

گفتگو با نورالدین علی آبادی، مدیرعامل شرکت پرس ریل:

مشکلات ناشی از نوسانات ارز برای شرکت های خصوصی ریلی؛ آیا دسترسی به ارز نیما وجود دارد؟

الهام زرقانی



محدودیت منابع، مسائل تحریم، وجود پروژه ها و سازمان موازی در بخش های مختلف، عدم پرداخت تسهیلات مناسب و بسیاری مسائل دیگر می تواند موجب عدم توسعه یافتگی بخش ریلی باشد. حمل و نقل ریلی صنعت بسیار تاثیر گذاری است لذا برنامه ریزی و مدیریت از نظر اقتصادی می تواند نقش مهمی در این صنعت داشته باشد.

می دانیم که ورود بخش خصوصی به این صنعت جوان است اما بخش دولتی هنوز به تعامل با بخش خصوصی عادت نکرده و عملاً به واسطه ویژگی های حوزه های ریلی دست شرکت ها بسته است. با افزایش ظرفیت و سرمایه گذاری جدید در بخش های مختلف از جمله لکوموتیو می توان رشد حمل و نقل ریلی را افزایش داد. در همین رابطه انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی گفتگویی با نورالدین علی آبادی، مدیرعامل شرکت پرس ریل داشت که به شرح آن می پردازیم:

در مرحله اول قرار بود که ما را به صندوق توسعه ملی معرفی کنند و گفتند وام ارزی می باشد و بازگشت آن هم ارزی می باشد که اصلاً برای ما امکان پذیر نبود که اگر قبول می کردیم امروز مجبور به بازگشت ۳ برابر سرمایه می شدیم، در عین حال موضوع درآمد لکوموتیو در مراجع مختلف مطرح شد که چگونه می توانیم اقتصادی مناسب داشته باشیم یکی از آن مراجع شورای رقابت بود. ما در شورای رقابت موضوع را مطرح کردیم و شورای رقابت اعداد و ارقام را از ما خواست و فرمولی پیشنهاد کرد برای اینکه سهم لکوموتیو داران از آن مشخص شود. اما اعدادی که شورای رقابت در آن مرحله به عنوان سهم لکوموتیو از حمل و نقل قرار داد مورد قبول راه آهن و وزارت راه نبود گرچه راه آهن همیشه یکی از بزرگترین مشکلاتش بحث لکوموتیو بود. لکوموتیو به صورت متوسط سالانه ۱۰۰ هزار دلار هزینه تعمیر و

صنعت و معدن دو دستگاه لکوموتیو نمونه را وارد کردیم، این دو دستگاه در حال کار و بررسی می باشد. در مرحله تست ایرادات نمایان شده و به فروشنده انتقال داده شد و در حال انجام کارهای قرارداد خرید ۲۲ دستگاه لکوموتیو هستیم، البته به بانک صنعت و معدن و از طریق صندوق توسعه ملی برای ۳۰ میلیون یورو اعتبار معرفی شده ایم و مراحل را برای فعال شدن خرید ۲۲ دستگاه طی می کنیم.

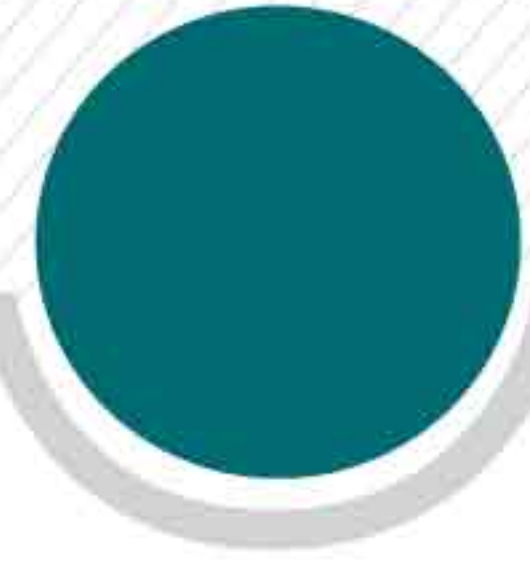
وضعیت مالی شرکت در خرید لکوموتیو چگونه بوده و با چه چالش هایی در این مورد مواجه بوده اید؟

