



موانع سرمایه گذاری در بخش ناوگان

سیدحسین موسوی نژاد

عضو سابق هیات مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی

از ابتدای تشکیل بخش خصوصی ریلی یعنی سال ۸۳ تا کنون، کمتر از ده درصد، واگن جدید به ناوگان اضافه شده است در حالی که با توجه به عمر کیفیت و تقاضای موجود باید حدود هشتصد الی هزارواگن مسافری و قریب به ۵ هزار واگن متنوع باری خریداری می شد.

در این مختصر تلاش شده است دلایل مختلف این مساله توضیح داده شود:

۱- توجیه اقتصادی: اولین

عامل هر نوع سرمایه

گذاری

قاعدتا انتظار بازگشت سرمایه و مقایسه آن با سایر بخش ها و هزینه سرمایه گذاری است، بنظر می رسد با تغییر نوع بهره برداری و بهبود بعضی شرایط موجود سرمایه گذاری در این بخش با استاندارد های انتظار سود دهی سازگار است.

۲- منابع مالی: منابع مالی مورد

نیاز برای ناوگان اقتصادی قابل توجه است و بدون استفاده از منابع بانکی تامین آن امکان پذیر نیست، بانک های داخلی در مورد تامین این حدود از سرمایه با دشواری و باتک های خارجی در صورت تامین شرایط با محدودیت هایی، قابلیت تامین سرمایه را دارند.

۳- تولید داخلی: قاعدتا تولید داخلی باید موجب شود که کالا با قیمت کمتر و سرعت بیشتر به مصزف کننده برسد اما کارخانه های تولیدکننده واگن داخلی بدلیل مشکلات مزمن مدتهاست از حالت یک بنگاه اقتصادی خارج شده و تولیدات با کیفیت بسیار پایین را در زمانهای خیلی طولانی و قیمت های گران به خریداران تحویل دهند و خود یکی از مشکلات بخش است.

۴- سرمایه گذار بخش ریلی: متاسفانه بخش بزرگی از سرمایه گذاران این بخش خصولتی بوده و ناوگان ریلی را یا بعنوان

بخشی از مطالبات از دولت و یا با اقساط بسیار طولانی دریافت کرده و بندرت اشخاصی با تامین سرمایه توسط خودشان وارد این بخش شده اند لذا انگیزه زیادی برای توسعه سرمایه خود نداشته و تلاش می کنند با حداکثر بهره برداری از ناوگان موجود، سرمایه خود را مستهلک نمایند.

دمیدن روح تازه به بخش خصوصی مستلزم حضور سرمایه گذاران جدی و واقعی است.

