



مهندس بابک احمدی، رییس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته و مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی مینا

فقدان لیزینگ ریلی در کشور؛ از اصلی‌ترین عوامل رکود تولید

سال‌هاست اقتصاد حمل و نقل ریلی به دلیل سیاست‌های غیر کارشناسی مسئولان، تحریم‌های احتمالی و در کنارش تحریم‌های داخلی و همچنین نوسانات نرخ ارز، معضلات در تخصیص تسهیلات مورد نیاز به فعالان و تولید کنندگان و موارد بی‌شمار دیگر که دست‌اندازه‌های این بخش را هر روز بیشتر می‌کند فعالان بخش خصوصی را کم و بیش ناامید کرده است. امروز در کشور بحث تامین لکوموتیو چالش برانگیز شده. لکوموتیوها فرسوده و از گردش خارج شده اند. تامین لکوموتیو نو هزینه گزافی را می‌خواهد که از عهده شرکت‌های مالک لکوموتیو خارج است. طی ۱۰ سال اخیر هیچ سرمایه‌گذاری جدی در حمل‌ونقل ریلی کشور چه دولتی و چه خصوصی صورت نگرفته است. حتی در سطح نوسازی و بهسازی ناوگان موجود سرمایه گذاری نشده است.

شرکت‌های ریلی اعم از تولیدکنندگان و شرکت‌های حمل و نقلی از این وضعیت موجود شکایت دارند. از این شرکت‌ها کمترین حمایت به عمل آمده، در وزارت راه و شهرسازی تلاش فراوانی برای این کار انجام نشد. مهندس بابک احمدی، رییس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته معتقد است اگر تصمیم عاجلی برای این بخش اتخاذ نشود طی ۶ تا ۷ سال به نقطه اضمحلال حمل‌ونقل ریلی در کشور خواهیم رسید. سریع‌ترین راه این است که دولت از قیمت‌گذاری خارج شود. دولت برای قشر ضعیف هم یارانه در نظر بگیرد. دولت باید تکلیف خودش را در بخش ریلی مسافری مشخص کند. ببیند که یارانه بدهد و به هزینه‌های احتمالی به این بخش متعهد باشد. وقتی حمل‌ونقل ریلی اقتصادی نیست چه انتظاری برای ورود سرمایه‌گذاران داریم؟ هنگامی که سرمایه‌گذاری وجود نداشته باشد مطمئناً چرخه تولید خواهد ایستاد و تمام ظرفیت‌های تولیدی که سال‌ها زحمت مهندسان و کارگران را به‌دنبال داشته از دست خواهیم داد.

ادامه این گفت‌وگو را مطالعه فرمایید:

در گفت‌وگوهایی که در گذشته با جنابعالی داشتیم صحبت از تولید ۶ هزار واگن در سال بود تا بتوانیم به برنامه‌های آخرین سند توسعه راه‌آهن برسیم. به نظر جنابعالی چنین امری محقق خواهد شد؟ در سال گذشته چه تعداد واگن به واگن‌های شرکت‌های کشور افزوده شد؟ برای توسعه حمل و نقل ریلی در حوزه بار به چه تعداد ناوگان نیاز داریم؟

در ارتباط با تولید شش هزار دستگاه واگنی که در مصاحبه‌های گذشته صحبت شده بود باید بگویم تولید ۶ هزار واگن بر اساس اهداف کمی در مجموعه راه‌آهن و وزارت راه و شهرسازی که تعریف شده و عدد ۵۸ هزار دستگاه، ۵۲ هزار دستگاه، همچنین اعدادی از این جنس می‌باشد که اگر مقرر باشد به طور متوسط این برنامه طی مدت ۸ سال با سرعت ثابتی اجرا شود مطمئناً به ۴۸ هزار دستگاه خواهیم رسید.

اما اینکه آیا تولید این تعداد واگن محقق





خواهد شد یا نه باید بگویم خیر.

ناگفته نماند تولید ۶ هزار دستگاه واگن، مربوط به واگن‌های باری هستند. در اهداف کمی حدود هزار و صد دستگاه تولید لکوموتیو و تولید حدود ۲ هزار و پانصد دستگاه واگن مسافری به غیر از واگن‌های حومه‌ای در برنامه داریم. اعداد و ارقام خیلی بزرگ است. یقیناً اگر بخواهیم طبق یک روند منطقی و افزایشی بر اساس تجربه سنوات گذشته پیش برویم، بر اساس ظرفیت‌های صنعتی تولیدی کشور و همچنین بر اساس ظرفیت‌های اقتصادی بازار حمل و نقل ریلی باید بگویم قطعاً این اعداد و ارقام، اجرا شدنی نیست.

