

گفتگو با مجتبی لطفی نائب رئیس  
انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی:

## چرا راه‌آهن مشکل نقدینگی را حل نمی‌کند؛ مالکان لکوموتیو نقدینگی ندارند



به گفته کارشناسان از ابتدای سال ۹۹ هشتاد لکوموتیو به دلیل عدم تعمیرات اساسی و کمبود نقدینگی از سیر خارج شده‌اند و اقدامی برای تعمیرات آن‌ها صورت نگرفته است. شرکت‌های خصوصی مالک لکوموتیو در تنگنای کمبود نقدینگی به نفس افتاده و حتی برای موارد ضروری نقدینگی لازم را ندارند. قیمت لکوموتیو نسبت به سال‌های گذشته چندین برابر شده و بازگشت سرمایه در این صنعت طولانی مدت است، سرمایه‌گذار تمایلی به مشارکت در این صنعت برای ورود لکوموتیو نو ندارند. رفتار شرکت‌راه‌آهن با لکوموتیو داران به گونه‌ایست که گویا به فراموشی سپرده شده‌اند و نه دغدغه خارج شدن لکوموتیوها از سیر را دارند و نه کمبود نقدینگی شرکت‌ها را حس می‌کنند. نرخ گذاری لکوموتیو نیز در این تنگنا با چالش‌های بسیاری روبه‌رو بود. در نهایت راه‌آهن با برگ برنده در دست نرخ‌ی را برای اجاره لکوموتیو اعلام کرد اما پرداخت معوقات حتی با همان نرخ اعلامی خودشان هنوز اجرایی نشده است. نا گفته نماند نرخ گذاری اجاره لکوموتیو نه تنها باری از دوش لکوموتیو داران بر نداشته است بلکه با اختلاف نظرهایی مواجه بوده‌اند.

مجتبی لطفی رییس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی از اختلاف نظرهایی که در خصوص نرخ گذاری لکوموتیو صورت گرفته خبر داد.

لکوموتیو، واگن و خط هر سه برای حمل، بار و مسافر مورد نیاز هستند. هرکدام نباشند بقیه عوامل بلا استفاده می‌شوند. اگر چرخه اقتصادی واگن روی ریل خود نباشد مالک لکوموتیو به پولش نخواهد رسید. ما نمی‌توانیم از یک سو راه‌آهن ضعیف و بی‌پول داشته باشیم و از سوی دیگر بخش خصوصی درآمد خوب داشته باشد. در قوانین اینگونه پیش‌بینی شده که دولت باید راه‌آهن و بخش خصوصی را حمایت کند اما عملاً اینگونه حمایت‌ها صورت نمی‌گیرد.

مهیا خواهد شد و لکوموتیوها از سیر خارج نمی‌شوند.

بر اساس فرمول تعیین نرخ لکوموتیو ما به نرخ معقولی خواهیم رسید که متأسفانه هیچگاه راه‌آهن این نرخ را قبول نمی‌کند و معتقد است که با این نحوه نرخ‌گذاری، نرخ تعرفه افزایش بسیاری خواهد داشت در صورتیکه محدودیت قانونی برای افزایش نرخ واگن‌ها وجود ندارد و با مذاکره بین طرفین و شرایط موجود نرخ را تعیین می‌کنند. شرکت راه‌آهن نیز به عنوان حاکمیت خودش نرخ را مشخص می‌کند و تنها لکوموتیو دار باید برای تعیین نرخ، چالش‌های بسیاری را داشته باشد. به دلیل نوسانات و افزایش نرخ ارز هزینه‌های مالکان لکوموتیو بسیار افزوده شده اما با این حال نرخ‌ی که تعیین شده برای مالکان لکوموتیو معقول نیست و مشکلات این بخش را حل نخواهد کرد.

نرخ لکوموتیو در شورای رقابت صورت می‌گیرد. این امر روش علمی بر مبنای هزینه‌گذاری است که توسط کارشناسان خبره اقتصادی در شورای رقابت محاسبه شده است که می‌تواند جوابگوی نیاز باشد.

