

گفتگو با مجتبی لطفی، مدیرعامل شرکت البرز نیرو:

## مشکل بزرگ مالکان لکوموتیو؛ تعمیرات و نگهداری است

مشکل لکوموتیو و ظرفیت داریم ضمن اینکه مدیریت بهره‌برداری هم مدیریت به‌روزی نیست.

**یکی از بحث‌های اصلی در بخش ریلی این است که خصوصی‌سازی صورت گرفته اما به طور کامل اجرا نشده است. مثل حق دسترسی، تعیین تعرفه‌ها و موارد دیگر، نظرات تان را در این زمینه بیان می‌کنید؟**

همان طوری که گفتید خصوصی‌سازی انجام شد اما به تکامل نرسید و در مرحله‌ای متوقف شد. ممکن است در نقاط دیگر دنیا هم به این مشکلات برخورد کرده باشند اما قدم به قدم مشکلات را رفع کردند و به بخش خصوصی اهمیت دادند. یکی از بخش‌هایی که هنوز به طور کامل خصوصی‌سازی نشده است بخش مدیریت بهره‌برداری در شبکه و در واقع نرم‌افزار شبکه است و بخش خصوصی در این جا بهتر می‌تواند کار کند. بخش دولتی می‌تواند برای شروع و به صورت آزمایشی یک کریدور یا یک استان را در اختیار بخش خصوصی با همین امکاناتی که وجود دارد قرار دهد تا ببیند بخش خصوصی چقدر از عهده کار برمی‌آید و اگر توانست، به تدریج بخش خصوصی را توسعه دهد.

در بخش واگن باری بخش عمده و بزرگی از ناوگان در اختیار بخش خصوصی است اما در بخش لکوموتیو برعکس است و بخش بزرگی از لکوموتیوها در اختیار بخش دولتی است و بخش خصوصی حضور کم‌رنگی دارد و آن بخشی که به خصوصی واگذار شده است حدود ۲۰ درصد است. در واقع در بخش لکوموتیو یک رقیب قدرتمند دولتی داریم و در نرخ‌گذاری و... این بخش دولتی است که حرف آخر را می‌زند. البته طبق قانون برنامه پنج‌ساله قرار بود این لکوموتیوها واگذار شوند که هنوز اقدامی در این زمینه صورت نگرفته است. بخش خصوصی در زمینه لکوموتیو در حد بازسازی و تعمیرات وارد شده است و به‌عنوان مالک حضور چندانی ندارد.

در زمینه حق دسترسی شرکت‌های دارای لکوموتیو به خاطر اینکه لکوموتیو به تنهایی درآمدی ندارد حق دسترسی پرداخت نمی‌کنند و این شرکت‌های مالک واگن هستند که بابت درآمدهایی که دارند حق لکوموتیو و حق دسترسی را پرداخت می‌کنند. شرکت‌های واگنی به

### سریع‌السير چیست؟

قطارهای سریع‌السير مقوله دیگری است و در دنیا هم خیلی از کشورها به سمت استفاده از این نوع قطارها رفته‌اند. سرعت در جاده‌ها محدودیت دارد و اگر بخواهیم از سرعت‌های بالا استفاده کنیم باید به سمت استفاده از قطارهای سریع‌السير برویم و اتفاقاً کشور ما به دلیل شرایط جغرافیایی و فاصله بین شهرها برای استفاده از این نوع قطارها خیلی مناسب است. مسیرهای تهران - مشهد، تهران - اصفهان و چند مرکز بزرگ جمعیتی ایران اگر به قطارهای سریع‌السير وصل شوند هم از نظر قیمتی به صرفه است و هم می‌توانند با هواپیما رقابت کنند و مشکلاتی که در توسعه هوایی است در بخش ریلی وجود ندارد. امیدوارم که به این سمت حرکت کنیم، سرمایه‌گذاری و تکنولوژی روز لازم است اما هر طور نگاه کنیم به لحاظ اقتصادی به صرفه است.

