

در گفتگو با مهندس مجتبی لطفی، مدیر عامل شرکت البرز نیرو:

امید به توسعه در قلب بخش خصوصی حمل و نقل ریلی



مستقیم یا غیر مستقیم از مزایای آن بهره مند خواهند شد. از طرفی در تمامی کشورها برخی کالاها مانند بارهای معدنی، سوخت و... صرفاً به روش ریلی حمل می شوند زیرا حمل آنها در جاده ها پرمخاطره و مشکل ساز خواهد بود. در ایران نیز بخش عمده ای از مواد اولیه صنایع فولاد و ذوب آهن، بارهای معدنی، سوخت و بارهای ترانزیتی در شبکه ریلی حمل می شود.

نرخ لکوموتیو چگونه تعیین می شود آیا سهمی از تعرفه حمل بار است؟

سهم لکوموتیو را از تعرفه به راحتی نمی توانیم تعریف کنیم ، زیرا تعرفه متغیر است و سهم لکوموتیو بر اساس هزینه و فرمولی که شورای رقابت ارائه کرده است، بدست می آید ، اما عدد لکوموتیو هر ساله به ازاء یک تن کیلومتر یک عدد ثابت است، اما تعرفه برای انواع واگن ها و انواع بارها متفاوت است ، تعداد لکوموتیوهای شرکت ما در حال حاضر ۳۹ دستگاه و تعداد لکوموتیوهایی که تحت مالکیت ما می باشد حدود ۴۸ دستگاه است ، تعداد لکوموتیوهای بخش خصوصی به طور کلی حدود ۱۰۷ دستگاه می باشد .

وضعیت تربیت نیروی انسانی متخصص در البرز نیرو چگونه است؟

در البرز نیرو تربیت نیروی انسانی یکی از شاخص های مهم می باشد، بویژه در خصوص تخصص های مختلفی که ما با آنها سر و کار داریم، خوشبختانه در بخش نیروی های متخصص برای تعمیر و

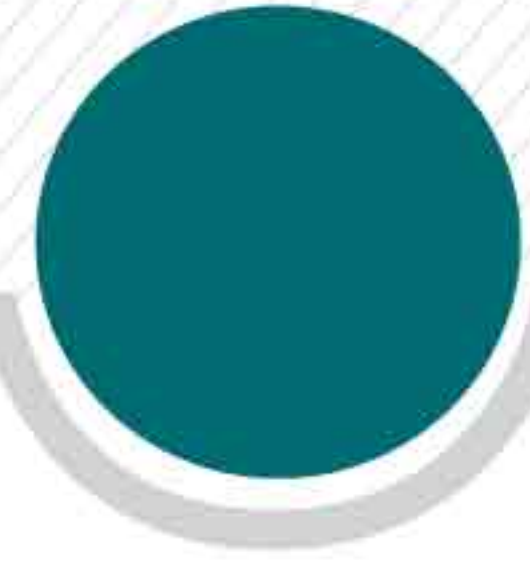
برای کشورهایی بزرگ مانند ایران، حمل و نقل ریلی بهترین ابزار برای جوابگویی به نیازهای حمل و نقل باری و مسافری است، اما این وسیله نقلیه در کشور هرگز به درستی مورد توجه قرار نگرفته است. البته یک دلیل برای این بی توجهی وجود دارد و آن هم هزینه بالای احداث مسیرهای ریلی است که منحصراً باید از سوی دولت تامین شود چراکه سرمایه گذاران دیگر به دلیل عدم بازده اقتصادی این رشته از حمل و نقل حاضر به سرمایه گذاری برای توسعه زیربنایی آن نیستند. از ویژگی های حمل و نقل ریلی می توان به ارزان بودن، ایمنی و مصرف پائین انرژی و پتانسیل بالای انتقالات و مبادلات اشاره کرد. بخش عمده مسیرهای ریلی ما متعلق به نیم قرن گذشته، یک خطه و لکوموتیوهای دیزلی است که امکان تسریع عملیات را نمی دهد. یعنی همه این ها موجب می شود که قطارهای ما نتوانند با سرعت بالا حرکت کنند. این محدودیت از سویی موجب کاهش استقبال از خطوط ریلی برای سفرهای بین شهری و از سوی دیگر کاهش تقاضا برای حمل بار می شود و در نتیجه جاده های ما را زیر بار فشار مضاعفی قرار می دهد. ایران از جمله کشورهایی است که به لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزایای ترانزیتی خوبی بهره مند بوده و با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارآمد می تواند از این مزایا در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. در این راستا گفتگویی با مهندس مجتبی لطفی داشته ایم که به آن می پردازیم :

بسیاری در خصوص توسعه اش وجود دارد زیرا در مقیاس اجتماعی، حمل و نقل ریلی صرفه جویی های بسیاری برای اقتصاد کشور ایجاد می کند و تمامی افراد جامعه بطور

