



مدیرعامل شرکت احیا ریل
ایرانیان در راستای افزایش
هزینه‌های تعمیر و نگهداری
مطرح کرد؛

نقدینگی، بزرگ‌ترین چالش شرکت‌های لکوموتیو



شرکت‌های لکوموتیو با چالش‌های بسیاری مواجه هستند. تحریم‌ها موجب شده است به‌سختی به قطعات یدکی موردنیاز دسترسی پیدا کنند. تبادلات مالی با دنیا نیز امکان‌پذیر نیست. زیرساخت‌های ضعیف حمل‌ونقل ریلی برای آن‌ها مشکلات فراوانی را به وجود آورده و هزینه‌هایشان نسبت به سال گذشته ۵۰ درصد افزایش یافته است. حمل‌ونقل ریلی جذابیت خود را برای بخش خصوصی از دست داده و طی سال‌های اخیر در جذب سرمایه‌گذار ناموفق بوده است. انباشت بدهی و کمبود نقدینگی نیز مشکلات فراوانی را برای شرکت‌های لکوموتیورانی به وجود آورده است. هزینه‌های تعمیر و نگهداری لکوموتیوها بسیار زیاد و این عوامل موجب شده است شرکت‌های لکوموتیو با چالش‌های بسیار نسبت به ادامه‌ی راه، ناامید باشند. در این رابطه با مرتضی رجبی، مدیرعامل شرکت احیا ریل ایرانیان گفت‌وگویی صورت گرفته است که در ادامه می‌خوانید:

رقابت با حمل‌ونقل جاده‌ای نیز از دیگر مشکل‌های این صنعت است. شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی زمانی که نیاز به نقدینگی پیدا می‌کنند، ناچار می‌شوند سوخت را نازل کنند و فرانشیز پایین، خود موجب کاهش نقدینگی می‌شود.



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

شرکت‌های لکوموتیو دچار انباشت بدهی شده‌اند و دلیل این امر نیز عملکرد شرکت راه‌آهن است. راه‌آهن به‌صورت سه‌ماهه سهم خط و لکوموتیو را دریافت می‌کند. اما برخی اوقات تا هفت ماه نیز مصوبات پرداخت نمی‌شود. لذا؛ درآمد شرکت‌های لکوموتیو

و معادن بزرگ، کرایه‌ی حمل کالا و بار خود را عمدتاً با تأخیر پرداخت می‌کنند که این اتفاق موجب می‌شود فشار بسیار زیادی بر شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی وارد و از نظر نقدینگی با مشکل مواجه شوند. موضوع بعدی، مصوبات سازمان برنامه است. بر اساس مصوبات این سازمان و فرمایشات مقام معظم رهبری، همچنین؛ بر اساس قوانین وضع شده در مجلس شورای اسلامی، در ماده‌ی ۱۲ قانون رفع موانع تولید، برای حمایت از سرمایه‌گذاری در شبکه‌ی ریلی، تمهیداتی ارائه شده است و محاسبه‌ی آن در تمام مصوبات مالی و صورت‌های مالی و شیوه‌های درآمدی در نظر گرفته شده است. اما هنوز سرمایه‌های از این بابت جذب این صنعت نشده و این امر فشار مضاعفی بر صنعت حمل‌ونقل ریلی وارد کرده است. مهم‌ترین مشکل، قیمت کم سوخت است. نبود امکان



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

مهم‌ترین عامل مشکل نقدینگی در حمل‌ونقل ریلی آن است که قسمت عمده‌ی از کرایه‌ی حمل‌ونقل، صرف هزینه‌ی پرداخت حق دسترسی به شبکه‌ی ریلی و لکوموتیو می‌شود که با توجه به مصوبات راه‌آهن با ضریب‌های مختلف یک، سه و پنج ماهه، از خود مشتریان گرفته می‌شود و به‌محض این که پرداخت نشود، از بازنامه کسر می‌شود و شرکت‌های حمل و نقلی موظفند در قبال این پرداخت به راه آهن ضمانت‌نامه ارائه کنند. در بحث پرداخت این هزینه، نهایتاً سه ماه فرصت دارند. اما مشتریان عمده اصلی حمل‌ونقل ریلی مانند ذوب‌آهن، فولاد مبارکه

مبدأ و مقصد مرزها عبور کند. مشکلات دیزل، بهره‌وری و مشکلات عمده‌ی حمل‌ونقل ریلی موجب شده است حمل بار به‌وسیله‌ی حمل‌ونقل ریلی در خارج از مرزها صورت نگیرد. در این زمینه فرصت‌سوزی عظیمی رخ داده است.