**علت اینکه صاحبان بار ترجیح می‌دهند کالایشان از طریق جاده حمل شود تا ریل را چه می‌دانید و بخش ریلی چه مزیت‌هایی باید ایجاد کند تا برای صاحبان کالا جذابیت داشته باشد؟**

در همه جای دنیا تفکیکی بین نوع بار و حمل وجود دارد. برای مثال بارهای انبوه و بزرگ برای حمل توسط ریل مناسب هستند. در برخی جاها که بخش ریلی توانسته است مدیریت بار را به درستی انجام دهد و برنامه‌ریزی داشته باشد، در آن بخش‌ها حتی توانسته بسیاری از بارهای کوچک را هم جذب کند. در اروپا بارهای فاسدشدنی و بارهایی که باید سریع حمل شوند توسط بخش ریلی جابه‌جا می‌شوند و علت آن هم این است که قطارها در اروپا برنامه‌ریزی شده و سر وقت حرکت می‌کنند و ظرفیت کافی برای بار هم وجود دارد. ما در کشور فقط بارهای انبوه و بزرگ را با ریل جابه‌جا می‌کنیم و برای اینکه بتوانیم بارهای دیگر را هم جذب کنیم باید در همه بخش‌ها برنامه‌ریزی و کار کنیم. اگر قرار باشد همین امروز باری را با ریل حمل کنیم



بزرگ‌ترین مشکل در بخش لکوموتیو تامین قطعات یدکی است، آن هم برای حفظ ناوگان موجود که متاثر از شدت تحریم‌هاست سعی می‌شود از راه‌های مختلف قطعات مورد نیاز را تامین شود. البته حتی با انجام این کار شرکت‌ها در تامین قطعات با افزایش شدید هزینه‌ها مواجه هستند. برای مثال میل‌لنگ در گذشته قیمتی حدود ۲۰۰ میلیون تومان داشته اما امروز همان میل‌لنگ یک میلیارد تومان قیمت دارد و همه این مشکلات ناشی از افزایش نرخ ارز و سخت شدن مسیر تهیه قطعات و خرید است، در خصوص مشکلاتی که این بخش را احاطه کرده و رسیدن به راهکارهایی که می‌توان در این مسیر به کار برد گفتگویی با مهندس مجتبی لطفی، مدیرعامل شرکت البرز نیرو داشته ایم که به آن می‌پردازیم:

**به نظر شما زیرساخت‌ها چقدر می‌توانند در رشد حمل بار و مسافر موثر باشند؟**

بدون شک توسعه زیرساخت‌ها در کشور باعث توسعه حمل بار می‌شود. یکی از دلایلی که سهم حمل بار ریلی نسبت به جاده کمتر است این است که شبکه ریلی آن چنان گسترده نیافته است و در جاهایی هم که خط ریلی وجود دارد ظرفیت کافی را نداریم. در بسیاری از کشورها، مسیرهای پرتردد بار چند خطه هستند اما در ایران خیلی از مسیرها یک خطه است. توسعه زیرساخت‌ها خیلی مهم است و طبق قوانین کشور، این کار بر عهده دولت می‌باشد و هم اکنون، سهم عمده توسعه ناوگان بر عهده بخش خصوصی گذاشته شده است. در گذشته مطالعات مسیرها بر اساس

صرفه اقتصادی نبوده و جنبه‌های سیاسی و اجتماعی بیشتر دیده شده است. در حال حاضر مسیرهایی داریم که اقتصادی نیست مثل مسیر آذربایجان شرقی یا شیراز که به اندازه کافی بار و مسافر ندارند. در مسیرهای پر بار و ترانزیتی، بار وجود دارد اما به علت ضعف زیرساخت‌ها نمی‌توانیم استفاده خوبی از این مسیرها داشته باشیم، برای مثال ظرفیت زیرساخت‌ها اجازه نمی‌دهد در روز بیش از ۱۲ قطار سیر کند در حالی که اگر زیرساخت‌ها کامل بود این ظرفیت وجود دارد که در آن مسیرها ۴۰-۳۰ قطار در روز سیر کنند. تکنولوژی‌های روز خیلی از مسایل را حل کرده است ولی سرمایه‌گذاری در این بخش، کاری است که دولت باید انجام بدهد.

