



نیز در این نامه وجود دارد و قرار است این موارد مورد توجه قرار گیرد.

وی افزود: یکی از خواسته‌های شرکت‌ها از راه‌آهن این است که برای تأمین مالی خرید این بسته، سازوکار مشخصی برای فروش قطعی انجام شود، نه اجاره به شرط تعلیک، تا سند شرکت‌ها در نظر گرفته شود. ارزش این بسته بین ۵۰ تا ۱۰۰ میلیون دلار برآورد می‌شود و طبیعتاً رقم قابل توجهی برای خرید است؛ بنابراین لازم است یک مکانیزم تأمین مالی برای شرکت‌ها طراحی شود.

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی تأکید کرد: به ویژه انتظار بخش خصوصی این است که فروش به‌صورت فروش قطعی انجام شود، نه اجاره به شرط تعلیک، تا سند ناوگان از همان بدو واگذاری به نام خریدار منتقل شود. وی توضیح داد: انتقال سند به خریدار این‌ امکان را فراهم می‌کند که شرکت مالک بتواند از سند این ناوگان به عنوان ضمانت در سیستم بانکی استفاده کرده و با دریافت تسهیلات، توان مالی خود را برای انجام این سرمایه‌گذاری افزایش دهد.

ضرورت پوشش ریسک‌های فنی و بهره‌برداری
سیدوکیلی در پایان گفت: این واگذاری، به‌ ویژه در مورد لکوموتیوهای GE،مجموعه‌ای از ریسک‌ها را نیز برای بخش خصوصی به همراه دارد. بخشی‌ از این ریسک‌ها مربوط به مسائل فنی و لوازم یدکی است.

وی افزود: در حال حاضر راه‌آهن امکانات و سالن‌های تعمیراتی مرتبط با این لکوموتیوها را در شبکه دارد و یکی از این سالن‌های تعمیراتی نیز تنها یک مجموعه مشخص است، بنابراین در کنار مسائل فنی، موضوع دسترسی به لوازم یدکی و امکانات تعمیراتی و همچنین انواع ریسک‌های بهره‌برداری در آینده باید مورد توجه قرار گیرد.

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی خاطرنشان کرد: انتظار بخش خصوصی این است که راه‌آهن برای این ریسک‌ها پوشش و تضمین‌های لازم را ایجاد کند و تدابیری بیندیشد که ریسک‌های ناشی از مسائل فنی، تعمیراتی، تأمین قطعات و بهره‌برداری برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی کاهش پیدا کند.

وی تأکید کرد: مجموع این موارد، از قیمت‌گذاری واقعی و متناسب با بازار گرفته تا ریایی شدن مبنای مالی واگذاری، ایجاد سازوکار تأمین مالی، انتقال قطعی سند ناوگان به خریدار و پوشش ریسک‌های فنی و بهره‌برداری، از مطالبات مهم شرکت‌های بخش خصوصی برای موفقیت واگذاری مجموعه لکوموتیوهای GE راه‌آهن است.

مالی بیشتری ایجاد شده و طبیعتاً تعداد بیشتری لکوموتیو نیز خریداری خواهد شد.

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی افزود: از سوی دیگر، بخش خصوصی نیز طبیعتاً هوشمندانه‌تر و مطابق با اقتصاد بازار خرید را انجام می‌دهد و به بهره‌برداری می‌رساند.

انتظار بخش خصوصی؛ خروج کامل راه‌آهن از تصدی‌گری

سیدوکیلی در ادامه در پاسخ به این جمع‌بندی که آیا انتظار بخش خصوصی این است که راه‌آهن از یک طرف خودش را از تصدی‌گری نیروی کشش خارج کند و از طرف دیگر به جای خرید مستقیم لکوموتیوهای جدید، منابع خود را به شکل مشوق و اهرم مالی در اختیار بخش خصوصی قرار دهد، گفت: بله، انتظار ما دقیقاً همین است.

وی تأکید کرد: باید این واگذاری به‌صورت کامل انجام شود. البته ممکن است راه‌آهن واقعاً تعدادی لکوموتیو را به عنوان ناوگان استراتژیک برای شرایط بحرانی یا روز مبادا در اختیار داشته باشد که اشکالی ندارد. داشتن تعدادی ناوگان استراتژیک در یک سازمان دولتی، مانع توسعه بخش خصوصی نمی‌شود.

سیدوکیلی افزود: اما در حال حاضر حدود ۶۰ درصد لکوموتیوهای GE در اختیار شرکت راه‌آهن است و مابقی نیز راه‌آهن آنها را بهره‌برداری می‌کند؛ یعنی حدود ۴۰ درصد راه‌آهن از شرکت‌ها اجاره می‌کند و خودش بهره‌برداری می‌کند. این مدل، مدل شکست‌خورده‌ای است.

