



گفت‌وگو با مهندس خشایار حسینی
مدیرعامل شرکت الوند نیرو

افزایش دو برابری حمل بار راه‌اندازی لکوموتیوهای خارج از سیر

شرکت «الوند نیرو» با هدف سرمایه‌گذاری در بخش حمل بار ریلی در سال ۱۳۸۹ تاسیس گردید، این شرکت با خرید و وارد کردن تعداد ۲۶ دستگاه لکوموتیوهای GM، شروع به ارائه خدمات به راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران نمود که متأسفانه پس از مدتی یک دستگاه از این لکوموتیوها در یک سانحه از چرخه اقتصادی خارج گردید. برخلاف بخش مسافری که در بحران موجود با کمبود شدید ارائه خدمات و درآمد مواجه گردید در بخش حمل بار، تا حدودی فرصت بهتری ایجاد شده است، اما این بدان معنی نیست که مشکلات اقتصادی گریبان شرکت‌های ریلی حمل بار را نگرفته باشد، بلکه بحث درآمد یک مقوله است و بحث دریافت نقدینگی و مطالبات مقوله دیگری است که در حال حاضر بشدت چالش برانگیز شده و حتی گاهی به دلیل نبود نقدینگی باعث عدم امکان انجام سرویس‌های به موقع و حتی خروج لکوموتیو از انتفاع شده است.

مهندس خشایار حسینی مدیرعامل شرکت الوند نیرو درگفت‌وگو با خبرنگار فصلنامه ندای حمل و نقل ریلی معتقد است در مبحث نیاز به لکوموتیو و کمبود آن در شبکه ریلی شاید بتوان گفت در نگاه اول با توجه به رسوب بار در کلیه مبادی آن و ملاحظه واگن‌های بارگیری شده بدون کشنده، این نیاز به شدت حس می‌شود، اما در نگاه جزئی و دقیق‌تر به این موضوع، عدم بهره‌وری مناسب از لکوموتیوهای موجود که از نگاه کارشناسان امر دور نمانده و بهره‌وری در استفاده از لکوموتیوهای موجود را زیر ۵۰ درصد عنوان می‌کنند بیشتر به چشم می‌خورد به عبارتی در صورت بهره‌برداری مناسب از امکانات و زیر ساخت موجود و راه‌اندازی لکوموتیوهای متوقف می‌توانیم تا دو برابر افزایش حمل بار داشته باشیم.

تعیین مشوق‌های حمایتی در جهت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این صنعت نموده است، لیکن این مشوق‌ها نیز برای لکوموتیوهای نو در نظر گرفته شده که به شرکت‌هایی از این دست تعلق نمی‌گیرد هر چند شرکت‌های تجهیز شده به ناوگان نو نیز در حال پیمودن مسیر طولانی دستیابی به مشوق‌های ذکر شده می‌باشند. با توجه به حجم سرمایه‌گذاری مورد نیاز در تامین ناوگان حتی دست دوم و مقایسه آن با سایر شقوق سرمایه‌گذاری و نرخ برگشت سرمایه در آن‌ها، بنظر می‌رسد تعرفه لکوموتیو حداقل باید بیش از یک و نیم برابر میزان فعلی، با شرایط پرداختی مشخص و منظم باشد در غیر اینصورت هزینه‌های اقتصادی آن نیز باید دیده شود.

آیا شرکت‌های مالک لکوموتیو بارانه‌ای از سوی دولت دریافت می‌کند؟

دقیقا نکته در همین جاست، تمامی دولت‌ها در فرصت‌های خود از مزایای حمل سبزی ریلی و لزوم حمایت این صنعت داد سخن دارند، ولی در

خود را بیابد و عملا همانند اغلب صنوف، نرخ‌ها و پرداخت‌ها و ... در نهایت دستوری و حاکمیتی تعیین می‌شود.

