و ملزوم یکدیگرند ولی می‌توان گفت که وزن لکوموتیو در این خصوص بیشتر از دو عامل دیگر است. مطابق بررسی‌های انجام شده در انتهای سال ۹۹ تعداد لکوموتیوهای در سرویس باری ۷ درصد، مسافری ۱۴ درصد نسبت به ابتدای سال کاهش یافته است بطوریکه بسیاری از قطارهای مسافری حذف شده است. تعداد کمی لکوموتیو در کشور در مقایسه با آمارهای جهانی قابل قبول است و برابر بررسی‌های انجام شده نسبت واگن به لکوموتیو در ایران در مقایسه جهانی در وضعیت خوبی قرار دارد بطوریکه در دنیا به طور متوسط به ازای هر ۵۰ واگن باری یک لکوموتیو باری و به ازای هر ۲۴ واگن مسافری یک لکوموتیو مسافری وجود دارد با این شرایط وضعیت لکوموتیو در ایران از نظر کمی (تعدادی) خوب می‌باشد هر چند که به دلیل وسعت جغرافیایی کشور و نوع واگن کم سرعت، نمی‌توان نتیجه گرفت که میزان لکوموتیو چگونه است، اما چیزی که در حال حاضر با آن مواجه هستیم کاهش لکوموتیو گرم یا همان لکوموتیو در سرویس است که دلیل آن نیز کمبود قطعات و افزایش هزینه‌های تعمیرات می‌باشد. شرح کامل گفت‌وگو با مهندس ناصر غفاری، مدیرعامل شرکت مهتاب سیر جم را بخوانید:

آیا در ایام عادی با کمبود لکوموتیو مواجه بوده‌اید یا خیر؟ اگر جواب بله هست لطفاً مثال بزنید؟

بله در طول سال جاری با کمبود لکوموتیو مواجه بوده‌ایم به طوریکه شاهد حذف قطارهای برنامه‌ای و صدور تلفنگرام‌های متعدد توسط راه آهن جهت تغییر ساعت حرکت قطارها برای تامین لکوموتیو گرم بوده‌ایم به طور مثال یک رام قطار این شرکت مدتی از طول سال حذف بوده و یا در دو ماه اخیر قطار قزوین - مشهد این شرکت به تناوب حذف گردیده است که مانع از ایجاد درآمد جاری شرکت شده است.

با توجه به افزایش نرخ ارز مطمئناً مشکلاتی را در خصوص تعمیر و نگهداری واگن‌ها داشته‌اید. با توجه به اینکه قیمت بلیت مسافری جوارگویی هزینه‌ها نیست کمبودها را چگونه جبران می‌کنید؟

میزان افزایش نرخ ارز و همچنین اثر تحریم‌ها در سال گذشته و جاری به شدت در افزایش لجام گسیخته قیمت قطعات تاثیرگذار بوده بطوریکه با بررسی انجام شده در این شرکت ۱۵۰ قلم جنس و قطعه مورد نیاز را که در سال ۹۹ بیشترین خرید را داشته‌ایم با دوره مشابه سال قبل آن مقایسه

برخی از قطارهای فعلی می‌باشیم (منهای قطارهای پنج ستاره) بطور مثال قیمت مصوب قطار تهران - مشهد این شرکت یکصد هزار تومان است که به مسافری، خدماتی شامل پذیرایی آب معدنی، کیک، ماسک و لوازم خواب تمیز انجام می‌شوند، آیا واقعا انصاف هست مسیر ۹۲۰ کیلومتر را با امکانات مذکور و جای خواب به این مبلغ داده شود حال آنکه در حدود چهار درصد این قیمت متعلق به راه‌آهن شامل سهم لکوموتیو، پشتیبانی و خدمات ایستگاهی می‌باشد!

علیرغم عدم توجیه بهره‌برداری واگن‌ها با قیمت‌های فعلی و هزینه‌های جاری به جهت باقی ماندن در صنعت و امیدواری به آینده شرکت خوشبختانه با پیش‌بینی‌های انجام شده و تشکیل ستاد نروزی تمامی واگن‌ها در حال آماده شدن هستند علاوه بر واگن‌ها، پیش‌بینی لازم جهت پرداخت به موقع مطالبات و البسه نو به صورت کامل برای تمامی پرسنل انجام شده و از نظر تجهیزات نیز علاوه بر رفع خرابی‌ها، جرم‌گیری و آراستگی واگن و پیش‌بینی مسنوجات شامل روکش، پرده، فرش، لوازم خواب و ... انجام شده است که امیدواریم فعالیت نروزی خوبی داشته باشیم.

