



عدم ورود نقدینگی به بخش لکوموتیو

## حال لکوموتیوها خوب نیست

با مجتبی لطفی، رئیس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی در خصوص وضعیت لکوموتیو در سال‌های اخیر گفت و گویی داشته‌ایم. وی با ابراز نگرانی در خصوص کمبود لکوموتیو بیان کرد: در حال حاضر مشکل اصلی در شبکه ریلی موضوع لکوموتیو است. زیرا در کشور لکوموتیو گرم و آماده به کار کم است و تعداد زیادی از آن‌ها به دلایل مختلف از جمله کمبود قطعات برای تعمیر متوقف شده‌اند. اگر علت آن را ریشه‌یابی کنیم به این خواهیم رسید که در سال‌های ۹۸ و ۹۹ تلاش زیادی کردیم تا مسئولان مربوطه را توجیه کنیم که نرخ لکوموتیو منطقی نیست. به عبارت دیگر اقتصاد لکوموتیو صحیح نبود و تلاش‌هایی که کرده‌ایم اواخر سال ۹۹ تا اندازه‌ای به نتیجه رسید. ادامه گفت‌وگو را بخوانید:

لکوموتیو است و قول‌هایی دادند که به تعهدات راه‌آهن و مطالبات پیمانکاران هر چه زودتر رسیدگی شود. در حال حاضر هم بیش از ۱۰۰ روز است هیچ پولی به مالکان لکوموتیو داده نشده است و ما هم انتظار نداریم راه‌آهن از درآمد خود به مالکان لکوموتیو کمک کند البته این، انتظار دوری نیست زیرا راه‌آهن به نوعی مانند پدر خانواده شبکه ریلی است و شرکت انتفاعی نیست بلکه شرکتی دولتی است با وظایف حاکمیتی ولی هیچ‌کس چنین انتظاری ندارد و انتظار داریم پول خودمان را بدهند. باید تاکید کنم که در این مدت که مطالبات بخش خصوصی به تعویق افتاده لکوموتیوها سیر داشتند و بخشی از درآمدشان هم توسط راه‌آهن وصول شده که حداقل انتظار ما این است همان بخشی که وصول شده را پرداخت کنند. مدیرعامل راه‌آهن هم بر این باور هستند که نباید پولی که متعلق به راه‌آهن نیست با پول راه‌آهن مخلوط شود. این یک مشکل خود ساخته است و راه‌آهن نباید پولی که متعلق به خودش نیست را دریافت کند و در جای دیگر هزینه کند و در این میان شرایطی پیش آید که لکوموتیو داران برای نیازهای اولیه خود دچار مشکل شوند. علاوه بر این که در روابط اقتصادی به هر دو طرف ضرر و زیان وارد می‌شود. زمانی راه‌آهن سود می‌برد که این لکوموتیوها سیر کنند. از اواخر سال ۹۹ که این مشکلات پیش آمد، به این نتیجه رسیدیم خودمان مستقیماً با مالکان واگن‌ها قرارداد ببندیم. برای این موضوع هم ابتدا اخذ مجوز از شرکت راه‌آهن مطرح بود که

در حالی که روش خرید و تدارک در کشور تغییر کرده و عمدتاً نقدی شده‌اند. در حال حاضر چون تورم وجود دارد کسی به صورت اعتباری خرید و فروش انجام نمی‌دهد. با ضعف نقدینگی همان مشکلات به شکل دیگری ظهور کرده است و ما در چاله‌ای افتاده‌ایم که نمی‌توانیم لکوموتیوها را به شبکه بازگردانیم و این کمبود لکوموتیو باعث شده است ضرر جمعی کنیم که این ضرر شامل صاحبان واگن، صاحبان بار و حتی خود راه‌آهن که حق دسترسی دریافت می‌کند نیز شده است.

### مطالبات شرکت‌ها از راه‌آهن چه مبلغی است؟

مطالبات شرکت‌ها نزدیک به ۷۰۰ میلیارد تومان است. بحث ما همیشه این بوده که بهتر است این مطالبات دو تا سه ماه باشد اما در حال حاضر به حدود ۷ ماه رسیده است و این رقم با در نظر گرفتن اوراقی است که داده شده است و به هیچ عنوان وضع مناسبی نیست. وقتی پول وارد صنعت لکوموتیو نشود باعث مشکلاتی می‌شود که راه‌آهن هم با آن روبه‌رو است و وقتی نرخ لکوموتیو درست نباشد درآمد راه‌آهن هم مناسب نخواهد بود و نمی‌تواند خود را اداره کند. همه پیمانکارانی که در قرارداد با بخش لکوموتیو هستند در شرایط بسیار بدی قرار دارند. در این میان خبر خوبی که وجود دارد، این است که در مذاکراتی که از جانب راه‌آهن با مالکان لکوموتیو انجام شده است چند نکته مثبت وجود دارد و آقای دکتر صالحی مدیرعامل شرکت راه‌آهن ۱.۱ کاملاً واقف شدند که مشکل اصلی امروز ما

