

گفتگو با مهندس مجتبی لطفی، مدیرعامل شرکت البرز نیرو:

شاهد مرگ آرام لکوموتیوها هستیم



نظر بنده این است که در حال حاضر مانع بزرگی برای انجام آن وجود ندارد. می توان با برگزاری مناقصه و رقابت، این واگذاری را انجام دهند. در برهه های از زمان، حتی پیشنهادهای در رابطه با واگذاری لکوموتیوها سرد هم عنوان شد که در نهایت به شرکت مینا واگذار شد که متأسفانه این روند ادامه پیدا نکرد. در حالی که واگذاری به بخش خصوصی می توانست از هزینه های دولتی هم بکاهد. با وجود اینکه لکوموتیوها در حال حاضر منبع درآمد راه آهن هستند اما از سوی دیگر بزرگترین منابع ایجاد هزینه برای این نهاد نیز محسوب می شوند. در واقع اگر هدف کوچک کردن بدنه دولت باشد باید از این گونه طرح ها حمایت شود تا هم هزینه های دولتی کاهش یابد و هم این نهاد دولتی بتواند وظایف ستادی و مدیریتی خود در کشور را اجرا کند.

برای افزایش بهره‌وری نیروی کشش چه باید کرد؟

بهره‌وری در نیروی کشش مسئله نیست، زیرا تعداد لکوموتیوها موجود کم است و در کنار آن تحریم‌ها هم سبب شده توقف لکوموتیوها بیشتر از گذشته شود. اما اگر بخواهیم آن را گسترش دهیم موضوع بهره‌وری هم مطرح می شود. هرچند که بهترین عامل افزایش بهره‌وری، بهره‌برداری به واسطه حمل و کارکرد لکوموتیو است. البته این مبحث قدیمی است و بارها در مورد ورود بخش خصوصی صحبت شده که این امر نیازمند نوعی آزمایش است برای مثال میزان توانایی یک شرکت خصوصی در حمل بار نسبت به راه آهن سنجیده شود. این موضوع می تواند با پرداخت حق دسترسی به راه آهن برای این نهاد نیز سودآور باشد.

آیا بین زیرساخت‌ها و تعداد ناوگان و لکوموتیو و همچنین مقدار بار، توازن وجود دارد؟

بر اساس اطلاعات عمومی کمبود ناوگان ما بیش از کمبود شبکه هایمان است. به‌ویژه در برخی از واگن های مسافری که حساسیت‌ها در مورد طول عمر ناوگان بیشتر است. هرچند در همه جای دنیا از شبکه‌ها به مقدار مساوی بهره‌برداری صورت نمی گیرد. البته به

کاملاً ضد عفونی می کنیم.

این اقدامات چه بار مالی اضافه‌ای برای این شرکت در بر داشته است؟

در حال حاضر نمی توانم عدد دقیقی را برای آن عنوان کنم زیرا محاسبات دقیقی در این خصوص انجام نداده ایم. اما قاعدتاً مشمول هزینه هایی بوده است. البته این هزینه ها تا زمانی که وضعیت اقتصادی را به هم نزنند ارقام قابل توجهی نیستند. برای نمونه ما شاهد تعطیلی کامل در بخش مسافری بودیم ولی هنوز باعث از بین رفتن شرایط کار حمل باری نشده است.

آیا کاهش ساعت کار همچنان در شرکت البرز نیرو ادامه دارد؟

بله، و این اتفاق در ساعات کار واحدهای تولیدی و کارخانه‌ها تأثیرات منفی داشته است.