### نحوه نرخ‌گذاری لکوموتیو

رییس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، فرمول نرخ‌گذاری لکوموتیو را به این صورت شرح داد: فرمول نرخ‌گذاری لکوموتیو به این صورت است که هزینه‌های لکوموتیو محاسبه می‌شود، سود معقولی را برای آن در نظر می‌گیرند و در آخر نرخ لکوموتیو را تعیین می‌کنند.

اگر طبق آن فرمول عمل شود می‌توانیم انتظار داشته باشیم که تعداد لکوموتیوها کاهش پیدا نکند. زیرا نقدینگی لازم برای تعمیرات لکوموتیوها

لطفی در ادامه بیان کرد: بهانه شرکت راه‌آهن در خصوص افزایش نرخ حق دسترسی که به تصویب هم رسید، افزایش قیمت اجاره لکوموتیو بود. تمامی فعالان عرصه حمل و نقل ریلی، پایین بودن نرخ لکوموتیو را تایید کرده بودند. حتی نرخ لکوموتیو برای برخی مسیرهای خاص از نرخ واگن پایین‌تر بود که این امر در دنیا معمول نیست. به دلیل بالا بودن هزینه‌های لکوموتیو، نرخ اجاره لکوموتیو باید به درستی تعیین شود. موضوع نرخ لکوموتیو مورد مطالعه قرار گرفت و به بهانه آن تمامی نرخ‌ها را در حمل و نقل بار افزایش دادند. به عبارتی به نام مالکان لکوموتیو و به کام دیگران تمامی نرخ‌ها افزایش پیدا کرد.

جالب آن است که میزان افزایش نرخ‌ی که برای شرکت‌های مالک لکوموتیو صورت گرفته حتی در مواردی کمتر از ردیف‌های دیگر می‌باشد. تعیین

## افزایش نرخ تمام اجناس و قطعات از ابتدای سال ۹۹ در چندین مرحله

لطفی در ادامه بیان کرد: با توجه به شرایط اقتصادی، از ابتدای امسال تمامی اجناس در چندین مرحله با افزایش نرخ مواجه بوده، ما چگونه می‌توانیم توقع داشته باشیم تا نرخ لکوموتیو با این همه مشکلات تعمیر و نگهداری لکوموتیوها ثابت باشد.

از مشکلات دیگر زمان اعمال افزایش نرخ لکوموتیو است که پس از گذشت ۹ ماه از سال افزایش نرخ لکوموتیو اجرا می‌شود که عملاً کارایی ندارد و پوشش دهنده هزینه‌های سال ۹۹ نخواهد بود به عبارت دیگر برای سال ۹۹ تعیین شده است.

پس از ۹ ماه افزایش قیمت در همه موارد، تازه افزایش نرخ لکوموتیو اجرایی می‌شود. نرخ متوسط لکوموتیو در سال ۹۹ بسیار پایین‌تر از آن نرخی است که شورای رقابت تعیین کرده است. پیشنهاد کارگروه لکوموتیو انجمن در خصوص حداقل نرخ پیشنهادی به راه‌آهن، ۲۴ هزار تومان، ۱۰۳۴ ریال برای هر تن کیلومتر بوده است. نرخ واقعی که در کارگروه انجمن صنفی مورد بررسی قرار گرفت حدود ۱۲۰۰ تا ۱۳۰۰ ریال بود. اما به دلیل شرایط رقابت و خوش بینی به آینده که نرخ ارز افزایش نیابد و ارزش ریال کاهش پیدا نکند پیشنهاد می‌دهیم نرخ تا پایان سال، ۱۰۳۴ ریال باشد که حداقل نرخ است اما راه‌آهن نرخ

با توجه به شرایط اقتصادی، از ابتدای امسال تمامی اجناس در چندین مرحله با افزایش نرخ مواجه بوده، ما چگونه می‌توانیم توقع داشته باشیم تا نرخ لکوموتیو با این همه مشکلات تعمیر و نگهداری لکوموتیوها ثابت باشد.



۹۰۰ ریال را تصویب کرد. در سال گذشته آخرین نرخ ۶۰۰ ریال بوده است.

