



مطالبات لکوموتیوداران از راه آهن، هیچ نقطه‌ی ابهامی ندارد



مجتبی لطفی
رئیس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های ریلی



مناقشه‌ی تأخیر در پرداخت مطالبات شرکت‌های مالک لکوموتیو در ماه‌های اخیر، به نقطه اوج رسیده و به مشکلی بسیار جدی در مسیر فعالیت این شرکت‌ها تبدیل شده است. بدیهی است که با گره‌ای که در حوزه‌ی کشنده‌ها ایجاد شده است، دامنه‌ی این مشکل به لکوموتیوداران محدود نمی‌ماند. بلکه اکنون تمام حلقه‌های زنجیره‌ی صنعت ریلی تحت تأثیر قرار گرفته‌اند. مدیران شرکت‌های مالک لکوموتیو هر یک در باره‌ی زمان تأخیر مطالبات نظری ابراز می‌کنند و مسؤولان شرکت راه آهن نیز در این زمینه اظهاراتی مطرح کرده‌اند که این اظهارات در مجموع ابهامات و تناقضاتی در بردارد. صحبت‌های مجتبی لطفی رئیس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های ریلی می‌تواند نقطه‌ی پایانی بر تمام ابهامات و تناقضات در موضوع مطالبات لکوموتیوداران باشد.

پولی تأمین کنند و لکوموتیوهای بخش دولتی را فعال نگه دارند.



پرداخت نشدن مطالبات و نبود نقدینگی، چه مشکلاتی را برای لکوموتیوداران ایجاد کرده است؟

ابتدا باید به این نکته اشاره کنم که طی یکی دو سال اخیر، هزینه‌های لکوموتیوداری به صورت وحشتناکی بالا رفته است. بخشی از هزینه‌ی لکوموتیو مخارج ارزی است. به این معنی که قطعات باید از محل واردات و با پرداخت ارز تأمین شود. درصد قطعات مورد نیاز وارداتی در لکوموتیوهای مختلف متفاوت است و به‌عنوان مثال؛ قطعات وارداتی لکوموتیوهای جدید زمینس، بیشتر از لکوموتیوهای قدیمی‌تر است. با جهش‌هایی که در نرخ ارز طی یکی دو سال گذشته در چند نوبت رخ داده، هزینه‌ی قطعات وارداتی کمرشکن شده است. تحریم بانکی هم مخارج دیگری را به این هزینه‌ها اضافه می‌کند. بخش دیگری از هزینه‌های ما ریالی است. ولی این هزینه‌ها هم از نرخ ارز تأثیر می‌پذیرد. به‌عنوان مثال؛ ما برای خرید روغن، فیلتر، کفش ترمز و اقلامی از این دست، ارز پرداخت



فرآیند پرداخت مطالبات به چه صورت است؟

پرداخت‌ها به صورت ماهانه است. هر ماه صورتحساب‌ها در سیستم نرم‌افزاری راه آهن درج و تأیید می‌شود و سپس مبالغ کارکرد شرکت‌ها به حساب کل نیروی کشش منتقل شده و نهایتاً به نسبت میزان مطالبات هر شرکت، مبالغی به حساب آن شرکت تخصیص داده و واریز می‌شود. معمول پرداخت مطالبات حدوداً ۲ تا ۳ ماه است و وقتی در شرایط تورمی تأخیر به ۱۰ ماه برسد، پولی که به دست شرکت‌ها می‌رسد، دچار افت ارزش شدید می‌شود.



