



گفت‌وگو با مهندس قاسم عبدالهی
مدیرعامل شرکت البرز نیرو

نبض نیروی کشش موجود به شماره افتاده

البرز نیرو اولین و بزرگ‌ترین شرکت بخش خصوصی در زمینه لکوموتیو است. بخش خصوصی امسال حدود ۳۷ درصد بار در شبکه ریلی را حمل کرده است که از این مقدار ۱۰ درصد به‌طور مستقیم توسط البرز نیرو حمل شده است. در مجموع با شرکت‌های وابسته و سهام‌هایی که در شرکت‌های مختلف داریم حدود ۱۵ درصد بار شبکه توسط البرز نیرو حمل شده است. ضمن این‌که بخش بزرگی از شبکه را در بخش خصوصی و کل شبکه پوشش می‌دهند. در خصوص ظرفیت‌هایی که شرکت البرز نیرو دارد همچنین چالش‌هایی همانند کمبود لکوموتیو، مشکلات نوسازی و تعمیرات جاری و اساسی گفت‌وگویی با مهندس قاسم عبدالهی مدیرعامل شرکت البرز داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

در بخش خصوصی لکوموتیو می‌گذرد، در مجموع ۹ شرکت است.

در حال حاضر چه تعداد لکوموتیو نیاز به تعمیرات اساسی دارند و چه مدتی از زمان این تعمیرات گذشته است؟

تعداد زیادی لکوموتیو داریم که نیاز به تعمیرات دارند و دلیل عمده برای عدم تعمیرات اساسی این است که زمانی قطعه‌ای را ۱۰۰ هزار تومان خریداری می‌کردیم در حالیکه اکنون همان قطعه را ۷۰۰ هزار تومان می‌خریم، پس امکان این‌که قطعات نو خریداری شود وجود ندارد. تعرفه ما آن‌طور که باید و شاید با افزایش نرخ ارز جلو نرفت و وقتی نرخ ارز ۲۰ درصد افزایش پیدا می‌کند قطعات ۴۰ درصد افزایش پیدا می‌کنند. تعرفه ریلی نیز در همین حد هم افزایش پیدا نکرده است و جالب است که ۶۷ درصد ناوگان متعلق به راه‌آهن است. با افزایش تعرفه بیشترین سود نصیب راه‌آهن می‌شود. صنعت لکوموتیو، صنعت مظلومی است، چون سر و صدایی ندارد و در سال‌های اخیر جهت افزایش نرخ‌ها اتفاقات خوبی افتاد از جمله این‌که قرار است تعرفه را شورای رقابت تعیین کند، اما هنوز هم بحث‌هایی وجود دارد. در حال حاضر نرخ شورای رقابت با توجه به پارامترهایی که اعلام کرده خیلی بیشتر از نرخ‌ها است که راه‌آهن اعلام کرده است. نرخ‌ها که راه‌آهن اعلام کرده ۱۱۷۰ ریال است اما نرخ شورای رقابت حداقل بین ۱۲۵۰ تا ۱۴۵۰ ریال است. این تفاوت نرخ باعث شده در

کاوان داشتیم تا ببینیم چه کاری باید انجام دهیم. زمان تعمیرات مقرر دیزل‌ها فرامی‌رسد زمانی باید فراخوان صورت بگیرد و بازدید انجام شود. وقتی هم‌زمان تعداد زیادی دیزل آورده می‌شود، عملاً کارها قفل می‌شود. همه شرایط فراهم است اما به دلیل کمبود خطوط و فضای تعمیراتی آمار دیزل سرد بالا می‌رود. یکی از راهکارها، آماده‌سازی فضای اختصاصی تعمیراتی است. آماده‌سازی این فضا نیاز به یکسری همکاری دارد. راه‌آهن برای شرکت‌های تجاری که نیاز به ریل‌گذاری و احداث خطوط آنتنی دارند این کارها را انجام داده است ولی حاضر نیست به بخش خصوصی که می‌خواهد تعمیرات لکوموتیو انجام دهد کمکی کند. در صورتی‌که اگر قبول کند این روسازی را در اختیار ما قرار دهد، ما حدود ۲ کیلومتر ریل دو خطه نیاز داریم و این مهم کاملاً باید توسط بخش خصوصی تامین شود. لکوموتیو در راس مجموعه حمل‌ونقل ریلی است و تمام بخش‌ها باید با یکدیگر کار کنند تا صنعت حمل‌ونقل به جلو حرکت کند. اما در حال حاضر لکوموتیو دچار مشکل است و همه فعالان این بخش در خصوص مشکلات لکوموتیوها اتفاق نظر دارند. تعمیرات لکوموتیو بخش مهمی است و ساده‌ترین بخش این موضوع همکاری است. اگر کارخانه‌ای اعلام کند که به یک خط فرعی نیاز دارد، راه‌آهن به آن کمک می‌کند. اما به بخش لکوموتیو خیر. مشکلی که در بخش لکوموتیو وجود دارد این است که فضا و صدای ما محدود است و هر آنچه

