



گفت‌وگو با مهندس مجتبی لطفی
رئیس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی

**با اینکه نیمی از لکوموتیوها از رده خارج شده؛
شرکت راه‌آهن به تعهدات خود عمل نمی‌کند**

شرکت راه‌آهن ج.ا.ا طبق توافقاتی که با شرکت‌های خصوصی داشته باید ماهانه اجازه لکوموتیو را به شرکت‌های مالک لکوموتیو بخش خصوصی پرداخت کند اما متأسفانه شرکت راه‌آهن به تعهدات خود عمل نکرده و شرکت‌ها مطالبات انباشته شده‌ای از راه‌آهن دارند که نتیجه این امر عدم توانایی شرکت‌ها در تعمیرات و نگهداری لکوموتیوهاست به گونه‌ای که لکوموتیوها یک به یک از حرکت بازمانده و بار خود را بر دوش لکوموتیو دیگر می‌اندازند. تعدادی از شرکت‌ها به دلیل عدم پرداخت به موقع اجازه لکوموتیو با نوساناتی که در نرخ ارز وجود داشت ضرر و زیان بسیاری را در خرید قطعات وارداتی متحمل شدند. از یک سو شرکت‌ها با کمبود نقدینگی مواجهند و از سوی دیگر به دلیل نقص فنی لکوموتیوها و از حرکت ایستادن آن‌ها در مسیر، جریمه‌های سنگینی را متحمل می‌شوند. برای واکاوی بیشتر مسائل مالکان لکوموتیو گفت‌وگویی با مهندس مجتبی لطفی رئیس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

۱۴۰۰ باز هم اضافه کردند. اما مشکل دیگری نمود پیدا کرد؛ باید بگویم نرخ لکوموتیو تا اندازه‌ای اصلاح شد اما با اصلاح شدن نرخ کاری درست نمی‌شود زیرا پولی در کار نیست!

به عنوان مثال از ۱۴۰۰ دستگاه لکوموتیو فعال در بخش خصوصی، نزدیک به ۶۰ دستگاه متوقف است! که این بدترین آمار بخش خصوصی از سال ۱۳۸۸ تاکنون است. علت هم این است که بر اساس توافقاتی که در اواخر سال ۱۳۹۹ شد، قرار بود هر ماه پول لکوموتیو مالکان خصوصی پرداخت شود. اما تا الان که در شهریور ۱۴۰۰ هستیم فقط سه نوبت پرداخت به مالکان لکوموتیو انجام شده است که آن مبلغ پرداختی هم کمتر از کارکرد یک ماهه‌شان است. به عبارت دیگر ۵۰ درصد پولی را که کار کرده‌اند، گرفته‌اند.

یعنی می‌فرمایید که شرکت راه‌آهن ج.ا.ا به تعهداتی که داده بود، عمل نکرد؟

بله، متأسفانه همین طور است. چون شرکت‌های باری و صاحبان بار به شدت دنبال لکوموتیو برای حمل بارشان هستند. حتی می‌گویند هزینه حمل را به شرکت راه‌آهن پرداخت کرده‌ایم. مطالبات بخش خصوصی لکوموتیو در سال ۱۳۹۹، حدود ۳۰۰ میلیارد تومان بوده که اکنون به ۵۵۰ میلیارد تومان رسیده است! و این شرکت‌ها ۸-۷ ماه مطالبات‌شان را دریافت نکرده‌اند. با این حساب

