



گفتگو با مهندس مجتبی لطفی مدیرعامل شرکت البرز نیرو:

توسعه حمل و نقل ریلی نیازمند ایجاد مشوق‌های عملی و زودبازده است

بر اینکه تامین سرمایه باید صورت پذیرد لازم است هزینه‌های مالی را برای سرمایه‌گذار کاهش دهیم در غیر این صورت نمی‌توان انتظار داشت که سرمایه‌گذاری‌های بزرگ توسط بخش خصوصی صورت گیرد. وجود مشوق‌ها اهمیت دوچندانی دارد و امیدواریم راه‌آهن که این کار را هدایت می‌کند بتواند مشوق‌های بیشتری را برای سرمایه‌گذاری جلب کند. تلاش‌های بسیاری در خصوص تبصره ۱۸ شده است که امیدواریم نتیجه‌بخش باشد.

اخیرا اقداماتی نیز در خصوص تبصره ۱۸ صورت گرفته و وارد فازهای عملیاتی شده است و از طریق سیستم بانکی پول پرداخت شده است و در مرحله اول به نوسازی ناوگان مسافری تخصیص پیدا کرده و نوسازی واگن‌های مسافری در اولویت اول است.

نوسازی ناوگان ریلی به میان آورد و گفت: اقتصاد حمل و نقل امروز با مشکلات بسیاری روبروست. در بحث سرمایه‌گذاری، این مشکلات دو چندان است. شرکت‌هایی که در گذشته سرمایه‌گذاری کرده‌اند امروز مشکلات سرمایه‌گذاری جدید و تامین سرمایه با نرخ‌های جدید را ندارند و بیشتر مشکلات آن‌ها در خصوص اداره سرمایه‌گذاری‌های انجام شده و ایجاد اقتصاد حمل و نقل است تا بتوانند درآمد و سود داشته باشند. سرمایه‌گذاری‌های جدید با توجه به تغییرات و نوسانات ارزش ریل، در مقابل ارزش‌های دیگر، گران تمام می‌شود. امروز قیمت یک دستگاه واگن مسافری، باری، لکوموتیو چندین برابر قیمت چند سال گذشته است و عملاً بدون مشوق اقتصادی که هزینه‌های مالی را کاهش دهد سرمایه‌گذاری‌ها توجیه اقتصادی ندارد. یعنی علاوه

به مناسب هفته حمل و نقل گفتگویی با مهندس مجتبی لطفی، مدیرعامل شرکت البرز نیرو در خصوص توسعه حمل و نقل ریلی، سرمایه‌گذاری در نوسازی ناوگان، ارتباط ریل به بندر، ایجاد مشوق‌ها در سرمایه‌گذاری، خصوصی سازی ناوگان لکوموتیو و بازگشت راه‌آهن به وظیفه اصلی خود یعنی رگولاتوری و توسعه زیرساخت‌ها و موارد و چالش‌های دیگر داشته‌ایم. شرح کامل این گفتگو را بخوانید:

و بندر مهم کشور به شبکه ریلی متصل شده‌اند اما به اندازه کافی از ظرفیت آن استفاده نمی‌شود. مطالعات زیادی صورت گرفته و شبکه حمل و نقل ریلی این آمادگی را دارد تا با تجهیزاتی که در اختیار دارد بخش زیادی از بارهای صادراتی و وارداتی را در داخل کشور حمل کند. اما برای ایفای نقش بیشتر نیاز به توسعه ناوگان و شبکه دارد.

وی سخن از ایجاد مشوق‌های عملی و زودبازده و نیز تضمین بار و درآمد جهت سرمایه‌گذاری‌های جدید و

مجتبی لطفی درخصوص ایجاد ارتباط موثر حمل و نقل ریلی با حمل و نقل جاده‌ای و ریلی گفت: حمل و نقل در همه کشورها یک سیستم یکپارچه است و در همه کشورها مدهای مختلف زمینی، ریلی، دریایی و هوایی دارد. کشور ما به دلیل موقعیت خاص و استراتژیک در منطقه و اتصال آن از سمت جنوب به شاهراه‌های دریایی و انجام بیشتر واردات و صادرات کشور از این محور دارای بار ترانزیتی است، به همین دلیل حمل و نقل ترکیبی از اهمیت بیشتری برخوردار است



راهکارهای مناسب جهت افزایش بار ترانزیت با توجه به موقعیت استراتژیک کشور با عنایت به ایمنی بالای حمل و نقل ریلی بیان کرد: راهکار در خصوص افزایش بار ترانزیت، توسعه و افزایش ظرفیت ناوگان است و شبکه خطوط در مسیرهای اصلی ترانزیتی وجود دارد. بخواهیم حمل بار ترانزیتی بیشتری داشته باشیم نیاز به ناوگان بیشتری داریم. ترانزیت مزایای بسیار و ارزش اقتصادی بالایی دارد، راه آهن اگر بتواند تعداد واگن ها و لکوموتیوهای باری را افزایش دهد احتمال اینکه بتواند در کریدورهای ترانزیتی، شرق به غرب و شمال- جنوب بارهای ترانزیتی بیشتری را جذب کند بسیار است. اکنون ثباتی در سهم بار ترانزیتی وجود ندارد و باید جداگانه در خصوص ترانزیت سرمایه گذاری انجام شده و ناوگان ترانزیتی تشکیل شود و ظرفیت آن در اولویت ترانزیت باشد. امروز واگن یا لکوموتیو خاص بار ترانزیتی وجود ندارد.