در حال حاضر البرز نیرو چه تعداد ناوگان در اختیار دارد و چه تعدادی از لکوموتیوهای فعال هستند و آیا برنامه‌ای برای نوسازی ناوگان در نظر دارید؟

در حال حاضر تعداد کل ناوگان البرز نیرو ۴۵ دستگاه لکوموتیو است که ۴ دستگاه پارس ۳۳ است. لکوموتیو پارس ۳۳ طی سال گذشته و امسال به مجموعه اضافه شده و در هفته‌های آینده نیز یک دستگاه دیگر به ناوگان البرز نیرو اضافه خواهد شد. تعداد دستگاه‌های گرم متغیر است، اما حدود ۷۰ تا ۷۵ درصد لکوموتیوهای را آماده به کار داریم. طی پیش‌بینی که از ابتدای سال داشتیم راه‌آهن می‌خواهد بحث تعمیرات را از شرکت‌های مالک جدا کند، تقریباً تمام مسائل تعمیراتی را از شرکت مادر جدا کردیم و به شرکت کاوان دیزل‌موتور که ۷۰ درصد سهام آن متعلق به البرز نیرو است، انتقال دادیم. شرکت کاوان دیزل‌موتور نیز مشکلات خاص خود را دارد. این شرکت نیروهای تعمیراتی و امکانات لازم را داراست و البرز نیرو که در حال تاسیس کارخانه تعمیراتی در سیستان بود آن را به شرکت کاوان واگذار کرد. فضایی داشتیم که بتوانیم یک سوله تعمیراتی مستقل داشته باشیم اما فعلاً راه‌اندازی نشده و اتصال آن به خطوط اصلی راه‌آهن باقی مانده است. بنابراین شرکت کاوان ناچار است در فضای تعمیراتی که راه‌آهن در اصفهان فراهم کرده کار کند. در آنجا دو خط موجود است و یک سوله که ظرفیت بسیار محدودی دارد. نشستی هم با مدیریت

تمام زمینه‌ها عقب بمانیم.

زمانی درآمد یک ماه کارکرد لکوموتیو به راحتی جوابگوی تامین قطعات و سود آن بود. اما اکنون چنین شرایطی وجود ندارد و به زور کفاف هزینه‌های خودش را می‌دهد. تعمیرات اساسی بسیاری از لکوموتیوها عقب افتاده است و بیش از ۵۰ درصد لکوموتیوها نیاز به تعمیرات اساسی دارند. لکوموتیوها را برای تعمیرات اساسی متوقف می‌کنیم لیکن راه‌اندازی آن به این آسانی نیست و شاید تا چندین ماه باید منتظر بمانیم. وضعیت نقدینگی شرکت به صورتی است که نمی‌تواند هزینه تعمیرات اساسی را تامین کند. نرخ‌ها درست افزایش پیدا نکرده است و وضعیت مطالبات از راه‌آهن بدین صورت است که ۴۵ درصد افزایش مانده مطالبات داریم. این صنعت اگر به این صورت جلو برود، زمین می‌خورد و باید راه‌آهن به فکر کاهش مانده مطالبات باشد.

راه‌آهن در هر مرحله به بهانه‌های این طلب‌ها را نگه می‌دارد و متاسفانه فکر می‌کنند اگر امروز مبلغی را به شرکت‌های مالک لکوموتیو اختصاص دادند فردا لکوموتیو راه می‌افتد در حالی که جریان نقدینگی لکوموتیو به این صورت نیست. از دی‌ماه تا اواسط اردیبهشت سال آینده مطمئناً تاثیرات مسائلی را که امسال برای لکوموتیو پیش آورده‌اند را خواهیم دید.

به‌طور دقیق چه میزان از راه‌آهن طلب دارید؟

از ابتدای سال تا کنون کمتر از نیمی از آنچه توافق شده بود به شرکت‌های مالک لکوموتیو پرداخت شده است و این بدان معنی است که مانده مطالبات ما از راه‌آهن سیر صعودی دارد.

