

راه‌آهن روی ریل بورس

مدیران راه‌آهن امیدوارند با تعیین تکلیف زیان انباشته تا سال آینده، زمینه ورود این شرکت به بورس و جذب سرمایه‌های تازه فراهم شود



▲ قطار رجا در مسیر تهران به مشهد

در این روزها بورسی شدن را شاید بتوان یکی از مهمترین دستور کارهای شرکت رجا دانست. البته نباید از یاد برد که زیان انباشته راه‌آهن چالشی جدی بر سر راه این روند است. حال، مرتضی ملائزاد، مدیرعامل شرکت راه‌آهن ایران (رجا) به تازگی در گفتگویی با خبرنگار آتیه‌نو به تشریح روند ورود این شرکت به بورس پرداخته و اظهار کرده که «در حال حاضر زیان انباشته موجود رجا اجازه نمی‌دهد ما این شرکت را به عرصه بورس وارد کنیم، اما امیدواریم بتوانیم طی یک تا دو سال آینده مسئله زیان انباشته را تعیین تکلیف کنیم.»

او بدون اشاره به عدد و رقم این زیان، گفت: «شاید اعلام این اعداد و ارقام در روند بورسی شدن جذاب نباشد اما تا پایان سال آینده این‌ فرایند دنبال می‌شود. در واقع سال ۱۴۰۶ شاهد عملیات ورود شرکت راه‌آهن ایران به بورس خواهیم بود.»

براساس ابلاغیه مقام معظم رهبری در خصوص بند (ج) سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، برای واگذاری سهام شرکت‌های دولتی، خصوصاً از طریق بورس، باید آماده‌سازی‌های لازم انجام شود. وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی نیز در دولت چهاردهم با جدیت بحث واگذاری بنگاه‌های اقتصادی زیرمجموعه خود را در دستور کار قرار داد، اما روند خصوصی‌سازی یا عرضه سهام شرکت‌ها در بورس کار چندان ساده‌ای نبوده و دشواری‌های خاص خود را دارد. با این همه، برنامه هفتم توسعه برای این روند نوعی ضرب‌العجل در نظر گرفته و مهلتی مشخص به شرکت‌ها داده است.

سرمایه: نیاز مبرم راه‌آهن

مدیران صنعت ریلی کشور تأکید دارند راه‌آهن هشت برابر کمتر از جاده سوخت مصرف می‌کند و توسعه آن می‌تواند همزمان هزینه‌های انرژی، تلفات جاده‌ای و آلودگی هوا را کاهش دهد.

مرتضی ملائزاد به تازگی در مراسم «هم‌اندیشی فعالان صنعت گردشگری» بر امنیت شبکه ریلی در قیاس با سایر شیوه‌های حمل‌ونقل، تأکید و خاطرنشان کرد: «سالانه در حوادث ریلی کشور ۱۰

نفر جان می‌بازند که از این میان هفت نفر از پرسنل قطار و تنها سه نفر مسافر هستند.» با این وجود، اگرچه بر اساس جمعیت تقاضای سفر ریلی در ایران رقمی بالا را به خود اختصاص می‌دهد، اما طی سال‌ها و دهه‌های گذشته نمره قابل قبولی در این حوزه اخذ نشده و همچنان برای خرید بلیت قطار مردم باید گوش به زنگ تاریخ‌های پیش‌فروش باشند. عدم پاسخگویی مناسب به نیاز مردمی موضوعی است که ریشه در دلایل گسترده و متنوعی داشته و عوامل متعددی برای آن در نظر گرفته می‌شود. در گام اول ممکن است این وضعیت به کمبود منابع مالی نسبت داده شود، اما واقعیت آن است که اجرای ناقص قوانین حمایتی مانند ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید، در این عقب‌ماندگی عامل مهمتری بوده است. با این وجود همچنان به لطف سرمایه‌گذاری می‌توان مانند هر حوزه دیگری در شرکت راه‌آهن نیز وضعیتی بهتر رقم زد.

ملائزاد نیز بر لزوم سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی کشور به منظور بهبود حمل‌ونقل و کاهش حوادث، تأکید دارد و معتقد است: «در کشورهایی مانند ترکیه سرمایه‌گذاری بسیاری در راستای توسعه شبکه ریلی صورت می‌گیرد. ما نیز چنانچه قصد ارتقای صنعت گردشگری را داریم باید به زیرساخت‌های آن توجه کنیم. توسعه گردشگری نیاز به الزاماتی از جمله شبکه مناسب حمل‌ونقل دارد و بر این اساس لازم است در صنعت ریلی کشور شاهد سرمایه‌گذاری مضاعف باشیم.»

