



گفت‌وگو با دکتر عباس قربانعلی بیک
کارشناس حمل و نقل

با هدف حمل ۱۵۰ میلیون تن بار ۱۲۰۰ لکوموتیو نیازمندیم

در سال‌های اخیر مساله کمبود لکوموتیو یکی از مهم‌ترین دلایل رشد لاک‌پشتی حمل و نقل ریلی بوده است. به این معنی که به دلیل پروسه پیچیده و فنی تولید لکوموتیو نسبت به سایر ادوات ریلی در داخل کشور و همچنین کمبود نقدینگی شرکت‌ها و غفلت شرکت راه آهن ج.ا.ا به دلیل نداشتن بودجه کافی برای تعمیرات و نوسازی لکوموتیوها، نوسازی و تعمیرات لکوموتیوهای فرسوده و زمین‌گیر این پیش‌ران ناوگان باری و مسافری به تعویق افتاده و راه آهن مجبور به استفاده از تولیدات قدیمی‌تر در این صنعت شده است. تولید کنندگان داخلی از یک سو ظرفیت کافی برای تولید ندارند و از سوی دیگر واردات ممنوع است. برای واکاوی بیشتر این امر مهم گفت و گویی با دکتر عباس قربانعلی بیک، معاون اسبق برنامه ریزی و امور بین‌الملل راه آهن و کارشناس حمل و نقل داشته‌ایم که به شرح آن می‌پردازیم:

۵۰۰۰ اسب وارد کنیم بیش از ۳۰۰ لکوموتیو باید وارد کنیم. بنابراین اگر ما می‌خواهیم به عدد ۱۵۰ میلیون تن بار برسیم هم به لکوموتیوهای تولید داخل نیاز داریم و هم به لکوموتیوهای ساخت خارج. این تعداد برای لکوموتیوهای باری است و لکوموتیوهای مسافری جای خود دارد.

سنگین برای امسال (برای حمل ۱۵۰ میلیون تن) نیاز داریم تا به ناوگان اضافه کنیم (لکوموتیوهای مثل دش‌سون، C۳۰-۷، که برابر دو لکوموتیو معادل هستند یا لکوموتیوهای چینی ۵۰۰۰ اسب با همین قابلیت)

چه راهکارهایی برای رفع کمبود لکوموتیو وجود دارد؟

یک راه برای رفع کمبود این تعداد لکوموتیو این است که خرید عمده‌ای از خارج انجام دهیم چون سازندگان ایرانی توانایی تولید این همه لکوموتیو را برای امسال ندارند. اما این حرف به این معنی نیست که به تولیدکنندگان داخلی سفارش ساخت ندهیم بلکه باید سازندگان داخلی را حمایت کنیم و کمک کنیم تا ظرفیت و کارایی تولیدات‌شان را بالاتر ببرند و البته تولیدکنندگان نیز باید لکوموتیوهای به روز تولید کنند نه این‌که لکوموتیوهای با تکنولوژی ۵۰ سال پیش!

اگر تولید کنندگان بخواهند این توانایی را دارند که با تغییراتی لکوموتیوهای به‌روز و با کارآیی بالا و رقابتی تولید کنند. ما اگر بتوانیم به‌طور متوسط سالانه ۵۰ دستگاه لکوموتیو مشابه جی ام تولید داخل داشته باشیم و با فرض این‌که طی چهار سال بخواهیم به تعداد مورد نظر یعنی ۲۰۰ دستگاه برابر ۲۷۰ لکوموتیو معادل برسیم، ۵۳۰ لکوموتیو معادل در سیر وارداتی نیاز داریم. اگر لکوموتیوی مشابه لکوموتیوهای که جی ای سنگین یا چینی

با توجه به واگن‌های موجود در کشور اعم از مسافری و باری و لکوموتیوهایی که امکان سیر دارند با چه تعداد کمبود لکوموتیو مواجه هستیم؟ ابتدا باید مشخص کنیم هدف و برنامه ما در حمل و نقل ریلی و مسافری چیست؟ هدفی که سال ۱۳۸۶ قانون مدیریت سوخت برای ما تعیین کرد این بود که تا سال ۱۳۹۰ سهم حمل بار ریلی به ۳۰ درصد افزایش پیدا کند و سهم مسافری چهار برابر شود. با توجه به افزایش تعداد مسافر و میزان بار، این رقم در حال حاضر باید بالاتر از اهداف برنامه باشد.

