



به خطر افتادن سرمایه‌ی فعالان کسب و کار لکوموتیو

خشایار حسینی
مدیرعامل شرکت الوند نیرو



باز شدن مسیر ورود بخش خصوصی به کسب و کار لکوموتیو، اتفاقی بود که می‌توانست سرمایه‌ها را به این بخش جذب کند و به رشد کمی و کیفی لکوموتیوهای فعال در صنعت ریلی کشور منتهی شود. اما ساختارهای ناکارآمد دولتی پابرجا در راه آهن، بخش خصوصی را در حوزه‌ی لکوموتیو دچار بحران کرده است. تداوم این بحران که عنوان بحران رسوب مطالبات را می‌توان بر آن گذاشت، نابودی سرمایه‌های جذب شده به کسب و کار لکوموتیو را رقم می‌زند. اتفاقی که مسؤولان دولت و مدیران شرکت راه آهن باید نسبت به آن حساس باشند و هر چه سریع‌تر برای پیش‌گیری از آن تمهیدی بیاندیشند. این تنها درخواست مدیران شرکت‌های درگیر در این بحران است.

لکوموتیو داران در چمبره‌ی مشکلات

وی در ادامه با توضیح شرایط کنونی این شرکت می‌افزاید؛ با این فرضیات به راحتی می‌توان شرایط مجموعه‌هایی مثل الوند نیرو و مشکلات آن‌ها را تجسم کرد. این که سرمایه‌گذاری یک هزار میلیاردی توسط این شرکت در حوزه‌ی لکوموتیو انجام شده و تنها محل درآمد شرکت از محل عملکرد لکوموتیو است، از سوی دیگر؛ هزینه‌های نگهداری این تجهیزات گران قیمت، دلاری است و عملیات نگهداری آن هم مستلزم پرداخت هزینه‌های روزانه است که بخش بزرگی از این هزینه‌ها هم روزانه با دلار انجام می‌شود. چراکه قطعات وارداتی است.

از طرفی ملزومات و قطعاتی هم که وارداتی نیست، قیمت خود را با دلار هماهنگ می‌کنند و دائم گران می‌شوند. این را هم در نظر بگیرید که ما در کسب و کاری فعالیت می‌کنیم که تأمین اغلب نهاده‌های آن به صورت نقدی است. همه‌ی این مشکلات را در یک کفه قرار دهید و در کفه‌ی دیگر چه دارید، یک تعرفه‌ی خدمات لکوموتیو که به شکل دستوری تعیین می‌شود و طلبی که پس از ده ماه از محقق شدن آن به وسیله‌ی تنها مشتری انحصاری شما، یعنی راه آهن تاکنون پرداخت

ریسک بزرگ بخش خصوصی در ورود به حوزه‌ی لکوموتیو

خشایار حسینی مدیرعامل شرکت الوند نیرو در باره‌ی مشکلات و پیامدهای پرداخت نشدن مطالبات این شرکت به وسیله‌ی راه آهن، به خبرنگار ندای حمل و نقل ریلی می‌گوید: این سؤال جالبی است بپرسم. کمبود لکوموتیو چه تأثیری در فعالیت ما داشته است؟ از این بابت که مثلاً از رانندگان رالی سؤال کنیم؛ اگر شما ماشین مخصوص این مسابقه را نداشته باشید، چه تأثیری در فعالیت شما دارد؟

روشن است که وقتی اصلی‌ترین نیاز برای حضور در چنین فعالیتی در اختیار نباشد، دیگر چیزی وجود ندارد که بتوان راجع به آن وارد صحبت شد. الوند نیرو در زمره‌ی اولین شرکت‌هایی است که با سرمایه‌گذاری در تأمین لکوموتیو از سال ۹۲، فعالیت اصلی خود را در زمینه‌ی حمل بار ریلی آغاز کرده است. این شرکت با اعتمادی که به بدنه‌ی دولت و شرکت راه آهن داشته، تمامی سرمایه‌گذاری خود را در سبد لکوموتیو قرار داده است.