در چنین شرایطی طبیعی است ورود شرکت راه‌آهن ایران به بورس می‌تواند نقشی مؤثر در تأمین سرمایه‌های مورد نیاز ایفا کند، اما چنانچه اشاره کردشگری را داریم باید به زیرساخت‌های آن توجه کنیم. توسعه گردشگری نیاز به الزاماتی از جمله زیان انباشته شرکت، دسترسی به آن را دشوار می‌کند.

چالش تأمین لوکوموتیو

اینک کمبود و فرسودگی واگن‌ها از دیگر چالش‌های پیش روی صنعت ریلی محسوب شود. تحریم‌های فزاینده بین‌المللی در کنار محدودیت‌های مالی

ناوگان فرسوده و قیمت بلیت

استهلاک زودتر خود را نشان می‌دهد. در بسیاری از کشورهای اروپایی، قطارهای ۵۰ساله همچنان در مسیرهای محلی تردد دارند، اما بر اساس سطح خدمات، کلاس‌بندی و قیمت‌گذاری تفکیکی می‌شوند؛ به‌گونه‌ای که بلیت قطارهای جدید و سریع‌السیر ممکن است تا ۱۰۰ یورو قیمت داشته باشد، در حالی که مسیرهای محلی با واگن‌های قدیمی بهای ۱۰ تا ۱۵ یورویی دارند. این تفکیک در ایران وجود ندارد و همه سفرها در چارچوب نرخ‌های دستوری یکسان محاسبه می‌شود.

نتیجه آن، نارضایتی مسافر از کیفیت پایین خدمات و در عین حال زیان مضاعف برای شرکت‌های ریلی است که نمی‌توانند هزینه واقعی نگهداری ناوگان فرسوده را از طریق قیمت بلیت جبران کنند.

دست به دست هم داده‌اند تا این صنعت با فرسودگی ناوگان مواجه شود. حال ارزیابی‌ها گویای آن است که میانگین سنی ناوگان ریلی کشور ۳۰ سال است، اما برخی کارشناسان و مدیران این حوزه از وجود واگن‌های ۵۰ساله در این صنعت خبر می‌دهند.

مدیرعامل رجا ماه گذشته در گفتگویی با یکی از روزنامه‌های پرتیراژ چنین اظهار کرده بود که «در سال‌های ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۰ قرارداد‌های مهمی بسته شد؛ از جمله خرید ۱۰۰ دستگاه لکوموتیو آلستوم، ورود ریل‌باس‌ها، قطارهای تندروی پردیس (ترن‌ست‌ها)، واگن‌های حمل‌خودرو و قطارهای غزال. اما پس از سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۳۸۸ دیگر ناوگان جدیدی به‌صورت جدی وارد شبکه ریلی نشد.»

به گفته ملائزاد «امروز حدود ۱۲۰ تا ۱۳۰ میلیون تقاضای سفر ریلی در کشور وجود دارد، اما در بهترین حالت تنها ۲۵ تا ۳۰ میلیون بلیت عرضه می‌شود؛ یعنی به ازای هر چهار تا پنج متقاضی، تنها یل بلیت ارائه می‌دهیم. ناوگان جدیدی هم به شکل مؤثر اضافه نشده است.»

حال بر اساس این وضعیت، عده‌ای نیز تأخیرهای پیش آمده در برخی مسیرها را به دلیل کمبود و فرسودگی واگن‌ها می‌دانند که ناشی از محدودیت‌های بین‌المللی است. البته مدیرعامل رجا در گفتگو با خبرنگار آتیه‌نو تأکید دارد: «تحریم اثر چندان‌ی روی کار شرکت راه‌آهن ندارد. ممکن است تأمین کابین‌های جدید تا حدود چند درصد مشکلات را کم کند اما این وضعیت چیز جدیدی نیست. ما چهل‌وچند سال است که تحریم هستیم و در همین وضعیت هم کار کرده‌ایم. ما حدود ۱۰۴۰ یا ۱۰۵۰ واگن داریم که حدود ۵۰درصد آنها در حال سیر هستند و امیدواریم که دوستان ما در راه‌آهن بتوانند برای این موضوع برنامه‌ریزی دقیقی داشته باشند.» او در عین حال به توان مجموعه‌هایی که در داخل کشور در حال ساخت واگن هستند اشاره و یادآوری کرد: «در حال حاضر دو مجموعه در حال تولید واگن هستند و طی این روزها شاهد امضای قرارداد ۴۰ دستگاه لکوموتیو جدید هستیم.»

برخی کارشناسان نیز معتقدند با توجه به وضعیت موجود سالانه لازم است حداقل و در کمترین میزان ۵۰ لکوموتیو جدید وارد صنعت ریلی کشور شود.

