



ارزیابی وضعیت امروز شرکت‌های مالک لکوموتیو در گفتگو با مجتبی لطفی، رئیس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی:

مالکان لکوموتیو در نقش تامین نقدینگی برای راه آهن

متاسفانه به دلیل مسائل اقتصادی که در کشور رخ داده و افزایش نرخ ارز، کاهش شدید ارزش ریال و به تبع آن افزایش قیمت و هزینه‌های نگهداری لکوموتیو که بخشی از آن ریلی و بخشی از آن ارزی می‌باشد عملاً وضعیت نامتعادل شدیدی در تمامی بخش‌ها ایجاد کرده است. این عدم تعادل میان درآمد و هزینه‌های شرکت‌های مالک لکوموتیو از اواسط سال گذشته آغاز شده که بسیار شدت گرفته است. قرارداد شرکت‌ها همیشه از ابتدای تیرماه هر سال تا ابتدای تیرماه سال بعد می‌باشد. میان فعالان بخش خصوصی و راه آهن صحبت‌های زیادی شده و مقرر شد از تاریخ ابتدای تیرماه نرخ‌ها اصلاح شود، اما این کار از سوی راه آهن هنوز صورت نگرفته است. مجتبی لطفی در گفتگویی که با خبرنگار نشریه انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته داشت سفره دل فعالان این بخش را باز کرد و دلایل امروز در خصوص وضعیت نابسامان لکوموتیو را اینگونه شرح داد:

فعالان این بخش کاملاً به این وضعیت نابسامان آگاه هستند، به افزایش قیمت‌ها آشنا هستند، همه انتظار داشتند که امسال نرخ طبق فرمول شورای رقابت، افزایش بیشتری نسبت به سال‌های گذشته داشته باشد زیرا مدل، مدل، مدل cast blast یعنی مدلی که بر اساس استخراج هزینه‌ها است، می‌باشد و نرخ براساس هزینه‌ها تعیین می‌شود، وقتی هزینه‌ها تغییر می‌کند نرخ‌ها هم تغییر می‌کند اما با کمال تعجب نرخ لکوموتیو حدود ۲۲ درصد افزایش داشت در صورتی که نرخ بخش‌های دیگر از جمله زیربنایی و نرخ واگن‌ها افزایش بیشتری نسبت به نرخ لکوموتیو داشته است، ناگفته نماند که ما نمی‌گوییم نرخی که برای واگن‌ها تعیین شده زیاد است بلکه به دلیل اینکه محدودیت نداشته‌اند و یا واقع بینانه‌تر به موضوع نگاه کردند نرخ‌ها را بیشتر اصلاح کردند، بخش لکوموتیو با این هزینه‌های گزاف و روبه‌رشد با این نوع نرخ‌گذاری نمی‌تواند ادامه دهد. هیچ‌یک از مالکان لکوموتیو قراردادی که راه آهن فرستاد را امضا نکرده‌اند. در

اردیبهشت و خرداد ماه با راه آهن در خصوص تعیین نرخ مذاکره کردیم و بر اساس نرخ‌گذاری آن زمان، ما نرخ ۸۲ تا ۸۳ تومان را برای هر تن کیلومتر به راه آهن پیشنهاد دادیم. گمان می‌کردیم راه آهن با توجه به افزایش قیمت‌ها با کمی اصلاحات این نرخ را بپذیرد.

نرخ باید براساس تورم شناور باشد

لطفی در ادامه بیان کرد: عددی که راه آهن پذیرفته بسیار پایین است. با شرایط امروز همان نرخ ۸۲ تا ۸۳ تومان هر تن کیلومتر جوابگویی مشکلات و هزینه‌های شرکت‌ها نیست. متاسفانه افت ارزش پول ادامه پیدا کرده و ما به این جمع‌بندی رسیدیم که نمی‌توان نرخ را سالیانه محاسبه کرد و نرخ باید براساس تورم شناور باشد. دکتر رسولی مدیرعامل راه آهن، صحبت‌هایی در خصوص نرخ پوپا کرده‌اند. نرخ باید بسته به شرایط، کاهش یا افزایش داشته باشد. مسئولین راه آهن کاملاً به شرایط سخت حاکم بر مالکان لکوموتیو آگاه هستند اما آن‌ها فقط به دنبال امضای قرارداد هستند و می‌گویند چند ماهی با همین نرخ کار کنید. وقتی نرخ پیشنهادی از سوی راه آهن نرخ غلطی می‌باشد چرا ما باید آن قرارداد را امضا کنیم و کار را با نرخ غلط انجام دهیم؟ چرا باید پول را به جیب دیگری بریزیم و چرا باید زیر بار هزینه‌ها خرد شویم؟ نظر راه آهن این است که ما حدود ۶ ماه تا یک سال با ضرر کار کنیم تا راه آهن راه چاره را پیدا کند، حدود ۱۱ سال است که لکوموتیو به بخش خصوصی وارد شده و امسال پس از ۱۱ سال به بن بست رسیده‌ایم، حتی در دوره‌های مدیریت‌های قبلی که با چالش‌های بسیاری روبه‌رو بودیم وضعیت تصمیم‌گیری در مورد نرخ‌گذاری به این‌گونه نبود.

