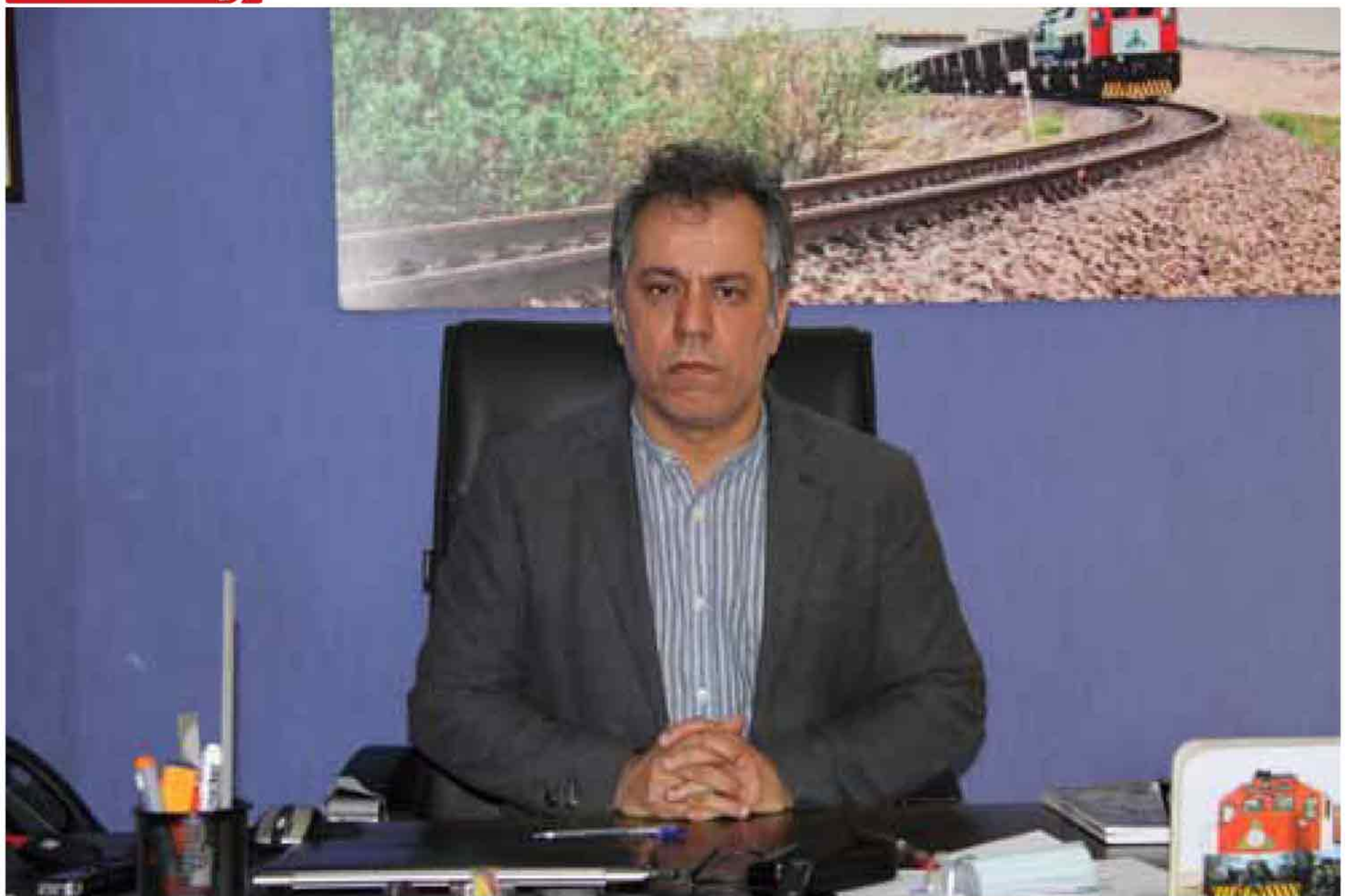


در گفتگو با مجتبی لطفی رئیس کارگروه لکوموتیو انجمن:

تهدید بزرگ افزایش نرخ ارز برای سرمایه گذاران لکوموتیو

الهام زرقانی



اکنون مهمترین مشکلی که وجود دارد موضوع تغییرات جدید اقتصادی در کشور و تنظیم شدن با شرایط موجود است، آگاه هستید که عمده هزینه ها برای مالکان لکوموتیو هزینه های ارزی می باشد که بشدت افزایش یافته است و اکنون با توجه به تغییرات نرخ ارز، مقررات جدید و عدم امکان تخصیص ارز، مالکان لکوموتیو با مشکلات بسیار جدی مواجه شده اند و امروز نتوانسته اند قرارداد سال ۹۷ را با راه آهن نهایی کنند، ما تقاضا کرده ایم راه آهن نرخ های جدیدی را مد نظر قرار دهد که این موضوع در حال مذاکره می باشد. و از دیگر مشکلات، بحث بیمه و مالیات است، موضوع مالیات بر ارزش افزوده است که صرفا مربوط به لکوموتیو ها نیست و کل بخش خصوصی ریلی درگیر آن می باشد و حتی انجمن صنفی اعم از دبیر خانه انجمن، ریاست انجمن این موضوع را پیگیری می کنند و متاسفانه هنوز حل نشده است، از ظرفیت های قانونی که در مورد محاسبه مالیات بر ارزش افزوده که با نرخ صفر می باشد هنوز نتوانسته ایم استفاده کنیم و این معضل، بار هزینه ای زیادی بر دوش شرکت های ریلی گذاشته است.

آیا این کارگروه در راستای حل مشکلات مربوطه طی مذاکراتی که بعمل آمده موفقیتی داشته است؟

بیشتر مذكرات با ارگان های مختلف راه آهن انجام می شود، در موضوع بیسیم و ارتباطات ما با اداره کل علائم ارتباطات راه آهن مذاکره می کنیم، در مورد موضوعات بهره برداری با بخش های سیر و حرکت و موضوعات قراردادی با بخش های مربوط به ناوگان راه آهن و سرمایه گذاری با ادارات مربوطه گفتگو می کنیم، اما خارج از راه آهن گاهی بحث هایی در رابطه با بیمه، مالیات و موارد قراردادی که وجود دارد سازمان های مربوطه از طریق کارگروه، هم به صورت رسمی و هم به صورت غیر رسمی هماهنگ می کنند و سپس

نوسازی و توسعه این بخش همراهی کردند اما متاسفانه مسئله افزایش نرخ ارز و چالشهایی که ایجاد کرده داستان این صنعت را در تارو پود خود گرفتار کرده، در نتیجه نیاز ضروری به برنامه راهی از پیش تعیین شده است تا بتوان این صنعت را از این گرداب نجات داد، در همین خصوص گفتگویی با رئیس کارگروه لکوموتیو و مدیر عامل شرکت البرز نیرو، مهندس مجتبی لطفی داشته ایم که به آن می پردازیم:

در طول سالهای اخیر راه آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت های خصوصی مالک لکوموتیو با توجه به مزایای استفاده از حمل و نقل ریلی در مقایسه با حمل و نقل جاده ای، تلاش فراوانی در جهت رشد این صنعت کرده اند، همیشه کمبود نقدینگی مهم ترین عامل برای روند کند نوسازی لکوموتیو توسط شرکت های مالک لکوموتیو بوده است تا اینکه شرکت های تامین سرمایه نیز با پشتیبانی راه آهن، مالکان لکوموتیو را در راستای