در رابطه با سرریزی لکوموتیوها راه آهن، همچنان شاهد عدم واگذاری این بخش به شرکت های خصوصی هستیم، علت عدم واگذاری چیست تا چه اندازه می تواند مشکل ساز باشد؟

باید در نظر داشت که در قانون در مورد این موضوع پیش بینی هایی انجام شده است، هرچند علت عدم واگذاری را خود راه آهن باید پاسخ گو باشد اما

قیمت لکوموتیو نسبت به سال های گذشته چندین برابر شده و بازگشت سرمایه در این صنعت طولانی مدت است، سرمایه گذار تمایلی به مشارکت در این صنعت ندارد و لکوموتیوها موجود نیاز به بازسازی دارند. تحریم ها نیز در درآمدت تأثیرات منفی بر تعداد لکوموتیو های موجود خواهد داشت. هزینه کرایه بار دریافتی نیز صرف هزینه های جاری شرکت های مالک می شود. به دلیل نیاز به تعمیر و نگهداری اساسی، تعداد لکوموتیو ها کاهش یافته و سرمایه گذاری برای خرید لکوموتیو نو پیش قدم نمی شود و این مشکل آنقدر حیاتی است که صاحبان شرکت های مالک لکوموتیو را شدیداً نگران کرده است. در همین خصوص گفتگویی با مهندس مجتبی لطفی مدیرعامل شرکت البرز نیرو داشته ایم که به آن می پردازیم:

آیا در این مدت تعدیل نیرویی هم صورت گرفته است؟

خیر خوشبختانه تعدیل نیرو در این شرکت صورت نگرفته است اما همانگونه که مطلع هستید بخش مسافری نسبت به بخش های باری و لکوموتیو دچار لطمه بسیاری شده است.

خساراتی که کرونا به حوزه لکوموتیو وارد کرده بیشتر در چه مواردی بوده است؟

این امر بیشتر روی بالابردن هزینه ها موثر بوده، البته با تعطیلی بخش مسافری مواجه بودیم که مزایایی به همراه داشت و در کنار این مزایا با مشکلات تازه ای

نیز روبرو بودیم. مزیت دوران کرونا از این جهت بود که در نبود و تعطیلی بخش مسافری، قطارهای باری بدون ترافیک حرکت کردند و اشکالات بوجود آمده به علت وجود مقدار مازاد لکوموتیو راه آهن بوده است. این تعداد نیز در بخش باری سرزیر شدند. البته با توجه به وجود بار کافی در کشور، این مسئله فعلاً به بحران تبدیل نشده اما اگر این موضوع ادامه پیدا کند و بر شرایط اقتصادی کشور تأثیر بگذارد شاهد عواقب تازه ای خواهیم بود.

پروتکل های بهداشتی که باید رعایت کنید در این دوران چیست؟

ما همه لکوموتیوها را پیش از واگذاری



صورت مقطعی گلوگاههایی در شبکه وجود دارد که در صورت افزایش بار یا مسافر بیش از یک حد مشخص، تدابیری صورت می‌گیرد.

آیا در دوران رکود ناشی از شرایط کرونا، موضوع تعمیر و نگهداری هم دستخوش تغییراتی شد؟

بله این امر مشکلات عدیده‌ای ایجاد کرد. پیش از این، تحریم‌ها یکی از مشکلات اساسی تامین قطعات یدکی برای مالکین لکوموتیو بود و حالا این شرایط هم به آن اضافه شده است. برای مثال قطعه‌ای را که پیش از این خریداری کرده و قصد داشتیم آن را به کشور وارد کنیم به دلیل شرایط به وجود آمده حدود دو ماه است که بلا تکلیف مانده و هیچ راهی هم برای دریافت آن وجود ندارد.

آیا در رابطه با قطعات در این مدت افزایش قیمتی صورت گرفت؟

خیر چنین اتفاقی در مورد محصولات خارجی رخ نداد. اما در مورد محصولات داخلی به دلیل تورم موجود و نه به واسطه کرونا، تغییراتی صورت گرفت. ولی به طور کلی در سال جاری بسیاری از هزینه‌ها رشد چشمگیری داشته است که این امر متاثر از دو عامل است. یکی تغییرات نرخ ارز و ناپایداری بازار و دیگری افزایش هزینه‌های داخلی همچون دستمزدها و حمل و نقل و...

