

گفت‌وگو جناب آقای مهندس مجتبی تفقدی، مدیرعامل شرکت راه‌آهن کشش:

تاثیر مستقیم افزایش نرخ ارز بر قیمت قطعات داخلی و خارجی

چرخه اقتصادی شرکت‌های مالک لکوموتیو با مشکل مواجه است. متاسفانه با افزایش نرخ ارز و وجود تحریم‌ها دسترسی به قطعات و تهیه‌آن‌ها کاری سخت و دشوار شده و هر روز شرکت‌ها را در خصوص تعمیرات و نگهداری لکوموتیوها با چالش افزایش قیمت‌ها روبرو می‌کند. از سوی دیگر افزایش قیمت خرید لکوموتیو موجب شده تا سرمایه‌گذاران تمایلی به سرمایه‌گذاری در این بخش نداشته باشند. لکوموتیوها هر روز فرسوده‌تر و ناتوان‌تر از روز قبل و نیاز به تعمیرات اساسی دارند. برای واکاوی بیشتر در حوزه نوسازی و تعمیرات لکوموتیو با مهندس مجتبی تفقدی، مدیرعامل شرکت راه‌آهن کشش گفت‌و گویی داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

آیا نیروی متخصص انسانی در راه‌آهن در بخش‌های مختلف به تعداد کافی وجود دارد؟ آیا نیاز به آموزش این نیروها متناسب با دانش روز و استانداردهای جهانی وجود دارد؟

به نظر من توسعه هر شرکت (سازمان، کشور، نهاد و ...) بر پایه نیروی انسانی است. اما متاسفانه ما مدیران تصور می‌کنیم که خرید تجهیزات، تعریف پروژه، تغییر ساختارهای سازمانی و مواردی از این دست، باعث رشد و توسعه سازمان‌هایمان خواهد شد.

با نگاه نیروی انسانی محور توسعه، سرمایه‌گذاری برای بهبود و توسعه نیروی انسانی، (شامل آموزش، تزریق نیروهای تازه و با انرژی، ارتباط با مراکز صنعتی و دانشگاهی دنیا، حضور موثر با مراکز R&D و ...) از الزامات هر صنعتی، از جمله صنعت حمل و نقل ریلی بوده و هیچ‌گاه به انتها نخواهد رسید.

آیا توازنی میان زیرساخت‌ها، ناوگان، تجهیزات ناوبری و تقاضا در حمل و نقل ریلی وجود دارد؟

در شرایط فعلی کشور، توازن بین زیر ساخت و ناوگان، با تقاضا در حمل و نقل ریلی وجود دارد. اما دو نکته قابل توجه است:

اول آنکه در صورتی‌که راه‌آهن بخواهد بر اساس اسناد بالادستی، به سهم ۳۰ درصدی در حمل بار و ۲۰ درصدی در حمل مسافر برسد، قطعا این توازن بر هم خواهد خورد و کمبود شدیدی بوجود خواهد آمد.

دوم آنکه تقاضای موجود در بازار، ناشی از عملکرد راه‌آهن در حمل و نقل بار و مسافر و نحوه خدمات‌دهی آن است. به بیان دیگر (بصورت مختصر و مفید، مانند کل سیستم کشورمان)، خدمات ارایه شده توسط راه‌آهن براساس " رضایت مشتری" نبوده و مبتنی بر رانتی است که وجود دارد. در صورت تغییر نوع نگاه راه‌آهن ج.ا.ا به ارایه خدمات از نگاه "رانتی" به نگاه "مشتری مداری"، قطعا نیاز است تا تغییرات عمده‌ای در زیرساخت‌ها، نیروی انسانی و تعاملات بین بازیگران این صنعت اتفاق افتد.