**نظر شما در رابطه با قطارهای**



دنبال این هستند که قرارداد دسترسی با راه‌آهن داشته باشند تا در مقابل، راه‌آهن هم تعهداتی نسبت به این شرکت‌ها داشته باشند، چون در گذشته قراردادی وجود نداشته و واگن‌ها در شبکه سیر می‌کردند و هزینه‌اش را می‌دادند، حدود ۶ ماهی می‌شود که راه‌آهن قبول کرده قرارداد بسته شود و امیدوارم به سرانجام برسد.

### نظر شما در رابطه با بدنه بزرگ و سنگین شرکت راه‌آهن ج.ا. چیست؟

راه‌آهن هر چه بزرگ‌تر باشد هم در دسر خودش بیشتر می‌شود و هم باعث می‌شود با شرکت‌هایی که تعامل کاری دارد دچار مساله شود. در بخش‌های دولتی چون درآمد و حقوق دو چیز جدا از هم هستند بنابراین شاهد بزرگ شدن بدنه هستیم اما در بخش خصوصی به دلیل اینکه باید درآمد داشته باشد تا بتواند حقوق پرداخت کند این بزرگ شدن بدنه اتفاق نمی‌افتد. البته تا جایی که اطلاع دارم سیاست راه‌آهن کوچک‌سازی است و در برخی بخش‌ها مثل بخش‌های ستادی آن هم در شهرهای بزرگ شاهد متورم شدن بدنه هستیم ولی در کل مشکل جدی نیست.

### در رابطه با ادغام شرکت‌هایی که واگن کمتری دارند و ایجاد شرکت‌های قدرت‌مند نظر شما چیست و آیا موافق انجام این کار هستید؟

اگر این اتفاق بیفتد که کار بسیار خوبی است و در همه دنیا هم شرکت‌های کوچک باهم یا با شرکت‌های بزرگ ادغام می‌شوند چون فلسفه وجودی شرکت‌های کوچک منفعت اقتصادی نیست و مجبور هستند برای اینکه بتوانند بقای خودشان را حفظ کنند با شرکت دیگری ادغام شوند. ما این مشکل را در خصوص شرکت‌های لکوموتیوی شاهد هستیم و انجمن هم این مشکل را منعکس کرده است و شرکتی داریم که با یک لکوموتیو کار می‌کند که هیچ معنا و مفهومی ندارد. طبق قانون هم شرکت‌های لکوموتیوی باید حداقل ۱۰ دستگاه لکوموتیو داشته باشند. امیدواریم راه‌آهن به خاطر خودش هم که شده فشار بیشتری وارد کند تا این قانون و بخشنامه رعایت شود، شرکت‌های خیلی کوچک نباید شکل بگیرند و باید شرکت‌های معقول در هر دو بخش لکوموتیو و واگن ایجاد شوند.