اکنون بخش باری بیشتر با کمبود لکوموتیو مواجه است یا مسافری؟

کمبود لکوموتیو در کل ربطی به کرونا ندارد. به طرز نسبتاً شدیدی با کمبود لکوموتیو در کشور مواجه هستیم که این امر به اواخر سال قبل بر می‌گردد. علت اصلی کمبود لکوموتیو در کشور مسائل اقتصادی و تحریم‌هاست. نرخ لکوموتیو در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹، نرخ صحیحی نبود و در اواخر سال ۱۳۹۹ این نرخ تا حدودی اصلاح شد و به نرخ اقتصادی نزدیک شد. دقیقاً از سال ۱۳۹۸ تا آذرماه ۱۳۹۹ با افزایش شدید قیمت‌ها و هزینه‌ها مواجه بودیم که برعکس آن نرخ لکوموتیو بود که با مقاومت‌هایی رو به رو بود و اصلاح آن دیر شد و با اتلاف زمان زیادی رو به رو بودیم. تأثیر منفی‌اش این بود که در این مدت نقدینگی کافی به بخش لکوموتیو (چه دولتی و چه خصوصی) وارد نشد و تهیه و تدارک قطعات و ادوات فنی نگهداری و تعمیرات یا معلق یا کند شد و نتیجه‌اش را در اواخر سال ۱۳۹۹ دیدیم. به نوعی لکوموتیوها کم‌کم متوقف شده و از چرخه خارج شدند که این مساله قابل پیش‌بینی بود. طبیعی است که وقتی بودجه کافی نباشد قطعاً فعالیت‌های تعمیر و نگهداری متوقف می‌شود. این مساله هم در بخش دولتی اتفاق افتاد و هم بخش خصوصی.

پس از این همه مسائل، در اواخر سال ۱۳۹۹ نرخ لکوموتیو افزایش پیدا کرد و مجدداً در سال

با توجه به اینکه دو سال است که کشور درگیر ویروس کروناست چه ضرر و زیان‌هایی را به این بخش وارد کرده و از سوی دولت چه اقداماتی برای کمک به این بخش شده؟ آیا با کمبود لکوموتیو مواجه هستیم؟

همه‌گیری بیماری کرونا با توجه به پایداری‌اش در کشور از جنبه‌های مختلف تأثیر گذاشته است. اولین اثر آن کاهش قابلیت‌ها در مراکز تعمیر و نگهداری، بازسازی، تولیدی و... که با توجه به محدودیت‌های زمانی و کاهش ساعات کاری اعمال شده برای تهیه و تدارک برخی اقلام و فعالیت‌ها تأثیر منفی گذاشته است.

از دیدگاه حمل و نقل هم بیشترین تأثیر در بخش مسافری بوده که در ابتدای شیوع این بیماری واقعا بخش مسافری را زمینگیر کرد. با فعالیت‌هایی که پس از آن انجام شده کماکان بخش مسافری بیشترین ضرر و زیان را متحمل شده است. در بحث کمک‌های دولتی هم اطلاع چندانی ندارم، ولی فکر نمی‌کنم در حدی که صحبت شده و قول داده بودند، عمل کرده باشند.

البته بخش باری هم متأثر از این بیماری به صورت جانبی بوده؛ به عنوان مثال در فعالیت‌های ناوگان با محدودیت‌های وضع شده و ابتلای برخی از همکاران و کارمندان بخش ریلی به این ویروس، متأسفانه تعدادی از پرسنل و همکارانمان را از دست دادیم.



اگر نقدینگی مناسبی تزریق نشود که همان مطالباتشان است تعداد بیشتری از لکوموتیوها متوقف خواهند ماند. البته این را هم اضافه کنم که از ابتدای امسال تعداد زیادی از لکوموتیوهای دولتی هم متوقف مانده‌اند.

لکوموتیو دو خرج اساسی دارد:

هزینه‌های بهره‌برداری (شامل: سوخت، روغن، موتور، دستمزد و...)

۲- هزینه‌های نگهداری و تعمیرات که بزرگترین و مهمترین بخش هزینه‌هاست، بیشترین افزایش را داشته، متأسفانه تامین اعتبار نمی‌شود که نتیجه‌اش توقف لکوموتیوها می‌شود. چرا با شرکت‌های باری و یا مسافری به صورت مستقیم وارد قرارداد نمی‌شوید؟ از دی ماه ۱۳۹۹ که پرداخت‌ها دچار مشکل شد به این فکر افتادیم که قراردادها را جدا کنیم. با کلی جلسه و مشاوره و اخذ موافقت شرکت راه‌آهن قرار شده مستقیماً با شرکت‌های واگن باری قرارداد ببندیم. اکنون مدل قراردادها در حال طراحی است و مکاتبات رسمی شروع شده و انجمن صنفی هم ورود کرده است. یک برنامه ۵ - ۴ ماهه هم پیش‌بینی کرده‌ایم تا بتوانیم قراردادها را منتقل کنیم که راه‌آهن طرف قرارداد نباشد.