آیا مشکلی که در حوزه‌ی لکوموتیو به وجود آمده، فقط شامل لکوموتیوداران بخش خصوصی است؟

خیر. این مشکل فقط برای ما نیست. لکوموتیوهای دولتی هم به شدت دچار مشکل هستند و توجه به این بخش نباید درگیر بحث دوگانه‌ی خصوصی و دولتی شود. روشن است که خود شرکت راه آهن بزرگ‌ترین لکوموتیودار کشور است. در حوزه‌ی حمل بار، ۳۵ درصد کشنده‌ها متعلق به بخش خصوصی و ۶۵ درصد متعلق به راه آهن است. همکاران ما در معاونت ناوگان و مدیریت کل نیروی کشش، شبانه‌روز تلاش می‌کنند



در موضوع مطالبات لکوموتیوداران ابهاماتی به وجود آمده است که می‌خواهیم درباره‌ی آن توضیح دهید. بعضی مدیران شرکت‌های مالک لکوموتیو از رسوب ده ماهه‌ی مطالبات سخن می‌گویند. ولی راه آهن این سخنان را کذب می‌داند. واقعاً پرداخت مطالبات چقدر به تأخیر افتاده است؟

مطالبات شرکت‌های لکوموتیو از راه آهن قطعی و کاملاً شفاف است و هیچ نقطه‌ی ابهامی ندارد. شرکت راه آهن اکنون که ما در حال صحبت هستیم (نیمه‌ی دوم مردادماه ۱۴۰۲)، در حال پرداخت مطالبات آبان ماه سال ۱۴۰۱ است. یعنی هنوز مطالبات آبان ماه ۱۴۰۱ شرکت‌های لکوموتیو پرداخت نشده و در حال پرداخت است. بنابراین؛ رسوب مطالبات تقریباً حدود ۱۰ ماه است. بخشی از صورت وضعیت‌های قبل از آبان ۱۴۰۱ هم بلوکه است و واریزی بابت آن‌ها از طرف راه آهن نداشتیم. خیلی شفاف و خلاصه باید گفت؛ این بیشترین تأخیر در پرداخت مطالبات لکوموتیوداران بخش خصوصی از ابتدای تاسیس این شرکت‌ها است. بعید می‌دانم راه آهن هم در تأخیری که اکنون به وجود آمده و در بی‌سابقه بودن آن، نظری غیر از آن چه ما گفتیم داشته باشد. چون موضوع کاملاً طبق اسناد و مدارک، روشن است.

لکوموتیو داران و واگن داران و پذیرش نقش ناظر و مجری سیر و حرکت برگردد. ولی موضع راه آهن فعلاً تغییری نکرده است. واقعیت این است که اگر راه آهن حاضر به پذیرش نقش ناظر و مجری سیر و حرکت نشود، بعضی شرکتها حاضر به اجرای قرارداد نخواهند شد و قرارداد مشکلات حقوقی جدی پیدا خواهد کرد.