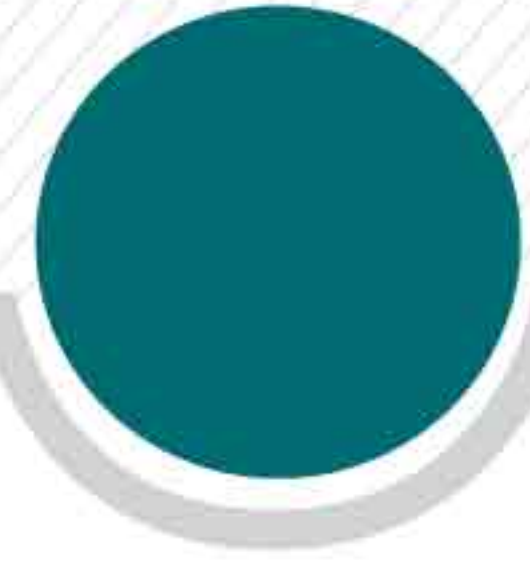
، از دیگر موضوعات، مسائل فنی می باشد، مواردیکه مربوط به مقررات سیر و حرکت و تمامی موضوعات دیگری که برای عموم لکوموتیوها مطرح می باشد در کارگروه بحث و بررسی می شود، پیشنهاد داده می شود و یا مذاکره می شود.

مهمترین مشکلات و مسائل اعضای کارگروه در چه محورهایی دور می زند؟

پیگیری خوب عمل کرده است موضوع نرخ سالیانه اجاره لکوموتیو در کشور و قراردادهای مربوط به آن می باشد، انواع پارامترها که به هزینه ها برمی گردد، وارد کارگروه می شود و ابتدا در کارگروه مورد بحث قرار می گیرد سپس به عنوان نظر واحد تمام لکوموتیو داران خصوصی به راه آهن اعلام می شود و در نهایت با راه آهن مذاکره می شود نتیجه گیری میشود

کارگروه لکوموتیو در انجمن صنفی در ارتباط با منابع و حقوق اعضاء چه مسائلی را پیگیری می کند؟

کارگروه های انجمن صنفی مسائل مختلفی را پیگیری می کنند از جمله قرارداد ها، نرخ ها و همه مواردی که مربوط به تجارت این صنف می باشد، بنابراین یکی از موضوعات اصلی کارگروه ما که طی سال های گذشته



خود شرکت ها به صورت موردی پیگیری می کنند.

آیا عملکرد این کارگروه منجر به اصلاح مقررات و دستورالعمل ها مربوط به فعالیت اعضاء هم شده است؟

در رابطه با مقررات جواب منفی است، مقررات بحث پیچیده تری است و همچنین عمومی تر می باشد، اگر مقررات جدیدی بخواهد در امور سیرو حرکت یا امور دیگر تنظیم شود و اگر از ما نظر بخواهند ما هم مشتاقانه نظر خود را اعلام می کنیم. فرض کنید سیستم ATC جدید وارد می شود و کاملاً به لکوموتیو داران مربوط می شود، یک سری تجهیزات نصب می شود که در این مورد تعاملاتی با راه آهن و ارگان های مربوطه داشته ایم اما در رابطه با دستورالعمل باید بگویم که بسیاری از آن ها که در مورد لکوموتیو صادر می شود از دستورالعمل های فنی و مسائل هزینه ای و درآمدی، ما با راه آهن تعاملاتی را داریم و گاهی نظرات ما در این موارد قید شده و پذیرفته می شود.

نسبت به جبران کمبود لکوموتیو این کارگروه چه اقداماتی انجام داده است؟

در کمبود لکوموتیو نیاز به سرمایه گذاری جدید داریم که یا باید لکوموتیوهای جدید خریداری کنیم و یا با سرمایه گذاری در بازسازی ناوگانی که متوقف شده لکوموتیو اضافه کنیم، اینجا شرایط جدیدی که ایجاد شده متأسفانه افق سرمایه گذاری لکوموتیو را کمی مبهم کرده است، به عنوان مثال شرکت ما بر اساس نرخ و ارزش و قیمت لکوموتیو مطالعاتی اقتصادی انجام داده است اما امروز قصد دارد این برنامه ریزی و مطالعات انجام داده را اجرایی کند، این مطالعات اعتبار زیادی ندارد و شرایط تغییر کرده است، اگر بخواهم ساده توضیح دهم، به دلیل اینکه قیمت ها و هزینه های لکوموتیو در کشور بالا رفته، اگر درآمد و نرخ لکوموتیو را در کشور اصلاح نکنیم

