



گفتو گو با مهندس مجتبی لطفی رییس گروه لکوموتیو انجمن صنفی: در صنعت ریلی منافع بزرگ فدای منافع کوچک شدند

طبق آخرین آمار، امسال با کاهش حمل و نقل بار در شبکه مواجه هستیم که مهمترین علت آن هم کمبود لکوموتیو است. براساس اظهارنظرهای مسئولان راه آهن و کارشناسان این حوزه، بار برای حمل وجود دارد ولی امکان حمل وجود ندارد. لکوموتیوهایی که در بخش بار فعال هستند به دو بخش دولتی و خصوصی تقسیم می شوند. تا سال گذشته ۳۲ درصد از بارهای شبکه ریلی توسط لکوموتیوهای بخش خصوصی و بقیه توسط لکوموتیوهای دولتی حمل می شد. امسال با کاهش لکوموتیوهای در سیر این سهم تغییر کرده و بخش خصوصی توانسته تا ۳۸ درصد از بار ریلی را حمل کند و سهم بخش دولتی کاهش پیدا کرده است. طبق آمار تا ابتدای بهمن ماه ۱۴۰۰ حدود ۹/۵ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته افت بار در شبکه ریلی داشتیم که علت اصلی آن کمبود لکوموتیوهای دولتی است که حدود ۱۷ درصد کمتر از بار سال بوده و بخشی را لکوموتیوهای بخش خصوصی جبران کردند. در گفتو گو با مهندس مجتبی لطفی به مسائل و مشکلاتی که بر سر راه این مهم قرار گرفته و همچنین راهکارها پرداخته ایم. ایشان معتقد است در صنعت ریلی امروز منافع بزرگ فدای منافع کوچک شده اند که می توانید این گفتو گو را مطالعه بفرمایید:

ضرر می کند، حتی خود راه آهن پولی که بابت حق دسترسی از شرکت های خصوصی برای سیر می گیرد هم کاهش پیدا می کند. این که با این تاخیرها چه کسی برد می کند و منافع چه سازمانی تامین می شود را نمی دانیم. یعنی خود راه آهن به عنوان یک بنگاه اقتصادی و نه به عنوان سازمانی حاکمیتی با این روش پرداخت ضرر می کند. اگر فکری برای حل این پرداخت ها نشود برای سال آینده نیز این تکالیف انباشته خواهد شد و لکوموتیوهای بیشتری متوقف خواهند شد و برای راه اندازی مجدد باید هزینه های بیشتری شود ضمن این که در درهای بیشتری هم خواهد داشت. اگرچه وضع لکوموتیوهای خصوصی کمی بهتر از وضع لکوموتیوهای دولتی است ولی هر دو در شرایط بدی به سر می برند.

در لکوموتیوهای دولتی هم با اینکه مالک راه آهن است اما هزینه ها تامین نمی شود و باید بخش معاونت ناوگان راه آهن تقویت شود و حمایت های بیشتری از این معاونت شود تا بتواند این مسئولیت سخت را انجام دهد.

**این مشکل را از کدام بخش از راه آهن می بینید؟
بدنه سنگین راه آهن؟ عدم مدیریت صحیح؟ یا در
جای دیگر که باعث شده مطالبات را پرداخت نکنند.**

ما با چند مشکل روبه رو هستیم. در ابتدا اراده جدی برای پرداخت مطالبات وجود ندارد و اهمیت