ازجمله ریسک‌های عمده این صنعت عدم نقد شوندگی راحت سرمایه و نیز وابستگی آن به تامین خارجی است که تغییرات نرخ ارز به صورت نمایی بر روی هزینه‌های آن تاثیر می‌گذارد و این موضوع در کنار روال‌های فرسایشی تخصیص ارز و کمبود نقدینگی واقعا طاقت فرساست.

در کنار این محدودیت‌ها و ریسک‌ها متأسفانه ملاحظه می‌شود که راه‌آهن نیز عزمی برای پرداخت مطالبات شرکت‌های مالک لکوموتیو نداشته و در حال حاضر مطالبات شرکت‌های مالک لکوموتیو بشدت بالا رفته و بالغ بر ۴۰۰ میلیارد تومان می‌باشد.

قطعا با توضیحات فوق درخصوص تعیین نرخ اجاره لکوموتیو نیاز به بازنگری جدی بوده و برای روشن شدن موضوع باید در نظر داشت که نرخ بازگشت سرمایه در این صنعت، پایین و به همین علت دفتر توسعه سرمایه‌گذاری راه‌آهن اقدام به

با توجه به افزایش نرخ ارز، تحریم‌ها و با توجه به چالش‌های موجود از قبیل کویید ۱۹ از نظر بهای 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؟

واقعیت اینست که هر بنگاه اقتصادی برای حیات خود الزام به سودآوری دارد و بسته به حوزه سرمایه‌گذاری و میزان ریسک آن، انتظار از سود می‌تواند متفاوت باشد، طبیعی است که در ریسک‌های بالاتر انتظار سود هم بالاتر می‌رود و وقتی صحبت از اجاره‌بها و خرید خدمات می‌گردد چنین تلقی می‌شود که بحث ریسک کم رنگ شده و انتظار سود کاهش می‌یابد، اما واقعیت اینست که شما با فروش خدمات، وارد یک بازار می‌شوید و ناگزیر باید با زبان بازار صحبت کنید، این درحالیست که نه این خدمت کم ریسک است و نه این بازار، بازار باز و آزادی است که بتواند مسیر



عمل تمامی حمایت‌ها به سمت ناوگان جاده‌ای سوق داده می‌شود، از یارانه قطعات مصرفی، سوخت و امکان خرید ناوگان دست دوم و ... گرفته تا تعرفه استفاده از زیر ساخت‌ها که شاهد این ادعا، ملاحظه روند کاهش عملکرد ریلی از سهم کل بار در مقایسه با جاده و دور ماندن از اهداف برنامه توسعه ششم به میزان ۷۰ درصد کاملا موید این موضوع می‌باشد.

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

یک لکوموتیو از نوع GM، طبق دستورالعمل شرکت سازنده در طول عمر ۱۸ ساله خود نیاز به انجام تعمیرات پیش‌گیرانه و تعمیرات اساسی دارد تا بتواند درآمد - هزینه پیش‌بینی شده‌ای را کسب نماید و پس از مدت مذکور نیز با انجام عملیات بازسازی امکان بهره‌برداری مجدد در طول یک دوره ۱۸ ساله دیگر را داشته باشد، لیکن باتوجه به مشکلات نقدینگی شرکت‌های مالک، انجام تعمیرات مورد لزوم و حتی بازسازی‌های مورد نیاز به درستی و با دقت انجام نمی‌شود و تعمیرات با اعمال مجوزهای ارفاقی انجام می‌گردد.

به هر حال این شرکت به دلیل لزوم انجام تعمیرات، تاکنون بیش از ۵۰ درصد ناوگان خود را تحت تعمیرات اساسی قراردادده و در سال جاری نیز ۴ دستگاه دیگر را در دست دارد که یک دستگاه آن پس از تعمیرات، اخیرا به سیربازگشته است و سه دستگاه دیگر تا پایان سال و مابقی ناوگان نیز طی دو سال آتی انجام خواهد گردید، درخصوص برنامه‌های توسعه‌ای طبیعی است که هر شرکتی برای بقا نیاز به توسعه دارد و این شرکت نیز از این رویکرد مستثنی نیست، اما شرایط فعلی اقتصادی امکان بررسی و امکان سنجی دقیقی را برای توسعه به دست نمی‌دهد ولی در ادامه و با امید به گشایش اقتصادی، قطعا این شرکت نیز برنامه‌های توسعه ناوگان خود را خواهد داشت.