شرکت‌های مالک لکوموتیو عضو انجمن نامه‌ای را به راه آهن نوشتند و اعلام کردند که قراردادهای بر اساس نرخ شناور امضا می‌کنند، یعنی نرخ، هر دو ماه یا هر سه ماه ارزیابی شود پس از آن با توجه به فرمول و الگوی

شورای رقابت نرخ‌گذاری تعیین گردد. پیامدهای نرخ‌گذاری‌های غلط راه آهن

مدیرعامل شرکت البرز نیرو از پیامدهای نرخ‌گذاری‌های غلط سخن به میان آورد و تاکید کرد: اینگونه نرخ‌گذاری راه آهن با این قیمت پایین پیامدهای خوبی را برای بخش نخواهد داشت. متاسفانه لکوموتیوها در حال مرگ هستند، به دلیل افزایش قیمت‌ها با کاهش شدید لکوموتیو در سرویس هم در بخش دولتی و هم در بخش خصوصی رو به رو هستیم، مالکان لکوموتیو با شرایط بسیار بدی روبه‌رو هستند. بهترین فرصت‌ها برای راه آهن با توجه به مشکلات کرونایی وجود داشت. شرایط برای همه شیوه‌های حمل و نقل از جمله جاده خوب نبود اما تقاضا برای حمل بار توسط ریل بالا است و فرصت خوبی بود تا راه آهن استفاده کند.

با بحران کمبود لکوموتیو مواجه هستیم

لطفی تصریح کرد: اولین مشکلی که در قبول بارهای ریلی وجود دارد کمبود لکوموتیو است. البته ناگفته نماند که امروز به دلیل وجود ویروس کرونا حمل و نقل مسافری کاهش پیدا کرده و ما به دلیل کاهش حمل و نقل مسافری کمتر با کمبود لکوموتیو مواجه هستیم اگر حمل و نقل مسافری همانند گذشته برقرار بود ما کاملاً کمبود لکوموتیو را حتی شدت احساس می‌کردیم تا حدی که بر سر یک لکوموتیو جنگ و دعوا می‌شد. نیاز بخش مسافری بسیار کم شده، این وضعیت بسیار نگران‌کننده است ما صنعتی را می‌چرخانیم که ورودی و خروجی آن با هم تناسبی ندارد، هزینه‌ها بسیار بالاست و مجبوریم که هزینه‌ها را نقدی پرداخت کنیم زیرا طرف ما با صنعت است و پیمانکاران، خصوصی هستند و دولتی نیستند، تمامی پیمانکاران و فعالان این بخش چندین بار در سال قیمت خود را تغییر می‌دهند و تغییر قیمت حق مسلم آنها است. زیرا با نوسانات و کاهش ارزش ریال ارزش مواجه هستند.



ما هم این تغییر قیمت‌ها را به دلیل اینکه بخش خصوصی هستیم از شرکت‌ها می‌پذیریم اما متأسفانه ما هم از سوی دیگر باید نرخ‌ها را تغییر دهیم و افزایش درآمد داشته باشیم که نمی‌توانیم این کار را انجام دهیم و راه‌آهن با افزایش نرخ مالکانه لکوموتیو موافقت نکرده است.

با توجه به تمامی این مشکلات حمل و نقل رشد خوبی داشته، در ابتدای سال ۱۵ درصد رشد داشته‌ایم اما امروز حدود ۴ درصد حمل بار رشد داشته و نسبت به سال گذشته در حال کاهش است اما باز هم رشد داشته‌ایم. تامین نیروی کشش توسط بخش خصوصی در سال‌های گذشته حدود ۳۳ درصد بود اما نقش ما آرام آرام در حال کاهش است باید به بخش لکوموتیو توجه بیشتری شود. در ماه‌های اخیر جلسات بسیاری با مدیران عالی راه‌آهن داشته‌ایم و باید حرف خود را به راه‌آهن می‌زدیم. امیدوارم به روزی نرسیم که ناامید شویم زیرا راه حلی از سوی راه‌آهن ارائه نمی‌شود. وقتی راه‌آهن از تمام مشکلات بخش لکوموتیو کاملاً آگاه است و خود مشکلات این بخش را لمس کرده و مشکلات را قبول دارد، جای تعجب دارد که چرا نرخ‌ها را اصلاح نمی‌کند و نرخ پیشنهادی ما را نمی‌پذیرد.

