



گفت‌وگو با بابک احمدی، مدیرعامل بخش حمل و نقل ریلی گروه مپنا و رییس هیئت مدیره انجمن:

## راه آهن نیاز به حمایت فوری و همه جانبه مسئولان اقتصادی دولت دارد

در دو سال اخیر به خصوص امسال شدیداً با کمبود لکوموتیو مواجه هستیم. لکوموتیوهای بسیاری زمین گیر شدند. مدیران عامل شرکت‌های مالک لکوموتیو از شرکت راه آهن در خصوص عدم دریافت مطالباتشان گلایه دارند و سخت در فشار کمبود نقدینگی و زمین گیر شدن لکوموتیوهایشان هستند. چرا راه آهن با توجه به اینکه از شرکت های حمل و نقل ریلی و صاحبان واگن حق دسترسی را دریافت می‌کند، اما مطالبات مالکان لکوموتیو را پرداخت نمی‌نماید و این مطالبات انباشه شده است. برای واکاوی بیشتر مشکلات کمبود لکوموتیو گفت‌وگویی با مهندس بابک احمدی رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته و همچنین مدیرعامل بخش ریلی گروه مپنا داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

وارده به این بخش را جبران کند می‌بینیم که مشکلات فراوانی را به وجود آورده است. از جمله مشکلات می‌توان به هماهنگ نبودن دخل و خرج راه آهن اشاره کرد. راه آهن بودجه کافی برای نگهداری ندارد. راه آهن با شرکت‌های مالک لکوموتیو عملاً یک شریک تجاری است. شرکت‌های مالک لکوموتیوهای خود را به صورت اجاره در اختیار راه آهن قرار می‌دهند و راه آهن منابع را دریافت می‌کند و درآمدهای حاصله را با روش از پیش تعیین شده باید به صاحبان لکوموتیو پرداخت کند. اما عملاً به دلیل فقدان قوت لازم، در جریان نقدینگی راه آهن، سگته‌هایی در پرداخت‌ها ایجاد می‌شود که در چند سال اخیر بازه های عدم پرداخت مطالبات مالکان لکوموتیو خصوصی زیاد و طولانی شده و واقعا از حد و توان خارج شده است. مسئله کاملاً اساسی و ریشه‌دار است. تا زمانیکه به راه آهن نگاه شرکتی داشته باشند و از سوی دیگر تکالیف منجر به زیان به آن ابلاغ شود همین مشکلات وجود خواهد داشت. مگر آنکه تبدیل به یک سازمان شود و هزینه هایش را از محل بودجه عمومی دریافت کند و اقتصاد حمل و نقل ریلی را باز کند و در اختیار فعالان و سرمایه گذاران بخش خصوصی قرار دهد و صرفاً به دریافت سهم مالکانه دولت و نظارت بپردازد. راه آهن باید در حوزه رگولاتوری، فعالیتهای نظارتی خود را انجام دهد. شاید در این مقطع تنها راه علاج برای مشکل لکوموتیو و خط همین باشد اما در ارتباط با اینکه چه راهکاری در بخش خصوصی اندیشیده‌ایم واقعیت این است که به جای آنکه لکوموتیوهای