### وضعیت لکوموتیو داران و مطالبات آنان با توجه به این که راه‌آهن به آن بی‌توجه است چگونه است؟

در سال‌های ۹۷ و ۹۸ ما با یک شیوه نادرست کار کردیم به طوری که درآمد لکوموتیو از هزینه آن کمتر بود. بنابراین تعداد زیادی از مالکان دولتی و خصوصی هزینه لازم برای نگهداری لکوموتیو را نداشتند و سرویس‌های نگهداری لازم عقب افتاد که نتیجه آن را از اوایل ۱۴۰۰ شاهد هستیم و تعداد زیادی لکوموتیو متوقف شده است. اگر بخواهم آماری در این حوزه ارائه کنم از حدود ۱۵۰ لکوموتیو بخش خصوصی، ۳۵ دستگاه کاملاً متوقف شده‌اند. وضعیت خیلی شدیدتر این اتفاق در بخش لکوموتیوهای دولتی افتاد. زمانی که نقدینگی وارد صنعت نشود نتیجه‌ای جز این نخواهد داشت.

در اواخر سال ۹۹، نظرات بخش خصوصی و دولتی به هم نزدیک‌تر شدند و نرخ لکوموتیو مقداری واقعی‌تر شد. اما در بخش لکوموتیوهای بخش خصوصی با مشکل جدیدی مواجه شدیم که دیگر بحث نرخ، موضوع اصلی در صنعت لکوموتیو نبود. موضوع اصلی مطالبات و کارکرد است. بهمن ۹۹ توافقاتی با راه‌آهن صورت گرفت تا لکوموتیوهای خصوصی نیز متناسب با کارکردشان مانند واگن و خط مطالبات خود را دریافت کنند. فقط ۳ ماه به این موضوع عمل شد و بعد دیگر استمرار نیافت، در نتیجه حجم مطالبات بخش خصوصی مجدداً زیاد شد و این امر باعث کمبود نقدینگی بخش خصوصی شد

که شرکت‌های بزرگی هم ندارند، پرچم ساخت داخل را در دست گرفته‌اند و می‌گویند همه چیز باید ساخت داخل باشد، اما واقعیت این است که آن‌ها توانایی لازم را ندارند. متقابلاً در تولید بعضی محصولات داخلی به‌خوبی عمل شده است، مانند باتری‌های لکوموتیو و انواع فیلترها و... ولی این موضوع عمومیت ندارد و با این کار به جای کمک تیشه به ریشه یکدیگر می‌زنیم. در این شرایط انجمن باید به‌طور موثر عمل کند. در انجمن کار فرمایی یک‌سری تولیدکنندگان وجود دارند که اگر افراط نکنند در صنعت داخل توسعه به وجود می‌آید. ما در نگهداری، بازسازی و تجهیزات در ایران خیلی قوی هستیم و شرکت‌های زیادی از این محل امرار معاش می‌کنند. مشکل دیگری که وجود دارد این است که برخی تولیدکنندگان تجهیزاتی را



که تولید می‌کنند بسیار گران عرضه می‌کنند مانند ذغال تراکشن. تولیدکننده گرافیت آن را از خارج از کشور وارد می‌کند و بعد از فرآیند تولید آن را می‌فروشد و نباید قیمت تمام‌شده از مشابه خارجی فاصله زیادی داشته باشد و بیشتر شود زیرا مصرف‌کننده نمی‌تواند کار را مدیریت کند. از این دست مشکلات زیاد داریم. عموماً تولیدکنندگان ما تولیدکنندگان خوبی هستند، اما این کار در مقیاس بزرگ اقتصادی به‌صرفه است و نمی‌توان به تولید هر چیزی افتخار کرد، زیرا می‌تواند یک تله بزرگ باشد که بخواهند همه چیز را خودشان تولید کنند. در نهایت نباید شعار تولید داخل خودمانع توسعه ناوگان ریلی کشور و توسعه حمل و نقل ریلی شود بلکه باید کمک و همسو با توسعه حمل بار و مسافر در راه‌آهن باشد.