سال گذشته راه‌آهن با شرکت‌های لکوموتیو جلسه داشت و مطالبات مالکان لکوموتیو را قسط‌بندی کرد، آیا به آن وعده عمل شد؟

سال گذشته مقرر شد هر ماهه تا زمان افزایش تعرفه، مطالبات شرکت‌ها از راه‌آهن به میزان ۶۳ میلیارد تومان بین مالکان لکوموتیو توزیع شود، اما میزان پول نقدی که راه‌آهن تا به امروز پرداخت کرده است، ۴ بار بوده. یعنی هر دو ماه یک‌بار. همان ۶۳ میلیارد تومان هم کمتر از کل فاکتورهای شرکت‌های مالک بود و این باعث می‌شد هر ماه مانده مطالبات دیگری داشته باشیم و به مطالبات قبلی افزوده شود.

راه‌آهن قرار بود مطالبات شرکت‌های لکوموتیو را به‌صورت اوراق پرداخت کند و آن

اوراق جایگزین مانده مطالبات سال‌های قبل شود، اما اتفاقی که افتاد این است که امسال ۴ بار پرداخت داشتند در حالی که باید ۸ بار پرداخت انجام می‌شد. این اوراقی که به ما دادند، راه‌آهن نرخ تنزیل آن را نپذیرفت که بین ۱۰ تا ۱۵ درصد برای ما نرخ تنزیل داشته است و باعث ضرر ما شد.

زمان نرخ‌گذاری چه زمانی است؟ آیا عقب‌ماندگی در تعیین نرخ شرکت‌ها را متضرر می‌کند؟

هر سال قراردادهای از ابتدای ماه چهارم تا انتهای ماه سوم سال آینده تعیین می‌شود. طبق بخشنامه‌ی شورای رقابت، نرخ قرارداد امسال باید در این شورا تعیین می‌شد. این نرخ باید توسط یک گروه پنج نفره که شامل یک نماینده از انجمن صنفی ریلی، یک نماینده از شورای رقابت، یک نماینده از راه‌آهن و دو نماینده از وزارت راه و شهرسازی است، تعیین شود. شورا پارامترهای لازم را تعیین کرده است، اما راه‌آهن خیلی نسبت به آن تمکین ندارد و عملاً آن را قبول ندارد. این‌که شورای رقابت وارد شده این است که این بازار، بازاری انحصاری است و راه‌آهن تنها مشتری آن است و باید مرجعی برای تعیین نرخ باشد. متاسفانه طی سالیان متمادی نتوانستیم به نتیجه مثبتی در جهت تعیین نرخ با راه‌آهن برسیم و مجبور شدیم به شورای رقابت متوسل شویم.

در سال ۹۹ نرخ‌ها دو بار تغییر کرد. بار اول ابتدای ماه چهارم و بار دوم ماه نهم. اگر طی سال افزایش شدید نرخ ارز را داشته باشیم باید حتماً با راه‌آهن توافق انجام دهیم تا نرخ جدید اعلام شود. امسال در ابتدای ماه چهارم نرخ جدیدی ابلاغ نشد و راه‌آهن خودش نرخ را اعلام کرده است و در حال حاضر مجبوریم این نرخ را بپذیریم در حالی‌که قراردادی هم برای آن امضا نشده است.

تقریباً کار ما در لکوموتیو به جای پرداختن به بحث‌های تخصصی و وضعیت لکوموتیو، زمان زیادی از وقت مدیران بابت پیگیری مطالبات از راه‌آهن هدر می‌رود.

با توجه به عدم اجرای تعهدات توسط راه‌آهن، مالکین لکوموتیو به این نتیجه رسیده‌اند که مستقیم با صاحبان واگن قرارداد منعقد کنند.

پس به این ترتیب دریافتی شما به‌طور مستقیم از واگن‌داران است؟

حق دسترسی که واگن‌ها به راه‌آهن پرداخت

می‌کنند شامل سه بخش است: بخش اول مربوط به تعمیرات است. بخش دوم مربوط به زیرساخت و بخش آخر مربوط به لکوموتیو است. بارها از راه‌آهن خواستیم این مسائل را از یکدیگر تفکیک کند. با وجود این‌که شرکت‌های واگنی بیش از یک ماه و نیم به راه‌آهن بدهکار نیستند، اما لکوموتیو‌ها حداقل تا ۹ ماه از راه‌آهن طلب دارند. همین باعث شد تصمیم بگیریم مستقیماً با مالکین واگن قرارداد ببندیم.