بهره‌وری نامناسب واگن‌های خارجی و داخلی، نهایتاً یک‌سوم تا ۴۰ درصد از بهره‌وری مشابه آن سوی مرزهاست که قیمت تمام‌شده را زیاد می‌کند. به همین دلیل بارها را از دست دادیم.



به نظر شما، میان دو حوزه‌ی حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای رقابت منصفانه‌ای وجود دارد؟

خیر. دلیل این امر چند عامل است. قیمت تمام شده در صنعت حمل‌ونقل ریلی، مقرون به‌صرفه نبوده و یا با سود اندکی همراه است. در حوزه‌ی حمل‌ونقل ریلی و استفاده از خطوط ریلی باید حداکثر ۳۰ درصد از کرایه را به دولت بدهید. رقیب ما در حمل‌ونقل جاده‌ای، این مبلغ را پرداخت نمی‌کند. محاسبه‌ی هزینه‌ی حمل‌ونقل ریلی، دلاری و گران است.



نبود رقابت‌پذیری نرخ کرایه در حمل‌ونقل ریلی نسبت به جاده‌ای، به چه میزان به کاهش تمایل به سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در صنعت ریلی شده است؟

به‌طور حتم بسیار موثر بوده است. منفعت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی تا سالیان طولانی به کشور بازمی‌گردد. از سویی دیگر؛ حمل‌ونقل ریلی، صنعتی زودبازده نیست. اما منافع زیست‌محیطی و اجتماعی بالایی دارد. با این همه، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در صنعت حمل‌ونقل، به‌دلیل سوبسیدهای کم سوخت و زیرساخت‌ها توجیه اقتصادی اندکی دارد. قوانینی که تصویب می‌شوند اما اجرایی نمی‌شوند نیز مزید بر علت هستند. حتی مقام معظم رهبری نیز بر لزوم اجرای این قوانین تأکید کرده‌اند.



به نظر شما در راستای افزایش توان رقابت و امکان دست‌یابی به منابع مالی موردنیاز در صنعت حمل‌ونقل ریلی، نرخ‌های فعلی به چه میزان باید افزایش پیدا کنند؟

حداقل باید ۵۰ درصد افزایش یابد. هزینه‌ها نسبت به سال گذشته حداقل ۵۰ درصد افزایش داشته است.

بسیار بدی در حمل‌ونقل ریلی رخ دهد. اطلاعات و مالکیت شرکت‌های لکوموتیو در اختیار راه‌آهن است. لکوموتیوها به‌محض این که نیاز به تعمیر پیدا می‌کنند، علاوه بر هزینه‌های تعمیر، شرکت‌ها را دچار توقف درآمد نیز می‌کنند. قسمت عمده‌ای از این مشکلات در رابطه با بهره‌برداری و بهره‌وری است. لکوموتیو ساعت‌ها گرم است و کار می‌کند و از لکوموتیوهای موجود بیش از ظرفیتشان استفاده می‌شود. این امر ضرر می‌زند به درآمد و استهلاک لکوموتیو. از طرفی به دلیل تحریم‌ها، قطعات یدکی را دست‌دوم وارد می‌کنیم.



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؟

بر اساس آمار موجود، در سه سال اخیر، چرخه‌ی سنگان به زرین‌شهر، ذوب‌آهن و فولاد مبارکه از ۱۶ روز به ۲۳ روز رسیده است. افزایش ۷ روز، از ثمرات این توقف‌ها است.