ارتباط مستقیم با صاحبان بار و واگن

مدیرعامل شرکت البرز نیرو از مذاکراتی که با راه‌آهن داشته‌اند سخن به میان آورد و گفت: در مذاکراتی که با راه‌آهن داشته‌ایم، گفته‌ایم که اگر نمی‌توانند به مشکلات ما رسیدگی کنند ما مستقیماً با مالکان واگن و بار وارد مذاکره و قرارداد می‌شویم. البته تجربه خوبی از وارد شدن به قرارداد با مالکان کالا نداریم اما قصد داریم تا مجدد تجربه کنیم. امروز مهمترین مشکل بخش لکوموتیو مشخص نبودن و عادلانه نبودن نرخ بهره‌برداری از لکوموتیو است.

امروز بخش خصوصی حدود ۱۳۰ لکوموتیو دارد که ۳۰ درصد آن از گردش خارج شده است. دلیل اصلی

آن همین نرخ است و کاهش نقدینگی شرکت‌ها می‌باشد البته ناگفته نماند که لکوموتیوهای دولتی شرایط بهتری دارند زیرا هم از درآمد خود ارتزاق می‌کنند و هم از طرح عمرانی دولت کمک می‌گیرند، همچنین سرمایه‌گذاری‌های ثابت ندارند.

باید بگوییم که حتی شرایط رقابت بین لکوموتیوهای دولتی و خصوصی عادلانه نیست، ۷۵ درصد از لکوموتیوهای کشور دولتی هستند و شرایط بهتری دارند. اگر نتوانیم شرایط را تغییر دهیم ۳۰ درصد لکوموتیو خارج از سیر تا ۴۵ درصد افزایش می‌یابد.

تلاش‌هایی از سوی راه‌آهن در خصوص ایجاد مدل جدید اعتبار برای لکوموتیوهای بخش خصوصی انجام می‌شود تا راه‌اندازی مجددی انجام شود. لکوموتیو یک معامله برد برد است. هر چه به تعداد لکوموتیو افزوده شود هم راه‌آهن به درآمد بیشتری می‌رسد و هم مالکان واگن. اما باز این سوال پر چالش و تعجب آور مطرح است، کاری که تمام فعالان این بخش آن را تایید می‌کنند و به آن نیاز دارند چرا انجام نمی‌شود؟

"مسئله نرخ و قراردادها بسیار مهم است، با توجه به اهمیت این موضوع از ماه‌های تیر، مرداد و شهریور هستیم و هنوز قرارداد نداریم."

لطفی ادامه داد: زمانی اگر ما حدود ۱۰ تا ۱۵ درصد در تعیین نرخ با راه‌آهن اختلاف داشتیم این اختلاف قابل حل بود اما موضوع مهم آن است که میان نرخ پیشنهادی ما و نرخ اعلامی از سوی راه‌آهن اختلاف خیلی زیاد است. اکنون ما معتقدیم براساس الگوی شورای رقابت نرخ لکوموتیو باید ۱۲۰ تومان باشد اما نرخ پیشنهادی راه‌آهن ۶۰ تومان است و نمی‌توانیم از آن چشم‌پوشی کرد.

مشکل مهم دیگر مشکل عدم دسترسی لکوموتیو داران به پول و درآمدشان است. همین درآمد اندکی که به دست می‌آید حتی به مالکان لکوموتیو پرداخت نمی‌شود. در حمل بار با قطار ۳ بخش وجود دارد:

۱- مالک لکوموتیو

۲- مالک واگن

۳- مالک خط یا زیربنا

مالک واگن و مالک خط یا زیربنا به پول خود می‌رسند اما مالک لکوموتیو نمی‌تواند مطالبات خود را به موقع دریافت کند.