مصائب قیمت‌گذاری دستوری

در این مسیر پریپیچ‌وخم قیمت‌گذاری دستوری را نیز می‌توان مورد دیگری دانست که در درآمدهای شرکت راه‌آهن ایران تأثیری غیرقابل انکار دارد تا جایی که شاهدیم در برخی مسیرهای بین شهری هزینه‌های مربوط به بلیت قطار چنان پایین است که حتی از رقم پرداختی برای یک تاکسی اینترنتی درون شهری هم به مراتب کمتر است.

از سویی قانونگذار، به ویژه برای مسیرهایی مانند تهران- قم که پرتردد محسوب می‌شود، تسهیلات خاص در نظر گرفته و از سوی دیگر رجا در این سال‌ها با زیان انباشته مواجه شده است. در چنین شرایطی قیمت‌گذاری آزاد بلیت می‌تواند اهرمی برای تنظیم کاستی‌ها در نظر گرفته شود اما با قیمت‌گذاری دستوری جلوی این فرایند نیز گرفته می‌شود.

با این وجود، طی ماه‌های گذشته با انتشار خبر افزایش قیمت بلیت قطار، برخی رسانه‌ها چنین اعلام کردند که با این رویکرد قیمت بلیت قطار در برخی مسیرها حتی از قیمت بلیت هواپیما نیز بیشتر خواهد شد؛ موضوعی که مدیرعامل رجا در گفتگو با آتیه‌نو آن را به صراحت تکذیب کرده و تأکید می‌کند: «ما حدود ۳۰درصد افزایش تعرفه را در تاریخ اول تیر ماه شاهد بودیم و در حال حاضر فعلاً برنامه دیگری برای افزایش قیمت بلیت نداریم.»

حتی با این وجود، ملائزاد نیز بر این مسئله معترف است که نرخ‌های دستوری بخش مسافری نیز یک مشکل جدی دیگر است که بدون شک شرکت‌ها را تحت فشار قرار داده است. برای مثال، در مسیر تهران- قم، قیمت بلیت قطار تنها ۱۵ هزار تومان است، در حالی که برای رسیدن به ایستگاه راه‌آهن از هر نقطه تهران، استفاده از تاکسی یا اسنپ حداقل ۱۵۰ تا ۲۰۰ هزار تومان هزینه دارد. این تفاوت غیرمنطقی نه تنها هیچ حسن اقتصادی ندارد، بلکه عملکرد شرکت‌ها را مختل می‌سازد و انگیزه بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری را کاهش می‌دهد. همزمان، هزینه‌های عملیاتی به شکل قابل توجهی افزایش یافته است. قطعات یدکی، نرخ ارز، حقوق و دستمزد کارکنان، برق و گاز و حتی اقلام ساده مانند آب معدنی به میزان زیادی رشد قیمت کرده‌اند. برای نمونه، قیمت یک بطری آب معدنی که قبلاً خریداری می‌شد، اکنون دو برابر افزایش یافته است. با این حال، دریافت بلیت دچار محدودیت و چالش شده و شرکت‌ها اجازه ندارند قیمت بلیت را مطابق هزینه‌های واقعی اصلاح کنند. این وضعیت باعث شده شرکت‌های حمل‌ونقل مسافر با فشار مضاعف هزینه‌ها و درآمد محدود روبه‌رو شوند و توان پاسخگویی به تقاضای سفر کاهش پیدا کند.»

او در نقد این وضعیت معتقد است: «در بخش حمل‌ونقل ریلی، نرخ دستوری اعمال می‌شود. این نرخ عملاً شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی را له می‌کند. من واقعاً نمی‌دانم، چرا وقتی تمام اجزای سفر، از هتل و حمل‌ونقل شهری و رستوران گرفته، آزاد است، بخش ریلی باید نرخش دستوری باشد. این محدودیت باعث می‌شود شرکت‌های ریلی تحت فشار قرار گیرند و له شوند. به عنوان مثال، اگر هزینه تمام‌شده یک سفر برای شرکت ۱۰ واحد باشد، چهار واحد برمی‌بای نرخ دستوری تعیین می‌شود. این محدودیت کاملاً غیرمنطقی است.»

به گفته او «محاسبات واقعی نشان می‌دهد قیمت یک سفر کامل ممکن است بین ۵۰۰ تا ۶۰۰هزار تومان باشد، اما نرخ دستوری اجازه نمی‌دهد قیمت بلیت با هزینه واقعی ارائه خدمات توسط شرکت مطابقت داشته باشد، در نتیجه درآمد شرکت‌ها قادر به پوشش هزینه‌های واقعی سفر نیست و شرکت‌ها متحمل زیان می‌شوند.»

