

گفتگو با مهندس ابراهیم پاشنا مدیرعامل شرکت الوند نیرو: تغییر و تحول بنیادی در سیر و حرکت با واگذاری آن به بخش خصوصی



شرکت‌های خصوصی مالک، اجاره لکوموتیوهای خودشان را با تاخیر دریافت می‌کنند. هزینه اجاره لکوموتیو به این شرکت‌ها تا به امروز به صورت کامل پرداخت نشده. از اواخر سال گذشته شرکت‌های مالک لکوموتیو مطالبات خود را بابت اجاره لکوموتیو از راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران کامل دریافت نکرده‌اند. این موضوع در بازار توری، آسیب‌های جدی به این شرکت‌ها وارد می‌کند و قدرت خرید و عملکرد این شرکت‌ها

به همان نسبت کاهش پیدا می‌کند. بخش اعظمی از هزینه اجاره لکوموتیو توسط شرکت‌های بهره‌بردار و صاحبان بار به راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران پرداخت شده ولی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به دلایل نامعلوم این مبالغ را با تاخیر به شرکت‌های مالک واگن پرداخت می‌کند. در جلساتی که در راه‌آهن با حضور بخش خصوصی و مدیران راه‌آهن برگزار شد قرار بود از تیرماه امسال این مبالغ پرداخت شود، ولی هنوز با گذشت ماه‌ها این مهم تحقق نیافته است. این امر باعث می‌شود با وجود رشد عملکرد این شرکت‌ها، هزینه‌های آنها رشد قابل توجهی داشته باشد. همچنین شرکت‌های مالک لکوموتیو از این بابت به پیمانکارهای خودشان بسیار بدحکام هستند. نزدیک به انتهای سال است و شرکت‌ها باید برخی از قطعات را خرید و دیو کنند اما به دلیل کمبود نقدینگی توانایی خرید ندارند.

تعداد زیادی از لکوموتیوهای دولتی نیز به علت کمبود نقدینگی از سیر خارج شده‌اند. لکوموتیوهای بخش خصوصی نیز به دلیل کمبود نقدینگی، وضعیت مناسبی ندارند. کمبود لکوموتیو در سیر و حرکت و در نهایت در بهره‌وری نقش دارد. برای واکاوی این مشکلات گفتگویی با ابراهیم پاشنا مدیرعامل شرکت الوند نیرو داشتیم که به آن می‌پردازیم:

شرکت راه‌آهن نیز شرکتی بسیار بزرگ و پیچیده است. مهم‌ترین اشکالی که در خصوص سیر و حرکت در راه‌آهن وجود دارد این است که خصوصی‌سازی نشده است. شاید اگر به سمت خصوصی‌سازی می‌رفت شرایط بهتر بود. به نظر من بلحاظ سازمانی نیز باید اداره کل یا معاونتی در شرکت راه‌آهن وجود داشته باشد تا فقط به امر خصوصی‌ها رسیدگی کند. به عنوان مثال اداره کل برون سپاری یا معاونت برون سپاری. بحث ایمنی و نظارت‌های کلان در سیر و حرکت باید در اختیار شرکت راه‌آهن باشد. اما بحث بهره‌برداری به دلیل اینکه توأم با سود بخش خصوصی است و بهره‌بردار سیر و حرکت است، اگر سیر و حرکت به بخش خصوصی سپرده شود مطمئناً بهره‌وری را افزایش خواهد داد.

آیا تشکیل قطار کامل منفعتی برای افزایش بهره‌وری خواهد داشت؟

نهایت سیر و حرکت راه‌آهن بطور مطلوبی از این امکانات بهره‌برداری کند.

به صورت کامل بفرمایید که آیا سیر و حرکت در راه‌آهن به درستی مدیریت می‌شود یا خیر؟ آیا ساختار سیر و حرکت نیاز به تغییرات دارد؟ چه موانعی بر سر راه سیر و حرکت وجود دارد؟

سال ۱۳۱۷ هجری شمسی سال بهره‌برداری از خط راه‌آهن سراسری بود. نتیجه بیش از ۸۰ سال فعالیت کارمندان و کارشناسان و مدیران راه‌آهن بهبود امور بوده و این بهبود مستمرا ادامه داشته و اساسا در دنیا هر امری امکان بهبود دارد. معنای رشد آن است که به سمت جلو پیش رویم و اشکالات گذشته را بازنگری کنیم و راه‌حل‌ها را بیابیم و اصلاحات را انجام دهیم تا بهبود پیدا کند و این روند ادامه دارد.

