



گفتگو با مجتبی لطفی، رییس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی :

## با تولیدکنندگان خارجی ارتباط نداریم نیازمند تولیدات داخلی هستیم

صنعت ریلی هرچند در سال‌های اخیر بیشتر از سوی مسئولان رده‌بالای کشور دیده شده و دولت، آن را از اولویت‌های سرمایه‌گذاری خود اعلام کرده است، با این حال، بخش خصوصی، از تداوم مشکلات سرمایه‌گذاری در این بخش گلایه دارد و معتقد است سرمایه‌گذاری‌های جدید نیاز به ابزارهای حمایتی بیشتری دارد. مانند هرکسب و کار دیگری، سرمایه‌گذاران صنعت حمل و نقل ریلی نیز انتظار دارند از سرمایه‌های کلانی که به این بخش می‌آورند، سودی به‌دست آورند، اما در حال حاضر نه تنها این انتظار برآورده نمی‌شود، بلکه در مسائلی همانند تامین قطعات و نگهداری ناوگان خود با مشکلات بسیاری از قبیل تحریم‌ها، قطع ارتباط با تولیدکنندگان خارجی، بالارفتن نرخ ارز و نوسان آن و ... روبرو است، مجتبی لطفی رئیس کارگروه لکوموتیو در گفت‌وگو با "دو ماهنامه ندای حمل و نقل ریلی" در خصوص مشکلات این بخش و چگونگی رفع آن‌ها اشاره‌هایی به حمایت از تولیدات داخلی و تلاش در حفظ و نگهداری لکوموتیوهای موجود دارد که به شرح آن می‌پردازیم:

عدم حمل بار در زمان کمتر و به موقع از مشکلات این بخش است. کمبود امکانات گلوگاه‌هایی را برای حمل ریلی در کشور ایجاد کرده است. با توجه به تحریم‌ها بیشترین لطمه به لکوموتیو وارد شده است. زیرا بخشی از قطعات و تجهیزات از خارج از کشور وارد می‌شود و گلوگاه اصلی در این امر مشکلات تحریم‌های مالی است. تحریم‌ها نقل و انتقال پول را با مشکلاتی مواجه کرده، همچنین هزینه‌ها و زمان دریافت قطعات را افزایش داده است.

موضوع امروز ما در کارگروه لکوموتیو این است که بتوانیم لکوموتیوهای موجود را حفظ کنیم. نگهداری لکوموتیوهای موجود موضوعیت بیشتری دارد تا خرید و توسعه لکوموتیو.

شرکت البرز نیرو قرارداد خرید ۱۰ دستگاه لکوموتیو با واگن پارس را دارد و با توجه به شرایط سخت موجود این پروژه پیشرفت خوبی داشته و قرارداد نهایی شده است. اقدامات اولیه مهندسی روی پروژه آغاز شده و تمام تلاش خود را به کار گرفته‌ایم تا پایان سال یک دستگاه لکوموتیو به نام پارس ۳۳ به بهره‌برداری برسد و مابقی لکوموتیوها تا ۸ ماه اول سال ۹۹ به اتمام برسند. تحریم‌ها امکان عقد قراردادهای بزرگ را از شرکت‌های لکوموتیوسازی کشور سلب کرده و مشکلات انتقال تکنولوژی و مسائل زیادی را به همراه داشته است. بهترین کار انجام قراردادهای کوچک با تعداد بیشتر است. باید به سمت ساخت لکوموتیوهایی که امکان ساخت آن در داخل کشور بیشتر و وابستگی آن به خارج از کشور کمتر است، برویم. به‌عنوان مثال لکوموتیو پارس ۳۳، در مقایسه با لکوموتیوهای دیگر کمتر به قطعات خارجی نیاز دارد و شرکت‌های ایرانی قطعات بیشتری را در لکوموتیو پارس ۳۳ می‌توانند تامین کنند.

**چه اقداماتی توسط کارگروه لکوموتیو در راستای حمایت از**

ریلی رشد داشته است. اگر بتوانیم تعداد لکوموتیو را افزایش دهیم مطمئناً با افزایش حمل بار در این بخش همراه خواهد بود و در نتیجه همراه با آن بهره‌وری افزایش خواهد یافت.