حال مدیران صنعت ریلی کشور بر این باورند که دولت هیچ یارانه‌ای به آنها نمی‌دهد. آنها تأکید دارند: یکی از مشکلات اصلی این است که نرخ پایه بلیت‌ها به قدری پایین تعیین شده که شرکت‌ها با هر اقدامی، همچنان تحت فشار شدید قرار دارند. این وضعیت شبیه به وضعیت بنزین است؛ آیا نرخ بنزین واقعاً واقعی است؟ دولت نرخ آن را ثابت نگه داشته و تفاوت‌ها را خودش پرداخت می‌کند، اما برای شرکت‌های ریلی هیچ حمایت مالی صورت نمی‌گیرد، در حالی که تمام

اشتغال

۷

A T I V E N O

یادداشت
O P I N I O N



علی نبیان

مدیرعامل سازمان ملی زمین و مسکن

زمین؛ پایه جهش نرخ مسکن

تأمین زمین، نخستین و بنیادی‌ترین گام در تحقق قانون جهش تولید مسکن است. از آغاز اجرای این قانون تاکنون، روند شناسایی وامکان‌سنجی اراضی در سطح کشور به نقطه‌ای رسیده که بیش از ۷۷ هزار هکتار زمین شناسایی شده‌و در فرایند برنامه‌ریزی برای ساخت‌وساز قرار گرفته است. در دوره اخیر، شتاب این روند چشمگیر بوده و بیش از یازده هزار هکتار زمین در کمتر از یک سال به مجموعه اراضی قابل بهره‌برداری افزوده شده است. این رقم معادل بیش از چهارده درصد کل شناسایی‌های انجام‌شده در طول اجرای قانون است و نشان می‌دهد که سیاست‌گذاری زمین در مسیر جدیدی از کارآمدی و هدفمندی حرکت می‌کند.

در ادامه این مسیر، حدود ۳۴ هزار و ۵۵۰هکتار از اراضی شناسایی‌شده به محدوده شهرها الحاق شده و ظرفیت عملیاتی پروژه‌های مسکونی درمقیاس شهری را فراهم کرده است. بیش از هفت هزار هکتار از این رقم در دولت چهاردهم تحقق یافته و افزون بر آن، سیزده هزار هکتار دیگر نیز در مراحل نهایی الحاق قرار دارد. بر اساس هدف‌گذاری برنامه سال ۱۴۰۴، شش هزار هکتار دیگر از اراضی باید در محدوده‌های شهری اقدام شود. نیسی از این هدف تا نیمه‌نخست سال تحقق یافته و نیمه دوم نیز در مسیر اجرا قرار دارد. این روند، شواهدی روشن از جهت‌گیری منسجم در نظام تأمین زمین برای پروژه‌های مسکن ملی است.

در همکاری میان سازمان ملی زمین و مسکن وسازمان منابع طبیعی کشور، تاکنون بیش از ۱۴۶ هزار هکتار زمین از منابع طبیعی تحویل شده است. از این میزان، ۵۹ هزار هکتار به دوره کنونی تعلق دارد؛ رقمی که نزدیک به ۴۰ درصد کل تحولات را شامل می‌شود. همچنین در اجرای ماده ۱۰ قانون جهش تولید مسکن، ۱۴ هزار و ۵۰۰هکتار زمین مازاد دستگاه‌های اجرایی شناسایی شده که بیش از دو هزار و ۷۰۰ هکتار آن در دولت فعلی محقق شده است. صدور سند مالکیت برای ۷هزار و ۷۷۵هکتار از این اراضی نیز گام دیگری در تثبیت مالکیت عمومی به شمار می‌رود؛ حدود ۱۸ درصد از این اسناد، معادل هزار و ۳۷۴ هکتار، در دوره جاری صادر شده است. قانون جهش تولید مسکن، مسیرهای جایگزین متعددی برای تأمین زمین پیش‌بینی کرده است. در صورت عدم امکان الحاق از منابع طبیعی، استفاده از زمین‌های دولتی و مازاد دستگاه‌ها در اولویت قرار می‌گیرد و چنانچه این ظرفیت‌ها کفایت نکند، تأمین زمین از طریق توافق با مردم و بخش خصوصی دنبال می‌شود. بر پایه این ظرفیت‌ها، تاکنون بیش از ۳۷ هزار هکتار زمین از مسیر مشارکت و توافق شناسایی شده که هفت هزار هکتار آن در دوره اخیر محقق شده است. این ترکیب چندمنظوره از منابع زمین، ساختار تأمین را از وابستگی به یک مسیر واحد رها کرده و زمینه پایداری طرح را فراهم ساخته است. امروز، سیاست زمین و مسکن بر پایه اعداد و اسناد مستند در حال پیرشرفت است و اجرای دقیق آن می‌تواند نقشه راهی روشن برای جهش پایدار در عرضه مسکن در کشور ترسیم کند.