مهمترین مسئله در حمل و نقل ریلی آن است که این مد حمل و نقل هیچ توجیه اقتصادی مناسب ندارد و سبب می شود انگیزه لازم برای سرمایه گذاری در این بخش وجود نداشته باشد، در تامین مالی

اساس سفارش های داده شده تولید می شود و به اینگونه نیست که لکوموتیوها آماده فروش باشد قرار شد از یک سو شرکت دالیان و از سوی دیگر شرکت واگن پارس اراک در قالب یک کنسرسیوم به عنوان فروشنده باشند و شرکت پرس ریل خریدار باشد، این کنسرسیوم تشکیل شد و قرارداد در خصوص ۲۲ دستگاه بسته شد و در مرحله اول مقرر شد تعدادی لکوموتیو به عنوان لکوموتیوهای نمونه وارد مجموعه شود و در منطقه مورد نظر ما کار کند و پس از رفع ایرادات تولید انبوه اجرایی شود، در مرحله اول برای خرید نمونه ها از طریق بانک ملت ال سی باز شد که با تحریم ها مواجه شدیم و بانک ملت نتوانست ادامه دهد و فروشنده هم با مشکلاتی روبرو بود و آن ال سی متوقف شد و تا رفع مشکلات، زمان زیادی را طی کرد و تا سال ۹۱ طول کشید که در آن سال از طریق بانک

جناب عالی مختصری در رابطه با نوع فعالیت شرکت پرس ریل بفرمایید؟

شرکت پرس ریل در سال ۱۳۷۹ تاسیس شده است، خصوصی سازی در راه آهن با بحث واگن شروع شد و قرار بود کل واگن ها واگذار شود و این عملیات از سال ۷۴ تا سال ۷۸ ادامه داشت، کل واگذاری در بخش باری و مسافری انجام شد، در بخش باری ۹۰ درصد واگذاری تحقق پیدا کرد و در بخش مسافری با تاخیر انجام شد، در نهایت شرکت رجا به نوعی خودش خصوصی شد، مقرر بود پس از خصوصی سازی رجا، خصوصی سازی لکوموتیو انجام شود که متأسفانه با تاخیر بسیاری مواجه شد، شرکت پرس ریل در همان سال ها با هدف ورود به بخش لکوموتیو تشکیل شد. از سال ۷۸ با این طرح که ۲۲ دستگاه لکوموتیو را وارد سیستم کند آغاز به کار کرد و به دلیل اینکه لکوموتیو بر



نگهداری دارد و این عدد بزرگی است. فرض کنید مقرر باشد تعداد ۶۰۰ دستگاه لکوموتیو تعمیر شود یعنی حدود ۶۰/۰۰۰/۰۰۰ دلار که هزینه بسیاری است و راه آهن نمی تواند این هزینه زیاد را متقبل شود. تقریباً ۷۰ درصد از کل اعتبارات راه آهن را لکوموتیو مصرف می کند و به دلیل اینکه اعتبارات جاری نیز جوابگو نیست مجبور هستند وارد اعتبارات طرح و عمرانی شوند و با توجه به تمامی این مشکلاتی که وجود داشت راه آهن حاضر نشد که سهمی را که شورای رقابت تعیین کرده بود بر عهده گیرد و در نهایت با انجام مذاکرات متعدد به عددی رسیدیم که از عددی که شورای رقابت تعیین کرده بود خیلی پایین تر بود. بنابراین سرمایه گذاری کامل بخش خصوصی در این مجموعه امکان پذیر نیست و باید با حمایت های دولتی باشد که قطعا این حمایت های دولتی به نفع دولت است، جایی که دولت مجبور است لکوموتیو را با این هزینه بالا خودش خریداری کند و هزینه های زیادی را برای نگهداری لکوموتیو متحمل شود بهتر است بخش خصوصی باشد تا بتواند بهره برداری بهتری را انجام دهد. خوشبختانه چند شرکت خصوصی در این رابطه شکل گرفته اند و کار می کنند که این شرکت ها حدود ۲۰ درصد از لکوموتیوهای موجود در شبکه ریلی و نزدیک به ۱۲۰ دستگاه متعلق به بخش خصوصی می باشد که این ۱۲۰ دستگاه متناسب با سهمشان، حمل ندارند یعنی اگر قرار است که ۲۰ درصد سهم حمل داشته باشند این میزان سهم را ندارند و خیلی بیش از آن است و این مقوله ناشی از بهره وری و تامین و نگهداری مناسب و کاربری مناسب لکوموتیو است که بخش خصوصی انجام می دهد. ما کماکان به دنبال آن هستیم که مشکل سرمایه گذاری را حل کنیم و در مورد موضوع مرجوع کردن ارز دریافتی از صندوق توسعه ملی نیز