نتوانسته اند قطعات لازم را تهیه کنند. اواخر سال گذشته و اوایل امسال نرخ ها تا حدودی نسبت به گذشته با رویکرد بهتری اصلاح شد اما در کنار آن مشکل جدیدی بروز کرد که خیلی از روند گذشته بدتر است و آن هم مطالبات انباشته است که پرداخت نمی شود. امروز در بازار به خاطر شرایط تورمی که وجود دارد بیشتر معاملات به صورت نقدی انجام می شود. پرسشی که باید از مسئولان راه آهن پرسید این است که اگر لکوموتیو مشکل اصلی ما است چرا مسیر نقدینگی لکوموتیو را اصلاح نمی کنند؟ راه آهن چرا پول لکوموتیوهای بخش خصوصی را پرداخت نمی کند؟ الان بیش از شش ماه است که راه آهن در پرداخت ها تعلل ایجاد کرده در حالی که پیش از این دوره پرداخت ها خیلی کمتر بود. خیلی جالب است راه آهن پول را از مشتری گرفته و سهم خودش را هم برداشته ولی سهم بخش خصوصی را نمی دهد. در جلسهای هم که در ابتدای ورود آقای صالحی داشتیم ایشان رو به مدیران راه آهن تصریح کرد که اگر پول بخش خصوصی وصول شده است نباید دست راه آهن بماند و باید پرداخت شود اما متاسفانه تا به امروز همچنان درگیر مشکلات هستیم و قدمی برای رفع مشکلات برداشته نشده است.

وقتی پرداخت ها به تعویق می افتد همه در این میان متضرر می شوند. مالک لکوموتیو و مالک واگن

لطفا در مقام رییس گروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی بفرمایید بخش لکوموتیو در حوزه ریلی با چه مشکلاتی رو به رو هستند؟

بزرگ ترین مشکلات در بخش لکوموتیو مسایلی است که از اشتباهات سال های ۱۳۹۸ و ۹۹ بوجود آمده است و آن هم مساله نرخ است. در این دو سال هزینه ها خیلی بالا رفتند و مقام مسئول که راه آهن بود نرخ ها را با تاخیر بسیار زیاد تعدیل کرد که باعث شد خلأ بزرگی در بخش لکوموتیو دولتی و خصوصی ایجاد شود. این مسایل باعث شد عملیات تعمیرات لکوموتیوها افت پیدا کند و از تعداد لکوموتیوهای در سیر کاسته شده و متوقف شوند. این توقف ها به علت عقب افتادن سرویس های ادواری یا کمبود قطعات لکوموتیوها پیش آمد. متاسفانه در کشور وقتی لکوموتیوی متوقف می شود به انبار قطعات یذکی تبدیل می شود زیرا در بازار با کمبود قطعات مواجه هستیم. یعنی وقتی لکوموتیوی به علت نبود قطعه ای متوقف می شود پس از مدتی آن قطعه که جایگزین نمی شود هیچ، بلکه بخش های دیگری هم از این لکوموتیو مورد استفاده قرار می گیرد و عملاً لکوموتیو از دور خارج می شود.

همه این اتفاق ها به مشکلات و بنیه مالی برمی گردد که به خاطر مسایل مالی شرکت ها

این موضوع هنوز برای شان جا نیفتاده است. مساله دوم این است که مکانیسم پرداخت اشتباه است. شرکت های لکوموتیوی وجود دارند که مالک آنها شرکت های واگنی هستند و بار شرکت های واگنی را لکوموتیوهای خودشان حمل می کنند. حالا چرا باید شرکت های واگنی پول لکوموتیو را به راه آهن بدهند و دوباره همان پول را از راه آهن با در دسر و تاخیر پس بگیرند. وقتی پای پول در میان می آید همه وسوسه می شوند و این حجم پول، گردش مالی راه آهن را سهل می کند با این که کار غلط و اشتباهی است و راه آهن نباید با پول شرکت ها بازی کند. برای نپرداختن هم بهانه های مختلفی می تراشند و به عناوین مختلف از زیر پرداخت مطالبات طفره می روند ولی در گذشته راه آهن برای حمایت از بخش خصوصی حتی زمانی که وصولی نداشت از نقدینگی خودش به شرکت ها پرداخت می کرد. در حال حاضر کارها برعکس شده است و با مدیریت خوبی که راه آهن در بخش واگنی ها اعمال می کند پول را از آنها می گیرد و شرایط وصولی برای راه آهن بهتر شده است اما در پرداخت بدهی ها متعهد نیست.