این سرمایه‌گذاری از دو بابت واقعاً ریسک بزرگی است. اول این که؛ تمامی فعالیت شرکت ما صرفاً معطوف به راه آهن جمهوری اسلامی، به عنوان مشتری منحصربه‌فرد شده و دوم این که؛ قدرت نقدشوندگی این سرمایه‌گذاری تقریباً نزدیک به صفر است. ما با قبول این ریسک ملزم هستیم با تمام موانعی که در مسیر این کسب و کار ایجاد می‌شود، راهی برای ادامه‌ی فعالیت پیدا کنیم.

وی در پاسخ به این پرسش که موانع اصلی در مسیر خصوصی سازی و اجرای اصل ۴۴ در راه آهن چیست، می گوید: برای حرکت به سمت خصوصی سازی در راه آهن، اولین مشکل تعیین تکلیف منابع انسانی است. بیش از ۷۰ درصد نقدینگی جاری راه آهن به پرداخت های پرسنل مستقیم و غیرمستقیم این شرکت اختصاص پیدا می کند و تعیین تکلیف این بخش از راه آهن بسیار حائز اهمیت است. البته در تمامی راه آهن های دنیا که اقدام به خصوصی سازی کرده اند نیز این دغدغه به طور مشترک وجود داشته و جالب است که راه آهن های دولتی دنیا به واسطه ی گستردگی خود، سیستم تعلیق برخی مسائل سیاسی از قبیل کنترل بیکاری و ... بوده اند و بیش از ظرفیت و نیاز واقعی جذب نیرو داشته اند.

بد نیست بدانیم در برخی کشورها که راه آهن را خصوصی کرده اند، تا ۷۵ درصد نیروها تعدیل شده اند. راه حل مشکل در نیروهای مازاد راه آهن در کشور ما، مولدسازی دارایی های این سازمان، همسو با تکالیف و اهداف خصوصی سازی است. با مولدسازی، یک تیر و دو نشان محقق می شود. به عنوان مثال؛ واگذاری تمامی لکوموتیوها و دپوهای تعمیراتی در قانون پیش بینی و تکلیف شده است. با این واگذاری و اخذ نقدینگی همین دو بخش، منابعی بسیار بیشتر از آنچه برای بازخریدی نیروهای تعدیلی لازم است، تأمین خواهد شد.

ضرورت انتخاب هیأت مدیره ی راه آهن از بین نخبگان بخش خصوصی

به گفته ی این متخصص حوزه ی ریلی، نحوه ی گذار از حالت دولتی به خصوصی، شرایط خاص خود را دارد و مأموریت و وظایف هیأت مدیره ی راه آهن در این دوره ی گذار بسیار خطیر و اراده ی این هیأت بسیار تأثیرگذار است. حسینی می افزاید؛ با توجه به این که راه آهن شکل و شمای یک شرکت را دارد، صرفاً باید از الگوهای اجرا شده در خصوصی سازی های موفق تبعیت کند تا بتواند این شرایط گذار را با سرعت و مداومت و با کمترین هزینه طی کند. در این خصوص پیشنهاد مشخص بنده انتخاب اعضای هیأت مدیره ی محترم راه آهن از بین نخبگان بخش خصوصی است که هر یک در امری از بخشی که قرار به واگذاری است، تبحر و تخصص منحصر به فرد دارند. این هیأت می تواند به عنوان یک بازوی قوی از جنبه های حرفه ای، از جمله؛ شناخت بازار، تهدیدات اقتصادی، زبان مالی و هزینه - فایده و البته امور اجرایی به کمک راه آهن بیایند و پس از اتمام فرایند خصوصی سازی، مجدداً فرایند انتخاب هیأت مدیره به حالت قبل باز گردد.

مدیرعامل الوند نیرو در انتها و در پاسخ به این پرسش که چه سرانجامی برای بحران لکوموتیو در راه آهن می بینید، خاطرنشان می کند؛ در حال حاضر و با توجه به تمامی فاکتورهای تأثیرگذار در امر نقدینگی، توقع حل سریع این بحران واقع بینانه نیست. با این حال، این حوزه ی ریلی و صنعت ریلی، صنعتی نیست که بتوان به سادگی از کنار آن گذشت و قطعاً با توجه به اهمیت این صنعت به عنوان یک صنعت مادر و صنعتی که دارای زیرساخت پیشرفته بوده و یکی از شاخص های توسعه است و مهم تر از همه با توجه به فرمایشات مقام معظم رهبری در حمایت و اولویت قرار دادن این صنعت، امیدواریم با اتخاذ تصمیم های کلیدی و حمایتی از طرف سازمان های بالادستی از این شرایط خارج شویم.