در نهایت مصوبه ای را هیئت دولت برای صندوق توسعه ملی تصویب نمود که برای شرکت های ریلی می توانند به ارز وام بگیرند اما برگشت آن به ریال باشد.

راه آهن خود مالک لکوموتیو است، به عنوان مالک لکوموتیو با راه آهن با چه چالش هایی مواجه هستید، آیا رقابتی میان راه آهن و بخش خصوصی در این حوزه وجود ندارد؟

راه آهن به عنوان خریدار انحصاری خدمات است و مدیریت و راهبری همه لکوموتیوها را بر عهده دارد. یعنی بخش خصوصی در خیلی مواقع نمی داند که لکوموتیوش در کدام مسیر در سیر است یا چه واگنی را حمل می کند؟ قانون دسترسی آزاد اینگونه پیش بینی کرده است که شرکت ها می توانند قطار کامل تشکیل دهند و همچنین ظرفیت خریداری کنند اما راه آهن این نقش ها را تا امروز اجرا نکرده است و عملاً خود راه آهن بهره برداری می کند، از سوی دیگر راه آهن به نحوی شرکت ها را تضمین کرده است، به عنوان مثال در مورد شرکت پرس ریل تضمین کرده است که ۲۷۳ هزار تن کیلومتر در روز به ازای لکوموتیو معادل بار خالص حمل کند، یعنی لکوموتیوهای موجود این شرکت باید در روز ۵۰۰ هزار تن کیلومتر بار جابه جا کند که البته تا حد زیادی محقق نخواهد شد و شرکت ها از آن ضرر هم خواهند کرد، از سوی دیگر به دلیل موضوع عدم پذیرش نرخ شورای رقابت و نرخ پایین تر، بخش خصوصی انگیزه ای برای حضور در این بخش را ندارد.

عمر ناوگان لکوموتیو باری در کشور چند سال است؟ از نظر تعمیر و نگهداری لکوموتیوها در چه وضعیتی هستید؟ با توجه به این که وضعیت نقدینگی زیاد خوب نیست و به دلیل نوسانات

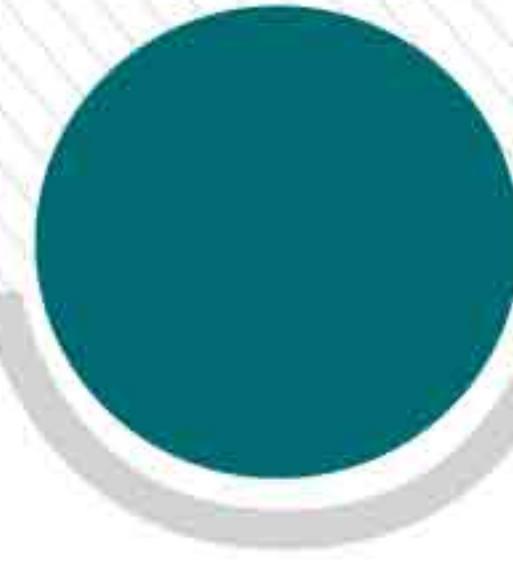
ارز و وجود تحریم های تحمیلی آیا نگهداری و تعمیرات به موقع صورت می گیرد؟