آیا قیمت قطعات لکوموتیو افزایش داشته و این افزایش قیمت بر چه اساسی است و چه چالش‌هایی را برای شرکت‌ها ایجاد می‌کند؟

بین ۶۰ تا ۷۰ درصد هزینه تعمیر و نگهداری لکوموتیو، هزینه تامین قطعات و خرید خدمات تعمیراتی است. علیرغم اقدامات مثبتی که در زمینه ساخت قطعات داخل لکوموتیو از طرف همه انجام شده است، اما افزایش نرخ ارز تاثیر مستقیمی بر قیمت قطعات داخلی و خارجی دارد.

علاوه بر نرخ ارز، فرآیند تامین قطعات خارجی در سیستم دولتی ایران، (از ثبت سفارش کالا، تخصیص ارز، انتقال پول به فروشنده، ترخیص کالا و...) تاثیر مخربی بر تامین به موقع وآرام بخش قطعات مورد نیاز داشته است.

تحریم های موجود مانع از دسترسی ما به قطعات مورد نیازمان نشده، اما به شدت بر طولانی شدن فرآیند تامین، افزایش هزینه‌ها، ریسک تامین و غیر شفاف شدن هزینه‌های شرکت شده است.

در نهایت با توجه به مشکلات پیش گفته، برنامه‌ریزی برای انجام تعمیرات مقرر لکوموتیو بسیارسخت گردیده است.

اگر بخواهید تیتروار نام ببرید شرکت‌های مالک لکوموتیو با راه‌آهن بر سر چه مشکلاتی با چالش روبرو هستند؟

الف- بهره‌وری نامناسب استفاده از لکوموتیوها

ب- برخوردهای غیر کارشناسی



با کوتاهی شـرکت‌ها در خدماتی که ارایه می‌دهنـد.(بدون در نظر گرفتن مشکلات موجود در کشور و جامعه)

ج- پرداخـت نامتناسـب صـورت وضعیت شـرکت‌ها و انباشـته شدن طلب‌ها

آیا نهاد تنظیم مقـررات در راه آهن وجـود دارد تـا تعادلی میان بازیگران این بخـش (خصوصی و دولتی) ایجاد کند؟

هم‌اکنون دو نهـاد تنظیم مقررات در مجموعه صنعت حمل ونقل کشور وجود دارد که هر دو در راه‌آهن شکل گرفته‌اند. این دو نهاد اگر چه علاقمند هستند وشـعار می‌دهند که به عنوان بـی طرف، نسـبت به وضـع مقررات اقـدام می‌نمایند، امـا در عمل متاثر از سازمانی هسـتند که در آن حضور دارند.

نهادهای خصوصی و دولتی حاضر در ایـن صنعـت (وزارت راه، انجمـن صنفـی حمل و نقل ریلـی و خدمات وابسـته، و ...) تاثیرات موثر و بسزایی در بهبود مقررات وضع شده و در حال وضع داشته‌اند، که البته با پیگیری‌های مسـتمر و همراه کردن راه‌آهن با نگاه جامع و کارشناسـی بـه موضوع بوده است.

بخـش لکوموتیـو از جملـه حوزه‌هایی است که باید طبق اصل خصوصی‌سازی به بخش خصوصی واگذار می شـد، آیا این امر انجام شـده؟ عدم واگذاری لکوموتیو به بخش خصوصی چه ضررهایی را به بخش ریلی وارد می‌کند؟

در ابتـدا بایـد بگویم طبـق قانون "راه‌آهن می‌توانسته است لکوموتیو را به بخـش خصوصی واگذار کند" و لذا در این خصوص "باید" وجود نداشته است.

در بخـش حمـل بار که داشـتن لکوموتیو برای بخش خصوصی توجیه اقتصادی داشـته است، هم اکنون ۲۵ درصد تعداد لکوموتیوها و ۳۰ درصد عملکرد حمل بار متعلق به بخش غیر دولتی است.

بـه دلیـل شـرایط کشـور، کمتر کسی اسـت که سرمایه شخصی خود را در فعالیت‌هـای تولیدی و خدمات دردسرسـاز بـه کار انـدازد و اکثـرا سـرمایه‌های نیمه دولتی است که به نام بخش خصوصی در حوزه لکوموتیو حضور دارد.