مشابه را دولت پرداخت می‌کند. در حمل و نقل ریلی هیچ یک از هزینه‌های نامبرده شده بر عهده دولت نیست و تمام هزینه‌ها را صاحب بار یا فرورواردر از محل حق دسترسی پرداخت می‌کند. از سوی دیگر گفته می‌شود که هزینه هر لیتر سوخت در حمل ریلی و جاده‌ای به مساوات ۳۰۰ تومان است اما بزرگترین مزیت حمل و نقل ریلی نسبت به حمل جاده‌ای این است که مصرف سوخت در ریلی یک هفتم حمل و نقل جاده‌ایست. زمانیکه گازوئیل رایگان ارائه می‌شود عملاً این مزیت رنگ می‌بازد و خاصیت خود را از دست می‌دهد. این مزیت در سطح اقتصاد بنگاه بروز نمی‌کند. ما در یک سو بخش ریلی را رقیب جاده‌ای را قرار داده‌ایم و همه سوبسیدها و یارانه‌ها را به سمت آن روانه کرده‌ایم. از طرفی به راه آهن تکالیفی را ابلاغ می‌کنیم و اجازه نمی‌دهیم که یک اقتصاد پویا، منطقی و فعال داشته باشد و در نتیجه در همه حوزه‌ها دچار افول و مشکلات می‌شویم. در دوره‌هایی منابع بودجه عمومی دولت خیلی محدودیت نداشت و دولت در کنار نرخ‌های تکلیفی و عدم مناسب سازی و حمایت از کسب و کار ریلی، از طریق این منابع بخش‌هایی از نیازهای مجموعه را برطرف می‌کرد اما در سال‌های اخیر به دلیل فقدان منابع کافی در حوزه بودجه عمومی و عدم امکان ارائه کمک‌های بودجه‌ای متناسب با نیازها و از طرف دیگر افزایش سرسام آور هزینه‌ها به راه آهن جمهوری اسلامی ایران به عنوان یک شرکتی که به ازای تکالیف ابلاغی زیان‌هایی را متحمل می‌شود و دولت باید زیان‌های

نظر جناب عالی در خصوص کمبود لکوموتیو و زمین گیر شدن لکوموتیوها چیست و آیا با مدیرعامل و معاونین راه آهن در این خصوص مذاکراتی از سوی انجمن صورت گرفته یا خیر؟ انجمن چه راهکارهایی را برای دریافت مطالبات مالکان لکوموتیو دارد؟ آیا اطلاعی از تعداد لکوموتیوهای گرم و لکوموتیوهای خارج از سیر به دلیل نداشتن نقدینگی دارید؟ لکوموتیوهای راه آهن در چه وضعیتی قرار دارند؟ مهمترین مسئله موجود امروز ضعف ساختار اقتصادی کسب و کار حمل و نقل ریلی است. امروز یک سازمان دولتی با نام شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران داریم. معنی شرکت کاملاً مشخص است. براساس تعاریف قانون تجارت وقتی شرکت تشکیل می‌شود سهام‌داران منابعی را در اختیار تیم مدیریتی قرار می‌دهند و از آن‌ها توقع سرمایه گذاری و کسب سود مستقیم دارند.

از سوی دیگر از سوی دولت به این شرکت تکالیفی ابلاغ می‌شود که خلاف اهداف اصلی از تشکیل این شرکت است. یعنی تناقض بزرگی در این میان وجود دارد. از یک سو دولت می‌گوید قیمت بلیت‌های مسافری نباید افزایش یابد از سوی دیگر حمل جاده‌ای که رقیب حمل و نقل ریلی است با سوخت ارزان قیمت عملیات حمل و نقل را اجرا می‌کند. یارانه‌های سنگینی از جمله یارانه سوخت که تقریباً به رایگان سوخت ارائه می‌شود. هزینه نگهداری جاده‌ها و یارانه هزینه سیستم امداد نجات جاده‌ای یا یارانه هزینه‌های سیستم ایمنی و پلیس جاده‌ها، اورژانس و موارد

بخش خصوصی در اختیار راه آهن قرار گیرد مستقیماً شرکت‌های مالک با شرکت‌های حمل و نقل بار وارد قرارداد شوند. البته در صحبت این امر ساده است اما در عمل فرایند سخت و پیچیده و جزئیات زیاد و فراوانی دارد و باید به روشی عمل کنیم که از ورود آفت‌ها جلوگیری کنیم. با توافقاتی که صورت گرفته مقرر شده شرکت‌های حمل و نقل ریلی با مالکان لکوموتیو رسماً قرارداد امضاء کنند و برای این امر یک شرکت کارگزاری توسط شرکت‌های مالک لکوموتیو تاسیس شده تا از تعدد و ازدیاد قراردادهای جلوگیری شود و با تعداد محدود قرارداد میان شرکت‌های حمل و نقل ریلی باری و شرکت‌های کارگزاری شرکت‌های مالک لکوموتیو با حداکثر دقت قراردادهای را جلو ببریم.