وقتی راه آهن همکاری لازم را انجام نمی دهد، این مشکل بالاخره چطور باید حل شود؟

این مشکل برای خود ما هم عجیب و حتی مشکوک است. مگر مالکان لکوموتیو جز این که پولشان به موقع پرداخت شود، چه درخواستی دارند که به این درخواست بی توجهی می شود؟! ما نه کمک خاصی می خواهیم، نه یارانه می خواهیم، نه ارزش ترجیحی می خواهیم! شرایط کشور ما الآن به صورتی است که بخش حمل و نقل به شدت نیازمند لکوموتیو است و بخش صنعت و بازرگانی از این کمبود صدمه می خورند. قاعدتاً باید در این شرایط از لکوموتیو حمایت شود. ولی برعکس عمل می شود. اگر راه آهن این پول را از واگن داران نگرفته بود، پرداخت نشدن طلب لکوموتیو داران تا حدی قابل درک بود. ولی وقتی راه آهن پول را گرفته و به ما پرداخت نمی کند، دیگر چه چیزی را باید درک کرد؟! اسناد مالی شرکت های واگنی این موضوع را نشان می دهد که آن ها به صورت نقدی یا دوماهه و سه ماهه پول را به راه آهن پرداخت می کنند. ما در ابتدای تصدی آقای دکتر صالحی به مدیرعاملی شرکت راه آهن خدمت ایشان رسیدیم و اظهار کردند این پول حق الناس است و نباید در حساب راه آهن بماند. ولی عملاً این حق الناس به صاحبان حق که لکوموتیو دارها باشند داده نشده است. ما کم و بیش می دانیم این پول چه شده است. این نیست که راه آهن پول داشته باشد و به ما ندهد. بلکه واقعاً پولی ندارد که به ما بدهد. شرکت راه آهن بدهی های انباشته و هزینه های جاری سنگینی دارد که از امثال این نقدینگی برای رفع و رجوع آن ها استفاده می کند. نهایتاً مشکل باید به این شکل حل شود که در مدیریت راه آهن اراده ای به وجود بیاید و بین درآمدها و منابع بودجه ای این شرکت و پول های ورودی که متعلق به سایر ذی نفعان است، تفکیک ایجاد شود. نه این که تفکیکی وجود نداشته باشد و هر پولی در دسترس بود، راه آهن کسری نقدینگی خود را از آن تأمین کند. مدعی و خسارت دیده ای این وضعیت هم فقط ما لکوموتیو دارها نیستیم. فولادی ها و معدنی ها و کلیه صاحبان بارهای عمده و سازمان هایی که دفاع از حقوق مسافران را به عهده دارند هم باید وارد این گود شوند و از راه آهن و هر مرجعی که می تواند برای رفع این مشکل اقدامی انجام دهد، اصلاح اساسی و ریشه ای این شرایط خسارت بار را مطالبه کنند.

انتشار نامه ی کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت های ریلی، مبنی بر کاهش ۵۰ درصدی ناوگان موجب شد مسؤولان شرکت راه آهن صحبت ها و مذاکراتی با ما داشته باشند و قول و وعده ی تسریع در پرداخت ها هم داده شد. اما در عمل اتفاق ملموسی نیفتاد. سیاستی که مالکان لکوموتیو در پیش گرفتند، از روی ناچاری بود. چرا که حقیقتاً فعال نگه داشتن تمام ناوگان با منابع نقدینگی که آن ها در اختیار دارند، ناممکن است. این نقدینگی باید قدرت اعتباری آن ها را حفظ کند که بتوانند چرخ کسب و کار خود را بچرخانند و اگر آن را صرف تمام لکوموتیوها کنند، نقدینگی به سرعت تمام می شود و آن ها برای تعمیرات جزئی و قطعات مصرفی هم توانی نخواهند داشت. شرکتها تلاش خود را انجام می دهند که این شرایط را به هر شکل مدیریت کنند. بعضی شرکتها توانسته اند همان لکوموتیوهای غیر فعالی که نیاز به قطعه داشتند را هم دوباره با خرید اعتباری به چرخه ی فعالیت برگردانند. اما این کارها دوا ی درد بخش لکوموتیو نیست و باید فکر اساسی برای این بخش اندیشیده شود. وضعیت لکوموتیوهای بخش خصوصی امروز کاملاً ناپایدار است و مابین ۹۰ تا ۱۰۰ دستگاه لکوموتیو فعال داریم که هر روز ممکن است تعداد آن ها به زیر ۹۰ دستگاه سقوط کند.