اما اگر در حوزه حمل و نقل ریلی با یک جهش خیلی شفاف، روند رشد را شاهد باشیم، می‌توانیم به راحتی حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد این برنامه را محقق کنیم. از نظر بنده حتی تا نصف این اعداد و ارقام قابلیت تحقق دارد.

در سال‌های گذشته، سالی بود که نزدیک ۷۰۰ الی ۸۰۰ واگن وارد شبکه حمل و نقلی کشور شد ولیکن این اعداد و ارقام گفته شده تا به حال محقق نشده است. دلیل اصلی چیست؟

دلیل و محدودیت اصلی، اقتصاد حمل و نقل ریلی است. بدین معناست که:

باید میزان نقدینگی کافی قابل تزریق در این حوزه تامین شود. سوالی در اینجا مطرح است که این نقدینگی را از کجا می‌توان تامین کرد؟ از شبکه بانکی درکنار بودجه‌های عمومی، وجوه اداره شده دولتی، تبصره ۱۸ و... همچنین از درآمدهای کسب و کار حمل و نقل ریلی.

آیا این نقدینگی کفاف این جهش توسعه‌ای را می‌دهد؟ اگر کفاف نمی‌دهد چگونه می‌توان این ظرفیت را اجرا کرد؟

خیر، مطمئناً پاسخ نخواهد داد. به اعتقاد من صرفاً با اصلاح مدل‌های اقتصادی حمل و نقل ریلی و توسعه بسیار جهشی تحقق خواهد یافت.

آیا ظرفیت صنعتی و تولیدی داخل کشور جوابگو می‌باشد؟

به عقیده بنده نیمی از این اهداف کمی را ظرفیت‌های تولیدی و صنعتی کشور می‌توانند پاسخگو باشد.

آیا صرفاً با اتکاء به ظرفیت‌های تولیدی داخل کشور باید پیش برویم؟

اولویت اول با ظرفیت‌های تولیدی و صنعتی داخلی کشور است و اگر بتوانیم این ظرفیت‌ها را اشباع و تکمیل کنیم قاعدتاً می‌توانیم برای کوتاه مدت از ظرفیت‌های خارجی نیز استفاده کنیم.

منطق می‌گوید که ما نباید برای پیک تقاضا ظرفیت‌سازی کنیم بلکه باید برای متوسط تقاضا ظرفیت‌سازی شود. برای موارد خاص مثلاً برای یک برنامه جهشی که نیاز به تامین تعداد زیادی ناوگان باشد می‌توانیم از ظرفیت‌های خارجی نیز استفاده کنیم. ولی معنی این بحث این نیست که همزمان با ظرفیت‌های داخلی به دنبال ظرفیت‌های خارجی برویم. ابتدا باید ظرفیت‌های داخلی اشباع شود و اگر اقتصاد این بازار پاسخ مثبت داد و تقاضا پیش از این بود به سراغ ظرفیت‌های خارجی برویم.

با توجه به اینکه شرکت مینا خود تولیدکننده واگن و لکوموتیو است اما شرکت واگن پارس به زیر مجموعه این شرکت پیوسته و با در نظر گرفتن این امر که اکثر تولیدکنندگان تجهیزات ریلی از جمله واگن و لکوموتیو و ... سفارشی کار انجام می‌دهند شرکت ریلی مینا چگونه برای تولیدات برنامه‌ریزی می‌کند؟ امروز چه تعداد قرارداد سفارش ساخت واگن و لکوموتیو دارد؟ واگن پارس امروز در چه وضعیتی قرار دارد؟

مجموعه گروه مینا با برنامه از پیش تعیین شده وارد حوزه تولید واگن شده و سهام مجموعه واگن پارس را خریداری کرده‌است.

در تمام دنیا یکی از بزرگترین مشکلات و معضلات صنایع سنگین آن است که تولیدات و فروش محصولات بر اساس سفارش داده شده، صورت می‌گیرد. اگر در سفارش‌ها و تقاضاهای موجود در بازار نوسان دیده شود روند تولیدات به شدت دچار تلاطم می‌شود که این تلاطمات منجر به افزایش هزینه‌ها و کاهش ظرفیت تولید می‌شود. ما برای اینکه این تلاطمات را به حداقل ممکن برسانیم فضایی را با نام شرکت حمل و نقل چند وجهی مینا ایجاد کردیم.