در رابطه با موضوع بازرگانی چطور؟ اگر این بخش از سوی راه آهن به شرکت‌های خصوصی واگذار نشود، چه مشکلاتی را برای شرکت‌ها ایجاد می‌کند؟

اگر این موضوع در حوزه بار مورد بررسی قرار گیرد می‌توان گفت که این واگذاری هم انجام شده و هم نشده است. به این معنی که روی کاغذ و در مورد بارهای خرد، این شرکت‌های باری هستند که قراردادهای امضای می‌کنند ولی در مسائل کلان‌تر این امتیاز همچنان در دست راه آهن است. در بحث لکوموتیوها اصولاً چنین واگذاری وجود ندارد به این دلیل که ما شرکت‌ها قرارداد خود را با راه آهن می‌بندیم که در آن موضوع بازاریابی چندان مطرح نیست.

در دوران کرونادر خصوص

پرداخت مالیات‌ها یا پرداخت‌های تامین اجتماعی چه تخفیفاتی انجام شد؟

هیچگونه حذفی صورت نگرفت بلکه مهلت ویژه‌ای برای پرداخت‌ها در نظر گرفته شد.

در رابطه با نرخ ارز و نقدینگی در بخش لکوموتیو با چه مشکلاتی رو به رو هستید؟

لکوموتیوها در ایران به آهستگی در حال مرگ هستند و از چرخه بهره‌برداری خارج می‌شوند و این موضوع تنها مربوط به لکوموتیوهای بخش خصوصی نیست. علت اصلی این امر افزایش بیش از حد هزینه‌های این بخش است. افزایش نرخ ارز در سال‌های اخیر با توجه به اینکه پایه بسیاری از هزینه‌ها در لکوموتیو مربوط به ارز است و از طرفی، با برجا بودن تحریم‌ها تامین این موارد را با هزینه‌های مضاعفی همراه کرده است. هزینه انتقال پول و تبادل ارز، هزینه واسطه معامله و... سبب افزایش هزینه‌ها شده هر چند به نظر می‌رسد نرخ تا حدودی اصلاح شده ولی همچنان پولی وارد شبکه لکوموتیو نشده است. کما اینکه عمده پروژه‌های بازسازی و حتی تعمیرات اساسی لکوموتیو رو به کاهش و توقف است. پول موجود تنها به میزان تعمیرات جاری و هزینه‌های بهره‌برداری تامین می‌شود. این امر سبب شده تا با وجود گردش محدود لکوموتیو، شاهد خروج لکوموتیوها از چرخه باشیم. در همین راستا و به صدا در آمدن زنگ خطر جدی، از راه آهن خواهش کرده‌ایم که برنامه‌ریزی دقیقی در این زمینه صورت دهد.

آیا شرکت با توجه به وضعیت موجود مطالبات خود را از راه آهن دریافت کرده است؟

شرکت در سال گذشته تنها ۵۰ درصد از پول خود را دریافت کرده است. در حال حاضر با این میزان پرداختی که راه آهن انجام می‌دهد هر ماه به طلب شرکت افزوده می‌شود زیرا نرخ شرکت بیشتر شده اما از آن سو مجبور به پرداخت هزینه‌ها هستیم. این مشکل تنها مربوط به بخش خصوصی نیست بلکه لکوموتیوهای دولتی هم با چنین مشکلی مواجه هستند. با توجه به واگذاری بخش

تعمیر و نگهداری به پیمانکاران، راه آهن در پرداخت هزینه آن ناتوان بوده و ماه‌ها بدهکاری به بار آورده است. از سوی دیگر پیمانکاران هم نمی‌توانند وظایف خود را انجام دهند. در حال حاضر شیوه کار بدین صورت است که این بخش ابتدا هزینه تعمیرات جاری را تامین کرده و لی اجزای دیگر لکوموتیوها که نیاز به تعمیرات اساسی دارد از این روند غافل می‌ماند. ضمن اینکه لکوموتیو مستلزم بازسازی است.