### در بخش لکوموتیو بسترهای لازم

### برای دریافت تسهیلات وجود دارد؟

نخستین شرکتی بودیم که توانستیم از بازار سرمایه تسهیلات دریافت کنیم، اما به دلیل شرایط پیش آمده از سال گذشته و تغییرات ناگهانی نرخ ارز دچار مشکلاتی شدیم و مجبور شدیم تغییراتی در برنامه‌هایمان ایجاد کنیم. شرایط ناپایدار موجود باعث شده همه کسانی که قصد سرمایه‌گذاری دارند دست به عصا حرکت کنند چون ممکن است در این شرایط همه سرمایه خود را از دست بدهند. شما وام می‌گیرید تا ۱۰ دستگاه لکوموتیو خریداری کنید اما تا این تسهیلات به دست شما برسد به دلیل تورم و نوسان نرخ ارز شاید ۵ دستگاه هم نتوانید خریداری کنید. از سوی دیگر باید اقساط و تعهداتی که بر عهده گرفته‌اید را انجام دهید. در این شرایط بیشتر شرکت‌ها طبق تسهیلات تبصره ۱۸ کار می‌کنند و امکانات ماده ۱۲ می‌تواند کمک کند تا شرکت‌ها بتوانند روی پای خود بایستند، شرکت‌ها فقط با درآمد نمی‌توانند به کار خودشان ادامه دهند. راه‌آهن هم در این زمینه خیلی تلاش کرده و می‌کند و شاهد این هستیم که معاونت‌های مختلف تمام سعی و تلاش‌شان این است که تسهیلات بیشتری بتوانند بگیرند و به کارها سرعت بدهند.

### در زمینه تعمیرات و نگهداری، شرکت‌ها با مشکلات مختلفی روبرو هستند، راه‌آهن در این خصوص چقدر می‌تواند کمک کند؟

در حال حاضر مهم‌ترین مشکل ناوگان، تعمیر و نگهداری است، به خصوص در زمینه لکوموتیو این مشکل بیشتر به چشم می‌خورد. وابستگی لکوموتیو به قطعات یدکی چند ده برابر واگن باری است. به همین دلیل هزینه‌های تعمیر به شدت افزایش پیدا کرده و تامین قطعات با مشکل روبه‌رو و زمان‌بر شده است. در جاهایی که به مشکل برخورد می‌کنیم سعی می‌کنیم از راه‌آهن نامه بگیریم تا بتوانیم مساله را حل کنیم. برای مثال شرکت ما در حال حاضر قطعاتی وارد کرده و کارهای مربوطه را انجام داده‌ایم اما به دلایلی در گمرک خوابیده و بانک می‌گوید بیا باید و مابه‌التفاوت نرخ ارز را پرداخت کنید؛ زیرا ارزش کالا امروز بالا رفته در حالی که ما فروشنده نیستیم و برای استفاده خودمان این قطعات را وارد کرده‌ایم. اگر ما این تفاوت نرخ ارز را

بپردازیم قیمت خدماتی که ارائه می‌کنیم به شدت افزایش پیدا می‌کند. طبق قوانینی هم که وجود دارد قطعات ریلی از این کار معاف هستند ولی قوانین متضادی هم داریم که می‌گوید اگر کالایی در گمرک گیر کرد باید تفاوت نرخ ارز پرداخت شود و هر چه تلاش می‌کنیم نمی‌توانیم این را جا بیندازیم. در این گونه مواقع از راه‌آهن کمک می‌گیریم و آنها هم کمک می‌کنند اما متاسفانه مقرراتی در کشور وجود دارد که شرایط خوبی را فراهم نمی‌کند.

### تولید داخل در این زمینه چقدر می‌تواند کمک‌کننده باشد؟

تشدید تحریم‌ها باعث شده به سمت تولید داخل حرکت کنیم و همه در تلاش هستند تا نیازهایشان را بتوانند از تولیدات داخلی تامین کنند. البته تولیدات داخلی هم مسایل و مشکلات خودش را دارد. در بخش لکوموتیو برخی از قطعات باید وارد شوند و اگر هم بتوانیم تولید کنیم صرفه اقتصادی ندارند اما در بخش واگن خیلی از قطعات را می‌توانیم در داخل تولید کنیم. برای مثال کسی که فیلتر تولید می‌کند کاغذهای مورد استفاده در فیلتر را باید از خارج تهیه کند در غیر این صورت نمی‌تواند فیلترها را تولید کند. بنابراین وابستگی‌هایی به خریدهای خارج از کشور وجود دارد ولی اگر با تولیدکننده‌ها صحبت کنید مشکلات بیشتری نسبت به ما دارند و تامین مواد اولیه با این هزینه‌ها برای آن‌ها کار بسیار سختی است.