وی ادامه داد: در بهره‌برداری، اقتصاد بخش غیردولتی باید حتماً اقتصاد بهتر و با بهره‌وری بالاتری نسبت به مجموعه دولتی باشد. تجربه نیز نشان داده است که اگر منابعی که به شرکت راه‌آهن تزریق شده، در بخش غیردولتی تزریق می‌شد، مسلماً تعداد لکوموتیوهای بیشتری نسبت به وضعیت فعلی در اختیار داشتیم.

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی تصریح کرد: فارغ از توانمندی افراد، فرآیندهای دست‌وپاگیری که مجموعه دولتی با آنها دست‌وپنجه نرم می‌کند، مانع می‌شود تا بتواند به‌صورت چابک و کم‌هزینه، ناوگان را آماده‌کار نگه دارد.

تأمین مالی خرید بسته لکوموتیو؛ مطالبه دیگر بخش خصوصی

سیدوکیلی در ادامه با اشاره به نامه انجمن به راه‌آهن گفت: ما نامه‌ای به راه‌آهن ارسال کرده و نظرات خودمان را اعلام کرده‌ایم. مسایر نظراتی که بخش‌های دیگر مطرح کرده‌اند

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی:

خروج کامل راه‌آهن از تصدی‌گری مطالبه

بخش خصوصی است

بخش خصوصی خواستار کاهش ریسک واگذاری لکوموتیوهای GE است

محبوب می‌شود.

وی افزود: برنامه هفتم الزام کرده است که در پایان برنامه، ۷۰ درصد قطارهایی که در شبکه تشکیل می‌شوند، به‌صورت قطار کامل تشکیل شوند. این موضوع هم قطارهای باری و هم قطارهای مسافری را شامل می‌شود.

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی ادامه داد: بنابراین شرکت‌هایی که در حوزه مسافری نیز فعال هستند، می‌توانند با این روش قطارهای خود را تشکیل دهند و طبیعتاً زمان‌بندی‌های خودشان را داشته باشند و چه بسا بتوانند بهره‌وری ناوگان مسافری خود را نیز بهبود دهند. در حوزه باری نیز موضوع بسیار شفاف و روشن است.

قیمت‌گذاری؛ یکی از مهم‌ترین چالش‌های بخش خصوصی

سیدوکیلی در پاسخ به این پرسش که عمده مانع و چالش بخش خصوصی در مدل پیشنهادی راه‌آهن چیست و چه عاملی ریسک سرمایه‌گذاری را افزایش می‌دهد، گفت: یکی از موارد مهم، قیمت‌گذاری است.

وی توضیح داد: آنچه در جلسه اول به عنوان قیمت‌گذاری ارائه شده بود، یا به نوعی سبملی از قیمت‌گذاری ارائه شده برای قیمت پایه مزایده بود، قیمتی تقریباً دو برابر قیمت بازار بود.

این فعال صنعت ریلی افزود: لکوموتیوهای GE لکوموتیوهایی هستند که بالای ۳۰ سال سن و کارکرد دارند. در حال حاضر لکوموتیوهایی که امکان واردات آنها وجود دارد سه عمده‌تا با برند GM وارد می‌شوند ـ سن کارکردشان تازه‌تر از لکوموتیوهای GE است، اما قیمت آنها حدود نصف یا حتی کمتر از نصف قیمت موردنظر در طرح اولیه است و امکان خرید لکوموتیو کار کرده با قیمتی زیر یک میلیون دلار وجود دارد.

وی تأکید کرد: بنابراین باید قیمت‌گذاری راه‌آهن به‌طور جدی اصلاح شود و مطابق با قیمت و شرایط واقعی بازار انجام پذیرد.

درآمد ریلی، قیمت‌گذاری و اقساط ارزی

سیدوکیلی موضوع دوم را مدل ارزی قیمت‌گذاری و اقساط دانست و گفت: راه‌آهن در مدلی که ارائه کرده بود، قیمت را به‌صورت ارزی تعیین کرده و اقساط را نیز ارزی در نظر گرفته بود؛ در حالی که لکوموتیو ناوگانی نیست که درآمد ارزی داشته باشد و اساساً درآمد آن ریالی است.

وی افزود: تعرفه‌های این بخش نیز توسط شورای ترابری و تنظیم بازار و خود راه‌آهن تعیین می‌شود. بنابراین هیچ بخش خصوصی حاضر نمی‌شود در جایی سرمایه‌گذاری کند که اساساً اختیار تعیین تعرفه‌های خود را ندارد و علاوه بر آن، کالایی که درآمد ریالی دارد را با قیمت ارزی خریداری کند و اقساط ارزی آن را بازپرداخت کند.