**چه عواملی موجب شده تا حمل بار ریلی نسبت به جاده کاهش یابد؟**

عوامل بسیاری همانند کمبود لکوموتیو، واگن و عدم ظرفیت کافی برای تخلیه و بارگیری و از همه مهم‌تر

مهیا کند و قطارها نباید در انتظار نیروی کشش باشند. در کشورهای دیگر معمولاً ۱۰ تا ۱۵ درصد نیروی کشش مازاد نسبت به نیاز دارند. همان‌گونه که اطلاع دارید نیاز به نیروی کشش، فصلی است و در برخی از فصل‌ها نیاز به نیروی کشش بیشتری است. البته ناگفته نماند با توجه به تحریم‌ها و مشکلات که در کشور حاکم است خوشبختانه از نظر جابه‌جایی بار، شرایط مساعدی داریم و ۳ سال است که حمل بار

**یکی از مشکلاتی که در جابه‌جایی بار و مسافر وجود دارد کمبود لکوموتیو است، این کمبود چه ضررهایی را به این بخش وارد می‌کند؟**

کمبود لکوموتیو بستری را برای کاهش بهره‌وری راه‌آهن و شرکت‌های واگن‌دار ایجاد می‌کند. کمبود لکوموتیو یکی از دلایل کم‌کاری واگن‌های شرکت‌های باری، است. دستگاه بهره‌بردار باید نیروی کشش لازم را برای واگن‌ها



دولت، از نظر درآمد شرایط اقتصادی مناسبی ندارد و نمی‌توانیم انتظار زیادی از دولت داشته باشیم. در این دوره، سرمایه‌گذاری‌ها را نباید با اتکا به دولت برنامه‌ریزی کرد. مثال آن همان بازار سرمایه‌ای است که اوراق بدون حمایت دستگاه دولتی با اعتباری که شرکت داشته و به تضمین دستگاه دولتی بوده منتشر کردیم و با تمام مشکلاتی که داشتیم این راه را پیش بردیم.

**انجمن در حل مشکلات شرکت‌های خصوصی ریلی تا چه میزان نقش خود را ایفا می‌کند؟**  
در بخش لکوموتیو عملکرد انجمن و کارگروه مثبت است و فعالانه در بحث‌ها شرکت می‌کند، انجمن با راه‌آهن رابطه خوبی دارد، همچنین راه‌آهن عنایت، توجه و تعامل بیشتری با بخش خصوصی دارد.

**به عنوان سخن آخر اگر صحبتی دارید بفرمایید؟**

در این شرایط که در تحریم هستیم، بهتر است روی پروژه‌های بازسازی و راه‌اندازی لکوموتیوها بیشتر کار شود. چند سالی است که بحث بازسازی لکوموتیو در راه‌آهن تعطیل شده است. اکنون تعدادی لکوموتیو خارج از گردش داریم. امیدواریم بودجه کافی به این پروژه‌ها تخصیص دهند تا این پروژه‌ها راه‌اندازی شوند. بازسازی لکوموتیوهای متوقف از اهمیت بیشتری برخوردار است و اگر بتوانیم کار بازسازی را انجام دهیم می‌توانیم به نیروی کشش بیفزاییم.

زمینه خواهیم داشت.  
**تا چه میزان دولت در حمایت از بخش خصوصی ریلی موفق بوده است؟**

حمایت از بخش ریلی و لکوموتیو سرلوحه شعارهای دولت و قوانین کشور است، زیرا دارای منافع اقتصادی برای جامعه است. در برنامه‌ریزی‌های چندساله و بودجه‌های سالانه تبصره‌های متعددی در خصوص حمایت از بخش خصوصی دیده می‌شود. به‌عنوان مثال در ماده ۱۲ و تبصره ۱۸ سرمایه‌گذاری و حمایت از بخش خصوصی در جهت توسعه دیده شده است، اما کارهای اجرایی در راه دریافت این تسهیلات بسیار دشوار است. راهکارهایی برای کمک به سرمایه‌گذاران در این تبصره‌ها پیش‌بینی شده و هدف، ایجاد تسهیلات ارزان قیمت است تا سرمایه‌گذاری اقتصادی را در بخش ریلی توجیه کند. در ماده ۱۲ بحث صرفه‌جویی سوخت است که راهکارهایی دیده شده، اما تا آنجایی که مطلع هستم هنوز از این محل تسهیلاتی دریافت نشده است و در تبصره ۱۸ پروژه‌های زیادی معرفی شده است. در راه‌آهن اولویت در بخش نوسازی واگن‌های مسافری است که عقب افتاده و شرکت‌های مالک نیاز به کمک دارند، اما متأسفانه اعتبارات زیادی وجود ندارد. این‌ها از جمله مواردی است که دولت می‌تواند به بخش ریلی کمک کند. البته می‌دانیم که