قبلاً در سال‌های ۹۳ تا ۹۵ این تجربه را داشتیم که اصلاً تجربه جالبی هم نبود و دردهای زیادی برای شرکت‌های لکوموتیو داشت. اگر راه‌آهن این تفکیک هزینه را از مبدا انجام می‌داد و تا این حد ما را سر تفکیک مطالبات اذیت نمی‌کرد، قطعاً به این سمت حرکت نمی‌کردیم که به جای یک شرکت حداقل با ۳۰ شرکت قرارداد ببندیم.

یکی از مواردی که باعث شد قرارداد ما امضا نشود به آن علت بود که تصمیم داشتیم با واگن‌داران قرارداد ببندیم و مورد دوم این‌که به نظر می‌رسد راه‌آهن نرخ شورای رقابت را قبول ندارد و حاضر نبود با آن شرایط قرارداد ببندد و در نتیجه تا به امروز ما قراردادی نداریم و از ماه چهارم سال به بعد، همچنان واگن‌های ما در اختیار راه‌آهن است و ما کاملاً در این زمینه بلا تکلیف هستیم.

دلیل این‌که راه‌آهن مطالبات لکوموتیو‌داران را نمی‌دهد، چیست؟

بحث اصلی، وضع بودجه راه‌آهن است. شاید آمار ما، آمار درستی نباشد اما امسال حدود ۲۶۰۰ میلیارد مصوب شده بود تا در راه‌آهن تامین بودجه شود، اما وقتی در راه‌آهن مثلاً ۱۸۰۰ میلیارد تامین بودجه شده است این کسری بودجه را باید از جاهای مختلف تامین کند.

این تامین بودجه صرف چه چیزی می‌شود؟

مسئولان راه‌آهن باید به‌طور دقیق این موضوع را عنوان کنند. بحث اصلی این است که مخارجی مانند پرسنل، خدمات و زیرساخت وجود دارد و راه‌آهن زمانی‌که پول را دریافت می‌کند به‌جای آن‌که حق شرکت‌های خصوصی را از این پول جدا کند، آن‌را صرف امور جاری می‌کند و بعد از آن به فکر بخش خصوصی می‌افتد. ۱۳۰ لکوموتیوران داریم و کاملاً درگیر با بدنه راه‌آهن هستیم. راه‌آهن سر زمان مقرر حقوق کارگزارانش را پرداخت می‌کند، اما زمانی‌که طلب ما وصول نشود، نمی‌توانیم



حقوق کارمندان خود را بپردازیم. در این شرایط بارها وام گرفته‌ایم تا حقوق کارکنان را پرداخت کنیم.

با توجه به این عقب‌افتادگی‌هایی که در نقدینگی دارید، در مسائل مالیاتی و بیمه با چه مشکلاتی مواجه هستید؟

مالیات و بیمه هیچ راهی برای شرکت‌ها نگذاشته‌اند. باید طبق قانون، مالیات بر ارزش افزوده را در فاکتورها لحاظ کنیم و راه آهن این مبلغ را به ما پرداخت کند تا بتوانیم آن را به سازمان امور مالیاتی پرداخت کنیم. راه آهن می‌گوید این مبلغ را پرداخت نمی‌کند و مالیات هم عدم دریافت از راه آهن را قبول نمی‌کند و اعلام کرده است فاکتورها باید با ارزش افزوده ارائه شود. عملاً دو ارگان دولتی با یکدیگر نزاع دارند و بخش خصوصی بین این دو مثل توپ فوتبال شده‌است و هر دو به آن فشار وارد می‌کنند. چند وقت پیش، یکی از شرکت‌های بزرگ به‌خاطر همین مساله تمام حساب‌هایش بسته شد و در نهایت مجبور شد مالیات بر ارزش افزوده را پرداخت کند.

در مورد بیمه هم، همین وضع وجود دارد. راه آهن تعهدی نسبت به امور بیمه و مالیات قرارداد اجاره ندارد و تمام آن بر عهده شرکت‌هاست. زمانی که به بیمه مراجعه می‌کنیم، بیمه اجاره بودن این قرارداد را نمی‌پذیرد و بیمه سنگینی برای آن تعیین می‌کند. راه آهن هزینه بیمه قرارداد را قبول نمی‌کند. فشارهای زیادی از طرف بخش‌های مختلف دولتی روی ماست و چون قوه قهریه هم دارند در آخر مجبور به تمکین هستیم.