پیرو توافقاتی که با راه آهن جمهوری اسلامی ایران شده از سال آینده از اوایل تیرماه وارد این روش عقد قرارداد جدید می‌شویم و به این روش کار را جلو می‌بریم و این روش بخشی از مشکلات شرکت‌ها را از تیرماه سال آینده حل خواهد کرد. اما برای دریافت مطالبات معوق شرکت‌ها باید تدبیری اندیشید و جریان نقدینگی شرکت راه آهن ج.ا.ا قدری تقویت شود تا بتواند این مطالبات را پرداخت کند.

**آیا امسال رشد حمل بار ریلی نسبت به سال گذشته در همین زمان صعودی بوده یا نزولی؟ لطفاً دلایل هر یک را بفرمایید. اگر با کاهش بار مواجه بودیم آیا کمبود لکوموتیو نقش داشته یا خیر؟**

در بحث جمع بندی آمار همیشه تاخیراتی وجود دارد و آمارهای میان دوره‌ای خیلی قابلیت اتکاء ندارند. اما آنچه اعداد و ارقام نشان می‌دهد آمار صعودی نیست و کاهش وجود دارد. اما اینکه علت اصلی چیست باید بگویم کمبود لکوموتیو از عوامل اصلی کاهش حمل بار است. نیروی کشش و قوه کشنده حمل و نقل ریلی لکوموتیو است و هرگاه آمار لکوموتیو در سیر کاهش یابد مطمئناً از سویی بهره وری لکوموتیو افزایش می‌یابد و از سوی دیگر میزان کل حمل و نقل کاهش می‌یابد و یقیناً در کوتاه مدت نیازمند افزایش

تعداد لکوموتیوها هستیم. راه حل این است که در بلند مدت تعداد لکوموتیوهای موجود افزوده شود و سرمایه‌گذاری‌های مستمر در حوزه تامین لکوموتیوها صورت گیرد. اما در کوتاه مدت باید تمام تلاش خود را به کار گیریم تا لکوموتیوهای موجودی که به دلایل محدودیت منابع تخصیص یافته به بحث تعمیرات و نگهداری و جریان نقدینگی ضعیف متوقف شده‌اند مجدداً وارد چرخه حمل و نقل شوند تا در کوتاه مدت رشد قابل قبولی در حمل و نقل را رقم بزنیم. اما قطعاً نیازمند سرمایه‌گذاری و ورود کشنده و ناوگان جدید نیز هستیم.

**حمل بار ترانزیتی در کشور در چه وضعیتی قرار دارد؟ آیا زیرساخت‌های کافی برای عبور بار ترانزیتی ریلی وجود دارد؟ برای افزایش عبور بار ترانزیتی ریلی در کشور چه باید کرد و چه راهکارهایی وجود دارد؟**

در بحث ترانزیت در کشور زیرساخت‌های سخت افزاری خوبی داریم اما به لحاظ نرم‌افزاری به شدت در حوزه ترانزیت مشکل داریم. قوانین و مقررات محدود کننده‌ای وجود دارد و متولی واحد در حوزه ترانزیت وجود ندارد و یک فعال اقتصادی که قصد دارد در این حوزه فعالیت کند واقعاً برخی مواقع برای حل مشکلاتش نمی‌داند به کجا باید مراجعه کند و کدام ارگان و سازمان پاسخگوی رفع نیاز و مشکلاتش است؟ ده‌ها ارگان و سازمان در این حوزه فعالیت می‌کنند، در حوزه ترانزیت باید متولی واحد داشته باشیم و تمام معضلات و مشکلات مرتبط با ترانزیت را متولی واحد باید مدیریت کند. قاعدتاً این حوزه باید در وزارت راه تعریف شود و به صورت تخصصی تمام دستگاه‌های ناظر از جمله گمرکات کشور، مرزبانی و ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز و... که هر کدام به واسطه مسئولیت‌هایی که دارند قوانین و مقرراتی موضوعه و مرتبطی دارند. این سازمان باید با مأموریت تنقیح قوانین و مقررات و مانع زدایی در امر ترانزیت روان‌سازی و تسهیل‌گری امر ترانزیت از جمله ریلی، جاده‌ای و هوایی رادر دستور کار خود قرار دهد تا در