یک دستگاه لکوموتیو سالانه ۱۰۰ هزار دلار هزینه تعمیر و نگهداری دارد، بخش مهم و بزرگی از آن هزینه های ارزی هستند، حدود ۶۰ درصد از این رقم باید به صورت ارز کامل پرداخت شود. بنابراین افزایش نرخ ارز تاثیر بسیار زیادی را در قیمت تمام شده و هزینه شرکت های حمل و نقل دارد. در رابطه با مدت زمان عمر لکوموتیوها باید بگویم که لکوموتیوهایی که راه آهن دارد حدود ۳۵ سال از عمر آن ها می گذرد البته با حضور لکوموتیوهای زیمنس سن ناوگان پایین آمد. لکوموتیوهای بخش خصوصی هم بخش عمده اش دست دوم بود که شاید حدود ۷۰ درصد از لکوموتیوهای بخش خصوصی دست دوم بود و ۳۰ درصد لکوموتیوهایی بود که نو بودند و از چین خریداری شده بود، در نتیجه سن متوسط لکوموتیوهای راه آهن حتی با ترکیب بخش خصوصی و دولتی از ۲۵ سال پایین تر نمی آید و برای لکوموتیو سن بالایی است و هزینه های بالایی را در خصوص تعمیر و نگهداری در بر می گیرد، همین موضوع موجب می شود کار کردن در این بخش خیلی اقتصادی نباشد و مشکلاتی را به همراه داشته باشد، با تحریم هایی که پیش آمد باید بپذیریم که گران شدن ارز مشکلات بسیاری را برای این بخش ایجاد کرد، البته شبکه بانکی این نوید را داده که از ارز نیما می توان استفاده کرد اما هنوز شرکتی ارز نیما دریافت نکرده است و مجبور هستند از بازار آزاد تهیه کنند که مشکلاتی را در نوسان ارز و بالا بودن قیمت و همچنین مشکلات تهیه ارز به همراه دارد.

در مقایسه با کشورهای هم سطح، وضعیت حمل و نقل ریلی در کشور در چه جایگاهی قرار دارد؟

چندین فاکتور وجود دارد، یکی از فاکتورها شاخص طول خطوط و جمعیت است که شاخص مهمی است که به ازای هر یک میلیون نفر جمعیت کشور این شاخص چه میزان است؟ به عنوان مثال در روسیه ۸۴۵ متر به ازای هر یک میلیون نفر خط دارد و از بالاترین تراکم برخوردار است. امریکا ۷۳۳ متر است، اروپا ۶۲۵ متر، آفریقا ۲۲۵، آسیای شرقی ۲۲۳ متر، ایران ۱۲۹ متر که شاخص پایینی داریم با توجه به اینکه کشور گسترده ای داریم، دولت در سال های گذشته بسیار تلاش کرده طول خطوط را اضافه کند و بر اساس چشم انداز ۱۴۰۰ قرار بوده که ما ۲۵ هزار کیلومتر خط راه آهن داشته باشیم که لازمه آن این بوده که سالی حدود ۷۰۰ کیلومتر خط احداث کنیم که موفق نبوده ایم، امروز در بهترین شرایط حدود ۱۲ هزار کیلومتر خط راه آهن داریم و عدد خوبی نیست و راضی کننده نیست، بر اساس شاخص مقرر بوده ما حدود ۱۶۰ میلیون مسافر در ۱۴۰۰ حمل کنیم که عدد واقعی بسیار پایین است، مقرر بوده که سهم بار ۳۰ درصد از کل حمل و نقل را ریل برعهده بگیرد و مقرر بوده سالی یک درصد افزایش سهم در حمل و نقل ریلی داشته باشیم که متأسفانه سهم ما از سال ۱۳۷۶ تا ۱۳۹۰ روبه کاهش بوده و به ۷ درصد رسیده که سهم بسیار کاهش یافته است. از نقطه نظر عملکردی که قرار بوده طبق برنامه ۵ ساله به ۹۰ میلیون تن برسیم اصلاحیه ای روی آن انجام شد و پایین آوردند اما در نهایت حتی نسبت به برنامه عملکردی بسیار پایین هستیم. می توان گفت به هیچکدام از شاخص ها نرسیده ایم. از نقطه نظر سهم در توسعه ملی در دنیا بین ۶ تا ۱۲ درصد از تولید ناخالص ملی را حمل و نقل تشکیل می دهد، ما در بهترین شرایط ۶ درصد هستیم که عدد راضی کننده ای نیست.