از سمت راه‌آهن ممنوعیتی برای این کار وجود ندارد؟

اتفاقاً راه‌آهن با این موضوع موافق است و محدودیتی هم نداریم. البته در این مسیر نیاز به کمک داریم.

حمل و نقل ریلی سه شاخه دارد:

واگن، ۲- لکوموتیو، ۳- بهره‌برداری.

قراردادها هم باید سه‌جانبه باشد و شرکت راه‌آهن به ما کمک جدی کند. این مساله بدون کمک و همراهی راه‌آهن به سرانجام مطلوب نخواهد رسید.

برای اینکه اجاره لکوموتیو صرفه اقتصادی برای مالکان داشته باشد چه نرخ باید تعیین شود؟

آخرین نرخ سال ۱۳۹۹ برای هر تن ۹۰۰ کیلومتر ۹۰۰ ریال بوده که این مبلغ از تیرماه امسال ۱۱۷۰ ریال شده است. البته یک کار خوبی اواخر سال گذشته انجام شد و اینکه پس از مسائل و مشکلاتی که در سال‌های ۹۸ و ۹۹ برای تصویب و تثبیت نرخ حمل و نقل اتفاق افتاد، انجمن صنفی این موضوع را به شورای رقابت منعکس کرد و خوشبختانه موضوع نرخ لکوموتیو که پیش از این فقط در انحصار شرکت راه‌آهن بود، برچیده شد و پس از طرح در شورای

از بازار آزاد تهیه کنیم، خب ریلی در دستمان نیست که بخواهیم تامین ارز کنیم!

بخش خصوصی چه خواسته‌ها و انتظاراتی برای توسعه و افزایش لکوموتیو از دولت جدید دارد؟

در بحث سرمایه‌گذاری به تامین هزینه‌ها مربوط می‌شود. همین لکوموتیوهای مونتاژ داخل رقمی بین ۶۰ تا ۱۰۰ میلیارد تومان خرج برمی‌دارد. این عدد، عدد خیلی درشتی است و این مقدار پول با شرایط فعلی در حساب هیچ‌کس نیست. بنابراین نیاز به تامین مالی فوری و تسهیلات ارزان قیمت داریم. از آن مهم‌تر باید به نگهداری و راه‌اندازی لکوموتیوهای متوقف شده پرداخت و آن‌ها را وارد چرخه حمل و نقل کرد. درکنار آن خرید لکوموتیو نو هم می‌تواند در دست‌ورکار قرار بگیرد.

چشم‌انداز وضعیت لکوموتیو را چگونه می‌بینید؟

متأسفانه چشم‌انداز روشنی را ارزیابی نمی‌کنم. در حال حاضر دغدغه اصلی ما در ابتدای کار موضوع نگهداری لکوموتیو بوده که باید از موانع سخت عبور کنیم. یعنی آنچه داریم را حفظ کنیم بعد برویم سراغ توسعه ناوگان.

رقابت در چند جلسه به تصویب رسید. همچنین در آینده‌ای نزدیک ضوابط، مقررات و آیین‌نامه‌ها تدوین، تعیین و ابلاغ خواهد شد.

آیا برای نوسازی ناوگان، مالکان لکوموتیوها برنامه‌ای دارند؟

وقتی روغن و فیلتر لکوموتیو را نمی‌توان تامین کرد حتماً فعالیت‌های نگهداری، بازسازی و بهسازی متوقف می‌شوند. به خاطر اینکه هزینه لکوموتیوها تامین نمی‌شود و این قبیل فعالیت‌ها به شدت کم‌رنگ شده و به تناسب آن سرمایه‌گذاری هم کمتر شده است.

برای تامین قطعات و تجهیزات با توجه به تحریم‌ها، افزایش و نوسانات نرخ ارز با چه مشکلاتی روبه‌رو هستید؟

در راه‌آهن مهمترین بخش لکوموتیو است که مشکلات افزون‌تری دارد. مرادوات ارزی با بانک‌ها که تقریباً غیرممکن شده و نقل و انتقال با دور زدن‌ها و هزینه‌های مرتبطش انجام می‌شود. مشکلات خیلی زیاد است و ادامه‌دار؛ اما مهمترین مشکل ما نبود «ریال» است. برای اینکه بخواهیم ارز