

الزام به نوسازی ناوگان، هم‌زمان با ورود لکوموتیوهای نو



مجتبی لطفی
رئیس کارگروه لکوموتیوانجمن

حمل‌ونقل ریلی امروز با چالش‌های فراوانی مواجه است. این صنعت که در دنیا به نام صنعت سبز شهرت دارد، بنا به دلایل متعدد در چند سال اخیر با کاهش سیر و درآمدزایی مواجه شده است و مع‌الاسف این روند همچنان ادامه دارد. بر اساس آمار در ۸ ماهه‌ی نخست امسال، حمل‌ونقل ریلی باری با کاهش ۸٫۵ درصدی مواجه بوده است. کمبود لکوموتیو، مظنون ردیف اول این کاهش آمار و درآمد است. مجتبی لطفی، مدیرعامل شرکت کاوان ریل‌صنعت نیرو و رئیس کارگروه لکوموتیوانجمن در گفت‌وگو با ندای حمل‌ونقل ریلی، با تأکید بر کمبود نیروی کشش و لکوموتیو، بر این باور است که تأمین نیاز صنعت به یک‌باره میسر نیست و هم‌زمان با تزریق ناوگان جدید، باید از فضا و موقعیت به‌وجود آمده برای نوسازی لکوموتیوهای متوقف شده استفاده کرد.

این بخش توجیه ندارد و راه‌آهن پول خدمات آن‌ها را با تأخیر می‌پردازد. درحالی‌که این پول مربوط به درآمد شرکت‌های مالک لکوموتیو است و شرکت‌ها اغلب پیش از دریافت، آن را هزینه و خدماتی ارائه کرده‌اند. در واقع این درآمد، حاصل سیر لکوموتیوهای شرکت‌های خصوصی است. بارها راه‌آهن قول داده که زمان تأخیر را به حداقل برساند. امسال تابستان هم گشایش‌هایی شد، اما متأسفانه از پاییز همه چیز به روال سابق برگشت و این‌گونه شد که برخی شرکت‌ها در مدیریت مالی خود به مشکل برخوردند و توان پرداخت به‌موقع هزینه‌هایی مانند حقوق کارکنان خود را از دست دادند. با این اوصاف هزینه‌های تعمیر و نگهداری لکوموتیوها هم با تأخیر طولانی مواجه خواهند شد که نتیجه‌ی آن، توقف سیر لکوموتیو یا کاهش کیفی سرویس‌ها خواهد بود.

شده است. درحالی‌که مالیات بر ارزش افزوده به این شرکت‌ها پرداخت نمی‌شود، آن‌ها ملزم به پرداخت هستند و این‌گونه یک فشار ۹ درصدی مضاعفی به این بخش تحمیل شده است. این مسأله مشکل بسیار پیچیده‌ای را به‌وجود آورده و با وجودی که شرکت‌ها و مالکان لکوموتیو سودآوری آن‌چنانی ندارند، باری مضاعف بر دوش ایشان تحمیل کرده است.

در راستای رفع مشکل نقدینگی در بخش لکوموتیو چه پیشنهادی می‌دهید؟

شرکت‌های مالک لکوموتیو انتظار ندارند پرداخت‌ها به‌روز شود. ولی تأخیرهای ۷ و ۸ ماهه هم ناعادلانه و غیر قابل تحمل هستند. این شرکت‌ها انتظار دارند هم‌زمان با واریز پول به حساب راه‌آهن، هزینه‌ی خدمات خود را دریافت کنند. این در حالی است که تأخیرهای فعلی برای فعالان

شرکت‌های مالک لکوموتیو برای تعمیر و نگهداری لکوموتیوهای خود با چه مشکلاتی مواجه هستند؟

بزرگ‌ترین مشکل شرکت‌های مالک لکوموتیو، مشکل نقدینگی است. متأسفانه مطالبات شرکت‌های مالک لکوموتیو به‌موقع پرداخت نمی‌شود و در حال حاضر با ۷ ماه تأخیر به آن‌ها پرداخت می‌شود. موضوع دوم؛ موضوع نرخ است که به‌دلیل شرایط ناپایدار اقتصادی، اصلاح نرخ معمولاً زمان‌بر است و در عین حال، تابع قاعده‌ی خاصی نیست و این مسأله باعث ایجاد چالش‌هایی در این صنعت می‌شود. ساختار قرارداد و موضوعات مربوط به مالیات که اخیراً به این بخش تحمیل شده هم، چالش سوم این بخش است. اخیراً مشکلات مالیات بر ارزش افزوده هم بر دایره‌ی مشکلات این بخش اضافه



