



گفتگو با ابراهیم پاشنا مدیرعامل شرکت الوند نیرو :

مالکان لکوموتیو شدیداً در فشار کمبود نقدینگی هستند

رسیدگی شود. در این مدت نرخ دلار به ۳۰ هزار تومان می‌رسد ولی هنوز ارزی به ما نداده‌اند! ما آگاهی کامل داریم که از بازار آزاد، ارز تهیه کنیم ولی وقتی مجوز واردات و ترخیص نداریم، قاچاق محسوب می‌شود.

دومین مشکل ناشی از فرآیندهای پیچیده‌ای است که در وزارت صمت، بانک مرکزی، راه‌آهن و... وجود دارد. به عنوان مثال ما می‌خواهیم چرخ لکوموتیو وارد کنیم. وزارت صمت می‌گوید سه واحد صنعتی در کشور این قلم کالا را تولید می‌کنند در حالی که واقعا در کشور تولید چرخ نداریم. ولی به دلیل اینکه بنا به گفته خودشان تولید داخل داریم، وارداتش ممنوع است. واقعا نمی‌توان باور کرد که وزارت صمت اطلاع نداشته باشد که به نظر من مساله، مساله کنترل تقاضاست. می‌بینید که گرفتاری‌های ما خیلی زیاد است. مشکل اول که تحریم‌هاست و با هزار و یک ترفند برای خرید و تامین نقدینگی به کار بسته می‌شود، در داخل به سد عدم صدور مجوزها برمی‌خوریم. ما اقلام مورد نیازمان را باید از مبادی رسمی و از کانال گمرک وارد کنیم. در غیر این صورت قاچاق به حساب می‌آید و کل محموله‌ای که با هزار زحمت فراهم شده، ضبط می‌شود.

شرکت راه آهن به عنوان متولی نباید از شما و شرکت‌های مشابه پشتیبانی کند؟

نامه نگاری‌هایی از سوی شرکت راه‌آهن صورت گرفته اما وزارت صمت رد کرده و قبول نکرده و زیر بار نمی‌رود. این مساله هم پروسه واردات را طولانی می‌کند و در ادامه، کار ما به مشکل می‌خورد. این را هم اضافه کنم که قطعات و تجهیزات ساخت داخل هم متاثر از قیمت ارز است و متناسب با نوسانات نرخ ارز تغییر می‌کند. در مورد تعمیرات اساسی که سوال کردید ما همیشه این مساله را در دستور کار داریم و هیچ وقت متوقف نمی‌شود. در بخش

مشکلات بسیاری رو به رو هستیم به ویژه اینکه لکوموتیوهای ما بیشتر امریکایی است که بعضی از قطعات مورد نیاز مشخصاً از امریکا باید وارد شود مثل میل‌لنگ؛ دست به دست شدن و گذر از پیچ و خم‌ها برای واردات لوازم مورد نیاز هزینه زیادی به همراه دارد. اعم از هزینه مالیات و مخارجی که برای واسطه‌گری به شرکت‌ها باید پرداخت شود و این به هزینه تمام شده افزوده می‌شود. مشکل دیگری که در فرآیند کارهای اداری و دولتی هست کنترل تقاضا به دلیل کنترل نرخ ارز است. قیمت ارز نیز با همین فرمول با عرضه و تقاضا رابطه مستقیم دارد. در وزارت صمت بهانه‌های بسیار واهی برای اخذ مجوز، ثبت تقاضا و اختصاص ارز می‌آورند. مثلاً وقتی دلار ۱۰ هزار تومان است و ما تقاضا می‌دهیم مدت زیادی طول می‌کشد تا

به گفته فعالان بخش لکوموتیو بین ۶۰ تا ۷۰ درصد هزینه تعمیر و نگهداری لکوموتیو، هزینه تامین قطعات و خرید خدمات تعمیراتی است. علیرغم اقدامات مثبتی که در زمینه ساخت قطعات داخل لکوموتیو از طرف همه انجام شده است، اما افزایش نرخ ارز تاثیر مستقیمی بر قیمت قطعات داخلی و خارجی دارد.

علاوه بر نرخ ارز، فرآیند تامین قطعات خارجی در سیستم دولتی ایران، (از ثبت سفارش کالا، تخصیص ارز، انتقال پول به فروشنده، ترخیص کالا و...) تاثیر مخربی بر تامین به موقع و آرام بخش قطعات مورد نیاز داشته است.

تحریم‌های موجود مانع از دسترسی شرکت‌ها به قطعات مورد نیازشان شده، به شدت بر طولانی شدن فرآیند تامین، افزایش هزینه‌ها، ریسک تامین و غیر شفاف شدن هزینه‌های موثر بوده است.