مالک واگن قرارداد را با مالک بار می‌بندد، در دو سال گذشته به دلیل اینکه قیمت فولاد تغییر کرده وصول مطالبات راحت‌تر شده است. زمانی مطالبات راه‌آهن از صاحبان کالا انباشته شده بود اما مدت هاست راه‌آهن مطالبات خود را براساس آیین‌نامه جدید نقدی دریافت می‌کند و اگر صاحب کالایی نقدی پرداخت نکند اعتبار داده می‌شود و راه‌آهن هزینه بابت دیرکرد می‌گیرد و تنها کسی که به پولش نمی‌رسد مالک لکوموتیو است.

به جرأت می‌توانم بگویم که مطالبات بخش اجاره لکوموتیو باری پرداخت شده است. حتی اگر نقدا وصول نشود با ۳ تا ۴ ماه تاخیر پرداخت می‌شود. مشکل اینجاست که ما مطالبات حدود ۷-۸ ماه قبل را دریافت نکرده‌ایم درخرداد ماه جلسه‌ای با مدیرعامل محترم راه‌آهن و معاونین محترم ایشان داشته‌ایم و به ما وعده دادند که در تیرماه عقب افتادگی پرداخت‌ها را جبران کنند. عقب افتادگی‌ها مربوط به سال گذشته است. مالکین لکوموتیو خصوصی اکنون حدود ۲۵۰ میلیارد تومان از راه‌آهن طلبکار هستند. شرایط اقتصادی امروز همانند گذشته نیست. به دلیل افزایش و نوسانات نرخ ارز پول و زمان معنا پیدا کرده، عدم دریافت پول در زمان مناسب یعنی از دست دادن فرصت‌ها. ما با عناوین مختلف به راه‌آهن نشان داده‌ایم که چقدر گرفتاریم و تقاضای پرداخت کرده‌ایم اما همچنان جواب مشخصی نمی‌دهند. پول ما وارد حساب‌های راه‌آهن می‌شود و شرکت راه‌آهن، هزینه‌های بسیاری دارد و کمک‌های دولتی کاهش پیدا کرده و حق دارد، اما پول حرمت دارد و نباید پولی که سهم دیگری هست را

در جای دیگر خرج کنند. متأسفانه آن قدر شرایط بد است که ما نمی‌توانیم هزینه‌های کارمندان و لکوموتیورانان و کارگران را پرداخت کنیم. شرکت راه‌آهن توانایی پرداخت حقوق تمامی پرسنل خود را دارد و در سطح نواحی لکوموتیورانان و کارگران ما معترض هستند به این موضوع که چرا راه‌آهن حقوق پرسنل خود را پرداخت کرده است چرا ما که بخش خصوصی هستیم دریافت نکرده‌ایم. تمامی کارکنان آگاه هستند و می‌پرسند که قراردادهای نقدی شده پس چرا راه‌آهن مطالبات را پرداخت نمی‌کند؟ چرا همیشه حقوق پرسنل را باید دیر پرداخت کنیم؟

شرایط اقتصادی شرکت‌های مالک لکوموتیو بسیار بد است. امروز در بدترین اوضاع اقتصادی هستیم. زیرا ما با کارفرما به فهم مشترکی نرسیده‌ایم. با توجه به اینکه همه مسائل شفاف‌تر از گذشته است و مرز میان درست و غلط مشخص است، نه نرخ‌گذاری درست انجام می‌شود و نه مطالباتمان را می‌دهند و توقع وجود دارد که لکوموتیو تامین کنیم.

نرخ باید پویا باشد

باید تصمیمات مهمی برای گذر از این مشکلات اتخاذ شود. نرخ سالیانه دیگر معنا ندارد و نرخ باید پویا باشد. نرخ باید واقع بینانه باشد. در حمل جاده‌ای نرخ دو برابر شده اما نرخ در حمل ریلی ۳۰ درصد افزایش داشته است. اگر نرخ حمل و نقل ریلی اصلاح نشود این بخش زمین می‌خورد. اگر راه‌آهن پولی دریافت کند لازم است سهم بخش خصوصی را در همان زمان پرداخت کند. ما انتظار داریم دولت به ما کمک کند اما برعکس شده و ما بخشی از نقدینگی راه‌آهن شده‌ایم و این بخش که نوبت‌ترین بخش است چنین توانی ندارد. ۳۰ درصد حمل بار برعهده این بخش است و راه‌آهن از این ۳۰ درصد، پول بابت حق دسترسی دریافت می‌کند بدون آنکه سرمایه‌گذاری داشته باشد. در تمام دولت‌ها در مورد اولویت حمل و نقل ریلی تاکید شده اما در عمل اتفاقی رخ نداده و در حد شعار است.