### دلیل اینکه شرکت‌های سودآور ریلی تمایلی برای ورود به بازار سرمایه ندارند چیست؟ آیا دلیل خاصی وجود دارد؟

این بستگی به وضعیت سهام‌دارهای هر شرکت و انگیزه‌هایش دارد. شرکت ما با توجه به این که روی کاغذ سودآور است اما تا به امروز در شرایطی قرار نگرفته‌ایم که تمایلی برای ورود به بورس داشته باشیم. البته در بار مطالعاتی انجام دادیم و دیدیم نفعی برای ما ندارد ولی همچنان جزو کارهایی است که مطالعات روی آن همچنان ادامه دارد.

### درباره حمل فولاد و مواد معدنی و سودهای سرسام‌آوری که این شرکت‌ها بدست می‌آورند بگویید که آیا به شرکت‌های ریلی از این سودها بهره‌ای می‌رسد؟

شرکت‌های فولادی و معدنی سودهای بسیار بالایی دارند اما صنعت حمل‌ونقل به سختی می‌تواند خودش را اداره کند. پرسشی که همیشه داریم این است که چرا تعرفه حمل‌ونقل را با توجه به ارزش بار تعدیل نمی‌کنند، راه‌آهن تا این کار را انجام دهد ۱۰ ماه از سال گذشت و عملاً از سال ۹۸ نرخ‌ها تعدیل شد. وقتی سود نباشد سرمایه‌گذاری نیست، توسعه نیست، بهبود کیفیت نیست در حالی که باید شرکت‌های ریلی به سود خوبی می‌رسیدند تا می‌توانستند قطعات لازم را تامین کنند یا ناوگان را افزایش دهند. شرکت‌های صاحب لکوموتیوی را ببینید، لکوموتیو متوقف دارند و تنها علت آن هم بی‌پولی است زیرا اگر سود داشتند می‌توانستند قطعات مورد نیاز را تامین کنند و لکوموتیویشان سیر کند و درآمدزایی داشته باشند. در کشورهای دیگر دنیا شرکتی که ۱۰ لکوموتیو در اختیار دارد تا آخر تمامی ۱۰ لکوموتیو فعال هستند اما در ایران چه در بخش دولتی و چه در بخش خصوصی، همه شرکت‌ها لکوموتیو متوقف دارند، زیرا قطعات مورد نیاز را نمی‌توانند تامین کنند.

### آیا در همین خصوص راه‌آهن اقداماتی انجام داده است؟

راه‌آهن نرخ‌ها را تعدیل کرد اما به دلیل اینکه در سیستم دولتی این کار صورت گرفت خیلی کند و دیر به سرانجام رسید. ما باید بتوانیم در کمترین زمان خودمان را با بازار تطبیق بدهیم و اگر هزینه‌ها کاهش پیدا کرد ما هم نرخ‌ها را پایین بیاوریم تا بتوانیم سهم خودمان را از بازار حفظ کنیم و اگر هزینه‌ها بالا رفت این امکان را داشته باشیم در کمترین زمان نرخ‌ها را اصلاح کنیم.

### سخن آخر:

در بخش لکوموتیو بزرگ‌ترین مشکل تامین قطعات یدکی است آن هم برای حفظ ناوگان موجود که متاثر از شدت تحریم‌هاست و سعی می‌کنیم از راه‌های مختلف بتوانیم قطعات مورد نیاز را تامین کنیم. اگر حتی بتوانیم این کار را هم کنیم با افزایش شدید هزینه‌ها مواجه می‌شویم. برای مثال میل‌لنگ قیمتی حدود ۲۰۰ میلیون تومان داشت اما امروز همان میل‌لنگ یک میلیارد تومان قیمت دارد و همه این‌ها ناشی از افزایش نرخ ارز و سخت شدن مسیر تهیه قطعات و خرید و مسایل دیگر است.