این بدهی ها با بدهی هایی که راه آهن به پیمانکاران دارد متفاوت است و باید بین این دو فرق گذاشته شود. مالکان لکوموتیوهای خصوصی پیمانکار راه آهن نیستند. حتی در قراردادهای شرکت های لکوموتیوی موجه هستند و راه آهن مستاجر است. اما در عمل پول و اختیارات دست مستاجر است و پول موجه را نمی دهد. برای حل این مشکل اگر اراده قوی مدیریتی شکل بگیرد و بدنه راه آهن را ملزم کند تا پول مالکان لکوموتیوهای خصوصی را پرداخت کند و حتی پول لکوموتیوهای خودش را از منابع مالی راه آهن تفکیک کند و به موقع پرداخت کند مطمئن باشید شرایط لکوموتیوها بهتر از این خواهد شد. این شرایط باعث شده است تا شرکت های لکوموتیوی به فکر تاسیس یک شرکت حق العمل کاری در سال ۱۴۰۱ باشند و کارهایش در حال انجام است.

در زمینه ۲۰۰ لکوموتیوی که گفته می شود قرار است از روسیه وارد شود، از لحاظ فنی و این که آیا با شبکه ریلی ما هماهنگ هستند اطلاعی دارید؟

این موضوع تا به امروز در حد خبر بوده و هیچ مشخصات فنی اعلام نشده است تا کارشناسان بررسی کنند و نظر بدهند. در تاریخ راه آهن سوابق خوبی با لکوموتیوهای روسی نداشتیم و هیچ گاه به خصوص بعد از انقلاب لکوموتیوی از روسیه

خریداری نشده است. چون بحث مرادوات مالی و مشخصات فنی لکوموتیوها همیشه مطرح بوده و هیچ وقت عملیاتی نشده است. تا وقتی هم که مشخصات لکوموتیو اعلام نشود نمی توان اظهار نظر کارشناسی کرد.

اگر فرض کنیم این ۲۰۰ لکوموتیو وارد کشور شود آیا مراکز نگهداری و تعمیرات کافی در کشور وجود دارد که برای امر نگهداری و تعمیرات دچار مشکلات نشویم؟

ابتدا در مورد خرید لکوموتیو توضیح بدهم. وجود معضل کمبود لکوموتیو مثل منبع آبی است که سوراخ است و آب آن هدر می رود و به جای ترمیم سوراخ منبع آب، عده ای مدام می گویند داخل منبع آب بریزید تا پر شود. این مثال شبیه داستان لکوموتیوهای است که متوقف شده اند و به دلیل نداشتن پول برای خرید قطعات و تعمیر آنها عده ای چاره کار را در خرید لکوموتیو می دانند. ما ابتدا باید لکوموتیوهای موجود را به سیر برگردانیم بعد ببینیم به چه میزان لکوموتیو نیاز داریم و برای خرید اقدام کنیم. تا چند سال پیش این مسیر برعکس بود و همه لکوموتیوهای جی ام راه آهن بازسازی شد و آمار این لکوموتیوها به ۲۰۰ دستگاه رسید. پروژه بازسازی و تعمیر لکوموتیوهای جی ام مطرح شد و شرایط رو به بهبود بود چون سرمایه گذاری خوبی در این بخش می شد. در حال حاضر شش سالی می شود هیچ پروژه بهسازی و بازسازی لکوموتیو در دستور کار نیست و نتیجه آن این می شود که لکوموتیوهای آرام آرام از شبکه خارج می شوند و این کار ربطی به سن لکوموتیوها ندارد و در میانه عمر باید بازسازی لکوموتیو در دستور کار قرار گیرد و انجام شود.

امسال شرایط نسبت به سال های گذشته تشدید هم شده است. حتی هزینه های تعمیرات جاری هم تامین نمی شود و در نتیجه لکوموتیوهای متوقف می شوند. بازسازی و تعمیرات و اورهال لکوموتیو در ایران کاملاً بومی شده است و امکانات و شرکت های خوبی در این زمینه فعالیت می کنند. ضمن این که اشتغال قابل توجهی هم در این زمینه ایجاد شده است. باید بگویم با پول خرید هر لکوموتیو می توان چهار تا پنج دستگاه از لکوموتیوهای متوقف شده را راه اندازی کرد. وقتی در کشور منابع مالی محدود هستند و مشکلاتی در خرید داریم، عقل سلیم حکم می کند ابتدا بباییم و لکوموتیوهای موجود را بازسازی کنیم تا چرخ کارخانه ها بچرخد و اشتغال ایجاد شود. البته این را هم اشاره کنم که چون تعمیرات و بازسازی هر لکوموتیو با توجه

