



گفت‌وگو با مهندس جواد طاهر افشار مدیرعامل شرکت راه‌آهن کیش

کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری؛ ضعیف‌تر شدن هرساله اقتصاد شرکت‌های مالک لکوموتیو

کمبود لکوموتیو یکی از عواملی است که در حال حاضر بر عملکرد حمل و نقل ریلی کشور تأثیر منفی داشته است. با مطالعاتی که انجام شده با توجه به اینکه لکوموتیوهای کشور به دلیل عدم انجام تعمیرات و نگهداری به موقع و کمبود نقدینگی از سیر خارج می‌شوند و مشکلاتی را به بار آورده است اما ادعای کمبود لکوموتیو در ایران ادعایی نادرستی است. کارشناسان دلیل کمبود لکوموتیو را استفاده نامناسب از موجودی لکوموتیو کشور می‌دانند و معتقدند ضعف راه‌آهن ایران در زمینه لکوموتیو از مشکلات تعمیر و نگهداری و همچنین برنامه ریزی سیر و حرکت ناشی می‌شود. در انتهای سال ۱۳۹۹ تعداد لکوموتیوهای در سرویس باری ۷ درصد، مسافری ۱۴ درصد و مانوری ۳ درصد نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۹ کاهش داشته است. خروج این لکوموتیوها از سیر به بهره‌وری حمل و نقل ریلی آسیبی جدی وارد کرده است. بدون شک برقی کردن خطوط و استفاده از لکوموتیوهای برقی و همچنین افزایش تعداد لکوموتیوها می‌تواند زمینه‌ساز رشد بهره‌وری شود. اما تعمیر و نگهداری صحیح لکوموتیوها موجود و مدیریت مناسب سیر و حرکت سبب بهبود روند بهره‌وری، با صرف هزینه بسیار کمتر خواهد شد. در خصوص چالش‌هایی که در این بخش وجود دارد گفت‌وگویی با مهندس جواد طاهر افشار مدیرعامل شرکت راه‌آهن کیش داشته‌ایم که به شرح آن می‌پردازیم:

ارز و نهایتاً نرخ تورم بسیار ضروری است.

آیا شرکت‌های مالک لکوموتیو یارانه‌ای از سوی دولت دریافت می‌کند؟

خیر تا امروز که یارانه‌ای دریافت نکرده‌ایم.

در خصوص نوسازی ناوگان چه اقداماتی انجام داده‌اید و چه برنامه‌های توسعه‌ای در این خصوص دارید؟

توسعه ناوگان مستلزم عوامل متعددی است که همه آنها باید موجبات افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری در این حوزه را فراهم نمایند از جمله عوامل مهم عبارتند از:

- تامین نقدینگی با ارائه تسهیلات ارزان قیمت
- افزایش منابع تامین لکوموتیو برای ایجاد رقابت و کاهش قیمت‌ها
- ایجاد اطمینان بیشتر در تعیین نرخ‌های مناسب اجاره بهاء
- انعطاف بیشتر راه‌آهن در انعقاد قراردادها
- بهبود وضعیت سیر و حرکت و افزایش سرعت ناوگان

چه تعداد لکوموتیو نو و چه تعداد لکوموتیو

بهره‌وری لکوموتیوها دارند. اما چنانچه متوسط عمر لکوموتیوها را در نظر بگیریم یقیناً متوسط عمر ناوگان لکوموتیو کشور باید کاهش یابد و این مهم با افزودن ناوگان جدید حاصل می‌شود.

با توجه به افزایش نرخ ارز، تحریم‌ها و با توجه به چالش‌های موجود از قبیل کویید ۱۹ از نظر نرخ اجاره لکوموتیو به راه‌آهن با چه چالش‌هایی مواجه هستید؟ آیا راه‌آهن به تعهداتش در خصوص پرداخت اجاره لکوموتیو عمل کرده است؟ از نظر جنابعالی برای اینکه این صنعت برای فعالان صرفه اقتصادی داشته باشد بهای اجاره لکوموتیو چه مقدار باید باشد؟