توسعه حمل و نقل ریلی



جایگاه و سهمی بالا در رشد اقتصاد ملی دارد از دلایل این توسعه نیافتگی چه مواردی می باشد؟

مصرف سوخت ریلی یک هفتم جاده می باشد یعنی ما حدود ۸ سی سی در هر تن کیلومتر سوخت مصرف می کنیم اما در جاده حدود ۵۰ سی سی می باشد و عدد بالایی است. هنگامیکه قیمت سوخت عدد بالایی نیست این شاخص به هیچ عنوان خود را نشان نمی دهد ما هنگامی می توانیم مزیت هایمان را نشان دهیم که این مزیت اعتبار داشته باشد و محاسبه شود. ما متاسفانه در حمل و نقل ریلی از این برتری خود استفاده نکردیم اگر حمل و نقل ریلی در اروپا مطرح است و توسعه این بخش برای آن ها اهمیت دارد علتش این است که شاخص هایی همانند آلودگی ها برای آن ها اهمیت دارد، آن ها این فرض را دارند که آلودگی هوا سالانه به عنوان مثال ۱۰۰ میلیون دلار ضرر می رساند و برای جبران آن، توسعه حمل و نقل ریلی را سرعت می بخشند، اما ما هر روزه مسائل و مشکلاتی که در خصوص آلودگی هوا ایجاد می شود می بینیم اما برای آن شاخص عددی نداریم. در رابطه با موضوع سوخت نیز باید بگویم که سوختی که در خلیج فارس یک و نیم دلار است با مبلغ چند سنت به دست مردم می رسد بنابراین هنگامیکه یک کامیون به بندرعباس می رود و بر می گردد و حدود هزار و دویست لیتر می سوزاند این میزان مصرف سوخت در شاخص های ما مطرح نیست به همین دلیل انگیزه ای هم برای توسعه حمل و نقل ریلی وجود ندارد. دولت در خصوص توسعه حمل و نقل ریلی به اشتغال مستقیم غیر مستقیم را هم مد نظر دارد و برای حل مشکل اشتغال بدون اینکه در نظر بگیرد شغل ها چه زیان هایی را می تواند در بر داشته باشد به حمل و نقل ریلی توجه چندانی نمی کند.

چشم انداز توسعه حمل و نقل ریلی را چگونه ارزیابی می کنید؟

ما ناگزیریم که حمل و نقل ریلی را توسعه دهیم، تقریباً در تمام برنامه های توسعه باید حمل و نقل ریلی توسعه پیدا کند و به صورت صریح قید شده اما رشد این بخش به کندی صورت می گیرد، احداث در سالانه ۲۵۰ تا ۳۰۰ کیلومتر برای کشور ما کافی نیست، تا ما به ۲۵ هزار کیلومتر برسیم. اکنون وزارت راه چندین هزار میلیارد بدهی دارد و چگونه با این وضعیت می تواند پروژه جدیدی را شروع کند؟ من فکر می کنم با بودجه ۶۰ هزار میلیاردی که برای طرح های عمرانی در نظر گرفته اند بودجه ای باقی نمی ماند تا طرح جدیدی را شروع به کار کنند.

انجمن ها چه نقشی را می توانند در تسهیل امور این بخش و رفع مشکلات شرکت ها ایفا کنند؟

تعامل دولت با نهادهای مردمی خیلی جدی نیست و اینگونه سازمان های مردم نهاد را معمولاً سازمان های دولتی به رسمیت نمی شناسد که این مشکل بزرگی است که به دولت وارد می شود و سازمان های مردم نهاد در اکثر تصمیم سازی های ساختار دولت نقش جدی ندارد و برخورد جدی نمی شود. انجمن نیز همین وضعیت را دارد و تلاش بسیار می کند تا این پل ارتباطی وجود داشته باشد و خواسته های بخش را ارائه کند اما در راه آهن و پیکره دولت این مقوله جایی ندارد. گرچه در قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی حضور انجمن دیده شده اما معمولاً تصمیم ها بدون اخذ نظر از بخش و سازمانهای و تشکل های مردم نهاد انجام می شود.