دیگر هیچ سرمایه گذاری در این بخش توجیه اقتصادی ندارد و قاعدتاً سرمایه گذاری انجام نخواهد شد و سرمایه گذاری هایی که زخمی شده است بلامتکلیف می ماند، اگر راه آهن نرخ را اصلاح کند ما مجدد می توانیم براساس مطالعات جدید سرمایه گذاری کنیم و تعدادی لکوموتیو تامین و بازسازی کنیم اما اگر اقدامی صورت نگیرد این کار از پایه اشتباه است و همانند آن است که ۱۰۰ میلیون تومان هزینه کنید و بخواهید ۸۰ میلیون تومان درآمد داشته باشید، طبیعتاً این سرمایه گذاری را انجام نمی دهیم، در حال حاضر ما در موقعیت بلامتکلیفی هستیم که باید منتظر بمانیم تا تکلیف نرخ ارز مشخص شود و تخصیص ارز در صنعت شرایط بهتری پیدا کند، باید هزینه ها مشخص و شفاف شود تا بتوانیم تصمیم گیری کنیم.

از نظر تعمیرات و بازسازی لکوموتیوها با چه مسائلی روبرو هستید؟ آیا خرید یا ساخت لکوموتیو نسبت به خرید لکوموتیو کار کرده به صرفه تر نیست؟

اگر بخواهم این سوال را به صورت کلی پاسخ دهم باید بگویم هر دو یعنی هم خرید و هم بازسازی و تعمیرات لکوموتیو کار کرده هم قابل توجیه و در برخی موارد توجیه ندارد، به عنوان مثال بازسازی هر لکوموتیویی مقرون به صرفه نیست، برخی از لکوموتیوها در کشور یا به لحاظ تکنولوژی خیلی کهنه شده اند یا از نظر بازسازی نیاز به هزینه های بالایی دارند، قصد ندارم نام لکوموتیو خاصی را ببرم، برخی از لکوموتیوهای اروپایی که تعمیر شده اند و قیمتشان بسیار بالاست به ویژه آنکه در راه آهن در سال های گذشته از برخی از این لکوموتیوهای متوقف شده قطعات بسیاری باز شده و مورد استفاده قرار گرفته و هنگامیکه روی کاغذ و در عمل می بینیم که قیمت تمام شده برای تامین این قطعات بسیار بالاست به این نقطه می رسیم که بازسازی

این لکوموتیوها توجیه پذیر نیست و شاید بهتر باشد لکوموتیو نو جایگزین آن ها شود. در رابطه با لکوموتیو نو نیز این بحث مهم است که خرید آن از کدام شرکت و با چه قیمتی انجام شود، ما آگاه هستیم که در تحریم، دسترسی به برخی از سازنده ها نداریم اما این موضوع به آن معنی نیست که نمی توانیم لکوموتیو تامین کنیم، منابع دیگری در دنیا وجود دارد و تجربه های کوچکی در این مورد داشته ایم و جواب های خوبی دریافت کرده ایم، بنابراین گمان می کنم با توجه به اینکه کشورمان در تحریم می باشد و لکوموتیو کم است باید همه فرصت ها را ملحوظ نگه داریم از جمله بازسازی لکوموتیوهای کهنه، دست دوم و نو.