به شرایط آن فرق می کند و زمان بر است، ما به لکوموتیوهای نو نیز نیاز داریم و واردات لکوموتیو به صورت کارشناسی شده هم می تواند صورت بگیرد. برای توسعه حمل و نقل ریلی متناسب با خطوط و ناوگان باید لکوموتیوهای نو اضافه شوند و هم اکنون در کشور با کمبود لکوموتیو روبه رو هستیم. اگر آمار تولید لکوموتیو طی ۱۵ سال گذشته را ببینید مشاهده می کنید مساله ای که وجود دارد این است که پروژه تولید لکوموتیو کند است. پروژه هایی برای تولید لکوموتیو مثل آلستوم، زمینس، مپ ۲۴، پارس ۳۳ داشتیم ولی روند تولیدشان کند است و موانع متعددی سر راه تولیدشان وجود دارد که باعث این مساله شده است. یا باید موانع را برداریم یا ظرفیت بالفعل و خروجی کافی ایجاد کنیم. استهلاك لکوموتیو در کشور سالانه ۲۰ دستگاه است و اگر سالانه ۲۰ دستگاه بازسازی کنیم یا به مجموعه اضافه کنیم تازه در نقطه سر به سر قرار می گیریم. تولید داخل گرچه فرصت خوبی است و مغتنم و باید حمایت شود ولی با این ظرفیت خیلی نمی توانیم به این بخش امیدوار باشیم.

در حال حاضر ظرفیت تولید لکوموتیو در کشور چقدر است؟

آمار دقیق را باید شرکت های تولیدکننده لکوموتیو اعلام کنند و صحبت های من براساس آنچه اتفاق افتاده بوده است. مثلاً می گوئیم پروژه مپ ۲۴ چند سال است شروع به کار کرده است و طی این مدت چند دستگاه لکوموتیو تولید کرده است یا پروژه پارس ۳۳ چند سال است شروع شده و چه تعداد لکوموتیو تولید شده است. در پروژه آلستوم ۱۰۰ دستگاه لکوموتیو تولید شده که حدود ۱۰ سال طول کشید یا در پروژه زمینس ۱۲۰ دستگاه لکوموتیو طی ۱۱-۱۰ سال تولید شد. این مدت زمان برای این تعداد تولید لکوموتیو خیلی طولانی است و با این میزان خروجی نیازهای کشور در این زمینه تامین نمی شود.

از نظر قیمت لکوموتیوهای تولید داخل با مشابه خارجی چقدر تفاوت دارند؟

چون بخشی از تجهیزات تولید لکوموتیو از خارج از کشور تامین می شود یا مواد اولیه ساخت قطعات و تجهیزات از خارج تامین می شود اختلاف قیمتی بین داخل و خارج آنچنان نیست و تفاوت زیادی با هم ندارند و فکر می کنم حداکثر با ۱۵-۱۰ درصد کمتر می توانیم در داخل نمونه مشابه با خارجی را تولید کنیم. البته مساله مهم این است که به راحتی



این امکان را هم نداریم که بتوانیم از خارج لکوموتیو خریداری کنیم. بنابراین لکوموتیوهایی که در داخل تولید می‌شوند خیلی با ارزش هستند.

این‌که برخی مدیران شرکت‌ها مدعی هستند خرید از خارج به صرفه است را چگونه می‌بینید؟

احتمالا نمونه‌های مشابه با تولید داخل را در نظر نمی‌گیرند و منظورشان مدل‌های دیگری است. مثلا لکوموتیو آمریکایی را با نمونه چینی مقایسه می‌کنند. لکوموتیوی که در ایران تولید می‌شود تجهیزات آن از کشورهای غربی تامین می‌شود و مطابق استانداردهای آنها تولید می‌شود و کیفیت بالاتری دارد. برای نمونه مپ ۲۴ را باید با لکوموتیو جی‌ام مقایسه کنید نه یک لکوموتیو چینی که ارزان است و کیفیت پایینی دارد. از نظر قیمتی هیچ شرکتی قابلیت رقابت با تولیدات چینی را ندارد و این را می‌توانید در تولید خودرو نیز ببینید. محصولات چینی معمولا عمر کمتری دارند و قیمت پایین. البته این اواخر کیفیت لکوموتیوهای تولیدی‌شان نیز بهتر شده است و از نظر اقتصادی مقرون به صرفه هستند.

