

انحصار و سرکوب قیمت؛ بلای جان لکوموتیو داران



قاسم عبدالهی،
مدیرعامل شرکت البرز نیرو



مدیرعامل شرکت البرز نیرو در گفتگو با «ندای حمل و نقل ریلی» عنوان کرد:

بخش خصوصی فعال در حوزه لکوموتیو، چند سالی است تلاش می‌کند سرپا بایستد و به مدد قانون، از زیر سایه شرکت راه‌آهن خارج شود. اما این تلاش با موانع متعدد و دیوارهای ستبری روبه‌رو شده است. راه‌آهن کماکان سایه سنگین خود را بر بخش خصوصی حفظ کرده و قیمت‌گذاری غیراصولی خدمات لکوموتیو نیز بر مشکلات آن‌ها دامن زده است. قاسم عبدالهی، مدیرعامل شرکت البرز نیرو در گفتگو با «ندای حمل و نقل ریلی»، موانع سرمایه‌گذاری در بخش لکوموتیو را با صراحت و شفافیت بیان کرده و به مطالبات و خواسته‌های لکوموتیو داران بخش خصوصی از شرکت راه‌آهن و سایر نهادهای حاکمیتی اشارات دقیقی داشته است.

دوره‌ی طولانی وصول می‌شود. تعرفه‌ی حمل بار لکوموتیو در سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ علی‌رغم تورم بیش از ۶۵ درصدی نقطه‌به‌نقطه‌ی سالیانه، به ترتیب ۳۰ و ۳۵ درصد افزایش داشته که این موضوع ضربه‌ی سنگینی به اقتصاد لکوموتیوها وارد کرده و عملاً افت بیش از

به‌مثابه سایر حوزه‌های سرمایه‌گذاری، بازگشت اقتصادی سرمایه و سودآوری، از عوامل توجیه‌پذیری خرید لکوموتیو و جذب سرمایه‌گذاران است. درآمد شرکت‌های مالک لکوموتیو باری، بر مبنای تعرفه‌ی حمل بار که به‌وسیله‌ی راه‌آهن اعلام، محاسبه و پس از یک

آیا سرمایه‌گذاری در حوزه‌ی خرید لکوموتیو در شرایط کنونی اقتصاد ایران توجیه‌پذیر است؟ در چه صورت این سرمایه‌گذاری توجیه‌پذیری مناسب‌تری خواهد داشت؟



سرفصل‌ها مذاکرات جدی با راه‌آهن ج.ا. و سایر ارگان‌های ذی‌ربط انجام دهد تا بتواند سرمایه‌گذاری در این صنعت را حداقل به نقطه‌ی سربه‌سر برساند.



افق پیش روی حوزه‌ی لکوموتیو را در صنعت ریلی در سال ۱۴۰۲ چگونه می‌بینید؟ توری که در اقتصاد ایران به معضل اساسی تبدیل شده است، اگر مهار نشود، چه چشم‌اندازی برای فعالیت شرکت‌های لکوموتیو ایجاد می‌کند؟

در حال حاضر امکان پیش‌بینی در اقتصاد و صنعت ایران وجود ندارد. اما با وضعیت موجود تنها شرکت‌های صنعتی فولادی توانایی تامین مالی برای خرید لکوموتیوهای جدید را دارند. البته این موضوع بدون در نظر گرفتن اقتصاد آن و بازارهای موازی برای سرمایه‌گذاری است. می‌توان گفت در حوزه‌ی ارتقای سطح آماده به‌کاری و افزایش میزان حمل بار ریلی سال ۱۴۰۲، بهتر از ۱۴۰۱ نخواهد بود. در آمار دو ماه نخست سال ۱۴۰۲ نیز این موضوع مشخص است. با ادامه‌ی وضع کنونی تورم در کشور، عدم اطمینان سرمایه‌گذاران به اقتصاد و افزایش تحریم‌ها، عملاً کاهش ارزش پول ملی و کاهش تمایل سرمایه‌گذاران به سرمایه‌گذاری در این بخش را دامن می‌زند و امکان نوسازی و توسعه‌ی این صنعت را از بین می‌برد. در این میان افزایش منطقی و مناسب تعرفه‌ی حمل بار ریلی و اجرایی شدن مشوق‌های سرمایه‌گذاری، مانند ماده‌ی ۱۲، شاید مفری برای مالکان لکوموتیو برای گذار از بحران فراهم کند.