بازگردانیم و حفظ کنیم، وارد چرخه‌ی باطلی شده‌ایم. در واقع ما هنوز نتوانستیم موضوع حفظ لکوموتیو را در این صنعت جا بیندازیم. با وجودی که مشکلات هر دو بخش دولتی از جمله گردش نقدینگی پابرجا هستند، پرداخت نشدن به موقع مطالبات و نبود اعتبارات لازم برای تعمیرات، باعث تشدید شرایط شده است. با این وجود که شرایط دولت و بخش خصوصی یکسان است، اما به صورت کلی در بخش خصوصی هزینه‌ها کمتر و راندمان و بهره‌وری بالاتر است و عملکرد بهتر است. نمی‌توان مشکل کمبود در این بخش را با سفارش‌های کلی پوشش داد. بلکه باید به صورت ادواری و سفارش‌های سنواتی، این عارضه را حل کرد. بیشتر لکوموتیوها با مشارکت صنایع داخلی تولید می‌شوند (که صنایع داخلی را تقویت می‌کند)، تمایل چندانی به واردات نیست. اما همان طور که تأکید کردم، مهم‌ترین مسأله در این بخش، نگهداری و تعمیر لکوموتیوهاست. ضمن حفظ ناوگان موجود، برای تأمین نیاز کشور و دست‌یابی بخش ریلی به جایگاهش، باید روی ناوگان متوقف شده هم کار کرد. به ازای خرید و اضافه کردن هر لکوموتیو نو، می‌توان ۴ تا ۵ لکوموتیو متوقف را نیز به سیر بازگرداند. بنابراین؛ بهتر است روی لکوموتیوهای متوقف فعالیت کنیم و از این محل می‌توانیم ۱۵۰ تا ۲۰۰ دستگاه لکوموتیو را به سرویس بازگردانیم و با خرید تدریجی لکوموتیو می‌توانیم مشکل نیروی کشش را به صورت منظم و پیوسته حل کنیم.

توقف لکوموتیوها یکی از عوامل اصلی کاهش سیر در بخش ریلی است. بر اساس آماری که داریم، در ۸ ماهه‌ی اول سال، ۸٫۵ درصد سیر در ریل نسبت به زمان مشابه سال قبل کاهش پیدا کرده است. در سال ۱۴۰۰ هم نسبت به سال ۹۹ کاهش را تجربه کردیم. این در حالی است که درآمدهایی را می‌توانستیم به دست بیاوریم. اما متأسفانه فرصت‌های اقتصادی و حمل‌ونقل ریلی از دست رفت و آمار همچنان ریزشی است.



روند فعلی صنعت لکوموتیو، دال بر است که شرکت‌های مالک لکوموتیو و سرمایه‌گذاران در این صنعت، نه تنها به سود قابل توجهی نرسیده‌اند، بلکه در برهه‌هایی با زیان مواجه شده و با توقف دستگاه‌های خود، با خواب سرمایه‌ی سنگین نیز مواجه شده‌اند. به نظر شما این مسأله چه تأثیری در کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری در این صنعت خواهد داشت؟

با شرایطی که داریم و تشدید تحریم‌ها، موضوع سرمایه‌گذاری برای لکوموتیوهای جدید تضعیف شده است و جذابیت چندانی ندارد. اما بعضی از شرکت‌های بخش خصوصی همچنان در قبال سیاست‌های کلان خودشان این امر را دنبال می‌کنند. مثلاً فولاد مبارکه با اهداف بزرگی که در حمل مواد اولیه‌ی خود طراحی کرده است، فارغ از الگوهای اقتصادی یا توجیه اقتصادی، سفارش خرید ۵۰ دستگاه لکوموتیو را داده است. شرکت‌های خصوصی از این دست هستند که جمعاً تعداد تقریبی ۱۰۰ دستگاه لکوموتیو سفارش داده‌اند. هرچند این روال مثبت است و به افزایش ناوگان می‌انجامد، اما اگر نتوانیم هم‌زمان با ورود ناوگان نو، لکوموتیوهای راکد که نیازمند تعمیر هستند را به شبکه



بر اساس آمار، بسیاری از لکوموتیوها، به دلیل تعمیر و نقص فنی متوقف شده‌اند. آیا آمار جدید و دقیقی در مورد آن‌ها دارید؟ به نظر شما این میزان توقف چقدر به ضرر حمل‌ونقل ریلی و شرکت‌های مالک لکوموتیوها تمام شده است؟

بر اساس آمارگیری که سال قبل انجام شد، متأسفانه نتوانستیم تغییری در کاهش این آمار به وجود بیاوریم. نتوانستیم پیشرفتی در سیر لکوموتیو داشته باشیم و همچنان بخش قابل توجهی از لکوموتیوهای دولتی و خصوصی متوقف شده و امکان بازگشت به شبکه‌ی ریلی نیافته‌اند.

بر اساس تخمین‌های زده شده در ۸ ماهه‌ی نخست سال، حدود ۱ هزار میلیارد تومان درآمد شبکه‌ی ریلی را از دست داده‌ایم. در سال گذشته هم نسبت به سال ۱۳۹۹ هزار میلیارد تومان درآمد بخش ریلی کاهش پیدا کرد. در حالی که فقط در ۸ ماهه‌ی نخست امسال، این میزان کاهش درآمد که در حمل‌ونقل شبکه به وجود آمده است، تا پایان سال افزایش پیدا خواهد کرد. این درآمدی است که اگر ما باری را به اندازه‌ی سال قبل حمل می‌کردیم و حتی افزایش نرخ نمی‌دادیم، می‌توانست درآمد مناسبی برای مالکان لکوموتیو، واگن و راه‌آهن باشد که متأسفانه از دست رفت. یکی از مهم‌ترین دلایل از دست رفتن این درآمد، همان توقف لکوموتیوهاست.



در عین حال توقف این تعداد از لکوموتیوها تا چه میزان سرعت و تعداد سفرهای ریلی اعم از باری و مسافری را تحت تأثیر قرار داده و کاهش داده است؟

