

رفع کمبود لکوموتیو با اقتصادی کردن سرمایه‌گذاری در حوزه مسافر



محمد رازی
نایب رئیس هیأت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های ریلی



هرچند شرکت‌های مسافری تلاش می‌کنند با افزایش بهره‌وری، کمبودهایی مثل کمبود لکوموتیو را جبران کنند، اما حل این معضل به‌صورت اساسی نیازمند افزایش سرمایه‌گذاری در ناوگان ریلی مسافری است. محمد رازی، نایب رئیس هیأت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های ریلی در این گفتگو، راهکارهایی برای جذب سرمایه به حوزه مسافری ریلی برشمرده است



در ماه‌های اخیر تعداد قطارهای مسافری اعزامی به برخی مقاصد پرتقاضا کاهش داشته است. دلیل این موضوع چیست و این کاهش چه مشکلاتی برای مسافران و شرکت‌های ریلی ایجاد کرده است؟

مستحضرید که لکوموتیوهای بخش مسافری، غالباً از شرکت زمینس هستند. تعداد این لکوموتیوها در ماه‌های اخیر به دلایلی که بر همه‌ی اهالی و دست‌اندرکاران این بخش آشکار است، کاهش داشته و موجب کاهش ظرفیت ناوگان در مسیرهای مختلف، خصوصاً مسیرهای پرتقاضا مثل؛ مسیرهای منتهی به مشهد شده است. صنعت ریلی برای بخش مسافری، حدود ۱۲۵ دستگاه لکوموتیو زمینس در اختیار داشت که تعدادی از آن‌ها به دلیل کاهش نقدینگی شرکت‌های لکوموتیو و پرداخت نشدن مطالبات آن‌ها، از سرویس خارج شد و اکنون حدود ۸۵ دستگاه لکوموتیو در ناوگان مسافری کشور در حال بهره‌برداری است.

از طرفی جایگزینی لکوموتیوهای GM نیز نیازمند مولدهای برق مخصوص بود که بتواند برق واگن‌ها را تأمین کند. مولدهای برق در سیاست‌های قبلی به‌وسیله‌ی شرکت‌ها حذف شده بودند. توضیح این‌که در صنعت ریلی مسافری حدود ۷۰ مولد در حال سرویس‌دهی بود که بعد از ورود لکوموتیوهای زمینس به

کمبودی که در حال حاضر در حوزه‌ی لکوموتیو داریم، به صورتی نیست که دیگر بتوان با اقدامات کوتاه‌مدت برای آن راهکاری پیدا کرد. این کمبود موجب حذف حدود هیجده- نوزده قطار در مسیرهای پرتقاضا شده است. مستحضرید که قرارداد تأمین لکوموتیوهای زمینس از شرکت مپنا در مناقصه‌ی جدید شرکت راه‌آهن منفک شده است. به نظر می‌رسد مشکلات مالی برای مپنا پیش آمده بود و نمی‌توانست به تأمین لکوموتیو با شرایطی که وجود داشت، ادامه دهد و مقرر شده است پیمانکار جدیدی تأمین لکوموتیوهای زمینس را به عهده بگیرد. امیدواریم با پیمانکار جدید روند تأمین لکوموتیو سرعت بگیرد و کمبودی که در این حوزه داریم، برطرف شود که البته در کوتاه‌مدت این امر امکان‌پذیر نیست.

از سوی دیگر؛ در مورد تزریق منابع جدید از محل ماده‌ی ۱۲ هم اخیراً صحبت‌هایی از سوی مدیرعامل راه‌آهن مطرح شده که امیدواری‌هایی برای بهبود وضعیت شرکت راه‌آهن و شرکت‌های فعال در حوزه‌ی ریلی، اعم از مسافری، باری و لکوموتیو ایجاد کرده است.