وظیفه شرکت حمل و نقل چند وجهی مینا، سفارش‌گذاری است برای شرکت واگن پارس همچنین شرکت مینا لکوموتیو و بقیه شرکت‌هایی که در حوزه ناوگان ریلی برای این گروه فعالیت می‌کنند. این امر با این روند

چالش‌هایی روبرو هستید؟ آیا برای دریافت تسهیلات از بانک‌ها با قوانین دست و پاگیر مواجه هستید؟

در خصوص تامین نقدینگی برای فروش محصولات و تولید پروژه‌های ریلی برای مشتریان داخلی و مشتریان خارج از کشور و صادرات، همیشه مشکلات و معضلات تامین، وجود داشته و خواهد داشت. در هیچ کجای دنیا، در بحث صنایع سنگین، فروش محصولات به صورت نقدی انجام نمی‌شود و همیشه از طریق سیستم‌های لیزینگ، سیستم‌های بانکی، تامین سرمایه و نقدینگی وارد عمل می‌شوند و در کنار تولید کننده و فروشنده برای عرضه محصولات قرار می‌گیرند.

متأسفانه فقدان لیزینگ ریلی در کشور را به شدت احساس می‌کنیم و این امر از موضوعاتی است که به عنوان اصلی‌ترین عوامل رکود تولید و ورود ناوگان جدید در کشور می‌توان نامید.

در سال‌های گذشته زحمات خوبی کشیده شده و دستورات خوبی از سوی عالی‌رتبه‌ترین مقامات کشور صادر شده اما متأسفانه تبدیل به روش اجرایی و عملیاتی نشده است. امیدوارم با انعطاف بیشتر سیستم بانکی کشور این امر ایجاد شود و ما بتوانیم با پیگیری و تلاش راه‌آهن و همچنین انعطاف شبکه بانکی کشور برای ایجاد لیزینگ ریلی ظرفیت‌هایی را ایجاد کنیم.

آیا تا به امروز توانسته‌اید از ظرفیت‌های قانونی برای اقتصادی نمودن این سرمایه‌گذاری از جمله ماده ۱۲ قانون دائمی رفع موانع تولید و یارانه سود تسهیلات ناشی از منابع تبصره ۱۸ بودجه استفاده کنید؟

در چارچوب ماده ۱۲ قراردادهای خوبی برای دریافت سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته که منجر به کاهش مصرف انرژی و سوخت می‌شود تا امروز بسته شده است. البته در پرداخت نقدینگی این قراردادهای چالش‌هایی وجود دارد اما اصل موضوع عملیاتی شده و افق خوبی را برای سرمایه‌گذاری در حمل و نقل ریلی ترسیم کرده است.

در ارتباط با تبصره ۱۸، می‌توان گفت در گروه مینا تجربه خوبی نداشته‌ایم و با بی‌مهری شبکه بانکی رو به‌رو بودیم تا حدی که رسماً اعلام انصراف کردیم و حداقل منابعی را که سیستم بانکی در گروه مینا در اختیار ما قرار

صورت گرفت تا در زمان افت تقاضای بازار، تقاضایی برای فعالیت این شرکت‌ها وجود داشته باشد تا تولید و خط تولید این شرکت‌ها دچار تلاطم و چالش نشود. زمانی که تقاضا در بازار افزایش پیدا کند، شرکت حمل و نقل چند وجهی مینا اقدام می‌کند به واگذاری ناوگانی که خریداری کرده است. اگر بخواهم مثالی در این خصوص بیاورم باید بگویم در اکثر منازل برای جلوگیری از نوسان برق و صدمات وارده از دستگاه‌های تنظیم نوسان برق استفاده می‌شود. دقیقاً این نقش را شرکت حمل و نقل چند وجهی مینا دارد. شاهد این ادعا نیز، می‌تواند قراردادی باشد که اخیراً شرکت چند وجهی مینا با یکی از شرکت‌های ریلی بست و لکوموتیوهایی را که در گذشته از شرکت مینا لکوموتیو خریداری کرده بود به آن شرکت واگذار کرد.

وظیفه اصلی که فضای ایجاد شده در گروه ریلی مینا ایجاد کرده و از موفق‌ترین تئوری‌هایی است که در صنعت تولید ناوگان ریلی در کشور اجرا شد حذف نوسانات تقاضای بازار از شرکت‌های تولید ناوگان، ایجاد یک برنامه منسجم برای شرکت‌های تولیدی ریلی زیرمجموعه گروه ریلی میناست.