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی تصریح کرد: این قطعاً طرحی شکست‌خورده خواهد بود. اگر قرار است قیمت‌گذاری به‌صورت ارزی انجام شود، باید در زمان واگذاری، معادل ریالی آن تبدیل شود و محاسبات مالی

سیدعلیرضا سیدوکیلی، دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، در گفت‌وگو با تین‌نیوز، درباره طرح واگذاری مجموعه لکوموتیوهای GE راه‌آهن اظهار کرد: راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران طی ماه‌های اخیر در هیئت‌مدیره خود به این تصمیم رسیده است که مجموعه لکوموتیوهای GE که حدود ۵۰ تا ۶۰ سال در اختیار راه‌آهن بوده، به‌صورت یک بسته واگذار شود.

وی افزود: این بسته شامل لکوموتیوهایی است که در حال حاضر فعال و آماده‌به‌کار هستند، لکوموتیوهایی که نیاز به تعمیرات دارند تا بتوانند مجدداً وارد خط شوند و همچنین لکوموتیوهایی که بخش عمده آنها در حد پوسته باقی مانده است. این مجموعه قرار است به‌صورت یک پکیج واگذار شود و اگر این اتفاق بیفتد، می‌توان آن را بزرگ‌ترین طرح خصوصی‌سازی راه‌آهن طی ۱۵ تا ۲۰ سال اخیر دانست.

وی گفت: اگر طرح اولیه به همان شکل ارائه شده قرار بود اجرا شود، عملاً این خصوصی‌سازی با شکست مواجه می‌شد. زمانی که راه‌آهن بازخوردهای بخش خصوصی را در آن جلسه دریافت کرد، تصمیم گرفته شد پیش از ورود به مرحله اجرای طرح، ابتدا با بازخورد انجمن‌های صنفی و شرکت‌هایی که مایل به سرمایه‌گذاری هستند دریافت شود و سپس فراخوان مزایده برای واگذاری منتشر شود.

این فعال بخش خصوصی در صنعت ریلی ادامه داد: همه می‌دانیم که شرایط اقتصادی کشور، شرایط خاصی است و بسیاری از کسب‌وکارها در وضعیت محدودشونده قرار دارند. در شرایطی که امکان توسعه برای بسیاری از کسب‌وکارها وجود ندارد، مجموعه‌های اقتصادی بیشتر به فکر ادامه بقا در بازار خود هستند و صنعت حمل‌ونقل ریلی نیز از این واقعیت دور نیست.

انجمن‌های صنفی پیشنهاد مشترک خود را به راه‌آهن ارائه می‌کنند

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی گفت: توافق خوبی که در انتهای جلسه حاصل شد، این بود که انجمن‌ها به‌صورت مشترک نشستی داشته باشند و پیشنهاد یکپارچه خود را تنظیم و به راه آهن ارسال کنند تا راه‌آهن بتواند این پیشنهاد را به عنوان آنچه همه شرکت‌ها بر سر آن اتفاق نظر دارند، مبنای عمل قرار دهد و با قوت بیشتری آن را در هیئت‌مدیره به تصویب برساند.

وی ادامه داد: طبیعتاً با این روش، ریسک‌های مربوط به تصمیم‌گیری‌های هیئت‌مدیره یا مدیرعامل محترم راه‌آهن نیز به حداقل خواهد رسید، زیرا روش انجام کار، در واقع درخواست خود بخش خصوصی بوده است.

توسعه لکوموتیوداری خصوصی پیش‌نیاز قطار کامل است

سیدوکیلی با تأکید بر اهمیت این واگذاری اظهار کرد: این موضوع اساساً بسیار مهم است. واقعیت این است که توسعه لکوموتیوداری در بخش خصوصی یکی از پیش‌نیازهای مهم رانداذی «قطار کامل» است که از اهداف برنامه هفتم توسعه

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای گفت: جشنواره شهید رجایی در سال جاری پیوندی میان دو عرصه «خدمت‌رسانی» و «دفاع» است این رویداد فرصتی است تا نقش آفرینان عرصه حمل‌ونقل عمومی را که در بجنبه جنگ به مردم خدمت‌رسانی کردند، معرفی کند.

به گزارش اقتصادسراسر آمد ، رضا اکبری، ، با حضور در محل برگزاری نشست‌های تخصصی بیست و یکمین جشنواره شهید رجایی که در سازمان اداری و استخدامی کشور برگزار شد، مهم‌ترین اقدامات این سازمان در شرایط جنگی را تشریح کرد.