کمبود قطار چه تأثیری بر فروش بلیت و سوءاستفاده‌ی دلالان از بازار سیاه دارد؟ چه تدابیری می‌توان برای کوتاه کردن دست دلالان از بازار اندیشید؟

ناوگان، به دلیل این‌که این لکوموتیوها دارای فناوری «هد اند پاور» هستند، شرکت‌ها به تغییر کاربری مولدهای برق خود اقدام کردند و امروز کمتر از ۳۰ مولد برق در صنعت ریلی مسافری ما در حال کار است. بنابراین؛ در حال حاضر در ناوگان مسافری، تعداد ۸۵ دستگاه لکوموتیو زمینس داریم، به‌اضافه‌ی حدود ۳۰ مولد برق که می‌توانند با لکوموتیوهای GM ترکیب شوند و قطار را جابه‌جا کنند و این تعداد لکوموتیو پاسخگوی نیاز بخش مسافری نیست. توجه داشته باشید که تعدادی از لکوموتیوها هم باید در حالت رزرو باشند و این امر هم تعداد لکوموتیو فعال و در حال سیر را کاهش می‌دهد.

شرکت راه‌آهن برای رفع کمبودی که ایجاد شده، تمهیداتی اندیشیده است، ولی این تمهیدات هم ضمن این‌که حالت مسکن موقت را دارند، چندان کمکی به برطرف شدن مشکل کمبود لکوموتیو نمی‌کنند. به‌عنوان مثال؛ تعدادی از لکوموتیوهای بخش باری را به بخش مسافری منتقل کرده‌اند که تا حدی کمبود را در بخش مسافری جبران کنند. اما باز هم این تعداد لکوموتیو، تمام نیاز بخش مسافری را پاسخ نمی‌دهد و بخش بار هم با کمبود بیشتری مواجه می‌شود.



آیا در کوتاه‌مدت می‌توان برای رفع این کمبود کاری انجام داد؟



نرخ سود صفر است و ۵۷ درصد سیستم بانکی، تسهیلات پرداخت می‌کند و سرمایه‌گذار هم باید الباقی سرمایه را تأمین کند. میانگین سودی که سرمایه‌گذار باید برای این تسهیلات پرداخت کند، حدود ۱۱ درصد است که باز هم جاذبه‌ی لازم را برای سرمایه‌گذاران ندارد. اگر سهم آورده‌ی دولت در تسهیلات تبصره‌ی ۱۸ حداقل ۴۰ درصد با نرخ سود صفر باشد، میانگین سود این تسهیلات برای سرمایه‌گذار به ۷ درصد کاهش می‌یابد و تسهیلات مورد اشاره را برای سرمایه‌گذاران جذاب می‌کند.

راهکار دیگر این است که منابع ماده‌ی ۱۲ وارد صنعت ریلی شود که خوشبختانه در روزهای اخیر در این باره خبرهای خوبی منتشر شده و قرار است در قالب قراردادهای الحاقی برای شرکت‌های ریلی، گشایش خوبی از این محل ایجاد شود. عددی که در خبرها از منابع جدید حاصل از ماده‌ی ۱۲ اعلام شده، چیزی بالغ بر ۲ هزار میلیارد تومان است که قابل توجه است و می‌تواند مشکلات شرکت‌های ریلی خصوصاً شرکت‌های مسافری را حل کند. منابعی که از این محل اعلام شده، ۷,۵ میلیارد یورو اعلام شده است و اگر بتوانیم شرکت‌هایی که مشمول تسهیلات ماده‌ی ۱۲ می‌شوند را افزایش دهیم، حتی در کوتاه‌مدت هم می‌توان سرمایه‌گذاری را در صنعت ریلی متحول کرد. تجدید نظر در هزینه‌ی لکوموتیو نیز یکی دیگر اقدامات و راهکارهایی است که می‌تواند سرمایه‌گذاری در حوزه‌ی مسافری را رونق بدهد. البته راه‌آهن در این زمینه مساعدت می‌کند و هزینه‌ی لکوموتیو مسافری را یک‌سوم در نظر می‌گیرد. اما باز هم شرکت‌های مسافری به دلیل قیمت پایین بلیت و هزینه‌های سنگین دیگری که دارند، به سودآوری نمی‌رسند که بتوانند سرمایه‌گذاری جدیدی داشته باشند.