### کاهش نقدینگی شرکت‌های مالک لکوموتیو

لطفی تاکید بسیار بر کاهش نقدینگی شرکت‌های مالک لکوموتیو داشت و گفت: امروز شرایط نقدینگی شرکت‌های مالک لکوموتیو بسیار وخیم است. خریدهای خارجی تقریباً متوقف شده و محدود به یک سری اقلام خیلی ضروری است. پیمانکاران ما نیز شرایط سختی را سپری می‌کنند و بدهی مالکان لکوموتیو به پیمانکاران افزایش یافته و مالکان لکوموتیو نیز به دلیل نبود نقدینگی، صناعی را هم که با آن‌ها همکاری دارند به پایین می‌کشند و مشکلات را به صنایع همکار انتقال می‌دهند.

### مشکلات کمبود نقدینگی مالکان لکوموتیو

مشکل حیاتی که مالکان لکوموتیو را به زانو درآورده است مسئله کمبود نقدینگی است. واگن‌دار امروز مدعی است که هزینه حمل را نقد به راه‌آهن پرداخت می‌کند و اگر اعتباری باشد هزینه آن را به راه‌آهن پرداخت می‌کند و راه‌آهن نیز هزینه‌اش را دریافت و تنها مالک لکوموتیو است که به پولش نمی‌رسد. حدود ۹ ماه است که از دریافت مطالباتمان از راه‌آهن گذشته و اصلاً نقدینگی نداریم و نداشتن نقدینگی یعنی از دست

دادن فرصت‌ها. حتی برای هزینه‌های ضروری، نقدینگی لازم را نداریم. ما نمی‌دانیم چرا راه‌آهن مشکل نقدینگی را حل نمی‌کند.

### لطفی در پاسخ به این سوال که آیا شرکت‌های مالک لکوموتیو بدهی به راه‌آهن ندارند که بر اساس آن بدهی‌ها، مطالبات به تعویق انداخته شود تاکید کرد:

هر بدهی که شرکت‌ها به راه‌آهن داشته باشند خیلی سریع از سوی راه‌آهن نقد کسر می‌شود. تهیه سوخت لکوموتیو بر عهده راه‌آهن است و هر مقدار که لکوموتیو بخش خصوصی کار کند در همان ابتدا مبلغ سوخت کسر می‌شود. دیگر تحمل شرکت‌های لکوموتیوی تمام شده است. لکوموتیوران‌ها و کارگران شرکت، در شهرهای مختلف مرتباً از ما سوال می‌کنند که چرا لکوموتیوران و کارگر راه‌آهن در پایان ماه حقوق خود را دریافت می‌کنند اما حقوق ما به موقع داده نمی‌شود و معترض هستند. به دلیل وجود فضای مجازی تبادل اطلاعات سریع شده و حتی کارگران و لکوموتیوران در این حد اطلاعات دارند که می‌گویند شرکت‌های صاحب کالا هزینه حمل را نقداً به راه‌آهن می‌دهند و شاید شرکت‌های مالک لکوموتیو پول را از راه‌آهن دریافت می‌کنند و به ما نمی‌دهند! باید حقوق کارگران و لکوموتیوران بخش خصوصی و دولتی همزمان پرداخت شود. کارگران و پیمانکارانی که برای شرکت‌ها کار می‌کنند اوضاع بدتری دارند. این مشکل فقط به دست راه‌آهن حل خواهد شد اما راه‌آهن این مشکل را حل نمی‌کند.

### وضعیت لکوموتیو بخش خصوصی دولتی

حقوق کارمندان راه‌آهن به هر حال تامین می‌شود. راه‌آهن هنوز از طرح‌های عمرانی و دولتی استفاده می‌کند. راه‌آهن درآمد لکوموتیو خود را کسب می‌کند و سرمایه‌گذاری نیز در این بخش ندارد، تمامی دیوها و کارخانه‌ها مربوط به دولت است که در ۷۰ سال گذشته ساخته شده است. اما بخش خصوصی از همین درآمد باید سرمایه‌گذاری کند و یا اجازه دهد. لکوموتیو دولتی هزینه بیمه نمی‌دهد اما لکوموتیو خصوصی هزینه می‌دهد و هنوز نتوانسته‌ایم مشکل بیمه لکوموتیو را با سازمان تامین اجتماعی حل کنیم. متأسفانه شرایط برای بخش خصوصی و راه‌آهن مساوی نیست.