حمل و نقل در جهان شناخته شده و برای توسعه ملی هر کشوری ، از اهمیت بسیاری برخوردار است ، در کشور ما اگرچه حمل و نقل ریلی سهم بالایی ندارد اما برنامه های

حمل و نقل ریلی چه جایگاه و سهمی در رشد اقتصاد ملی دارد ؟

همانطور که می دانید حمل و نقل ریلی یکی از بهترین روش های



نگهداری، برنامه‌هایی در نظر گرفته شده و به انجام رسیده است از جمله تکنسین‌های کارآمد که در اصفهان و کرج مشغول به کار هستند و برای ما به نوعی، برند محسوب می‌شوند، ما از جمله شرکت‌هایی هستیم که دارای بهترین متخصصان لکوموتیو در کشور می‌باشیم و در بخش راهبری و لکوموتیورانی نیز به همین صورت دارای کادری از متخصصین هستیم. ما بعد از شرکت راه آهن، بزرگترین تیم راهبری لکوموتیو در کشور را دارا می‌باشیم، بیش از یکصد لکوموتیوران جوان و تحصیل کرده با عملکرد بسیار خوب هم اکنون در البرز نیرو مشغول به کار می‌باشند. اکنون لکوموتیوران‌های ما، رده‌های مختلف حرفه‌ای پایه ۱ و پایه ۲ را طی کرده‌اند، تعدادی پایه ۱ شدند و انواع قطارهای باری و مسافری را می‌توانند راهبری کنند. با توجه به همه مشکلات موجود ما با امید زنده هستیم و همه شرکت‌ها از جمله البرز نیرو، طرح‌ها و برنامه‌های توسعه‌ای را برای خود دارند، شرکت البرز نیرو از جمله معدود شرکت‌های خصوصی می‌باشد که سرمایه‌گذاری‌های جدیدی را در این بخش انجام داده است، ما با اتکاء به نیروی کارشناسی و پرسنل شرکت البرز نیرو و همچنین هیات مدیره شرکت، طرح‌های توسعه‌ای در شرکت را ادامه می‌دهیم و مشکلات نقدینگی، اقتصادی بر روی پیشبرد طرح‌ها تأثیر خواهد گذاشت اما نمی‌تواند باعث توقف این طرح‌ها شود.

وضعیت مالی شرکت‌های مالک لکوموتیو را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا وضعیت قراردادهای بین مالک لکوموتیو و مالکان واگن که مشکل ساز بوده حل شده است؟ چه مقدار از طلب‌های معوقه خود را دریافت کرده‌اید؟

وضعیت مالی شرکت‌های حمل و نقل ریلی عادی می‌باشد اما از نظر نقدینگی وضعیت مناسبی

ندارند و حتی می‌توان گفت بسیار بد است، زیرا سیستمی که برای پرداخت مطالبات شرکت مالک لکوموتیو موجود است در سال‌های ۹۴ و ۹۵ دچار چالش‌های جدی شد و اکنون که قراردادهای با راه آهن بسته می‌شود شاید به لحاظ قراردادی وضعیت مناسب‌تر باشد اما به لحاظ کمبود نقدینگی در سطح کشور و راه آهن، شرکت‌های مالک لکوموتیو را دچار مشکلاتی کرده است، در همین خصوص تلاش مشترکی با راه آهن در حال انجام می‌باشد، البته ناگفته نماند که در اواخر سال ۹۶ و اوایل سال ۹۷ شرایط کمی بهبود یافته است. متأسفانه باید گفت که از مطالبات سال ۹۴ و ۹۵، بخش قابل توجهی از مطالبات شرکت‌ها مالک لکوموتیو هنوز باقی مانده است.

سال پیش گفتید که یک سری طرح‌های توسعه‌ای جهت ساخت کارگاه و کارخانه‌های تعمیراتی دارید که به علت مشکل نقدینگی به کندی پیش می‌رود، کار آن‌ها به کجا رسید؟

طرح ساخت اولین کارخانجات خصوصی نگهداری، بازسازی و تعمیر لکوموتیو در استان اصفهان در جوار ایستگاه سیستان همچنان در حال اجراست. متأسفانه مشکلات نقدینگی باعث شده این طرح با تاخیر مواجه باشد، ما امیدواریم با تامین منابع جدید این پروژه را در سال ۹۸ به بهره‌برداری اولیه برسانیم، با راه اندازی این کارخانه ما امکان سرویس دهی انواع لکوموتیوها را در منطقه مرکزی راه آهن یعنی راه آهن اصفهان و در، دوراهی راه آهن شیراز پیدا خواهیم کرد و سرویس مطلوب به انواع لکوموتیوهای کشور را ارائه می‌کنیم.