برای مثال اگر در سال ۱۳۸۶، ۳۰ میلیون تن یا ۲۰ میلیارد تن - کیلومتر بار جابه‌جا کرده‌ایم باید سال ۱۳۹۰ بیش از ۱۲۰ میلیون تن یا ۸۰ میلیارد تن - کیلومتر بار جابه‌جا می‌کردیم. البته از نظر من این قانون تکلیفی نبود که بتوان در زمان تعیین شده یعنی سال ۱۳۹۰ به آن رسید. این قانون چند بار تمدید شد و امروز در بدبینانه‌ترین حالت ۵۰ میلیون تن بار توسط شبکه ریلی حمل می‌شود که دست‌کم باید سه برابر شود و شبکه ریلی باید ۱۵۰ میلیون تن بار را حمل کند که معادل ۱۰۰ میلیارد تن - کیلومتر می‌شود.

برای حمل ۵۰ میلیون تن بار حدود ۴۰۰ لکوموتیو باری در سیر هستند که برای رسیدن به هدف حمل ۱۵۰ میلیون تن بار برای امسال دست‌کم به ۱۲۰۰ لکوموتیو معادل در سیر نیاز داریم. یعنی چیزی حدود ۸۰۰ لکوموتیو معادل باید اضافه شود و این یعنی ۴۰۰ لکوموتیو مثل جی‌ای

از نظر جنابعالی آیا تولید لکوموتیو در داخل با توجه به سرمایه‌گذاری‌هایی که در داخل در این مورد صورت گرفته است، صرفه اقتصادی دارد؟

معتقدم که ۱۰۰ درصد صرفه اقتصادی داشته و دارد. اگر اراده‌ای در کشور وجود داشته باشد می‌توانیم با شرکت‌های چینی، روسی و حتی شرکت‌های اروپایی که لکوموتیو باری DC تولید می‌کنند، رقابت کنیم. البته باید الزامات تولید را رعایت کنیم یعنی نباید همان لکوموتیوی که ۵۰ سال پیش ساخته شده است را تولید کنیم و باید به‌روزرسانی‌های لازم را انجام دهیم و از تکنولوژی روز در تولید آنها استفاده کنیم. زیرساخت‌ها و امکانات ما برای تولید لکوموتیو باری DC که برای استفاده بخش خصوصی لکوموتیوهای اقتصادی‌تری هستند مهیاست و توانایی بالا و خوبی داریم.

نکته بعدی این است که با توجه به کمبود لکوموتیو و اهداف تعیین شده و ظرفیت شرکت‌های تولیدکننده لکوموتیو در داخل ما به‌طور

حتم نیاز به واردات لکوموتیو و خرید آن از خارج داریم. ما مبحثی داریم با عنوان مدیریت واردات، به این معنا که حتی اگر فرض کنیم بتوانیم همه نیازهای لکوموتیوی را از داخل تامین کنیم باز هم برای این که از تکنولوژی روز عقب نمانیم و فاصله ما با تولیدکننده‌های مطرح دنیا زیاد نشود باید بین ۵ تا ۱۰ درصد واردات انجام دهیم.

باید مسئولان وزارت صمت را توجیه و قانع کرد که این رفتارها، رفتارهای افراطی است و نمی‌توان به اسم حمایت از تولید جلوی واردات را گرفت و مصرف‌کنندگان را مجبور کرد از لوازم تولید داخل استفاده کنند.

برخی شرکت‌ها نیاز به لکوموتیوهایی با قدرت موتور بالاتر دارند. اگر بخواهید دلیل کارشناسی در این خصوص بدهید در چه مواردی قدرت موتور بالاتر نسبت به تولید داخل نیاز مبرم است؟

اولا باید بگویم که زمان خرید لکوموتیو خیلی متغیر است. سال ۱۳۸۶ برای خرید لکوموتیو ۵۰۰۰ اسب بخار چینی مذاکرات را شروع کردیم و ۱۰ ماه بعد لکوموتیو به بندرعباس رسید. همان زمانی بود که زلزله شدیدی در چین آمده بود و دومه بود که کارها خوابیده بود. شرکت دیگری نیز همزمان با ما با سازنده چینی دیگری در حال مذاکره بود که ۹ سال طول کشید تا لکوموتیو را تحویل بگیرد. علت این امر این است که با استراتژی غلط برنامه‌ریزی کرده بودند. ما با استراتژی درست و برنامه مدون مذاکره کردیم و ۱۰ ماه بعد هم تحویل گرفتیم. نکته بعدی این که توان لکوموتیو رابطه خطی با کشش لکوموتیو ندارد. یعنی اگر توان را بالاتر ببریم کشش بالاتر نمی‌رود. هم‌اکنون لکوموتیو سه‌هزار

اسب بخاری داریم که می‌تواند سه‌هزار تن بار را (در فراز ۱۰ در هزار) حمل کند و لکوموتیو چینی هم داریم که ۵ هزار اسب بخار قدرت دارد که این هم سه‌هزار تن بار حمل می‌کند. این که برخی شرکت‌ها می‌گویند باید دو لکوموتیو همزمان باید استفاده کنیم تا بتوانیم بارمان را حمل کنیم برداشت غلط و اشتباهی است.

