



در گفتگو با مهندس بهیار صنوبری مدیرکل دفتر سرمایه‌گذاری و اقتصاد حمل و نقل راه آهن مطرح شد:

ناموزونی توسعه زیرساخت و افزایش ظرفیت حمل

لیزینگی باشد ولی قطعا می‌تواند با اعمال سیاست‌های مناسب به فعالیت‌های این شرکت‌ها به صورت عام کمک کند. بر اساس اقدامات انجام شده مقرر شده است که از منابع صندوق توسعه ملی برای کمک به توسعه حمل و نقل ریلی استفاده شود.

شرکت‌های خصوصی با چه مشکلاتی در راستای خرید ناوگان مواجه هستند؟

خرید واگن توسط شرکت‌های خصوصی به منزله ورود و یا توسعه کسب و کار در حوزه حمل و نقل ریلی است. به طور طبیعی نگرانی اصلی تناسب تعداد ناوگان با میزان بار موجود مناسب حمل و نقل ریلی و وجود ظرفیت شبکه برای حمل این بارهاست و قطعا اگر فضای کسب و کار پر رونق باشد تمام مشکلات قابل حل به نظر می‌رسد. بنابراین وجود جریان نقدینگی پایدار (درآمد) اصلی‌ترین چالش است. سپس تامین منابع مالی مناسب برای نوسازی و توسعه ناوگان، شکل بدی خواهد داشت. در مورد اولی لازم است هماهنگی موزون در توسعه زیرساخت‌ها و افزایش ظرفیت حمل وجود داشته باشد که نیازمند تدوین برنامه عملیاتی بر پایه واقعیت‌هاست. اما بهتر است این سوال توسط شرکت‌های خصوصی پاسخ داده شود. آنچه که در تماس‌های برقرار شده به ما اطلاع دادند مشکلات شامل سه دسته اصلی هستند: ۱- تولید کنندگان داخلی ۲- تامین مالی بازار کار در مورد تولید کنندگان داخلی، ۳- کیفیت پاسخگویی به نیاز مشتری که از مهم‌ترین چالش‌ها است. در مورد تامین مالی، نرخ بالا و مدت باز پرداخت کم است و در مورد بازار کار، عدم پرداخت به موقع مطالبات را می‌توان از مشکلات عمده دانست.



تجهیزات و قطعات لازم، بومی و ساخت داخل است و چند درصد از کشورهای دیگر وارد می‌شود؟

اصولا نباید به موضوع به صورت سهم درصد ساخت داخل و خارج نگاه کرد. اگر از لحاظ اقتصادی به موضوع نگاه شود، ملاک تصمیم‌گیری باید قیمت تمام شده باشد. اگر ساخت قطعه‌ای در داخل ارزان‌تر و یا اندکی بالاتر از مشابه خارجی آن باشد، بهتر است در داخل تولید شود.

آیا قراردادی مبنی بر خرید واگن از کشورهای دیگر به امضاء رسیده است؟

بر اساس اطلاعات موجود که در رسانه‌های عمومی هم اعلام شده قراردادهایی برای خرید واگن از شرکت‌های خارجی منعقد شده است ولی در همه آنها شرط استفاده از ظرفیت‌های تولید کنندگان داخلی گنجانده شده است.

نقش دولت در تامین منابع مالی برای این بخش از حمل و نقل چیست؟

به نظر می‌رسد وظیفه دولت تاسیس شرکت‌های تامین مالی و

سال‌ها از خصوصی‌سازی می‌گذرد اما همچنان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل ریلی، نقل محافل دولتی، مجلس، سازمان‌ها و نهادهای مختلف است. توسعه صنعت حمل و نقل ریلی ایران بسیار کند و سرعت گرفتن آن نیازمند تقویت بنیه‌های مالی است. وضعیت اقتصادی موجود، کمبود نقدینگی در کشور، مشکلات فرهنگی استفاده از ریل در حمل و نقل مسافر و بار و نیز عدم حضور سرمایه‌گذار بخش خصوصی با بنیه مالی قوی از دلایل عدم توسعه این بخش از حمل و نقل است. شرکت‌های حمل و نقل ریلی و صنایع وابسته به آن، برای پیشبرد اهداف تعیین شده توسعه صنعت ریلی، باید از تسهیلات برخوردار شوند. بالاخره در دو سال اخیر با استفاده از فاینانس بانک‌های خارجی حرکت‌هایی برای توسعه این صنعت انجام شد که اگر دولت فقط نقش نظارتی خود را در این حوزه ایفا کند و تصدی امور با همان بخش خصوصی باشد، هم رقابت شرکت‌ها در تولید خدمات و لجستیک مایه پیشرفت و سرعت توسعه است و هم آن چابک‌سازی مد نظر دولت، حاصل می‌شود. در این خصوص با مهندس بهیار صنوبری مدیرکل دفتر سرمایه‌گذاری و اقتصاد حمل و نقل راه آهن ج.ا. گفتگویی داشتیم و از دیدگاه‌های کارشناسی ایشان در مورد "راه حل‌های تامین مالی خرید ناوگان ریلی توسط بخش خصوصی" بهره بردیم:

سهم در هر تولیدی، بازار فروش و وجود خریدار است. به همین دلیل باید ابتدا خریداران را با تامین مالی مناسب و ایجاد فضای کسب و کار مطلوب در سرمایه‌گذاری، برای خرید واگن ترغیب کرد.

در ساخت واگن‌ها توسط شرکت‌های خارجی، چند درصد

با توجه به اینکه شرکت‌های واگن‌سازی به خودکفایی نسبتا بالایی دست یافته‌اند اما با کمبود مالی مواجه هستند، آیا دولت تدبیری در این راستا دارد؟

از نظر من موضوع کمبود منابع مالی تنها مشکل واگن‌سازان داخلی یا هر تولیدکننده دیگری نیست. اصل