طبق طرح‌های توسعه‌ای راه آهن فکر می‌کنید به چه تعداد واگن نیاز است؟ آیا واگن‌های موجود پاسخگوی نیاز کشور هستند؟

اگر بخواهیم برنامه‌های حمل و نقل را که راه آهن در نظر دارد را به اجرا برسانیم باید بگوییم که راه آهن واگن باری مورد نیاز را ندارد. طرح‌هایی در خصوص تامین واگن باری در کشور پیش‌بینی شده است، حدود ۶۰۰۰ دستگاه واگن با تامین مالی روسیه و با کمک شرکت‌های ایرانی در حال خرید می‌باشد. ما تقریباً به ازاء هر ۵۰ تا ۶۰ تا واگن باری، یک لکوموتیو در چرخه حمل و نقل ریلی نیاز داریم.

از نظر تعمیر و نگهداری لکوموتیوها در چه وضعیتی هستند؟ با توجه به این که وضعیت نقدینگی زیاد خوب نیست آیا نگهداری و تعمیرات به موقع صورت می‌گیرد؟

وضعیت تعمیر و نگهداری لکوموتیوها، وضعیت مطلوبی نیست و تقریباً این مشکل در سطح کشور عمومی است و ربطی به یک نوع خاص لکوموتیو یا شرکت خاص ندارد، کمبود نقدینگی، تغییرات نرخ ارز و افزایش هزینه‌های تعمیر و نگهداری باعث شده تا تمام شرکت‌ها از برنامه‌های تعمیر و نگهداری خود عقب‌بمانند، واقعیت این است که شرکت‌ها تعمیر و نگهداری جاری را در اولویت قرار دهند، تعمیرات اساسی لکوموتیوها و تعمیرات بازسازی آن‌ها در کشور باید صورت گیرد تا بتوانیم ناوگان را از نظر کیفی و کمی حفظ کنیم، دو سه سالی است که همه از این برنامه‌ها دور هستیم و تا تامین مالی کافی صورت نگیرد متأسفانه شرایط تغییر نخواهد کرد.

حلقه مفقوده‌ای که باعث شکل‌گیری این چرخه‌ی ناقص در گردش مالی شرکت‌های ریلی به خصوص در بخش لکوموتیو شده از کجا نشأت گرفته است؟

اینکه بخواهیم حلقه مفقوده‌ای را روشن کنیم یا یک ارگان یا شرکت یا بخش خاصی را مقصر این کمبود نقدینگی بدانیم کار سختی می‌باشد. کمبود نقدینگی در سطح کشور به

صورت کاملاً آشکار دیده می‌شود، فقط محدود به راه آهن نیست ولی به صورت کلی گمان می‌کنم در سیستم اقتصادی کشور، طبق آمار منتشر شده، مشکل اساسی، سیستم دولت و شرکت‌های دولتی هستند که با کسری بودجه مواجه هستند و با توجه به نقش زیادی که شرکت‌های دولتی در اقتصاد ایران دارند، تأثیر منفی گذاشته است. شرکت‌های دولتی، به پیمانکاران در بخش‌های مختلف و بانک‌ها بدهکار هستند و چون نمی‌توانند بدهی خود را پرداخت کنند تأثیرات زیان باری به همراه دارد.

در خصوص قرارداد جدید شرکت البرزنیرو جهت تامین ۵۰ دستگاه لکوموتیو توضیح دهید. همچنین در خصوص وضعیت ناوگان و نحوه‌ی تامین آن که اگر شرکتی قصد داشته باشد لکوموتیو مورد نیاز خود را تامین کند با چه وضعیتی روبرو است؟

در خصوص قرارداد ۵۰ دستگاه لکوموتیو باید بگوییم که ۳ قرارداد بزرگ، میان شرکت‌های واگن پارس، دالیان و البرز نیرو در شرکت واگن پارس به امضاء رسید، این قراردادها نسبتاً پیچیده می‌باشد، همانطور که گفتم ۳ قرارداد مختلف از جمله قرارداد انتقال تکنولوژی، قرارداد کنسرسیوم و قرارداد تهیه و تدارک لکوموتیوها می‌باشد، حدود ۲۰۰ صفحه مدارک مختلف فنی و بازرگانی میان طرفین به امضاء رسید، بعد از طی مذاکراتی که در حدود دو هفته به انجام به رسید تمام مدارک رد و بدل و امضا شد. گمان می‌کنم با توجه به شرایط بین‌المللی کشور و نیاز به لکوموتیو، بهترین مدل برای تامین لکوموتیو باری همین روش در کشور باشد، بویژه در خصوص بخش خصوصی که تمام پارامترهایی که مد نظر این بخش می‌باشد، در این قراردادها لحاظ شده است.