توقف این تعداد از لکوموتیو تا چه میزان، سرعت و تعداد سفرهای ریلی (اعم از باری و مسافری) را متأثر ساخته و کاهش داده است؟

برای پی‌پردن به عمق مشکلات تنها به یک مثال اکتفا می‌کنم. بر اساس آمار موجود، در سه سال اخیر، چرخه‌ی سنگان به زرین‌شهر، ذوب‌آهن و فولاد مبارکه از ۱۶ روز به ۳۱ روز رسیده است. تو خود بخوان حدیث مفصل از این مجمل!



با کاهش تعداد لکوموتیو به چه میزان، نقش حمل‌ونقل ریلی کشور در فضای بین‌المللی کاهش پیدا کرده است؟ آیا در این میان باعث شده است فرصت‌سوزی‌هایی صورت گیرد؟

ایران از نظر ژئوپولیتیک و استراتژیک موقعیت خاصی دارد. چهارراه اقتصادی اوراسیا بوده و به لحاظ ذاتی ظرفیت‌های زیادی در زمینه‌ی حمل‌ونقل دارد. بعد از جنگ روسیه و اوکراین، اتفاقات مثبتی در حمل‌ونقل جاده‌ای رخ داد. در رابطه با حمل‌ونقل ریلی اما توان رقابت نداریم. این امر چند دلیل عمده دارد. نخست این‌که؛ زیرساخت‌های ضعیفی داریم. در ۴۰ سال اخیر در بندر امیرآباد، لطف‌آباد و مرزهای مختلف، زیرساخت‌ها ضعیف و عقب‌مانده است. اکنون نیز بار موجود است، اما حمل‌ونقل ریلی توانایی ندارد که از

همواره دچار مشکل می‌شود. شاید در صورت‌های مالی سودده باشند، اما در زمینه‌ی نقدینگی مشکلاتی دارند. قیمت‌هایی که برای تعرفه‌ی لکوموتیو مشخص می‌شود، بر طبق تعرفه‌ی شورای رقابت است. اما هزینه‌ها، تورم داخلی برای قطعات یدکی، هزینه‌ی نگهداری و نهایتاً رشد تصاعدی ارز، هزینه‌های مضاعفی برای شرکت‌های لکوموتیو ایجاد می‌کند. هزینه‌هایی مانند؛ خدمات نگهداری و تعمیر نیز نقد است. با این وضعیت باید نقدی خرید کنیم، اما درآمد ۷ ماه بعد به ما می‌رسد. به دلیل تحریم‌های ظالمانه، از منابع مشخص نمی‌توانیم استفاده کنیم. قوانین مالی و بین‌المللی و تبادلات مالی بین‌المللی نیز برایمان تحریم است. به‌ناچار قطعات را بدون گارانتی، وارانتی و ضمانت خرید خریداری می‌کنیم. برخی قطعات داخل کشور تولید می‌شوند، اما قسمت عمده‌ای هنوز وارداتی هستند.



برای حل مشکل نقدینگی لکوموتیو، چه راهکاری باید در پیش گرفته شود؟

راه‌حل اساسی برای برون‌رفت این است که شرکت راه‌آهن به سمت وظایف حاکمیتی حرکت کند و کاملاً از مالکیت و حاکمیت لکوموتیو خارج شود. همچنین؛ ضرورت دارد این حوزه به بخش خصوصی واگذار شود. این امر شرکت‌های لکوموتیورانی را نجات می‌دهد. در میان‌مدت و کوتاه‌مدت باید کاری کنیم قراردادهای شرکت‌های واگذار نیز مستقیماً با لکوموتیو داران انجام شود، نه با شرکت راه‌آهن. شرکت‌های دارای لکوموتیو موظفند مالیات بر ارزش‌افزوده را نیز پرداخت کنند. شرکت راه‌آهن باید چابک‌سازی شود. این امر بر اساس فرمایشات مقام معظم رهبری که همواره بر آن تأکید داشتند باید اجرایی شود.



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

آمار دقیقی نداریم. تمامی آمار لکوموتیوها در اختیار شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی است که این امر خود یک ایراد بزرگی است و برای راه‌آهن قابلیت ارزشی ندارد. این‌که ما آمار را نداریم و باید از شرکت راه‌آهن دریافت کنیم، یک ضعف است. این ضعف موجب می‌شود اتفاقات