مدیر عامل شرکت البرزنیرو در مورد نحوه ایجاد شرایط مناسب برای سرمایه گذاران خصوصی در بخش ریلی برای بهره مندی از مزیت یکسان توزیع مناسب و عادلانه ناوگان بخش خصوصی جهت بهره مندی از شرایط بار در کشور گفت: در این بخش مشکلات زیادی وجود ندارد زیرا اگر نگاه حمل و نقل ریلی، نگاه افزایش ظرفیت باشد رقابت قابل توجهی به دلیل کمبود ناوگان ریلی وجود ندارد. نگرانی که وجود دارد نگرانی رقابت میان بخش دولتی و خصوصی است به ویژه در حوزه لکوموتیو که امروز حدود ۷۰ درصد لکوموتیوها دولتی هستند. اما در بخش خصوصی با خصوصی رقابت خوب است. البته ناگفته نماند که در بخش لکوموتیو به دلیل کمبود لکوموتیو، بستر رقابت میان بخش خصوصی و دولتی وجود ندارد زیرا به تعداد کافی لکوموتیو نداریم و زمانی بحث رقابت جدی می شود که

لکوموتیو بیشتر از نیاز وجود داشته باشد.

وی در خصوص ایجاد سازوکار موثرتر در جهت بهره مندی سریع تر و با پیچیدگی اداری کمتر بخش خصوصی از یارانه های دولتی (ماده ۱۲ از سال ۹۲ قوانینش مصوب شده است اما تا کنون یک ریال هم پرداخت نشده است) اظهار کرد: ماده ۱۲ از اهرم های تشویقی خیلی خوبی است که معاونت توسعه و سرمایه گذاری راه آهن آن را دنبال کرده و پروژه هایی معرفی شده اما تا آنجایی که اطلاع دارم هنوز کسی پولی دریافت نکرده، البته طبق گزارش های داده شده به زودی به انجام می رسد. البرز نیرو دو پروژه معرفی کرده است تا از محل صرفه جویی در سوخت سرمایه گذاری های جدید انجام شود و همچنین سرمایه گذاری های غیر اقتصادی، اقتصادی تر شوند.

مجتبی لطفی سخن از واگذاری دپوهای تعمیراتی با طرح های BOT و غیره را به میان آورد و گفت: متاسفانه در این زمینه پیشرفتی دیده نمی شود و همچنان دپوهای تعمیراتی متعلق

به راه آهن است و شیوه بهره برداری از آن به صورت اجاره به بخش خصوصی است. راه آهن سیاست جدید خوبی را پیش گرفته و آن شیوه این است که تعداد شرکت های تعمیر و نگهداری لکوموتیو را کاهش دهد. بنابراین نیازی نیست که دپوها را به صورت پراکنده بین تعداد زیادی شرکت تقسیم کند، زیرا مدیریت آن سخت است. برخی از شرکت ها همانند البرزنیرو خود اقدام به سرمایه گذاری کرده تا دپویی را در این خصوص احداث کند.

مدیر عامل شرکت البرز نیرو در انتهای گفتگوی خود با دوماهنامه ندای حمل و نقل ریلی به عنوان سخن آخر گفت: مهمترین مشکل در حمل و نقل ریلی به هم ریختن اقتصاد حمل و نقل ریلی است. افزایش هزینه ها از سال ۹۶ تا امروز موجب شده تا مشکلات تدارکاتی خود را نتوانند حل کنند. هنگامیکه افزایش نرخ ارزش صورت می گیرد باید شرکت ها برای تطبیق شرایط خود ناچارا نرخ خود را افزایش دهند اما راه آهن در خصوص افزایش نرخ شرکت ها دیر عمل می کند. امروز نرخ حمل و نقل با توجه به هزینه های موجود از

تناسب درستی برخوردار نیست. وقتی هزینه ها افزایش می یابد به موازات آن نرخ ها نیز باید افزایش پیدا می کند و بالعکس. از مشکلات دیگر این است که نقدینگی لازم در سیستم تزریق نمی شود. وقتی نقدینگی لازم وجود ندارد و تزریق نمی شود خیلی از هزینه ها با مشکل روبرو می شود. ما این مشکل را داریم به خصوص به واسطه کمبود نقدینگی در راه آهن. راه آهن به عنوان یک کارفرمای بزرگ تمام قراردادهایی را که واگذار کرده یا واگذار می کند در پرداخت آن با نرخ های جدید مشکل دارد و توانایی پرداخت آن را ندارد. اخیرا گزارشی را به راه آهن داده ایم که نشانگر آن بوده که شرکت های خصوصی مالک لکوموتیو تنها ۵۱ درصد از پول خود را دریافت می کنند. این مشکل از گذشته وجود داشت تا اینکه در ابتدای سال ۹۶ بهبود یافت اما مجددا در انتهای سال ۹۶ جریان نقدینگی نتوانست خود را با افزایش نرخ ها اصلاح کند. ادامه این شرایط مشکلات جدی نقدینگی را برای شرکت ها به همراه دارد. باید شرایطی را ایجاد کنند تا صنعت حمل و نقل بتواند روی پای خود بایستد.