جدیدی اضافه کرده با این حال متأسفانه تعدادی از لکوموتیوهای این بخش نیز متوقف شده است.

### مدیریت جدید راه‌آهن درباره این که لکوموتیوها را به بخش خصوصی بسپارند، نظر خاصی داشتند؟

خیر. تا امروز صحبتی در این مورد صورت نگرفته است.

### بخش خصوصی در رابطه با نوسازی ناوگان در سال جدید چه اقداماتی انجام داده است؟

متأسفانه فعالیت‌های نوسازی و بازسازی کم شده است. هزینه‌ها در بخش خصوصی اولویت‌بندی دارند و اولین هزینه‌هایی که برداشت می‌شوند، هزینه‌های بهره‌برداری است مانند

خوشبختانه راه‌آهن با صدور این مجوز موافقت کرد، ولی واقعیت این است که اگر با مالکان واگن‌ها قرارداد ببندیم همیشه در این بازی، یک طرف سومی هم وجود دارد که راه‌آهن است، چون لکوموتیو و واگن در اختیار راه‌آهن قرار دارد. در این قرارداد، سرمایه در دست شخص سومی است که بهره‌برداری را انجام می‌دهد. به همین دلیل خواستاریم قرارداد سه‌جانبه‌ای بین ما و صاحب واگن باشد و راه‌آهن نقش نظارتی داشته باشد. وقتی راه‌آهن در انعقاد قراردادها کمکی نکند در نتیجه پیشرفتی هم حاصل نخواهد شد.

### کمک راه‌آهن به چه صورتی می‌تواند باشد؟

در سال‌های ۹۴ و ۹۵ با وجود عدم رضایت طرفین، با اعمال اجبار و دستور راه‌آهن، این قراردادها اجرایی شد. راه‌آهن ابزارهای زیادی برای فشار به واگن‌داران و صاحبان لکوموتیو دارد و به‌عنوان شخص سوم بر همه چیز نظارت دارد، اما در حال حاضر راه‌آهن کاملاً از این مسئله شانه خالی می‌کند.

### آیا این از وظایف راه‌آهن است که به‌عنوان نهاد حاکمیتی نظارت داشته باشد؟

در این خصوص به صراحت وظایف مکتوبی وجود ندارد، ولی هم وظایف نوشته و هم نانوشته داریم. از طرفی اختیار حرکت لکوموتیو با راه‌آهن است و باید مقررات راه‌آهن را رعایت کرد و نمی‌توان آن را نادیده گرفت. این مذاکرات همچنان ادامه دارد و باید به این سمت برویم چون در نهایت این به نفع همه از جمله راه‌آهن است. هدف ما اصلاح گردش نقدینگی و شفاف‌سازی روابط قراردادی است. خوشبختانه مالکان واگن علاقه بیشتری به این موضوع نشان می‌دهند.

### آیا در حال حاضر به دلیل کمبود لکوموتیو بار روی زمین مانده است؟

میزان حمل و نقل بار راه‌آهن به میزان سال‌های قبل نیست و افت داشته است. لکوموتیوهای بخش خصوصی هم از ۳۲ درصد باری که سال قبل حمل می‌کردند در حال حاضر به ۳۷/۵ درصد رسیده‌اند و با افزایش همراه بوده‌اند چون لکوموتیوهای راه‌آهن بیشتر از لکوموتیوهای بخش خصوصی متوقف شده است. بخش خصوصی لکوموتیوهای کمتری از راه‌آهن دارد، اما مدتی است که تعدادی لکوموتیوهای

سوخت، روغن و... بعد از آن هزینه‌های جاری مدنظر است مانند نگهداری و هزینه‌های ضروری و حقوق کارمندان و در آخر هزینه تعمیرات و بعد از آن هزینه بازسازی و نوسازی مطرح است. بدیهی است زمانیکه پرداخت‌ها کفایت امور جاری را نمی‌کند، هیچ شرکتی قادر به هزینه‌کردن امور بازسازی و نوسازی نخواهد بود.

### ثبت سفارشات به چه صورت است؟ آیا برای وارد کردن قطعات مشکلی دارید؟

هیچ‌یک از شرکت‌ها با تولید داخل مخالفتی ندارند. تهیه قطعات از خارج از کشور بیش از حد دشوار و گران است و اگر مشابه داخلی آن موجود باشد هرگز شرکتی به دنبال خرید خارجی نمی‌رود. ولی متأسفانه در کشور ما عده محدودی