در مورد تعمیرات سالیانه و جاری لکوموتیو و با توجه به مشکلات اقتصادی فعلی و افزایش نرخ ارز با چه چالش‌هایی مواجه هستید؟

تعمیرات با آن مواجه هستیم تامین قطعه و لوازم یدکی است. البته در کنار آن تامین نقدینگی هم هست. متأسفانه مطالبات عقب افتاده زیادی از راه‌آهن داریم که بسیار حجیم شده است. در تامین قطعات لکوموتیو با

مهم‌ترین مساله‌ای که در بخش

تعمیرات اساسی قطعات و تجهیزات بیشتری مورد نیاز است که عمدتاً وارداتی است در نتیجه ارزیابی بیشتری دارد.

چند درصد از قطعات مورد نیازتان خارجی و چه مقدار تولید داخل است؟

به طور دقیق نمی‌توان گفت ولی بیشتر داخلی است. البته بیشتر به مفهوم کمیت و تعداد، نه کیفیت و ارزشمندی. به عنوان مثال میل‌لنگ نیز یک قطعه محسوب می‌شود، کفش ترمز هم قطعه دیگر مورد نیاز ماست؛ ولی این دو قطعه از نظر فنی و اهمیت با هم فرق دارند. به طور تقریبی می‌توان گفت بالای ۵۰ درصد داخلی است. این را هم بگویم که تولیدات داخلی هر روز بیشتر می‌شود ولی هنوز پاسخگوی نیاز شرکت‌های داخلی نیست. دلیلش هم این است که خط تولید برخی لوازم مورد نیاز راه اندازی نشده و به صورت موردی ساخته می‌شود که هم گران تمام می‌شود و هم به اندازه کافی نیست که همه شرکت‌ها بخواهند خریداری و استفاده کنند. بنابراین قطعاتی که در تیراژ پایین تولید شده و فقط درصد کمی از نیازها را پوشش می‌دهد صرفه اقتصادی ندارد.

میزان سیر لکوموتیوها به چه صورت هست؟

به طور تخمینی سالانه نزدیک به ۲ میلیارد تن کیلومتر حمل داریم که در دو، سه سال گذشته آمارمان پایین‌تر آمده است. یکی از دلایل مهم این کاهش، تعمیرات اساسی بوده؛ زیرا چند دستگاه از لکوموتیوها را برای تعمیرات اساسی از خط سیر خارج کردیم. با این نگاه که شاید ظرف سه یا چهار سال آینده از لحاظ فنی با مشکل مواجه شود و قابل استفاده نباشد و با شوک تعمیراتی مواجه شویم. مشکلات هم زیاد است؛ کمبود نقدینگی، کمبود قطعات و تجهیزات مورد نیاز و... آن زمان که ما تعمیرات اساسی

نداشتیم حدود ۲ میلیارد تن کیلومتر حمل بار داشتیم. سال گذشته یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تن کیلومتر حمل بار داشتیم. با اینکه میزان بار کسور در سال‌های ۹۶ و ۹۷ رشد داشته، ما این رشد را نداشتیم. در سال ۹۸ کمی رشد منفی داشتیم. روابطمان در مجموع با راه‌آهن خوب است و با هم تعامل داریم بالاخره در برخی حوزه‌ها اصطکاک‌هایی هم هست که گریزی از آن نیست که با رایزی معمولاً مسائل‌مان را حل می‌کنیم.

نقدینگی شرکت‌ها و اینکه راه‌آهن، لکوموتیوها را از شرکت‌های خصوصی اجاره می‌کند و از صاحبان بار هزینه دریافت می‌کند ولی این پول را به شرکت‌ها نمی‌پردازد؛ علتش چیست؟

طبیعی است که شرکت راه‌آهن به خاطر مشکلات مالی که دارد مطالبات ما را به موقع نمی‌دهد. اگر مشکل مالی نداشته باشند قطعا پول را به ما پرداخت می‌کنند. آنها پول ما را از صاحبان بار وصول کرده‌اند؛ حالا باید این مبالغ را توزیع کنند. ادعای خودشان این است که داریم این کار را می‌کنیم ولی در عمل این طور نیست. من در جلسه‌ای با معاونت مالی راه‌آهن گفتم میزان بدهی شما به شرکت ما از سال گذشته تا به امسال نسبت به مدت مشابه در سال گذشته ۶ برابر شده!