کارگروه شما نسبت به تامین نقدینگی برای توسعه این بخش چه اقداماتی انجام داده است؟

خوشبختانه در البرز نیرو موفقیت های خوبی داشته ایم، در سال های گذشته در مورد تامین نقدینگی با مشکلات بسیاری مواجه بودیم و از جمله معضلات اصلی، توسعه این بخش بود، با توجه به پیگیری های خوبی که انجام شد باعث شد که ما در کارگروه لکوموتیو نماینده ای در کمیته وصول مطالبات راه آهن داشته باشیم، ما از بهمن سال ۹۶ با راه آهن توافقاتی داشتیم که همه ماهه بخشی از پول مالکان لکوموتیو پرداخت شود که ناگفته نماند این کار را راه آهن انجام داده است و جای تشکر بسیار از مسئولین راه آهن را دارد، این کمک موجب شد تا سیستمی که ایجاد شده بود و به بخش لکوموتیو صدمه بسیاری تا حد از بین بردن به دلیل پایین بودن درآمد و حتی وصول نشدن آن وارد می کرد را متوقف کند، امروز بخشی از این مطالبات با کمک راه آهن وصول می شود و معضلاتی که ما در رابطه با قرارداد با مالکین واگن در سال های ۹۴ و ۹۵ داشتیم اگرچه هنوز تسویه نشده و بخشی از آن مانده اما آن شرایط سخت را پشت سر گذاشته ایم و راه

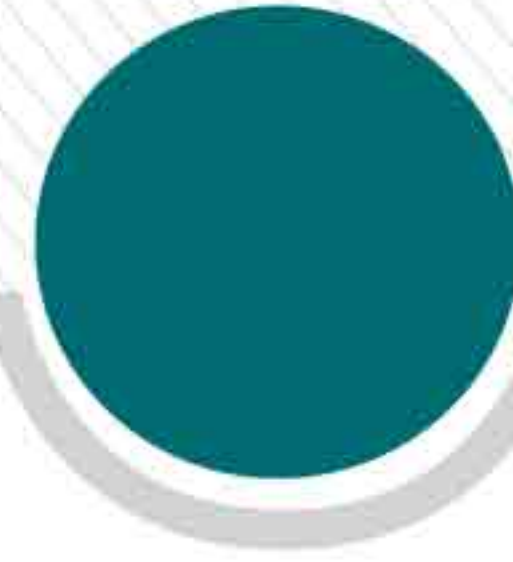
آهن نیز با وجود همه محدودیت های نقدینگی اش به این موضوع توجه کرده است و در بحث نقدینگی یکی از مشکلات مهم ما حل شده است.

با توجه به خروج آمریکا از برجام و ایجاد مشکلات ارزی، ارزیابی جناب عالی از نظر فعالیت های تولیدی و خدماتی در بخش ریلی چیست؟

ما آگاه هستیم که بخش عمده ای از ناوگان لکوموتیوی کشور، ساخت شرکت های آمریکایی می باشد به ویژه در بخش باری که تعداد بالا می باشد، این لکوموتیوها هم در بخش دولتی و هم در بخش خصوصی هستند، این لکوموتیو ها از لحاظ فنی کیفیت بالایی دارند و همچنین لکوموتیو های مناسبی می باشند اما تحریم موجب شده تا دسترسی به قطعات و تعمیر و بازسازی آن ها با مشکلاتی روبرو شود، البته باید بگویم تحریم برای کشور ما بحث جدیدی نیست ما از سال ۱۳۷۴ تحریم آمریکا را داشته ایم که تقریباً ۲۳ سال می باشد در تمامی سال ها که با شرایط تحریم مواجه بودیم و با استفاده از روش های تجاری موفق شدیم قطعات را تامین کنیم و همچنین با استفاده از توان داخلی کشور خیلی از قطعات را جایگزین کردیم، البته تحریم ها یک سری منابع تامین ناوگان جدید را برای ما محدود می کند و اینکه روی ناوگان موجود چه میزان تاثیر گذار باشد بستگی به شدت تحریم دارد، اگر شدت آن مشابه سال های گذشته باشد راه حل هایی برای آن وجود دارد اما اگر شدت آن افزایش یابد باید چاره ای برای آن اندیشید.