نرخ اجاره هر ساله با فرمول شورای رقابت و نهایتاً با تصویب هیئت مدیره راه‌آهن تعیین می‌شود بدیهی است در این چند سال اخیر هیچ‌گاه افزایش نرخ، جبران‌کننده افزایش هزینه‌ها نبوده است و شرکت‌های مالک لکوموتیو هر سال اقتصادشان ضعیف‌تر شده است. این موضوع موجب کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری در حوزه لکوموتیو شده و نهایتاً به حمل و نقل ریلی آسیب وارد می‌نماید. بدیهی است برای رشد ناوگان، تناسب افزایش نرخ اجاره لکوموتیو با نرخ

با توجه به اینکه حدوداً دو سال است که کشور ما درگیر بحث ویروس کرونا است چه ضرر و زیان‌هایی را به این بخش وارد کرده است و از سوی دولت چه اقداماتی برای کمک به این صنعت شده است؟ آیا با کمبود لکوموتیو مواجه هستیم؟

متأسفانه شیوع ویروس کرونا، به همه سازمان‌های کشور زیان زده است. قسمت عمده این زیان‌ها به بخش‌هایی که نقش نیروی انسانی، در آنها بیشتر است، وارد شده که از جمله آنها واحدهای تعمیر و نگهداری لکوموتیوها بوده است. کاهش زمان حضور نیروها به دلیل ابتلا به بیماری یا برای پیشگیری از شیوع بیشتر موجب کاهش ارائه خدمات تعمیر و نگهداری و در نتیجه کاهش تعداد لکوموتیوهای آماده به کار و نهایتاً کاهش درآمد گردیده است.

در مورد کمبود لکوموتیو در کشور نظرات مختلفی وجود دارد که هر کدام مبنای کارشناسی خود را دارند در مقایسه با بعضی کشورها نسبت به تعداد واگن موجود در کشور، تعداد لکوموتیو کافی داریم ولی عوامل دیگری مانند کندی تخلیه و بارگیری، کمبود دیزل‌های مانوری و یک خطه بودن بعضی خطوط، تأثیر مستقیمی در کاهش

شرکت راه‌آهن ک‌ش‌ش مالک
۲۱ دست‌گاه ل‌ک‌م‌وتی‌و با
عمر ۱۰ سال است. با ت‌وج‌ه
به دوره‌های تعمیرات
معمولا بین ۱۷ تا ۱۹ دست‌گاه
از ل‌ک‌م‌وتی‌وها در گردش
هستند. عدم تثبیت نرخ ارز
امکان هرگونه پیش‌بینی در
مورد قیمت تمام شده کالا از
مالکین سلب کرده است

خارج از سیر برای تعمیرات اساسی دارید؟ با توجه به چالش‌های موجود و افزایش نرخ ارز در خصوص تهیه قطعات و همچنین تعمیرات و نگهداری با چه چالش‌هایی مواجه هستید؟

شرکت راه‌آهن ک‌ش‌ش مالک ۲۱ دست‌گاه ل‌ک‌م‌وتی‌و با عمر ۱۰ سال است.

با توجه به دوره‌های تعمیرات معمولاً بین ۱۷ تا ۱۹ دست‌گاه از ل‌ک‌م‌وتی‌وها در گردش هستند. عدم تثبیت نرخ ارز امکان هرگونه پیش‌بینی در مورد قیمت تمام شده کالا را از مالکین سلب کرده است. نرخ ارز در یک سال معمولاً بیش از پیش‌بینی نوسان دارد و انتقال آن با توجه به تحریم‌ها با مشکلات متعددی مواجه می‌شود که حداقل نتیجه آن افزایش زمان تامین کالا و افزایش قیمت تمام شده است. طولانی شدن فرایند ثبت سفارش به دلایل زیاد از جمله ادعای ساخت داخل بعضی قطعات به صورت غیر واقعی نیز مشکل مضاعفی است. یکی از مهمترین مشکلات امروز مالکان ل‌ک‌م‌وتی‌و، تاخیر بیش از شش ماه در دریافت مطالبات ایشان است که موجب کاهش نقدینگی در نتیجه کوچک شدن انبارها و کاهش کیفیت تعمیر و نگهداری شده است.

بخش خصوصی چه خواسته و انتظاراتی در خصوص توسعه و افزایش ل‌ک‌م‌وتی‌و از دولت آینده دارد؟

پایاده سازی و اجرای قوانین به طور کامل، حمایت از بخش خصوصی و افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری در حوزه خدمات و توسعه، عامل مهمی در توسعه اقتصادی کشور است که یقیناً دولت‌مردان به آنها توجه خواهند داشت.