در اصل باید دید کشش لکوموتیو چقدر است. در لکوموتیوهای باری توان مهم نیست اصل میزان کشش است و توان در سرعت مهم است. یعنی لکوموتیوی که سه‌هزار اسب بخاری دارد می‌تواند سه‌هزار تن بار را با سرعت ۲۰ کیلومتر در فراز ۱۰ در ۱۰۰۰ حمل کند، اما لکوموتیو ۵ هزار اسب بخار، سه‌هزار تن بار را با سرعت ۳۰ کیلومتر در همان فراز حمل کند. بنابراین توان در سرعت تاثیر دارد و چیزهایی که در کشش مهم هستند تراکشن موتور، بار محوری، چسبندگی و موارد دیگر هستند.

وضعیت گارانتی لکوموتیوها چگونه است؟ و سازندگان چقدر به تعهدات خودشان پس از فروش لکوموتیو متعهد هستند؟

در بحث گارانتی کیفیت لکوموتیو یک مساله است و تنها موردی که باید گارانتی شود نیست. این‌گونه نیست که اگر قطعه‌ای خراب شد بیایند و آن قطعه را عوض کنند. البته چینی‌ها در لکوموتیوهای ۵ هزار اسب مساله گارانتی را نسبتا خوب انجام دادند. اما موارد دیگری نیز در گارانتی وجود دارد که خیلی مهم هستند. مثل قابلیت اعتماد و قابلیت آماده به کاری لکوموتیو که انتظار داریم تولیدکنندگان این موارد را نیز گارانتی کنند. در لکوموتیوهای چینی آماده به کاری را اگر اشتباه

نکنم بالای ۸۵ درصد به بالا گارانتی کرده بودند. گارانتی فقط مساله رفع عیب نیست بلکه گارانتی در بخش ریلی یعنی این که قابلیت اعتماد را گارانتی کنند، آماده به کاری را گارانتی کنند و آماده به کاری یعنی این که از لکوموتیوهایی که خریداری شده است همیشه دست کم ۸۵ درصد از لکوموتیوها در سیر باشند.

در مورد خرید لکوموتیو از داخل وقتی گفته می‌شود ۸۰-۷۰ درصد قطعات تولید داخل هستند، چرا تولیدکنندگان قیمت لکوموتیوها را با ارز محاسبه می‌کنند و خریدار باید به صورت ارزی پرداخت کند؟

قیمت فولاد مورد استفاده به ارز است. همچنین قیمت مس به ارز است. درست است که همه قطعات را به ریال می‌خریم ولی ابتدا باید ارز را به ریال تبدیل کنند.

به عنوان سخن آخر اگر صحبتی برای گفتن دارید بفرمایید.

۱- در مورد لکوموتیوهای قدرت بالا نظر من این است که باید لکوموتیوهای ۵ هزار اسب و حتی ۶ هزار اسب خریداری کنیم تا بتوانیم بلاک‌ها را سریع‌تر سیر و آزاد کنیم تا ظرفیت شبکه را بالا ببریم (ظرفیت خط با لکوموتیو ۵۰۰۰ اسب در جهت فراز ۵۰ درصد افزایش می‌آید و کلا حدود ۴۰٪) اما متاسفانه در این زمینه راه‌آهن غفلت زیادی می‌کند و می‌خواهد این غفلت را با هزاران میلیارد سرمایه‌گذاری برای احداث خط دوم جبران کند. در حالی که خریداری لکوموتیوهای توان بالا یا برقی کردن خطوط خیلی موثرتر و کم هزینه تر از احداث خط دوم است.

۲- برای درمان بهره‌وری پایین لکوموتیو در ایران که قبلا در مورد آن نوشته شده در زمان جناب آقای مهندس افشار سامانه ای طراحی شده بود (فرم ۳۰۱) که شاخص هر ناحیه را پایش می‌نمود و نبود آن نیز مشکلات کمبود لکوموتیو را تشدید مینماید که خود سبب کاهش شدید بهره‌وری واگن باری و حتی واگن‌های مسافری و درآمد و سود شرکت‌های خصوصی شده است.

۳- سیستم‌های ثبت اطلاعات تعمیر و نگهداری و تحلیل خرابی‌های لکوموتیو نیز اکنون نسبت به زمان جناب آقای مهندس افشار (۶۴ تا ۷۶) بسیار ضعیف تر شده اند و این خود عاملی برای افزایش خرابی‌های تکراری و افزایش هزینه نگهداری و کاهش ظرفیت خطوط شده است.