اساساً ترکیب خصوصی-دولتی لکوموتیو داران چگونه است و سهم خالص بخش خصوصی در این ترکیب چند درصد است؟

اکنون ۵ شرکت اصلی لکوموتیو خصوصی داریم و یکی دوشرکت نیز با تعداد لکوموتیو کم شروع به کار کرده اند، از این ۵ شرکت به جزء



یک شرکت که وابسته به صندوق راه آهن می باشد، بقیه شرکت ها کاملا خصوصی هستند و سهام دارانشان به دولت وصل نیستند، در رابطه با شرکت های مالک واگن به شکل خصولتی تعدادی داریم اما در رابطه با شرکت های مالک لکوموتیو به اینگونه نیست، شرکت بزرگ دیگری با نام مینا، شاید صد در صد خصوصی محسوب نشود و فقط در بخش مسافری مشغول به فعالیت می باشد. و بقیه شرکتهایی که خدمتتان عرض کردم.

با شرکت های تامین سرمایه بانک ها و بیمه ها برای تامین نقدینگی خرید لکوموتیو و بیمه آن ها چگونه عمل می کنید؟

از سال گذشته که شرایط اقتصادی کشور مقداری ثبات و پایداری داشت به سراغ تامین سرمایه برای لکوموتیوهای جدید رفتیم، اولین شرکتی که توانست این پروژه پیچیده را به لحاظ بروکراسی و شرایط مقرر طی کند شرکت البرز نیرو بود ما در تاریخ بیست و یکم مرداد ماه موفق شدیم یکصد و پنج میلیارد تومان از طریق شرکت تامین سرمایه بانک مسکن با تضمین راه آهن و استفاده از سرمایه های خود شرکت که به عنوان ضمانت قرار گرفت تسهیلات را دریافت کنیم تا در مسیر توسعه ناوگان ریلی و انجام پروژه های جدید استفاده کنیم. این امر فرصت بزرگی بود که متأسفانه در شرایط امروز تبدیل به یک تهدید بزرگ برای شرکت شده است،

درآمد را با این هزینه های جدید تنظیم کرد، نرخ اجاره لکوموتیو در کشور بر اساس فرمولی که شورای رقابت پیشنهاد کرده تعیین می شود و فرمولی علمی، صحیح است و روش آن بر اساس شناسایی هزینه است، یعنی هزینه را حساب می کند و مبلغی را به عنوان سودروی هزینه ها به آن اضافه می کند که در نهایت نرخ لکوموتیو تعیین می شود که فرمولی ساده و بر مبنای فرمول های اقتصادی و معتبر است، به عنوان مثال پارامترهایی همانند نرخ تورم، نرخ بهره بانکی، نرخ ارز، حقوق و دست مزد و هزینه نگهداری و تعمیرات، بهره برداری و همه عوامل هزینه در آن فرمول گنجانده شده و محاسبه می شود، و این مسئله مهم است که نرخ ارز جدید باید در آن فرمول جاگذاری شود نه نرخ ارز چهار هزار و دوست تومان، زیرا به لکوموتیو ارز چهار هزار تومانی تعلق نمی گیرد، یا باید به عنوان یک ابزار حمایتی با دولت باید صحبت کنیم تا ارز چهار هزار و دوست تومان را به لکوموتیو تخصیص دهند باید متذکر شوم در کشور ما تغییرات نرخ ارز تاثیر بسیاری بر روی هزینه ها و قیمت ها گذاشته است، این روزها در خبرها و یا در همه جا بحث قیمت تمام شده خدمات و کالاهاست، اعم از کالاهایی که در زندگی روزمره از آن ها استفاده می کنیم و یا کالاهای صنعتی که با واسطه از آن ها بهره می بریم، اتفاق جالبی که در این صنعت رخ داده آن است که نرخ فولاد و سنگ آهن بسیار افزایش یافته و همه به این امر آگاه هستند و مشتری اصلی ما صنعت آهن و معدن است، به عنوان مثال قیمت سنگ آهن و محصولات فولادی بیش از دو برابر افزایش یافته است از سوی دیگر انرژی، سوخت، دستمزد و هزینه حمل و نقل و تمامی مواردی که هزینه های صنعت فولاد می باشد افزایش چشمگیری نداشته است، بنابراین سوالی در اینجا مطرح است که چرا حمل و نقل نباید قیمت خود را بالا ببرد؟ ما از مسئولین