با توجه به آغاز سفرهای نروزی آیا قیمت بلیت تغییری کرده است یا خیر؟ لطفاً توضیح بفرمایید در ۴ سال گذشته با وجود مشکلات مالی در زمان شیوع همه‌گیری ویروس کرونا قیمت بلیت مقرون به صرفه بوده یا خیر؟ با توجه به آغاز سفرهای نروزی چه اقداماتی در خصوص آماده کردن واگن‌های مسافری برای سیر انجام داده‌اید؟

متأسفانه علیرغم مصوبه قانونی شورای عالی ترابری و پیگیری‌های مستمر انجمن و شرکت‌های ریلی هیچ‌گونه افزایش قیمتی در سال جاری نداشته‌ایم.

در خصوص میزان قیمت بلیت، ذکر این نکته جالب است که در سال‌های ۹۵ و ۹۶ قیمت بلیت افزایش نیافته و همین عامل باعث ایجاد شکاف بین درآمد و هزینه شرکت‌های ریلی شده یا اینگونه هم می‌شود تعبیر کرد که طی ۵ سال گذشته قیمت بلیت به طور میانگین ۱۶ درصد افزایش یافته، حال آنکه میزان افزایش تورم بالغ بر ۳۵ درصد است که این موضوع خود گویای پایین بودن قیمت بلیت می‌باشد.

قیمت بلیت قطار در مقایسه با سایر شقوق حمل نقل ریلی مانند هوایی و جاده‌ای بسیار پایین بوده و بعضاً شاهد تعجب مسافریان بابت قیمت

نمودیم مشاهده کردیم که به طور میانگین ۲/۹ برابر افزایش پیدا کرده که شاهد این موضوع خرید چرخ منوبلوک، بانداژ، محور، غذا و آب معدنی قطارها می باشد، این در حالی است که در سال جاری هیچ گونه افزایش قیمتی در بلیت نداشته ایم. هیچ همخوانی بین قیمت اقلام و قیمت بلیت وجود ندارد و مابه التفاوت این هزینه ها از طرق مختلف مانند:

- عدم پرداخت بخشی از هزینه ها مانند سهم لکوموتیو و پشتیبانی به راه آهن
- مصرف قطعات موجود از سنوات قبل که عملا با نبود قطعه در انبارها مواجه خواهیم بود
- به تاخیر انداختن هزینه های جاری مانند هزینه های نوسازی و تعمیرات و مدت دار کردن خرید قطعات
- کمک مالی سهامداران و اخذ تسهیلات بانکی جبران می شود و عملا شرکت ها امکان جبران موارد فوق را جز بخشودگی و استمهال طرفین بدهی ندارند.

با توجه به اینکه با پیک ششم دوران شیوع کرونا رو به رو هستیم چه پروتکل های بهداشتی اندیشیده شده است؟ آیا از صد در صد ظرفیت واگن ها استفاده می شود؟

واقعا صنعت ریلی مسافری به رسالت اجتماعی خود در دوران کرونا به نحو احسن اقدام نمود و علیرغم متحمل شدن هزینه های زیاد نسبت به رعایت فاصله گذاری اجتماعی حسب ابلاغ وزرات بهداشت، ضد عفونی واگن ها قبل از مسافری و توزیع ماسک و لوازم بهداشتی بین مسافری اقدام نمود و باز به جهت جلوگیری از کاهش سرایت این موضوع را به جد دنبال می نماید. تمامی شرکت های ریلی حسب ابلاغ ستاد ملی کرونا تا قبل آذر ماه صرفا پنجاه درصد ظرفیت خود را می توانستند به فروش برسانند که این موضوع کامل اجرا گردید و از آذر ماه نیز باز مجدد حسب ابلاغیه جدید مجاز به فروش هشتاد درصد ظرفیت بودیم که در حال حاضر در حال اجرای آن می باشیم.

با توجه به وجود پیک ششم و افزایش مجدد بستری ها، استقبال از سفرهای نوروزی را چگونه ارزیابی می کنید؟

به نظر می رسد وضعیت مسافر در حوزه ریلی در مقایسه با سال های قبل بهتر شود چرا که ویروس جدید علیرغم سرعت بیشتر انتشار خوشبختانه با

واکسیناسیون انجام شده مانند پیک های قبلی از آمار مرگ و میر و بستری کمتری برخوردار است و از طرفی قیمت سایر شقوق حمل و نقل نیز در مقایسه با ریلی بالا می باشد، شوق و انگیزه مردم به اضافه شدن سفر به سبد خانوار که طی دو سال اخیر حذف شده بیشتر شده است.

با توجه به اینکه مدتی است که مدیریت راه آهن تغییر کرده عملکرد تیم جدید راه آهن را چگونه ارزیابی می کنید؟ ریشه مشکلات موجود را وابسته به وجود چه عواملی می بینید؟

هنوز زود است که در این خصوص قضاوت شود ولی نکته ای که وجود دارد مدیریت جدید راه آهن میزان قابل توجهی حساسیت برای مسئولین دولتی جهت کمک و نگاه ویژه به راه آهن ایجاد نموده که نمونه آن اقدام جهادی برای سفارش گذاری داخلی و خارجی برای تامین لکوموتیو و افزایش به سیر لکوموتیو گرم است که بسیار امیدوار کننده است که ریشه اصلی مشکلات فعلی نیز در همین موضوع یعنی عدم سرمایه گذاری عملی دولت در صنعت بوده که امید است این مهم محقق گردد.