جمله موضوعات قدیمی است. در سال‌های قبل و در دهه‌ی ۸۰ و ۹۰، برنامه‌هایی برای جذب سرمایه در حوزه‌ی ریلی پیش‌بینی کردند. اما نظام دولتی تعیین نرخ خدمات، این بخش را به نحوی تحت تأثیر قرار می‌دهد که سرمایه‌گذاران را از ورود به این بخش منصرف می‌کند. همان‌طور که مستحضرد، غالب شرکت‌های مسافری در حوزه‌ی ریلی که سرمایه‌گذاری‌های توسعه‌ای انجام می‌دهند، شرکت‌های دولتی و شبه‌دولتی هستند و بخش خصوصی تحرک جدی در سرمایه‌گذاری جدید و افزایش ناوگان نداشته است.

شاید بتوان گفت شرکت ریل برابر صبا که متعلق به بسیج است، اخیراً تحرک خوبی نشان داده و توانسته ناوگان اضافه کند. اما به دلیل سهم سرمایه‌بری بالای ناوگان نو مسافری و از طرفی قیمت غیراقتصادی که برای بلیت قطار تعیین شده است، سرمایه‌گذاری در این بخش توجیه لازم را پیدا نمی‌کند. توجه داشته باشید، عواملی که ذکر شد نه تنها مانع سرمایه‌گذاری و خرید واگن نو می‌شود، بلکه تعمیر و نوسازی واگن‌های قدیمی را هم از توجیه اقتصادی خارج می‌کند. امروز خرید واگن نو حدود ۲۸ میلیارد تومان و بازسازی واگن‌های قدیمی حدود ۱۰ میلیارد تومان هزینه در بر دارد. شرکت‌ها برای انجام این هزینه اگر روی تسهیلات بانکی حساب کنند، با سود ۲۴ درصدی تسهیلات مواجه می‌شوند که با توجه به پایین بودن حاشیه‌ی سود حوزه‌ی ریلی مسافری، توجیه‌پذیر نیست. راهکاری که می‌توان برای خروج از این وضعیت پیشنهاد داد، استفاده از تسهیلات تبصره‌ی ۱۸ است. این تسهیلات باید افزایش پیدا کند. آورده‌ی دولت در این تسهیلات ۲۳ درصد با

در گذشته‌ی دور بازار سیاه بلیت قطار موضوعی چالش‌برانگیز بود. اما در حال حاضر با سیستم متمرکزی که در فروش بلیت قطار راه‌اندازی شده و با اقداماتی که در کنترل بلیت با مدارک مثبته‌ی مسافران انجام می‌شود، این دغدغه دیگر به شکل قبل مطرح نیست. من در دوره‌ای مسؤولیت مدیریت عاملی و کنترل سیستم فروش بلیت را در رجا به عهده داشتم و می‌توانم بگویم سطح دلالتی و واسطه‌گری‌های سودجویانه در بلیت قطار خوشبختانه با کمک فناوری‌های جدید به کم‌ترین حد رسیده و حتی می‌توان گفت مسیر دلالتان کاملاً مسدود شده است.

شرکت‌های مسافری ریلی با سیستم‌های برخطی که در اختیار رؤسای قطارها قرار گرفته، کنترل دقیق مسافران و تطبیق مشخصات فردی آن‌ها با بلیت را انجام می‌دهند. کتمان نمی‌کنم که ممکن است برخی سوء استفاده‌ها با وجود کنترل‌هایی که انجام می‌دهیم همچنان ادامه پیدا کند، اما تعداد این گونه تخلفات در حدی نیست که بگوییم سیستم فروش و کنترل بلیت قطار در دست دلالتان است. نکته‌ی شایان ذکر این که، در شرایط کمبود قطار و در حالی که تقاضا بر عرضه‌ی بلیت پیشی گرفته، بروز تخلف و دلالتی با تمام تمهیداتی که برای کوتاه کردن دست دلالتان اندیشیده می‌شود، دور از انتظار نیست. بنابراین؛ ما باید برای رفع این معضل به‌طور اساسی به فکر افزایش عرضه و متعادل کردن بازار بلیت باشیم.



به اعتقاد شما سرمایه‌گذاری جدید برای رفع کمبودهای بخش مسافری ریلی از چه محلی امکان‌پذیر است و چه موانعی باید برطرف شود تا سرمایه‌گذاران به طرف سرمایه‌گذاری در حوزه‌ی قطارهای مسافری جذب شوند؟

موضوع سرمایه‌گذاری در بخش ریلی مسافری از