در بخش تعمیرات با چه مشکلاتی روبه‌رو هستید؟

لکوموتیوهای غربی چون بیشتر صادر شده‌اند (چیزی حدود ۳۰-۲۰ برابر لکوموتیوهای چینی) بنابراین تامین قطعات یدکی لکوموتیوهای غربی راحت است و می‌توان از بازار بزرگ‌تری تهیه کرد ولی در مورد لکوموتیوهای چینی باید از بازارهای خاصی قطعات مورد نیاز را تهیه کرد.

شرکت‌های مالک لکوموتیو در تامین قطعات برای لکوموتیوهای در حال سیر با چه مشکلاتی روبه‌رو هستند؟

در تامین قطعات مثل بقیه بخش‌ها با چالش‌هایی مواجه هستیم. در مورد لکوموتیوهای جی‌ام چون بیشتر قطعات بومی‌سازی شده‌اند تامین و تولید قطعات در داخل آسان است ولی مساله اینجاست که تولیدکنندگان این قطعات برای تهیه مواد اولیه با مشکل روبه‌رو هستند. مثلا شرکتی که فیلتر تولید می‌کند باید کاغذهای مورد نیاز را وارد کند که تامین کاغذ در این شرایط و با قیمت‌های ارز که در نوسان است، سخت می‌شود.

گاهی وقت‌ها منافع بزرگ در صنعت فدای منفعت کوچک در همان صنعت می‌شود. پیش آمده است که لکوموتیوها به خاطر تامین یک قطعه

در خطر توقف قرار گرفته‌اند و اجازه ورود قطعات را نداده‌اند و علت را وجود تولیدکننده داخلی عنوان می‌کنند. وقتی سراغ تولیدکننده داخلی می‌رویم این تولیدکننده ضمن این که نمی‌تواند قطعه را به موقع تحویل بدهد قیمت بالاتری نسبت به مشابه خارجی اعلام می‌کند جدا از این که کیفیت پایینی هم دارد. جالب این‌جاست که تولیدکننده داخلی واردکننده مواد اولیه همان قطعه است و کارش این است که فقط برش بزند و بفروشد و ارزش افزوده چندانی هم در این صنعت وجود ندارد ولی وزارت صمت یا مرجع تصمیم‌گیرنده نمی‌تواند تعادل بین این بخش‌ها را تنظیم کند.

در گذشته مثلا حدود ۱۵-۱۰ سال پیش راه‌آهن در این موارد با قدرت وارد می‌شد و هم جلوی وضع عوارض غیرکارشناسی را می‌گرفت و این کار باعث می‌شد هم کالا وارد شود و هم در داخل تولید شود. کالای تولیدشده خودش باید مطلوب و جذاب باشد تا مشتری تمایل به استفاده از آن داشته باشد والا به زور که نمی‌توان کالایی را به خریدار تحمیل کرد. برای نمونه شرکت فیلتر کاج، سال‌هاست انواع فیلترها را با کیفیت بالا و قیمت مناسب تولید می‌کند و نیاز کشور را برطرف کرده است و حتی اگر امروز واردات فیلتر را آزاد کنید کسی برای واردات فیلتر تمایل نشان نمی‌دهد و صرفه اقتصادی برای واردات ندارد. یا در مورد باتری‌های لکوموتیو که زمانی از کانادا وارد می‌شد، امروز شرکت پلاتین ایران سال‌هاست باتری مورد نیاز لکوموتیوها را با کیفیت و قیمت مناسب تولید می‌کند و اگر روزی واردات باتری آزاد شود باز شرکتی سراغ واردات باتری نمی‌رود. این‌گونه خوب است نه این‌که به زور بخواهیم تولید یک شرکت را به مشتریان تحمیل کنیم و نباید از یک تولیدکننده حمایت بیش از حد و غیرضروری صورت بگیرد.