شرکت های مالک لکوموتیو راهکاری برای حل اساسی این معضل دارند؟

فعالاً راهکار اساسی که اجرای آن در اختیار لکوموتیو داران باشد، در دسترس ما نیست. با کمال تأسف باید گفت مالکان لکوموتیو در یک بن بست گیر افتاده اند. شرکت های لکوموتیوی این مسیر را هم امتحان کرده اند که به جای راه آهن با شرکت های مالک واگن قرارداد ببندند. اما این راه هم به نتیجه ای نرسیده است. توجه داشته باشید که وقتی مالک واگن و مالک لکوموتیو قرارداد ببندند، باز هم سیر و حرکت این واگن و لکوموتیو در اختیار طرف سومی به نام شرکت راه آهن است و راه آهن هم باید در این قرارداد مشارکت داشته باشد. اما راه آهن تمایلی به مشارکت در این قرارداد ندارد. ما نقش راه آهن را در این قراردادها به حداقل رسانده ایم. به این شکل که راه آهن فقط نقش ناظر و مجری سیر و حرکت را داشته باشد و چهار بند مسؤولیت هم برای راه آهن تعریف کردیم. راه آهن در جلساتی که داشتیم این را پذیرفت و از انجمن شرکت های ریلی خواست که قراردادهای بین شرکت های مالک واگن و مالک لکوموتیو را نهایی کند که این کار هم انجام شد. نهایتاً وقتی قراردادها برای راه آهن فرستاده شد، راه آهن اعلام کرد حاضر به ایفای نقش هایی که برای این شرکت در نظر گرفته شده نیست و متأسفانه مجدداً با بن بست مواجه شدیم. انجمن شرکت های ریلی به راه آهن اعتراض کرده که به موضع قبلی خود، یعنی موافقت با قرارداد بین

نمی کنیم و قیمت آن را به ریال می پردازیم. ولی به دلیل تورمی که در بخش صنعت وجود دارد، قیمت این کالاهای داخلی که کالاهای داخلی و جزو اقلام مصرفی لکوموتیو هستند - ظرف یکی دو سال اخیر هر سه ماه یکبار جهش داشته است. بخش دیگری از هزینه های ما هم هزینه های حقوق و دستمزد است که این هزینه ها هم در دو سال اخیر به شدت افزایش داشته است. طبیعتاً وقتی مطالبات ما پرداخت نشود، ما باید با دست خالی با هزینه هایی که ذکر شد روبه رو شویم و نتیجه این می شود که الآن که من با شما صحبت می کنم، نفس شرکت های لکوموتیوی از فشار هزینه ها و نبود نقدینگی به شماره افتاده است. سیستم خرید اعتباری و باز کردن ال سی هم که در گذشته به کمک ما می آمد و از این روشها پرداخت های خود را به تأخیر می انداختیم، به علت تغییراتی که در شرایط کسب و کارها و بازار اتفاق افتاده، دیگر مثل قبل وجود ندارد و ما مجبوریم یا کاملاً نقدی خرید کنیم، یا بیش از ۵۰ درصد مبلغ قطعات و ملزومات مورد نیاز خود را نقداً بپردازیم. تمام این مسائل دست به دست هم داده و ما به این جا رسیده ایم که از سال ۱۳۹۹، سالانه ۷ تا ۸ درصد لکوموتیوهای فعال ما راکد می شوند. لکوموتیوها بالاخره در نقطه ای از فعالیت دچار مشکل فنی می شوند و نیاز به سرویس و تعمیر پیدا می کنند. وقتی این لکوموتیو برای تعمیر به تعمیرگاه برده می شود، اگر هزینه ی تعمیرات و قطعات آن سنگین باشد، شرکت مالک لکوموتیو پولی برای تعمیر آن ندارد و ناگزیر لکوموتیو را غیر فعال می کند. شرایط نقدینگی ایجاب می کند لکوموتیوی تعمیر شود که هزینه ی تعمیر آن کمتر باشد. لکوموتیوی که غیر فعال شد، به تدریج قطعات از روی آن باز می شود و روی لکوموتیوهای دیگری که در حال فعالیت هستند نصب می شود که در هزینه ی تعمیر و قطعات صرفه جویی شود. به این ترتیب یک لکوموتیو قابل تعمیر، به علت بی پولی کم کم به یک لکوموتیو اسقاطی یا نزدیک به اسقاطی بدل می شود.



مالکان لکوموتیو اعلام کرده اند، ۵۰ درصد ظرفیت ناوگان خود را غیر فعال کرده اند که با منابعی که در اختیار دارند، ۵۰ درصد دیگر را فعال نگه دارند. آیا این اتفاق تغییری در روند پرداخت مطالبات ایجاد کرده و به عبارتی، واکنش مناسبی از سوی شرکت راه آهن به دنبال داشته است؟