نشده است.

به تمام این مصائب این ضایعه را نیز اضافه کنید که قدرت نقدینگی و طلب ما که از ده ماه پیش نزد راه آهن رسوب کرده، با تورم بالای ۵۰ درصدی که در اقتصاد ما وجود دارد، چقدر کاهش پیدا کرده است. خیلی مختصر و مفید باید گفت؛ ادامه ی این روند تأثیری همانند دومینو خواهد داشت و کل شرکت های فعال در حوزه ی لکوموتیو را زمین گیر خواهد کرد. یعنی لکوموتیو به دلیل نبود نقدینگی از حرکت باز می ایستد و با خواب لکوموتیو درآمد عملیاتی شرکت کاهش می یابد و با کاهش درآمد عملیاتی، نقدینگی کاهش می یابد و این حرکت به سمت نابودی شرکت است.

رویکردهای غیراصولی راه آهن؛ علت الکل مشکلات و بحران ها

حسینی، راه آهن را مسؤول اصلی شرایط کنونی شرکت های لکوموتیو می داند و در این باره می گوید: آنچه واضح است این که؛ علت الکل شرایط و بحران فعلی، رویکرد شرکت راه آهن به عنوان دستگاه سیاست گذاری و حاکمیتی صنعت ریلی است. تا زمانی که این استراتژی تغییر نکند، این قطار فراری با سرعت بیشتری به مسیر بی هدف خود ادامه خواهد داد. بنابراین؛ اولین اقدام برای حل این بحران، بازنگری استراتژی ها و پیش بینی اقدامات اصلاحی و اراده ی قوی در انجام اقدامات اصلاحی است.

از نظر این فعال بخش خصوصی، برای خروج از این بحران باید اقدامات مختلف و در مقاطع کوتاه مدت و درازمدت انجام شود و در این خصوص توضیح می دهد؛ در کوتاه مدت بحرانی ترین موضوع راه آهن، نبود تعادل درآمدها و هزینه های جاری این شرکت است. هزینه ها در حال حاضر قابل کاهش نخواهد بود و با تدابیری هم که صورت پذیرد، هزینه ها در دامنه ی با اهمیتی تغییر نخواهد کرد. پس، علاوه بر کنترل هزینه ها، تمرکز باید بر درآمدهای جاری باشد. این امر بیشتر به بازرگانی و استراتژی کسب و کار راه آهن مرتبط است.

راه آهن می تواند با یک ارزیابی کارشناسانه در حوزه ی بارهای ریل پسند و اتخاذ تعرفه ی واقعی بر اساس بهای تمام شده و سود مناسب، نسبت به ارائه ی خدمات اقدام کند و در زمینه ی واقعی سازی تعرفه ها با نهادهای بالادستی هم مذاکره کند. در عین حال، هزینه های معوق جاری راه آهن چندان زیاد نیست و شاید در حدود سه همت باشد. این مبلغی نیست که راه آهن نتواند با انتشار اوراق جبران کند. ضمناً این شرکت می تواند پیش از سررسید تعهدات، با مولدسازی دارایی های غیرضروری نسبت به انجام تعهدات مالی خود اقدام کند.

راهکارهای روبه رو شدن با چالش های حوزه ی ریلی

مدیرعامل الوند نیرو می افزاید؛ در خصوص رویکرد میان مدت و یا بلندمدت رفع بحران کنونی، راه آهن باید با سرعت و اراده ی هر چه بیشتر در راستای اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی و انجام تکالیف آن، مطابق اسناد بالادستی اقدام کند. چراکه انجام این اصل به عنوان یک سند کارشناسی که به وسیله ی مرکز پژوهش های مجلس ارزیابی و تولید شده، قابل اجرا و قابل دفاع است. به طور حتم اجرای زوایای مختلف اصل ۴۴ در حوزه ی ریلی، با توجه به مطالعات داخلی، مشایهات خارجی و ملاحظات بومی، قابل سنجش بوده و به شکل قانونی قابل تهیه و تدوین است.