هر تصمیمی (در هر کشور، سازمان و شرکتی) دارای مزایا و معایبی است که تصمیـم گیـران هر حـوزه لازم است تا با بررسـی این مزایا و معایب، تصمیمی بگیرند که بیشترین منفعت را برای سـازمان (کشـور یا شرکت) داشته باشد. خصوصی‌سازی در حوزه لکوموتیـو (و حمل و نقل ریلی) نیز از این قاعده مستثنی نیست. لذا به نظرم لازم اسـت تا با گذشت این سال‌ها از حضور بازیگرانی غیر راه‌آهن در بخش لکوموتیـو، مزایا و معایب آن توسـط صنعـت حمل و نقل ریلی مشـخص شـده و بـرای ادامـه مسـیر تصمیم عاقلانه‌ای اتخاذ شود.

سـرمایه‌گذاری در حـوزه لکوموتیو نیاز به سرمایه بسیاری دارد. آیـا وزارت صمـت و راه‌آهن شـرکت‌ها را در ایـن خصـوص حمایت می‌کند؟

متاسفانه شرایط اقتصادی کشور و همین‌طور بروکراسی پیچیده سیستم دولتی، اجـازه حمایت دولت از بخش خصوصـی را غیر ممکن کرده اسـت. وزارت صمت، راه‌آهن و بقیه سازمان‌ها علاقه بسـیاری دارند تا حمایت لازم را انجـام دهنـد. جلسـات مختلـف و بررسـی‌های زیـادی در خصـوص مشـکلات موجود نیز انجام شده، اما به دلیل فوق و همین‌طور سیاست‌های کلی نظـام (به عنوان مثـال حمایت از سـاخت داخـل)، در عمل حمایت خاصی از بخش خصوصی نمی‌شود.

تنهـا نکته مثبـت، تعرفـه اجاره لکوموتیو بخش خصوصی اسـت که تا حدودی متناسب با افزایش تورم و نرخ ارز، افزایش پیدا می‌کند.

شرکت راه‌آهن کشش چه تعداد لکوموتیو دارد و آیـا برنامه‌ای در خصوص افزایـش تعداد لکوموتیو دارد؟

هم اکنـون راه‌آهن کشـش مالک ۲۱ دستگاه لکوموتیو چینی می‌باشد. مهمتریـن چشـم‌انداز شـرکت نیـز افزایش لکوموتیوهای شرکت و افزایش سهم آن در حمل بار می‌باشد. در این راسـتا پروژه‌های متعددی نیز تعریف شـده که هرکدام به دلایل مختلف به مرحله اجرایی نرسـیده‌اند. (از جمله خرید لکوموتیو از مپنا، یا بازسـازی و بهره‌بـرداری از لکوموتیوهای متوقف راه‌آهن)

ضمن اینکه راه‌آهن کشـش بسیار علاقمنـد اسـت تا عـلاوه بـر حوزه مالکیـت لکوموتیو، در بقیه حوزه‌های حمـل و نقل ریلـی (از جمله زنجیره تامین، بازسازی لکوموتیو، تعمیر واگن و ...)، نیز حضور موثرتری داشته باشد.

باتوجـه بـه شـرایط موجـود چشـم‌انداز حمل و نقل ریلی را تا سال ۱۴۰۴ چگونه ارزیابی می‌کنید و آیا طبق سندتوسعه حمل و نقل ریلی پیش خواهیم رفت؟

به نظرم با توجه به شـرایط کشور حداکثر افزایش سـالیانه رشـد حمل بار و مسـافر در ۵ سـال آینده، کمتر از رشـدی باشد که در ۷ سال گذشته شـاهد بوده‌ایم. (البتـه با حذف مدت زمانـی که کشـور با مشـکل کمبود شدید مسافر به دلیل شرایط ناشی از ویروس کرونا درگیر بوده است، چرا که در این بازه زمانی قطعا رشد شاخص‌ها کمتر یا حداکثرمسـاوی سال گذشته خواهد بود.)