لطفا توضیح کوتاهی در خصوص معنای سیر و حرکت در راه‌آهن بدهید و بفرمایید چه بخش‌هایی از مجموعه شرکت راه‌آهن با بخش سیر و حرکت، ارتباط تنگاتنگ و حیاتی دارند؟

سیر و حرکت عصاره وجود راه‌آهن است. سیر و حرکت یعنی مدیریت برنامه‌ریزی و بهره‌برداری بهینه و بهره‌ورانه از مجموعه ناوگان و شبکه. بر روی کلمه بهره‌ورانه تاکید می‌کنم. اینکه چگونه می‌توان از امکانات بهره‌ورانه استفاده کرد به سیستم‌ها و مدیریت بر می‌گردد.

سیر و حرکت با بخش زیربنایی و ناوگان " اعم از باری، مسافری، اداره کل کشش ارتباط تنگاتنگ دارد اما با سایر بخش‌های راه‌آهن همانند شبکه، خط و مالی و بازرگانی نیز ارتباط دارد. همانند شعر "ابرو باد و مه و خورشید و فلک در کارند" در صنعت ریلی هم تمامی عوامل و بخش‌های راه‌آهن و امکانات در کارند تا در





تقریباً از شهریور سال ۹۸ تا امروز مطالبات ما رو به افزایش است. طی جلساتی که در اردیبهشت ماه با مدیران راه آهن داشتیم مقرر بود مطالبات عقب افتاده داده جبران شود که این امر تا امروز محقق نشده است و دلیل اینکه این مطالبات پرداخت نمی شود را نمی دانم.

کاهش نقدینگی شرکت های خصوصی مالک لکوموتیو چه ضرر و زیانی را برای این بخش به همراه دارد؟

در آماده به کاری لکوموتیوها بسیار موثر خواهد بود. ما امسال استثنائاً با در نظر گرفتن کمبود نقدینگی تغییراتی را در برنامه های استراتژیک خود دادیم. به واسطه تغییرات استراتژیک، آماده به کاری کاهش نیافت. در اینکه نقدینگی بسیار کاهش یافته هم اعداد و ارقام وجود دارد و هم راه آهن کاملاً به این موضوع واقف است. امسال تا حدودی آماده به کاری شرکت ما بهتر بود و تن کیلومتر افزایش یافت و سرعت گردش به دلیل کاهش قطارهای مسافری نیز افزایش داشت. افزایش تن کیلومتر شرکت الوند مدیون سیاست های به کار گرفته شده بود و هیچ ربطی به نقدینگی نداشت.

آیا برنامه ای برای خرید لکوموتیو و افزایش ناوگان دارید؟

بله برنامه داریم اما تا امروز برای خرید کاری از پیش نبرده ایم.

به عنوان سخن آخر اگر صحبتی برای گفتن دارید بفرمایید.

موضوع نقدینگی برای شرکت ها حیاتی شده است. نزدیک به انتهای سال هستیم و علاوه بر حقوق پرسنل برخی از قطعات را به دلیل تعطیلات عید باید خریداری و دیو کنیم. حدود یک ماه کارخانجات تعطیل هستند. کفش ترمز و انواع روغن ها، فیلتر و قطعات برقی و مکانیکی باید خریداری شود اما نقدینگی وجود ندارد. دارایی و بیمه مشکلات بسیاری برای ما ایجاد کرده اند. تا سال گذشته ما میان شرکت های تولیدکننده قطعات خوش حساب بودیم اما امروز وضعیت تغییر کرده و نقدینگی لازم را برای پرداخت ها نداریم. ریاست دولت در وضعیت ناپسامان صنعت و بدهی هنگفت راه آهن به پیمانکارانش باید ورود کند و مشکلات نقدینگی را حل کند. همیشه حساب شرکت الوند نیرو پر بود اما از اواخر سال گذشته تا امروز خالی شده است.

وجود دارد این روند رشد حمل ریلی وجود خواهد داشت. این رشد نیاز به ناوگان دارد که لکوموتیو از جمله ناوگانی است که در کشور به خصوص در بخش مسافری با کمبود بسیاری مواجه است. بخش مسافری دولتی و خصوصی در تامین نیروی کشش با خلل و کمبود قابل توجهی مواجه هستند. متأسفانه در یک سال گذشته تعمیر و نگهداری لکوموتیوها به دلیل نداشتن نقدینگی با مشکلات بسیاری رو به رو بوده. راه چاره این کمبود، خرید ناوگان نو یا تعمیرات در زمان مناسب است که لازمه آن تزریق نقدینگی است.

