



گفت‌وگو با مهندس مجتبی تقفدی  
کارشناس حمل و نقل ریلی

## چالش کمبود لکوموتیو؛ بحث میان حوزه سیر و حرکت و حوزه تامین ناوگان

شرکت‌های مالک لکوموتیو با مشکلات بسیاری از قبیل افزایش نرخ ارز و وجود تحریم‌ها، دسترسی سخت به تهیه قطعات مورد نیاز برای تعمیر و نگهداری لکوموتیوها و از سیر خارج شدن لکوموتیوها مواجهند. از سوی دیگر افزایش قیمت خرید لکوموتیو موجب شده تا سرمایه‌گذاران تمایلی به سرمایه‌گذاری در این بخش نداشته باشند. لکوموتیوها هر روز فرسوده‌تر و ناتوان‌تر از روز قبل و نیاز به تعمیرات اساسی دارند. بخش سیر و حرکت مدعی است که با تعداد بیشتر لکوموتیو بار بیشتری حمل خواهد کرد و با کمبود لکوموتیو مواجه است. بخش ناوگان هم ادعا دارد که با بهره‌برداری بیشتر از لکوموتیوهای در اختیار بخش سیر و حرکت کمبود لکوموتیو جبران می‌شود. برای واکاوی بیشتر در حوزه نوسازی و تعمیرات لکوموتیو و رفع کمبود آن با مهندس مجتبی تقفدی، کارشناس حمل و نقل ریلی گفت‌وگویی داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

### دولت دریافت می‌کند؟

به نظرم بخش خصوصی دو انتظار مهم از دولت برای حضور در بازار لکوموتیو دارد. اول اجازه واردات لکوموتیو نو و دست دوم از خارج از کشور و دوم در نظر گرفتن تسهیلات مناسب (هم از نظر سود و هم از نظر ضمانت‌های وام) برای خرید لکوموتیو می‌باشد.

### به عنوان کارشناس فعال در این حوزه آیا اطلاعاتی در خصوص نوسازی ناوگان شرکت‌ها دارید؟ و آیا می‌دانید چه برنامه‌های توسعه‌ای در این خصوص مقرر شده است؟

در شرایط فعلی می‌دانم شرکت مینا، برنامه تولید لکوموتیو را در دستور کار دارد. اگر برای لکوموتیوها بتواند مشتری پیدا کند، آن‌ها را می‌فروشد و در غیر اینصورت لکوموتیوها را خودش برمی‌دارد. در هر صورت لکوموتیوهای تولیدی به ظرفیت کشور اضافه خواهد شد. بنابراین افزایش لکوموتیو به تعدادی است که شرکت مینا تولید می‌کند و اگر بنا به دلایلی مینا نتواند لکوموتیوی تولید کند (که در سال‌های قبل تجربه آن وجود دارد) افزایشی نیز در لکوموتیوها اتفاق نخواهد افتاد، مگر راه‌اندازی لکوموتیوهایی از بخش خصوصی که هم‌اکنون متوقف هستند.

موضوع کمبود لکوموتیو در صنعت ریلی در دو دهه اخیر، یکی از موضوعات چالش برانگیز این بخش بوده و همواره بین حوزه سیر و حرکت (به عنوان متولی استفاده از نیروی کشش) و حوزه ناوگان (به عنوان تامین‌کننده لکوموتیو) بحث بر سر لکوموتیو مورد نیاز و کیفیت آن جریان داشته است. بخش سیر و حرکت، همواره با توجه به رسوب بار در مناطق مختلف کشور، متقاضی تعداد بیشتری لکوموتیو بوده و ادعا داشته است که در صورت تامین لکوموتیو بیشتر می‌تواند بار بیشتری حمل نماید.

بخش ناوگان هم ادعا دارد که امکان بهره‌برداری بهتر (بهره‌وری بیشتر) از لکوموتیوهای در اختیار بخش سیر و حرکت وجود دارد و این صحبت را براساس بهترین عملکرد بهره‌وری لکوموتیو در سال‌های گذشته مطرح می‌نماید. در هر صورت با توجه به شرایط کشور و کاهش قطارهای مسافری در شبکه و بالطبع کاهش نیاز به لکوموتیو در آن بخش، تا حدودی چالش کمبود لکوموتیو مرتفع شده و فشار زیادی که از طرف متولی سیر و حرکت راه‌آهن برای تامین هرچه بیشتر لکوموتیو به بخش ناوگان وارد می‌شد، تا حدودی کاهش یافته است.

### آیا شرکت‌های مالک لکوموتیو یارانه‌ای از سوی

### با توجه به اینکه حدوداً دو سال است که کشور ما درگیر بحث ویروس کرونا است چه ضرر و زیان‌هایی را به این بخش وارد کرده است و از سوی دولت چه اقداماتی برای کمک به این صنعت شده است؟ آیا با کمبود لکوموتیو مواجه هستیم؟

با توجه به لزوم رعایت پروتکل‌های مخصوص کرونا در کشور (کاهش حمل و نقل مسافری رعایت فاصله‌گذاری اجتماعی)، بخش مسافری صنعت ریلی به شدت با کاهش درآمد مواجه شد. از آنجایی که بخشی از هزینه‌های مترتب بر این صنعت ثابت است، لذا بخش مسافری با زیان بالایی مواجه گردید. اما راه‌آهن در صنعت بار نه تنها کاهش را تجربه نکرد، بلکه با توجه به کاهش قطارهای مسافری، امکان سیر قطارهای باری بیشتر شده و فرصتی برای افزایش درآمد حاصل از حمل بار ایجاد گردید. به همین دلیل دولت به منظور کمک به جبران ضرر ایجاد شده، نسبت به پرداخت وام به بخش حمل و نقل ریلی، با نگاه بیشتر به بخش مسافری، اقدام نمود که طبق آخرین مصاحبه مدیرکل دفتر بهره‌وری حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی تاکنون ۲۳۰ میلیارد از ۸۹۰ میلیارد تقاضای بخش برای دریافت وام، پرداخت شده است.