ناوگان خود مجوزهایی را دریافت کرده و قصد دارد قطعاتی را وارد کند، اما به دلیل این که این قطعات از کانال‌های غیررسمی وارد می‌شوند اطلاعات آن در اختیار عموم قرار نمی‌گیرد. راه‌آهن برای لکوموتیوهای خود از یکی دو سال گذشته اقدامات پیش‌گیرانه‌ای انجام داده است. البته ناگفته نماند که اگر منابع مالی بخش خصوصی تامین باشد، این بخش می‌تواند تحریم‌ها را دور بزند و قطعاتی را که نیاز دارد تامین کند. مشکل بزرگ تامین قطعات برای شرکت‌های مالک لکوموتیو در مورد لکوموتیوهای جدید اروپایی است. بیشتر قطعات لکوموتیوهای قدیمی، در ایران تولید می‌شوند. به‌عنوان مثال خیلی از قطعات لکوموتیوهای جی‌ام و پارس ۳۳ در ایران تولید می‌شوند. بحث کیفیت در قطعات نیز بسیار مهم است و به دلیل واسطه‌هایی که در این میان وجود دارد، ممکن است برخی از قطعات کیفیت لازم را نداشته باشند. با توجه به این که قیمت ارز کاهش داشته اما باز هم نرخ قطعات و هزینه‌های تامین قطعات همچنان بالاست زیرا زنجیره تامین تغییر کرده است.

**در خصوص تعمیر و نگهداری لکوموتیوها، تولیدات داخلی تا چه میزان جوابگوی نیاز آن‌ها هست؟**

به دلیل اینکه راه‌های ارتباطی با خارج از کشور بسته است، باید به سمت تولید داخل برویم. این که چقدر در این زمینه موفق خواهیم بود، بستگی به تلاش‌هایی دارد که در این راستا صورت می‌گیرد. ما باید به سوی لکوموتیوهای ساخت داخل با قطعات داخلی برویم نه لکوموتیوهایی که بیشتر نیاز به قطعات خارجی دارند.

تولید داخل به معنای قطع ارتباط با تولیدکنندگان خارجی نیست. تولید داخل نیاز به تعاملات با شرکت‌های خارجی دارد، اما اگر متکی به تولیدات خود باشیم مطمئناً رشد چشمگیری در این

**حقوق مالکان لکوموتیو در بخش خصوصی انجام می‌شود؟**

در کارگروه لکوموتیو که شرکت‌های خصوصی عضو هستند، بیشتر مسائل صنفی و فنی دنبال می‌شود. مهم‌ترین موضوع در صنف، نرخ سالانه است. هر ساله به دلیل تحریم‌ها با تغییر نرخ ارز مواجه هستیم. در سال‌های ۹۷ و ۹۸ تعاملات بسیاری با وزرات راه و شرکت راه‌آهن داشته‌ایم و راه‌آهن نیز به خوبی عمل کرده است. ۷۰ درصد لکوموتیوهای کشور در مالکیت راه‌آهن است و راه‌آهن کاملاً به مشکلات هزینه‌های این بخش آگاه است و بر اساس الگوی شورای رقابت نرخ سالانه تنظیم می‌شود. البته ناگفته نماند که در نهایت نظر بخش خصوصی رعایت نمی‌شود ولی آنچه که مصوب می‌شود به نظر بخش خصوصی نزدیک است. کارگروه لکوموتیو انجمن مستقیماً در خصوص تعیین نرخ وارد مذاکره می‌شود. در الگوی شورای رقابت فرمولی بر اساس هزینه‌های لکوموتیو و درآمد آن، محاسبه می‌شود و سودی برای لکوموتیو در نظر گرفته می‌شود. ولی راه‌آهن، همه هزینه‌های لکوموتیو را نمی‌پذیرد. لکوموتیو دارای هزینه‌های متعددی است. هیچ‌یک از شرکت‌های خصوصی مالک لکوموتیو خودشان کارخانه نگهداری لکوموتیو ندارند و باید از محل درآمد خود هزینه‌ها را پرداخت کنند. توجیه راه‌آهن برای عدم پرداخت هزینه‌های لکوموتیو این است که نرخ و هزینه‌های تمام شده حمل بار نباید بالا رود. نرخ مصوب شده همیشه پایین‌تر از نرخ است که بخش خصوصی در این شرایط سخت برای حفظ سرمایه‌گذاری درخواست می‌کند.

**جدی‌ترین مشکلی که بخش لکوموتیو را تحت‌الشعاع قرار داده چیست و راه‌آهن برای حل این مشکل چه کرده است؟**

جدی‌ترین مشکل مالک لکوموتیو، تامین قطعات است. راه‌آهن برای