چارچوب این جریان روان فعالان اقتصادی بدون دست‌انداز به کار خود ادامه دهند. البته بحث تبادلات بانکی و محدودیت‌های تجاری به واسطه تحریم‌های تحمیلی بی اثر نبوده و این امر به کاهش ظرفیت‌های ترانزیتی کشور کمک می‌کند که از مشکلات اصلی موجود است. از جمله مشکلات موجود در ترانزیت ریلی، ناوگان موجود در کشور است به لحاظ فنی مجوز ورود به حوزه CIS ندارند. در حوزه غرب کشور در اتصال با همسایگان غربی در ریل مسئله جدی نداریم و تردد داریم که البته در آن‌جا هم محدودیت‌های سیاسی با بهانه سیاسی بوجود می‌آید. اما در هر صورت به لحاظ فنی مسئله‌ای نداریم و واگن‌هایمان می‌توانند در این حوزه حرکت کنند و وارد کشور ترکیه شوند اما در حوزه ارتباطات شمالی با کشورهای عضو CIS مباحث فنی داریم زیرا امروز ناوگانی نداریم که به لحاظ فنی اجازه سیر در حوزه CIS داشته باشند و باید در این حوزه فعالیت‌های لازم صورت گیرد و ناوگان منطبق با استانداردهای حوزه CIS از سوی جمهوری اسلامی ایران معرفی شود و استانداردهای لازم را دریافت کنند البته ناگفته نماند که مسئولیت اصلی در این حوزه بر عهده بخش خصوصی است که باید با حمایت جمهوری اسلامی ایران این کمبودها حل شود. اگر سازمان مزبور با اختیارات مورد نیاز ایجاد شود و نسبت به پیگیری و رفع مسایل مربوطه اقدام نماید این مشکلات حل شود در حوزه ریلی نیز بهبود عملکرد نسبت به شرایط موجود را شاهد خواهیم بود که البته در روزهای اخیر اخبار خوبی در زمینه توسعه و رشد ترانزیت ریلی به گوش می‌رسد.

**در رابطه با خرید لکوموتیوهای روسی آیا اطلاعاتی در خصوص مباحث فنی لکوموتیو دارید؟ آیا این لکوموتیوها با خطوط ریلی کشور مشکلی ندارند؟**

در این مورد هیچ خبر رسمی و اجرایی اعلان نشده و صحبت‌هایی در حد اعلام نظر کلی وزیر محترم اقتصاد بیان شده ولی آنچه کارشناسان هم می‌دانند بحث‌ها و مشکلات فنی بسیاری در خصوص ورود لکوموتیو





روسی خط اصلی به شبکه راه آهن ج.ا.ا وجود دارد. از سویی بستر راه آهن روسیه برقی است و صاحب تجربه و سبک در حوزه لکوموتیوهای دیزل الکتریک ندارند. روسیه اقلیم با طبیعت نسبتاً هموار و در سطح دریا دارد و به همین جهت نوع لکوموتیوهای دیزل الکتریکی که بعضاً در گذشته هم در روسیه به تعداد محدود ساخته شده و ده دستگاه از این لکوموتیوها به کشور همسایه (عراق) صادر شده امروز به دلیل عدم تطابق با شرایط جغرافیایی و آب و هوایی همه متوقف است و سیر نمی‌کنند اما روسیه در تولید لکوموتیوهای برقی صاحب سبک است و مسائل فنی آن را می‌تواند حل کند. البته آن موضوع جداگانه هست اما در حوزه لکوموتیوهای دیزل الکتریک صاحب سبک و تجربه نیستند.

علاقتمند و پراثری و پر تلاش موضوعات بنیادی را پیگیری خواهند نمود اما هنوز فرصت اینکه بتوانیم نتایج ایده‌ها و اجرای برنامه‌هایشان را ارزیابی کنیم مهیا نشده و باید فرصت بیشتری به دوستان داد. اما ناگفته نماند که یک واقعیت جدی وجود دارد و آن هم عملکرد ضعیف سنوات گذشته و اثرات آن در عملکرد دوره فعلی مدیریت ریلی کشور است که نمی‌توان آن را نادیده گرفت. به این معنا نیست که مشکلات قابل حل نیست و هر ایرادی را می‌توانیم به گردن گذشتگان انداخت. ولی اینکه در دوره دو سه ماهه به ارزیابی عملکرد بپردازیم رفتار عجولانه ایست و نیاز به زمان داریم.