در رابطه با نوسازی ناوگان برنامه‌ای دارید؟

البرز نیرو از بدو تاسیس، همیشه نگاه توسعه‌ای داشته است و تا به امروز حدود ۶۸ لکوموتیو وارد کشور کرده‌ایم البته این تا زمانی بود که اجازه می‌دادند به‌صورت مستقیم وارد کنیم بعد از آن دیگر اجازه ورود لکوموتیو ندادند و گفتند باید لکوموتیو نو وارد شود، اما به اذعان تمام بدنه راه آهن، با وجود دست دوم بودن این لکوموتیوها، در شبکه کارکرد بسیار خوبی دارند.

بعد از آن، قرارداد ۵۰ دستگاه با چین را داشتیم که قرار بود ۵۰ دستگاه لکوموتیو نو از چین گرفته شود. متأسفانه ۴ دستگاه از آن وارد شد و با توجه به این که با طرف خارجی توافق کرده

بودیم، متأسفانه واردات لکوموتیو نو هم کاملاً ممنوع شد و شرکت مینا ادعای ساخت لکوموتیو کرد که در حال حاضر نهایت ظرفیت آنها در سال، حدود ۱۰ تا ۱۲ دستگاه است. در صورتی که طبق برنامه توسعه سال ۱۴۰۴ ما حدود ۵۵۰ دستگاه لکوموتیو تا آن سال کم داریم و با این شرایط به آن چشم‌انداز نخواهیم رسید و همین موضوع باعث توقف کامل واردات لکوموتیو شده است.

البرز نیرو از سال ۱۳۹۷ در بخش فنی کار خود را آغاز کرده و سرمایه‌گذاری سنگینی انجام داده و توانسته انتقال تکنولوژی از کره به ایران انجام دهد. بخش‌های زیادی از لکوموتیو را تحت عنوان پارس ۳۳ در اراک در کارخانه واگن پارس می‌سازیم و در کارگاه‌های مختلف قطعات مختلفی را تولید می‌کنیم و یک خط مونتاژ لکوموتیو هم در اراک داریم. از این لکوموتیوها ۴ دستگاه تولید شده است و ۶ دستگاه دیگر تا اواسط بهار سال آینده تکمیل می‌شود.

بخش انتقال تکنولوژی مربوط به البرز نیرو است و در شرایط تحریم نقشه‌ها با زحمت فراوان توسط البرز نیرو خریداری شده است. بزرگ‌ترین مشکل ما این است که برای واردات قطعه با مشکلات بسیار زیاد داخلی مواجه هستیم. بخشی از تحریم‌ها خارجی است و نمی‌توانیم مراودات

باتوجه به این که واگن پارس را شرکت مینا خریداری کرده، از نظر جناب عالی با وجود ساخت لکوموتیو map ۲۴، لکوموتیو پارس ۳۳ با چه آینده‌ای روبه‌رو خواهد شد؟

توافقی که با شرکت واگن پارس انجام شده این است که این ۱۰ دستگاه را تحویل دهد. امیدواریم در ادامه راه بتوانیم با آن‌ها همکاری داشته باشیم، اما کار ما تنها به واگن پارس منتهی نمی‌شود و قطعا کارخانه دیگری را هم در نظر داریم. ما می‌خواهیم چالشی که در بحث انحصار وجود دارد، حل شود.

صنعت حمل و نقل ریلی، موتور محرکه توسعه کشور است و نباید به بنابر ادعاهایی که می‌شود تصمیم سازی شود. کدام کمیته فنی به‌طور دقیق

لکوموتیو پارس ۳۳
تا امروز ۸۷/۶ درصد
آماده بکاری داشته
و اکثر توقفها
به دلیل انجام
سرویسهای مقرر
بوده است.



مالک مینا بودید باز هم نظر شما در رابطه با پارس ۳۳ همین بود؟

دوستی به من می‌گفت اگر همیشه می‌خواهی برنده باشی، زمان مذاکره، جایگاهت را عوض کن و خود را در جایگاه طرف مقابل قرار بده. من اگر در جایگاه مینا بودم نگاهی به آمار می‌انداختم تا ببینم اشکال کار در کجاست. هر لکوموتیو پارس ۳۳ که بیرون می‌آید ریز به ریز کارهایش را زیر نظر داریم تا مشکلات لکوموتیوهای تولیدی بعدی را رفع کنیم.