بدون تردید یکی از موضوعات مهم و چالشی طی دو دهه اخیر

اجرای برنامه خصوصی سازی در بخش ریلی بوده است اما همچنان این امر ناتمام مانده است، با چه چالش هایی در این خصوص مواجه هستید؟

شرکت راه آهن در ابتدای خصوصی سازی تمایل به حضور بخش خصوصی در این مجموعه را نداشت زیرا خود را کاملاً تافته جدابافته ای می دانست و خود را فقط در قالب یک شرکت با ساختاری کاملاً دولتی می دانست و تمام مجموعه خدماتش را خودش مهیا می کرد به همین دلیل این مجموعه نمی توانست به این شکل ادامه پیدا کند و باید ساختار آن اصلاح می شد، اصلاحات از سال ۶۰ در راه آهن شروع شد و خدمات آسان تر واگذار شد به عنوان مثال سازمان بوفه و رستوران ها واگذار شد، حمل و نقل مسافری در قالب یک شرکت واگذار شد، دانشکده راه آهن برای تربیت نیروی انسانی در راه آهن شکل گرفت و از مجموعه آموزشی راه آهن فاصله گرفت و از سال ۷۰ بحث واگذاری واگن ها و تاسیس شرکت های خصوصی مطرح شد و برای اینکه این امر محقق شود راه آهن این کار را با شرکت های دولتی شروع کرد به همین دلیل شرکت فولاد مبارکه، ذوب آهن، ایران خودرو، سایپا به عنوان شروع کننده خصوصی سازی وارد بخش شدند و شرکت های خصوصی شکل گرفت. شرکت های خصوصی برای شروع خوب بود اما برای ادامه مناسب نبود و همچنان شرکت هایی که کار می کنند تحت عنوان شرکت خصوصی شرکت های خصوصی هستند و حدود ۶۰ درصد از امکاناتی که در راه آهن وجود دارد در اختیار این شرکت ها می باشد. اکنون راه آهن باید مشوق های لازم را برای ورود بخش خصوصی مهیا کند و به سمت اجرای کامل قانون دسترسی آزاد برود و واگذاری لکوموتیو را جدی تر بگیرد تا بخش خصوصی وارد شود و راه آهن از

نقش یک شرکت خارج شود و بتواند نقشی را که بقیه سازمان ها بر عهده دارد همانند سازمان هواپیمایی کشوری و ... ایفا کند و همانند این سازمان ها که خود امکاناتی ندارند و فقط نقش حاکمیتی و مدیریت حمل و نقل را برعهده دارند عمل کند و در این صورت می تواند نوانمند شود.

اگر با وضعیتی که امروز داریم و با وجود تحریم ها، خصوصی سازی انجام نمی شد و راه آهن می خواست مسئولیت همین تعداد واگن را برعهده بگیرد نمی توانست ادامه دهد. مدیریت و هزینه های ۲۵ هزار واگن و ۲ هزار سالن مسافری بسیار دشوار است. شاید یک قسمت از مشکلاتی که امروز راه آهن دارد حضور بخش خصوصی باشد و شاید به دلیل عدم اجرای کامل قانون در ارتباط با واگذاری باشد که قطار کامل تشکیل نشده است و مسئولیت بهره برداری بر عهده راه آهن باقی مانده است و راه آهن نقش خودش به عنوان یک رگولاتور به جای آنکه وظیفه حاکمیتی خود را انجام دهد در اجرا وارد می شود.

سخن آخر: مطبوعات تخصصی باید قوی تر شوند و مستقل تر باشند و بتوانند در تصمیم سازی ها نقش داشته باشند از تصمیمات اشتباهی که می تواند اتخاذ شود جلوگیری کنند. مواردی هست که در حوزه حمل و نقل در حوزه ریلی تصمیمات اشتباهی انجام شده اما با فشارهای خارج از حیطه کارشناسی و دخالت های سیاسی مانند نمایندگان مجلس این کار انجام شده و یا در احداث بنادر و فرودگاه ها تصمیماتی که گرفته می شود در اولویت نیست و برای جلوگیری از این تصمیمات اشتباه، دولتی ها خیلی کاری نمی توانند انجام دهند و نمی توانند مقابله کنند و کاری است که مطبوعات تخصصی می توانند وارد شوند و این مقابله را انجام دهند.