آیا اقداماتی برای تامین نقدینگی از سوی دولت برای شرکت ها صورت گرفته است؟

بیشتر درآمد شرکت راه آهن از محل جابجایی کالا است. اساساً حجم عظیم گردش مالی راه آهن در بار است و در بخش مسافری خیلی کم است. اغلب در بخش بار نیز حمل مواد معدنی جایگاه ویژه ای دارد و در بخش معدنی بیشتر کانی های فلزی به ویژه فولاد حمل می شود. در این یکی دو سال اخیر در همه بخش های اقتصادی کشور فشار زیاد بود اما فولادی ها وضعیت مساعدی داشتند و فشاری روی آن ها نبود. راه آهن با مدیریت صحیح باید بتواند به موقع پول خود را از فولادی ها و صاحبان کالا دریافت کند. بخش اعظم درآمد شرکت راه آهن از فولادی ها است. راه آهن می تواند با افزایش نرخ برای صاحبان بار فولادی توازن را ایجاد کند. باید در چانه زنی ها با فولادی ها به گونه ای عمل شود تا بخش های دیگر حداقل متضرر نشوند.

آیا نرخی که برای لکوموتیو تصویب شده پاسخگوی نیازهای بخش کشش هست؟

نسبت به سرمایه موجود این نرخ پاسخگو نیست. اما اگر نرخ تعیین شده در زمان خودش پرداخت شود باز می توان بخشی از مشکلات را رفع کرد. اما از منظر صاحب سرمایه قابل قبول نیست. در هر سال نرخ جدید از ابتدای تیرماه تغییر می کند اما متأسفانه امسال از تیرماه عملیاتی نشد و از ۵ آذر ماه تعیین شده است. نرخ ارز افزایش یافته و اگر طلب شرکت به موقع داده می شد ضرر و زیان کمتری را متحمل می شدیم.

آیا شرکت راه آهن مطالبات شرکت را پرداخت کرده است و اگر پرداخت نکرده چه میزان مطالبات انباشته دارید؟

تمام انگیزه بخش خصوصی سود است. ریشه موفق تر عمل کردن بخش خصوصی حس سودطلبی است و سرمایه گذاری کرده تا سود ببرد و اگر غیر از این باشد فلسفه وجودی بخش خصوصی بی معنا خواهد شد. تجربه ثابت کرده که بخش دولتی نمی تواند به درستی حامی منفعت بخش خصوصی باشد. اگر سیر و حرکت در دست بخش خصوصی باشد قطعاً تغییر و تحولی در بهره برداری صورت خواهد گرفت. ریشه بهره برداری بهره ورانه سرعت با در نظر گرفتن ایمنی است. دو عاملی که ضد هم هستند. بخش خصوصی با افزایش سرعت سیر به هر طریقی که بتواند اعم از افزایش میانگین سرعت و کاهش زمان توقف و دیگر موارد، بهره وری را افزایش می دهد اما به دلیل اینکه بخش خصوصی یک بخش تنها نیست و پای شرکت های متعدد در میان است باید این امر با بررسی و امعان نظر مورد توجه قرار گیرد.

بحث سرعت در افزایش سیر و حرکت بسیار مهم است. آیا برای افزایش سرعت زیرساخت های لازم از قبیل خط آهن مناسب برای سرعت بالای قطار و همچنین لکوموتیو و واگن هایی که توانایی سرعت بالا را داشته باشند وجود دارد؟

منظور از زیرساخت های لازم، خط، ناوگان و سیستم های هوشمند است. در حال حاضر راه آهن ایران از این نظر فقیر است. اگر قرار باشد اقدامات مفیدی در خصوص شبکه انجام شود بهتر است شبکه مسافری از شبکه باری جدا شود. در بسیاری از خطوط حاضر محدودیت سرعت داریم. ناوگان باری و مسافری و کشش فرسوده هستند. سیستم های هوشمند مانند ATC در ناوگان و خطوط کامل نیستند و با هم، همخوانی ندارند. متأسفانه زیرساخت لازم برای سرعتی که مد نظر است وجود ندارد.

این روزها بحث لکوموتیو و کمبود لکوموتیو گرم بسیار داغ است و مشکل ساز شده. لکوموتیو چه تاثیری در سیر و حرکت خواهد داشت و در این خصوص با چه چالش هایی رو به رو هستید؟

اگر نگاهی به آمار حمل و نقل بار و مسافر داشته باشیم در دهه های گذشته همیشه حمل بار و جابه جایی مسافر روبه رشد بوده است. البته با صرف نظر از بحث شیوع ویروس کرونا در دوران پاندمی و اثرات آن بر روی جابه جایی مسافر. با افزایش جمعیت و نیازمندی هایی که در کشور