زمان مشخصی را برای بازپرداخت بدهی‌های از قبل مانده تعیین کرده‌اند؟

خیر تا امروز که زمان خاصی مشخص نشده ولی قول‌هایی داده‌اند و نسبتاً به آن پایبند بوده‌اند. جلسه‌ای داشتیم با دکتر رسولی و مدیران شرکت‌های مالک لکوموتیو. در آن جلسه ما مشکلاتمان را گفتیم و در آن نشست به ما قول دادند که در هر ماه رقمی که به ما پرداخت می‌کنند ۸ میلیارد تومان به

آن بیفزایند. در دو ماه (تیر و مرداد) ۸ میلیارد را داده‌اند. در حالی که باید از اول فروردین این مبالغ جبرانی را می‌پرداختند.

به نظر شما اتفاقی که برای شرکت تراورس افتاد ممکن است برای دیگر شرکت‌ها بیفتد؟

نه، چنین اتفاقی نخواهد افتاد. شرکت‌های دارنده لکوموتیو واقعا خصوصی هستند و مانند تراورس نیستند. تراورس، رجا و بالاست شرکت‌های زیرمجموعه راه‌آهن بودند؛ راه‌آهن اینها را واگذار کرد - حالا با شرایطی که لحاظ شده بود - ولی همچنان یک وابستگی‌هایی به شرکت مادر که همان مجموعه راه آهن بود، داشتند و کاملاً منفک نشده بود. مخصوصاً تراورس که مشکلات زیادی داشت که مهم‌ترینش کمیت زیاد نیروی انسانی‌اش بود. ولی در شرکت‌های خصوصی این طور نیست که زیر پوشش راه‌آهن بروند و زیرمجموعه اش بشوند؛ دلیلی هم ندارد. اتفاقاً سیاست‌های راه آهن در آینده این است که بیشتر به سمت خصوصی‌سازی برود و به بخش خصوصی واقعی پر و بال بدهند.

آیا صاحبان بار قرارداد مستقیم با شرکت‌های دارای لکوموتیو دارند؟

در حال حاضر قراردادی ندارند ولی صحبت‌هایی در کارگروه لکوموتیو شده، حتی گروهی تشکیل دادیم که مسائل را بررسی کند که چطور می‌توانیم از راه‌آهن خلاص شویم و به طور مستقیم با صاحبان کالا و واگنی‌ها کار کنیم.

آیا نرخ‌گذاری سال ۱۳۹۹ انجام شده است؟

هنوز نرخ تعیین نشده و فعلاً قراردادی هم منعقد نشده. البته قراردادهای ما هر ساله اول فروردین نیست، اول تیرماه است و تا امروز قراردادی به امضاء نرسیده است.

دیر شدن نرخ‌گذاری چه

ضررهایی برای شما به همراه دارد؟

مشکلات زیادی از این بابت داریم که یکی از آنها بیمه است. اگر قرارداد نداشته باشیم همه عملیات کارگاهی ما، فعالیت صحیحی به لحاظ قانونی ندارد ولی رایزنی‌هایی با راه‌آهن داشتیم که تا هفته‌های آینده این قرارداد منعقد بشود.

تمایلی دارید در بورس شرکت کنید و اگر قصدی ندارید دلیلش را بفرمایید؟

ما تا الان وارد بورس نشده‌ایم. ولی فکر می‌کنم شرکتی هستیم که با معیارهای بورس سازگاری داریم احتمال اینکه ورود پیدا کنیم، هست. البته صحبت‌هایی در هیات مدیره شده ولی فعلاً به نتیجه‌ای نرسیده‌ایم. مطمئن هستم به محض ورود به بازار سرمایه ارزش سهاممان به طور اتوماتیک‌وار بالا برود. هر چند که تاکنون به طور عمیق و جدی در موردش بحثی نداشته‌ایم.

به عنوان سخن آخر اگر صحبتی برای گفتن دارید بفرمایید؟

هر چند گفتنش تکراری شده ولی مشکلات ما خیلی زیاد است. مهم‌ترین مشکل هم همان تامین نقدینگی است که راه‌آهن مطالباتمان را نمی‌دهد! ما عملکردمان را در اختیارشان می‌گذاریم در حالی که فعالیت ما ۴ برابر شده؛ علاوه بر آن مطالبات دیگری هم داریم که یکی از این مطالبات ارزش افزوده است. سازمان امور مالیاتی که در این زمینه گذشت نمی‌کند؛ حرفش هم قانونی است ولی ما دریافتی از راه‌آهن نداشته‌ایم که بخواهیم چنین پرداختی‌هایی داشته باشیم. فقط سه سال منتهی به سال ۹۸ (۹۶، ۹۷ و ۹۸) باید ۱۶ میلیارد تومان به ما بابت هزینه ارزش افزوده برمی‌گرداند که تا حالا محقق نشده. به هر حال امیدواریم و تلاش می‌کنیم این گرفتاری‌ها حل شود.