آیا راه آهن حق دسترسی را از لکوموتیو دریافت می‌کند؟

خیر راه آهن حق دسترسی را از بار دریافت می‌کند. در مقابل برای مثال شرکت‌های لکوموتیوی در هر ماه حدود ۴۰ میلیارد تومان باید دریافت کنند ولی مبلغی که راه آهن به این شرکت‌ها پرداخت می‌کند چیزی حدود ۱۷ میلیارد تومان است، متأسفانه شواهدی وجود دارد که این نهاد دولتی مبالغ را دریافت می‌کند ولی به شرکت‌های خصوصی پرداخت نمی‌کند که این امر سبب ایجاد نگرانی‌هایی شده است.

برنامه‌های آینده شرکت به چه صورت است؟

ما پروژه ۱۰ دستگاه لکوموتیو را در پیش داریم که متأسفانه مسئله کرونا روی روند پیشرفت آن تاثیر گذاشته. پیش از این قرار بود در نمایشگاه بین‌المللی تهران در خرداد سال جاری به بهره‌برداری برسائیم که تا کنون ۳ ماه تاخیر در پیش داریم. البته امیدواریم به‌زودی اولین لکوموتیو پارس ۳۳ را به تولید برسائیم. تدارکات این پروژه مربوط به سال ۹۶ است و حدود ۱۱ ماه زمان خواهد برد تا این پروژه تکمیل شود. باید اضافه کرد که حدود ۹۵ درصد از تدارکات خارجی آن انجام شده و تا امروز ۲۵ شرکت داخلی در تولید این لکوموتیو مشارکت داشته‌اند.

آیا نهادی برای تنظیم مقررات در راه آهن وجود دارد که بتواند مشکلات بخش خصوصی و دولتی را مورد رسیدگی قرار دهد؟

خیر، پیش از این قرار بود نهادی در قالب تنظیم بازار تشکیل شود که آن هم متوقف شد و این امر توسط صاحب

بار، راه آهن و بخش خصوصی صورت می‌گیرد. در مورد لکوموتیو، مینا بر اساس الگوی شورای رقابت است که خوشبختانه سال‌هاست اعمال می‌شود و در آن نرخ براساس هزینه تنظیم می‌شود.

پیش‌بینی شما از آینده این صنعت چیست؟

تصور می‌کنم اوضاع کار برای بخش لکوموتیو در سال جاری نسبت به سال گذشته سخت‌تر شود. ناپایداری بازار، تغییر نرخ ارز و عدم ثبات سبب می‌شود در تهیه و تدارک تجهیزات با مشکلات فراوانی مواجه شویم. یک لکوموتیو حدود ۱۱ هزار قطعه دارد و به همین واسطه تدارک این حجم از قطعات هم دشوار است که بخشی از این موارد به‌ناچار از خارج و بخشی دیگر از داخل تهیه می‌شود. محدودیت‌های موجود، هزینه‌های اضافی و از سوی دیگر کمبود نقدینگی چرخ صنعت، تامین قطعات را کند می‌کند. وقتی شرکت‌ها پول کافی برای پرداخت به پیمانکار را نداشته باشند پیمانکار هم بی‌شک تعداد زیادی کارمند و کارگر را بیکار خواهد کرد و این امور شرایط را ناپایدار خواهد نمود. من احساس می‌کنم در این شرایط خاص، میان مدیران ارشد سیستم حمل و نقل ریلی، موضوع مهم لکوموتیو چندان مطرح نیست. همه سعی ما این است که یک لکوموتیو متوقف نشود. اگر این شرایط تغییر نکند وضع این صنعت با اتفاقاتی نظیر توقف تعداد بالای لکوموتیو رو به رو خواهیم بود. با وجود اینکه ما در کشور با وابستگی تکنولوژی چندانی مواجه نیستیم ولی همه این موارد مستلزم افزایش نقدینگی است.

آیا پروژه سیستان پیشرفت داشته است؟

پیشرفت فیزیکی چندانی نداشته است زیرا در آن بخش مشکل نقدینگی وجود دارد. البته پیش از این ما یک دعوت به سرمایه‌گذاری را مطرح کردیم که از آن استقبال شد و در حال حاضر مشغول به مذاکره با چند گروه در این خصوص هستیم. در واقع اگر ساختار بهبود یابد می‌توان این مجموعه را به طور مستقل درآورد.