صنایع جنبی مختلفی ایجاد شده‌اند تا صنعت حمل و نقل درست فعالیت کند. اگر تعداد لکوموتیوهای کشور دو برابر شود کار این صنایع رونق می‌گیرد. اگر مانع افزایش تعداد لکوموتیوها شویم عملا به صنایع جنبی هم لطمه وارد می‌شود. در این زمینه مثال زیاد داریم. باید اجازه داده شود صنعت مسیر طبیعی خودش را طی کند. با جلوگیری از واردات نمی‌توان از صنایع حمایت کرد. حمایت این نیست که مصرف‌کننده را مجبور کنیم فقط از یک تولیدکننده آن هم با کیفیت پایین و قیمت بالا خرید کند و این بدترین نوع حمایت است. باید محصولات تولیدی شوند که قابلیت رقابت با مشابه خارجی چه از نظر قیمت و چه کیفیت داشته باشند.

آیا وزارت صمت برای جلوگیری از واردات با مصرف‌کننده موارد را در میان می‌گذارد و جلساتی برای این امر میان تولیدکننده و مصرف‌کننده و نماینده وزارت صمت برگزار می‌شود؟

نه اصلا مشورتی صورت نمی‌گیرد، اعلام می‌کنند باید از تولیدکننده داخلی خریداری کنید یا این‌که از تولیدکننده نامه بیاورید که به عنوان مثال ظرفیت تولیدی پر است یا نمی‌تواند و... و گرفتن همین نامه تازه اگر شرکت تولیدکننده راضی به دادن باشد چند ماه زمان می‌برد. متاسفانه معیارهای دقیقی برای جلوگیری از ثبت سفارش‌های خارجی وجود ندارد و ارگانی که باید اظهار نظر کند وزارت صمت نیست بلکه راه‌آهن وظیفه کارشناسی ظرفیت تولید و همچنین اظهار نظر در این مورد را برعهده دارد و باید بی‌طرفانه نظر کارشناسی خودش را اعلام کند. هیچ جای دنیا با این سیاست‌ها به نتیجه نرسیده‌اند و با نام حمایت از تولید داخل نباید اقتصاد بخشی را به چالش بکشند زیرا نه تنها حمایت نیست بلکه شاهد نتایج عکس هم بوده‌ایم.

امسال میزان حمل ریلی نسبت به پارسال ۱۰ درصد کم شده است و با توجه به تورم و... زنگ خطر بسیار جدی است. حتی اگر به اندازه پارسال هم، حمل ریلی داشتیم تازه می‌توانستیم بگویم که درجا زده‌ایم و همین صنایعی که شعار حمایت از آنها را می‌دهیم هم بازاریشان با این روش کوچک شده است.

در رابطه با تیم جدید راه‌آهن و کارنامه آن طی همین مدت نظر شما چیست؟

ترجیح می‌دهم اظهار نظر نکنم. ولی از زمانی که آقای صالحی آمده‌اند اولاً تیم جدیدی تشکیل نشده است و افراد کمی تغییر کرده‌اند. البته نیروهای جوان‌تری جذب شده‌اند که کار خوبی است. چون انگیزه‌ها و نگاه‌های جدیدتر و به‌روزتری دارند. برای دوره به این کوتاهی هنوز زود است قضاوت کنیم. البته به دو سه مشکل بزرگ مواجه هستند و اگر بتوانند آن‌ها را رفع کنند شش ماه دیگر می‌توان در خصوص تیم این دوره نظر داد. در ابتدا باید مانع افت حمل و نقل در شبکه ریلی شوند. طی چند سال گذشته همیشه با رشد روبه‌رو بودیم ولی در سال ۱۴۰۰ شاهد کاهش هستیم و علت آن تیم جدید شرکت راه‌آهن نیست و دلیل اثرات تصمیم‌های سال گذشته است. مساله دیگر کم شدن حمایت‌های مالی از راه‌آهن است و کمبود لکوموتیو مساله دیگری است که باید فکری برای آن کنند.