چشم انداز حمل و نقل مسافری ریلی را چگونه ارزیابی می کنید؟

در قوانین بالا دستی مشوق های بسیار خوبی برای توسعه و جذب سرمایه گذاری در صنعت ریلی پیش بینی شده است که می توان به مواردی چون:

- ۱- پرداخت تسهیلات برای افزایش ناوگان از محل تبصره ۱۸ بودجه سالانه

- ۲- پرداخت تسهیلات بازگشت سرمایه گذاری از طریق ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید

- ۳- معافیت مالیاتی ماده ۱۳۲ قانون مالیات های مستقیم با بند الف ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه

- ۴- کاهش سهم لکوموتیو برای ناوگان جدید و بازسازی شده در آئین نامه و رتبه بندی قطارها

- ۵- مجاسبه نرخ ارزش افزوده با نرخ صفر به استناد بند ب ماده ۵۲ قانون برنامه ششم توسعه

- ۶- پرداخت مابه تفاوت بلیت های تخفیف دار به خانواده محترم شهدا و ایثارگران در قالب ماده

- ۴۱ قانون جامع خدمات ایثارگری اشاره نمود که همگی حاکی از چشم انداز مثبت

کمک و نگاه مثبت دولت به حوزه ریلی می باشد ولی متاسفانه شاید به دلایل ناشی از ضعف ساختاری در راه آهن و عدم روحیه مطالبه گری و عدم معرفی صنعت ریلی به مواردی که اعلام

گردید به طور کامل در حوزه ریلی اجرا نشده است بطوریکه تبصره ۱۸ با عدم همکاری بانک ها و معافیت مالیاتی ماده ۱۳۲ و محاسبه نرخ ارزش افزوده با نرخ صفر توسط سازمان امور مالیاتی اجرایی نمی شود که این موارد انگیزه شرکت های ریلی را در توسعه این صنعت کاهش داده است. لذا در مجموع چشم انداز مثبت در این خصوص منوط به تحرک بیشتر مدیران ریلی می باشد.

به عنوان سخن آخر اگر صحبتی دارید بفرمائید؟

در پایان باید اذعان داشت مهمترین چالش پیش رو در صنعت ریلی قطعا در چند سال آینده تامین لکوموتیو گرم (در سرویس) می باشد که امید است در این خصوص موارد پیش بینی شده سریعاً عملیاتی شود همچنین بایستی فکر اساسی بابت معیشت بسیار پایین پرسنل این صنعت کرد چراکه دریافتی کارکنان این صنعت اعم از قشر کارگری، فنی، کارشناسی و مدیران در مقایسه با صنایع دیگر بسیار پایین است.

شرکت مهتاب سیرجم در راستای فرمان مقام معظم رهبری مبنی بر اجرایی شدن اصل ۴۴ قانون اساسی تشکیل و مبادرت به خرید ۱۲۶ دستگاه واگن شامل ۸۷ دستگاه واگن پارسی، ۲۵ دستگاه واگن اتوبوسی، ۷ دستگاه واگن رستوران و ۷ دستگاه واگن مولد برق نمود که متاسفانه میانگین سن واگن های مسافری این شرکت بالا بوده و میانگین سنی ۳۰ سال دارد، همچنین ۲۵ دستگاه اتوبوسی بالغ بر ۵۵ سال سن دارد که حسب ابلاغ آئین نامه بازرسی و مقررات فنی و بازسازی واگن های مسافری از سال ۹۵ از سیر خارج شده است.

تعداد واگن فعال مسافری شرکت ۸۷ دستگاه واگن پارسی با میانگین سنی بالغ بر سی سال بوده که از این تعداد ۱۰ دستگاه در سال ۹۸ در قالب سطح تعمیرات تعریف شده (سطح یک) آئین نامه فوق بازسازی و تا ۱۵ سال دیگر مجاز به سیر می باشد. طبق استراتژی تبیین شده شرکت و مساعدت های سهام دار، عمده این شرکت (گروه سرمایه گذاری توسعه ترابری ایرانیان) از نظر منابع مالی مقرر است در سال آتی دو پروژه شامل بازسازی ۱۵ دستگاه واگن پارسی ۶۶ نفره در قالب سطح یک مطابق اقدام سال ۹۸ شرکت و تبدیل ۱۰ دستگاه واگن پارسی ۶۰ نفره به واگن ۴ تخته پنج ستاره، اجرایی گردد که در حال حاضر در حال نهایی شدن و احتمالاً شرکت از اردیبهشت ماه سال آتی شروع به پروژه های مذکور نماید.