وی گفت: با توجه به شروع جنگ ۱۲ روزه در سال گذشته و استمرار این شرایط و جنگ‌های پی‌درپی که در نهایت به شرایط کنونی رسید، مأموریت اصلی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، حفظ و تداوم خدمت‌رسانی در عرصه حمل‌ونقل کشور بود.

وی افزود: تداوم خدمت‌رسانی به این معناست که کالا باید بموقع بارگیری، حمل و به مقاصد مختلف کشور منتقل شود؛ حتی در شرایط جنگی و در شرایطی که بنادر کشور و نقاط بارگیری مورد حمله قرار می‌گیرند. این مأموریت با تلاش و کوشش همه مجموعه محقق شد و نه تنها اختلالی در حمل کالا در کشور ایجاد نشد، بلکه شرایط ایجادشده به ثبث رکوردهای جدید در جابه‌جایی کالا منجر شد. اکبری ادامه داد: می‌توان گفت در بخش حمل‌ونقل کالا، یک همدلی و حماسه شکل گرفت و جادارد از رانندگان و تمام بازیگران اصلی این بخش تشکر کنم؛ چراکه آنها بار اصلی این مأموریت را بر دوش کشیدند.

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای تصریح کرد: تلاش ما این بود که شرایط جنگی هیچ تأثیری بر نیازهای روزمره مردم نداشته باشد و جابه‌جایی کالا مانند گذشته و حتی بهتر از گذشته انجام شود. آمارها نشان می‌دهد در این شرایط، رکوردهای جدیدی ثبت شد و میزان جابه‌جایی کالا حدود ۳۰ درصد بالاتر از شرایط عادی بود.

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای:

رکوردشکنی ۳۰ درصدی حمل کالا در دوران جنگ و حملات هوایی

بسیاری از مردم در عتبات عالیات حضور داشتند و باید به کشور بازمی‌گشتند؛ بنابراین بازگشت حجاج و زائران به صورت زمینی انجام شد.

اکبری افزود: همچنین بسیاری از مردم در جزایر کیش و قشم حضور داشتند و باید به صورت زمینی بازمی‌گشتند. عده‌ای نیز قصد خروج از کشور یا ورود به کشور را داشتند و بسیاری از مردم از کلان‌شهرها به سمت مراکز استان‌ها و شهرستان‌ها جابه‌جا می‌شدند. تخلیه شهر تهران در اسفند ماه سال گذشته نیز یکی دیگر از جابه‌جایی‌های گسترده مسافری بود که با ناوگان حمل‌ونقل عمومی و همکاری مناسب مجموعه‌های مرتبط، بدون مشکل انجام شد.

وی ادامه داد: دو اربعین را پشت سر گذاشتیم که هر یک با شرایط بهتر و کیفیت مناسب‌تر از قبل برگزار شد. همچنین مراسم تشییع و وداع با رهبر شهیدمان در سه شهر بزرگ و با حضور میلیونی مردم برگزار شد. به طوری که شاید کمتر کسی تصور می‌کرد حمل‌ونقل عمومی بتواند چنین حجم گسترده‌ای از جابه‌جایی را بدون مشکل مدیریت کند.

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای افزود: در کنار این موارد، مسافرت‌های ۲۸ صفر نیز انجام شد و در مجموع، رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل در بخش مسافری پای کار بودند و حماسه‌های متعددی خلق کردند.

اکبری تأکید کرد: آمارهای ما نشان می‌دهد شرایط جنگی نه‌تنها تأثیر منفی بر جابه‌جایی مسافر نداشت، بلکه حضور پرشور بخش حمل‌ونقل در میدان باعث شد این حماسه به بهترین شکل رقم بخورد و مردم با کمترین مشکل و تقریباً بدون مشکل جدی جابه‌جا شوند.

وی سومین مأموریت سازمان راهداری را حفظ و تداوم نگهداری جاده‌های کشور عنوان کرد و گفت: اجازه ندادیم شرایط جنگی بر نگهداری جاده‌های کشور تأثیر بگذارد. در فصل زمستان، جاده‌های کشور بدون مشکل به فعالیت خود ادامه دادند و در طول تابستان نیز همین روند دنبال شد.



وی با اشاره به بخش مسافری حمل‌ونقل جاده‌ای گفت: با توجه به شرایط خاص فضای هوایی کشور و بسته شدن آن در مقاطع مختلف، جابه‌جایی مسافران باید بدون وقفه ادامه پیدا می‌کرد. در شرایط جنگی،