اگر جای مینا بودم حتما از داشتن یک رقیب استقبال می‌کردم.

ما نباید فقط به فکر امروز باشیم و باید به امید آن بود که در آینده چهار لکوموتیوساز دیگر هم آغاز به فعالیت کنند تا به صنعت مملکت کمک شود. اگر شرکت دیگری هم بخواهد تولید انجام دهد قطعاً از او استقبال خواهیم کرد.

سخن آخر.

امیدوارم راه‌آهن به فکر این بخش بی‌سرو و صدای بدنه خودش باشد. ما عضوی از این بدنه هستیم و می‌خواهیم راه‌آهن هر روز پیشرفت داشته باشد. از حدود ۱۸۰ میلیون تن بار ریل پسند فقط ۵۰ میلیون تن توسط ریل حمل می‌شود، یعنی چیزی کمتر از یک سوم و متأسفانه بیشتر آن به سمت جاده می‌رود. جاده یعنی تلفات، آلودگی و... راه‌آهن باید به فکر نیروی کشش خود باشد و امیدواریم یک فکر سریع در این باره داشته باشد. در بخش نقدینگی، تعمیرات و نوسازی ناوگان، واردات لکوموتیوهای جدید، نبض این صنعت به شماره افتاده و باید یک فکر اساسی به حالش کرد.

هر آن چیزی که بوده با تلاش مدیرعامل و هیات مدیره و سهامدارانش اتفاق افتاده است و این بزرگ‌ترین افتخار ماست. اگر امروز ۱۰ تا ۱۲ درصد بار ریلی کشور را حمل می‌کنیم، تماماً به علت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است.

تنها خواسته ما این است که اگر کمکی به تولید لکوموتیو پارس ۳۳ که یک تولید ملی است نمی‌کنند، در راه تولید آن سنگ اندازی نکنند.

دیدگاه جناب عالی به عنوان یک کارشناس در رابطه با پارس ۳۳ چیست و چقدر این پروژه را موفق می‌دانید؟

من به‌طور صد درصد این پروژه را موفق می‌دانم. چون بدنه فنی بسیار قوی دارد و سال‌ها روی این پروژه کار شده است. شما به هر تولیدکننده‌ای مراجعه کنید اولین ادعایی که می‌کند این است که جنس من بهتر است و هیچ‌کس مدعی نمی‌شود کارش ضعیف بوده است. پس باید به اعداد و ارقام رجوع کنیم تا ببینیم این اعداد در چه وضعی هستند.

لکوموتیو پارس ۳۳ تا امروز ۸۷/۶ درصد آماده بکاری داشته و اکثر توقفها به دلیل انجام سرویسهای مقرر بوده است.

شما در مقام مالک لکوموتیوهای البرز نیرو، اگر

این موارد را بررسی می‌کنند؟

برای تصویب یک طرح باید نماینده گروه‌های مرتبط حضور داشته باشند. این انحصار در سایر بخش‌ها هم وجود دارد. تفاوت بزرگ ما با مینا در این است که مینا لکوموتیو می‌سازد تا بفروشد و از این راه درآمد حاصل می‌کند، اما البرز نیرو لکوموتیو نمی‌سازد تا آن را بفروشد بلکه برای بهره‌برداری خود آن را تولید می‌کند. این تفاوت بزرگی است. زمانی که واگن پارس را خرید شرکت‌های مالک لکوموتیو به انجمن نامه دادند و نظر منفی خود را اعلام کردند، چون این کار را عملاً نوعی انحصار می‌دانستند. یعنی پروژه‌های مانند پارس ۳۳ که هم نیروهای واگن پارس و هم نیروهای ما برای آن زحمت کشیدند، زمانی که به نتیجه رسید مجبور شدیم ادامه آن را کنسل کنیم. البته ما از این اتفاق خوشحالیم چون بقیه شرکت‌ها هم ظرفیت آن را دارند.

ما می‌توانیم آن را به جای دیگر انتقال دهیم و مطمئناً البرز نیرو این کار را انجام می‌دهد. هدف ما اعتدالی صنعت ریلی کشور است و مدیرانی که در این شرکت کار کردند، شب و روزشان را برای این هدف گذاشتند. البرز نیرو یک ریل از بخش دولتی دریافت نکرده است و حتی یک لکوموتیو آن متعلق به راه‌آهن نیست.