آیا شرکت مینا و واگن پارس قرارداد سفارش خارجی برای ساخت و تولید واگن و لکوموتیو دارد؟ اگر قرارداد دارد بفرمایید با چه شرکت‌ها و چه کشورهایی و اگر قراردادی ندارد با توجه به توان داخلی موجود چرا برای ارزیابی به کشور اقدامی صورت نگرفته است؟

بله وجود داشته است و شرکت واگن پارس سال‌ها صادرکننده نمونه کشور بوده است. بازارهای هدف متناسب با تولیدات گروه ریلی مینا و روابط دیپلماتیک ما با آن کشورها از جمله سوریه، عراق، بنگلادش، سودان و کوبا صادرات انجام شده و ناگفته نماند صادرات موفق هم بوده است. در حوزه مینا لکوموتیو موضوع صادرات دنبال می‌شود که البته پروژه‌های صادراتی برای ساخت بازار هدف و آمادگی پذیرش محصول شرکت، نیاز به زمان زیادی دارد. موضوع صادرات با جدیت در حال پیگیری و از اولویت‌های مجموعه گروه ریلی میناست.

در خصوص تامین نقدینگی برای ساخت واگن و لکوموتیو با چه





بزرگ چاره‌ای بیندیشند.

هلدینگ ریلی مینا در خصوص طرح‌های تولیدی و توسعه‌ای چه خواسته و انتظاراتی از دولت آینده دارد؟

خواسته ما از دولت این است که مشابه صنایع مادر دیگر برای تامین منابع نقدینگی مورد نیاز در کنار ما قرار گیرند. همواره به دلیل کمبود منابع نقدینگی، فاینانس‌های ارزی و خارجی، راه حلی هستند تا بعضی از نیازهای کشور با آن‌ها برطرف شود و منابع نقدینگی موجود در کشور بعداً در حوزه‌های جاری صرف شود. به همین دلیل اگر این منابع نقدینگی در کنار بخش تولید قرار گیرد قاعدتاً می‌توانیم جهش دو چندانی را شاهد باشیم و ظرفیت تولید محصولات و فروش و عرضه آن‌ها را افزایش دهیم. به عنوان مثال ظرفیت‌های صندوق توسعه علیرغم تمام محدودیت‌هایش اگر در کنار تولیدات گروه مینا قرار گیرد ما امکان پذیرش مسئولیت تولید بخش عمده‌ای از واگن‌های متروی کلان‌شهرها را که امروز حدود ۷ هزار دستگاه تقاضا روی میز وجود دارد و حدود ۲ هزار دستگاه که امروز مصوب شورای اقتصاد دارد را می‌توانیم تقبل کنیم و به همراه واگن‌سازان دیگر می‌توانیم کل واگن باری و لکوموتیو کشور را تامین کنیم. به همین دلیل بحث لیزینگ ریلی و ظرفیت‌های تامین مالی در اختیار دولت، اگر بخشی از آن صرف حوزه ریلی شود در دوره کوتاهی منافع بزرگی را برای اقتصاد کشورمان به بار خواهد آورد که صرف این منابع این حوزه را به شدت اقتصادی می‌کند.

چشم‌انداز تولیدات ریلی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

ما همیشه امیدوارم هستیم. آدمی به امید زنده است و با امید تلاش و به سمت هدف حرکت می‌کند. هدف، هدف مقدسی است و برای حصول نتیجه و وصول به این هدف تمام انرژی خود را به کار می‌گیریم و افق روشنی را می‌بینیم. امیدواریم با تلاش تمام دست اندرکاران حوزه حمل و نقل ریلی و اقتصاد ریلی کشور بتوانیم به شرایط بسیار مطلوبی که زیننده مردم کشورمان باشد دست یابیم.



داده بودند با توجه به حمایت‌ها، پشتیبانی‌ها، و پیگیری‌های مستمر راه‌آهن ج.ا.ا. نتوانستیم به نتیجه مطلوب برسانیم و به شبکه بانکی عودت دادیم و برای استفاده از تسهیلات تبصره ۱۸ اعلام انصراف کردیم.

با توجه به افزایش نرخ ارز، تحریم‌ها و با توجه به چالش‌های موجود از قبیل کوفت ۱۹ در خصوص تولیدات خود با چه چالش‌هایی مواجه بوده‌اید؟

در بخش مسافری با محدودیت سفرها مواجه بودیم که شرکت‌های مسافری را شدیداً تحت تأثیرات منفی قرار داد. به دلیل کاهش سفرها، افول اقتصاد حمل و نقل ریلی مسافری و ضعف شدن شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسافری، تقاضا در این بازار به شدت افت پیدا کرد و عملاً تولید واگن مسافری در کشور رو به تعطیلی است و تقاضایی برای آن وجود ندارد و تنها نسخه‌ای که در شرایط موجود شاید چاره‌ساز باشد این است که دولت وارد عمل شود و تدبیری اساسی برای اقتصاد حمل و نقل ریلی مسافری بیندیشد. در غیر این صورت اگر همین روند ادامه پیدا کند افق روشنی را برای این حوزه نمی‌بینیم. امیدوارم مسئولین این امر هرچه سریع‌تر برای این معضل