هنگامیکه ما بر روی دریافت این وام مطالعه کردیم در نیمه دوم سال ۹۶ بود، در آن زمان نرخ ارز مشخص بود، تقریباً معادل ۲۵ میلیون دلار سرمایه گذاری بود اما امروز که پول به دست ما رسیده اگر محاسبه شود در حدود ۱۲ یا ۱۳ میلیون دلار بیشتر نمی باشد بنابراین تمامی فرضیات اولیه ما تغییر کرده و ما نمی توانیم آن سرمایه گذاری که مورد نظر بود را با این مبلغ انجام دهیم، اکنون در حال به روز کردن مطالعات قبلی هستیم. به عبارت دیگر نه تنها هزینه تامین لکوموتیو و سرمایه گذاری بشدت افزایش یافته، بلکه درآمد لکوموتیوها نیز حالا کفایت هزینه های نگهداری و بهره برداری را نمی کند و در صورت عدم تغییر محسوس، سرمایه گذاری برای تامین لکوموتیو غیر اقتصادی خواهد بود. اکنون این مشکل را به راه آهن منعکس کرده ایم و امیدواریم راه آهن عنایت کند و چتر حمایتی بیشتری به اینگونه سرمایه گذاری ها باز کند تا در این شرایط سخت کار را پیش ببریم زیرا متعهد هستیم تا این پول را با سود مورد نظر به بازار سرمایه برگردانیم، روش تامین سرمایه روش پیچیده ای است و هیچ کس بابت این مشکلات پیش آمده مقصر نیست بلکه علت آن شرایط خاصی است که در کشور ایجاد شده است.

انتظار شما از راه آهن برای عبور از این چالش چیست؟

به نظر بنده در ابتدا باید لکوموتیو را در کشور اقتصادی کرد، یعنی باید

محترم راه آهن و وزارت راه تقاضا داریم تا خود را سریع تر با این شرایط تنظیم کنند، بازار حمل و نقل بار اکنون بسیار برای صنایع و معادن سود آور است، پیشنهاد می کنم نرخ حمل و نقل مواد معدنی و صنایع فولاد با توجه به قیمت های جدید افزایش پیدا کند و این امر علاوه بر اینکه صدمه ای به جایی وارد نمی کند بلکه موجب رونق این کار خواهد شد، زیرا ما دیگر توان ضرر را نداریم و هرچه در این کار تاخیر ایجاد شود ضرر انباشته سنگینی را بر دوش حمل و نقل ریلی خواهد گذاشت. بنده شخصاً از مسئولین محترم راه آهن و شرکتهای مالک واگن تقاضا دارم تا چابک تر و سریع تر در مورد نرخ های حمل و نقل بار تصمیم گیری کنند و خود را با شرایط امروز جامعه سریعتر وفق دهند، اگر این اصلاح قیمت با تاخیر انجام شود در طی این مدت میلیاردها تومان ضرر و زیان را بر دوش واگن داران و لکوموتیو داران و راه آهن و همه فعالان این بخش خواهد گذاشت.

به عنوان سخن آخر اگر ناگفته ای مانده است بفرمایید.

موضوع امروز تمامی بخش حمل و نقل ریلی به ویژه لکوموتیو ها، تطبیق با شرایط موجود کشور از لحاظ سرمایه گذاری های جدید و همچنین حفظ شرایط موجود می باشد، ما انتظارمان از دولت، راه آهن و مسئولین محترم آن است که با سرعت بیشتری به این مسائل رسیدگی کنند. تصمیم گیری صحیح و سریع می تواند کمکی باشد تا تاثیرات منفی این شرایط کاهش پیدا کند، درست است که شرایط سخت شده ما نیز باید در این شرایط سخت چابک تر، به روز تر و سریع تر عمل کنیم تا صدمه کمتری به این صنعت وارد شود، علاوه بر اینکه در کشور رکود نسبی ممکن است وجود داشته باشد اما در بخش بار، رشد وجود دارد، نیاز به لکوموتیو و بار وجود دارد و می توانیم از این فرصت ها برای افزایش درآمد این بخش استفاده کنیم.