**نظر جناب عالی به عنوان رئیس انجمن صنفی در خصوص عملکرد تیم جدید راه آهن چیست؟ در واقع کارنامه راه آهن را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ دلیل مشکلات موجود در این دوره را چه عواملی می‌دانید؟**  
 اکنون برای پاسخ به این سوال خیلی زود است. باید قدری به این دوستان و تیم مدیریت جدید فرصت دهیم تا بخش‌هایی از طرح‌ها و برنامه‌های خود را اجرایی کنند و حداقل در پایان یک دوره یک و یا دو ساله به بررسی و جمع بندی عملکردشان بپردازیم. به نظر بنده ما هنوز وارد فضایی نشده‌ایم که بتوانیم عملکرد دوستان جدیدمان را در این حوزه ارزیابی کنیم. البته قطعاً تیم مدیریتی راه آهن بسیار

**آیا لکوموتیوهای روسی از نظر قیمت نسبت به لکوموتیوهای تولید داخل مقرون به صرفه تر هستند؟**  
 اصل موضوع هنوز مشخص نیست و هنوز هیچ تفاهم‌نامه یا قراردادی بسته نشده و اطلاعاتی منتشر نشده ولی آنچه بر اساس سوابق موضوع مشخص است لکوموتیو روسی لکوموتیوی نیست که از نظر قیمت در بازار ایران امکان رقابت داشته باشد. تجربیات گذشته نشان می‌دهد که از نظر قیمت، لکوموتیوهای گرانی هستند. اما تا قراردادی در این حوزه منتشر نشود نمی‌توان در این خصوص اظهار نظر کرد.

## امضای قرارداد فروش ۵۰ دستگاه لکوموتیو بین شرکت مینا و فولاد مبارکه

در حضور رئیس جمهور، وزیر صمت، اقتصاد و نفت در همایش پیشرفاران پیشرفت ایران، قرارداد خرید ۵۰ دستگاه لکوموتیو بین شرکت فولاد مبارکه اصفهان و شرکت مینا به امضا رسید. امضای این قرارداد توسط محمد یاسر طیب نیا مدیر عامل شرکت فولاد مبارکه و عباس علی آبادی مدیرعامل شرکت مینا صورت گرفت. ارزش این قرارداد معادل ۲ هزار میلیارد تومان است که بر اساس مفاد این قرارداد، شرکت مینا متعهد شده است که نسبت به تولید و تحویل ۵۰ دستگاه لکوموتیو MAP۲۴-۱ به شرکت فولاد مبارکه در طی ۲ سال آینده اقدام کند.

آن چنان که شرکت مینا اعلام کرده، لکوموتیو MAP۲۴-۱ به عنوان نخستین لکوموتیو ساخت ایران، نتیجه تلاش گروه مینا در شرکت مهندسی و ساخت لکوموتیو مینا است که تاکنون ۲۵ دستگاه از آن تحویل سایر بهره‌برداران ریلی شده است. این لکوموتیو با بهره‌گیری از ۹۳ درصد ساخت داخل به گونه‌ای طراحی شده که با شرایط آب و هوایی ایران کاملاً سازگار بوده و در کلیه خطوط و نواحی راه آهن کشور قابل بهره برداری است. لکوموتیو MAP۲۴-۱ با توان ۳۳۰۰ اسب بخار، مجهز به موتور دیزل ۱۶ سیلندر توربوشارژر بوده و یک لکوموتیو دیزل الکتریک محسوب می‌شود.

مراسم امضای این قرارداد در حاشیه آغاز عملیات اجرایی ۴۸ پروژه بزرگ صنعتی کشور با ۱۷ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری به امضا رسید که از این ۴۸ پروژه بزرگ سرمایه‌گذاری، ۴۲ پروژه در حوزه وزارت صمت، معدن و تجارت و ۶ پروژه در حوزه وزارت نفت است و در مجموع این ۴۸ پروژه برای ۲۱ هزار نفر اشتغال مستقیم و برای ۶۴ هزار نفر اشتغال