چه تعداد لکوموتیو نو و چه تعداد لکوموتیو 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؟

درخصوص تغییرات نرخ ارز و تأثیر آن در تعمیرات و نگهداری شایان ذکر است که هر

لکوموتیو بالغ بر یک صد هزار دلار در سال هزینه‌های تامین قطعات جهت انجام نگهداری و تعمیرات دارد این عدد به غیر از تعمیرات اساسی و بازسازی است، حال در نظر داشته باشید که علاوه بر تأثیر مستقیم نرخ ارز، کمبود تخصیص ارز نیز، باعث محدود و انتخابی شدن خرید خارج و در نتیجه افزایش چند برابری قطعات خرید خارج می‌گردد که قطعا در هزینه‌های بودجه‌ای سالانه پیش‌بینی درستی نشده است.

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

پر واضح است که بخش خصوصی بحث هزینه فایده است و این واقعیتی است که در بخش حاکمیتی، به درستی به این موضوع پرداخته نمی‌شود و همواره در مقابل مطالبه‌گری بخش خصوصی بخش حاکمیتی غالب است، در صورت اهتمام دولت به توسعه بخش ریلی قطعا باید موجبات و مقدمات جذب بار فراهم گردد، تا زمانیکه بار از روی ریل به جاده فرار می‌کند بخش خصوصی علاقه‌ای به سرمایه‌گذاری و توسعه پیدا نخواهد کرد و این درحالیست که با موقعیت بسیار عالی و البته استراتژیک کشور عزیزمان و با وجود پتانسیل کرایه‌های شمال به جنوب و شرق به غرب امکان جذب و درآمد چندین میلیارد دلاری بارترانزیتی و به موازات آن توسعه ناوگان ریلی وجود خواهد داشت، بنظر می‌آید اتصال بندر چابهار

در جنوب و آستارا در شمال باید از اولویت‌های دولت باشد زیرا می‌تواند با کاهش ۴۰ درصدی زمان حمل بار از آسیای جنوب شرقی به اروپا، درآمد ارزی قابل اطمینانی را تضمین نماید که البته در کنار آن شرکت‌های مالک نیز می‌توانند به فکر توسعه باشند، ضمنا ایجاد زیر ساخت مسافری سریع و خروج بخش مسافر از مسیر حمل بار ریلی علاوه بر ایجاد جذابیت در استفاده از قطار برای مسافری، می‌تواند در افزایش سرعت سیر حمل بار و افزایش ضریب اشغال خطوط و در نهایت حمل بار بیشتر، بسیار موثر باشد.

در حال حاضر نیز اولین مشکل بخش خصوصی بحث نقدینگی است که می‌بایست در اولویت قرار گیرد، ایجاد کانال ارتباطی مستقیم با سرمایه‌گذاران عمده بخش خصوصی ریلی و کمیته‌های تخصصی با رویکرد حل مشکلات این بخش و به منظور ایجاد جذابیت سرمایه‌گذاری بیشتر بخش خصوصی از مواردی است که در صورت جدیت دولت در توسعه بخش ریلی باید مد نظر قرار گیرد.

چشم‌انداز توسعه لکوموتیو را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

به واسطه موقعیت استراتژیک کشور عزیزمان و پتانسیل بار ترانزیتی موجود که ارزش آن می‌تواند حتی به اندازه سهمی از صادرات نفت باشد، این قابلیت وجود دارد که آینده ریلی بسیار روشن و با درآمد قابل اتکا و به موازات آن توسعه کلیه شقوق این صنعت را شاهد باشیم.