نگهداری و تعمیرات لکوموتیو به بخش‌های مختلفی همچون؛ نگهداری و تعمیرات جاری، نگهداری و تعمیرات سالیانه، نگهداری و تعمیرات اساسی (دوره‌ی عمر بیش از ۸ سال) و بازسازی (دوره‌ی عمر بیش از ۱۶ سال) تقسیم می‌شود. از سوی دیگر؛ ۷۰ درصد هزینه‌ی نت لکوموتیو مرتبط با ارز و ۳۰ درصد آن ریالی است. از سال ۱۳۹۹ تاکنون، نرخ دلار به‌شدت افزایش یافته و متوسط سالیانه‌ی تورم نیز بیش از ۵۰ درصد بوده است. درحالی‌که متوسط افزایش تعرفه فقط ۳۲ درصد بوده است. عملاً انجام سرویس‌های جاری و سالیانه به‌صورت کامل امکان‌پذیر نبوده و تعمیرات اساسی و بازسازی با تعرفه‌ی موجود میسر نیست. لذا؛ بخش قابل توجهی از ظرفیت ناوگان لکوموتیو کشور به دلیل عدم تکافوی تعرفه برای انجام سرویس‌های دوره‌ای، از گردش خارج شده‌اند. لازم به ذکر است میانگین عمر لکوموتیوهای باری کشور، بیش از ۳۰ سال است که این موضوع خود نمایانگر علت بحران موجود است. شرکت‌های مالک لکوموتیو در حال حاضر امکان تامین هزینه‌های جاری لکوموتیو را ندارند.



مهم‌ترین مشکلات پیش روی شرکت‌های لکوموتیو چیست؟ از انجمن شرکت‌های ریلی برای حل این مشکلات چه انتظاری دارید؟

تعیین عادلانه‌ی تعرفه‌ی نیروی کشش، جلوگیری از ایجاد انحصار در تامین لکوموتیو، اجرایی کردن مشوق‌های سرمایه‌گذاری و کاهش دوره‌ی وصول مطالبات از راه‌آهن، عمده‌ی مشکلات موجود است. انجمن می‌تواند روی موضوعات اساسی مانند این

۱۵ درصدی در آماده به‌کاری لکوموتیوها در این دو سال را موجب شده است. از طرفی، میزان افت حمل بار سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۱۳۹۹، حدود ۱۰ درصد و سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰، نزدیک به ۶,۲ درصد بوده است. این در حالی است که در سال ۱۴۰۰، تعداد ۱۸ دستگاه لکوموتیو جدید و در سال ۱۴۰۱، تعداد ۲۹ دستگاه لکوموتیو جدید در شبکه‌ی ریلی کشور به بهره‌برداری رسیده است و وارد سیر شده‌اند. راه‌آهن به‌عنوان مالک بیش از ۶۰ درصد لکوموتیوهای کشور، نباید به‌طور انحصاری عمل کرده و تعرفه را به‌صورت دستوری اعلام کند. علاوه بر این؛ موضوع مشوق‌های راه‌آهن مانند ماده‌ی ۱۲ و تبصره‌ی ۱۸ نیز به‌هیچ عنوان عملیاتی نشده و باعث کاهش تمایل سرمایه‌گذاران برای ورود به این حوزه شده است. سرکوب قیمت بدون در نظر گرفتن عرضه و تقاضا، موجبات ورشکستگی و بحران را فراهم می‌کند که این موضوع در صنعت ریلی نمایان است. در مجموع می‌توان گفت سرمایه‌گذاری در تامین لکوموتیو جدید با در نظر گرفتن بازارهای موازی، اصلاً اقتصادی نیست و تنها دلسوزان این صنعت برای ارتقای آن در تلاش هستند. در صورتی‌که تعرفه بر اساس واقعیات اقتصادی کشور تغییر کند، مشوق‌های سرمایه‌گذاری اجرایی شده و انحصار در تامین لکوموتیو برداشته شود، سرمایه‌گذاری توجیه‌پذیر خواهد شد.

در ابعاد ملی، تا زمانی که نرخ انرژی بر اساس واقعیات کشور تعیین نشود، پارانه‌های سنگینی به حمل‌جاده‌ای در این خصوص پرداخت شود و حق دسترسی جاده تقریباً صفر باشد، درحالی‌که برای ریل بیش از ۴۵ درصد تعرفه باشد، رقابت صنعت حمل‌ونقل ریلی با حمل‌جاده‌ای دشوار بوده و امکان توسعه و نوسازی آن وجود نخواهد داشت. این در حالی است که میزان مصرف سوخت به ازای هر تن-کیلومتر بار حمل شده‌ی ریلی، یک‌هفتم جاده‌ای است.



هزینه‌های بازسازی لکوموتیو در سال گذشته چه تغییراتی داشته و شرکت‌های ارائه دهنده‌ی خدمات لکوموتیو برای کاهش هزینه‌های بازسازی چه راهکارهایی دارند؟

