

همراه با فعالان حوزه لکوموتیو درخصوص چالش‌های این بخش

## کوتاهی شرکت راه آهن در پرداخت مطالبات مالکان لکوموتیو

بررسی عملکرد هشت ساله دولت تدبیر و امید در حوزه ریلی نشان از عدم مطلوبیت برخی از شاخص‌های مهم حوزه ریلی است. از اهداف مهم برنامه ششم توسعه تا افق ۱۴۰۴، افزایش ۳۰ درصدی سهم حمل بار و ۲۰ درصدی حمل مسافر ریلی ۲۰ بود اما اکنون فاصله معناداری با این اهداف وجود دارد. در بخش لکوموتیو، از آغاز تا پایان سال ۱۳۹۹ تعداد لکوموتیوهای در گردش از ۶۴۴ دستگاه به ۶۱۱ دستگاه و تعداد لکوموتیوهای در سرویس از ۵۸۰ دستگاه به ۵۳۳ دستگاه کاهش یافته است که به ترتیب ۵ و ۸ درصد کاهش را نشان می‌دهد. مالکان واگن و صاحبان بار حالا با بحران دوچندان روبرو شده‌اند. گزارش خبرنگار ماهنامه را می‌خوانید:

الهام زر قانی شیراز

خبرنگار حمل و نقل

### راه آهن مطالبات مالکان لکوموتیو را نمی‌دهد

مجتبی لطفی رییس کارگروه لکوموتیو انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی با تاکید بر این‌که به طرز نسبتاً شدیدی با کمبود لکوموتیو در کشور مواجه هستیم بیان کرد: کمبود لکوموتیو به اواخر سال قبل بر می‌گردد. علت اصلی کمبود لکوموتیو در کشور مسائل اقتصادی و تحریم‌هاست. نرخ لکوموتیو در سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹، نرخ صحیحی نبود و در اواخر سال ۱۳۹۹ این نرخ تا حدودی اصلاح شد و به نرخ اقتصادی نزدیک شد. دقیقاً از سال ۱۳۹۸ تا آذرماه ۱۳۹۹ با افزایش شدید قیمت‌ها و هزینه‌ها مواجه بودیم که برعکس آن نرخ لکوموتیو بود که با مقاومت‌هایی رو به رو بود و اصلاح آن دیر شد. تاثیر منفی این تعلق، آن بود که در این مدت نقدینگی کافی به بخش لکوموتیو (چه دولتی و چه خصوصی) وارد نشد و تهیه و تدارک قطعات و ادوات فنی نگهداری و تعمیرات یا معلق یا کند شد و نتیجه‌اش را در اواخر سال ۱۳۹۹ دیدم. به نوعی لکوموتیوها کم‌کم متوقف شده و از چرخه خارج شدند. طبیعی است که وقتی بودجه کافی نباشد فعالیت‌های تعمیر و نگهداری متوقف می‌شود. این مساله هم در بخش دولتی اتفاق افتاد و هم بخش خصوصی. پس از این همه مسائل، در اواخر سال ۱۳۹۹ نرخ لکوموتیو افزایش پیدا کرد و مجدداً در سال ۱۴۰۰ باز هم اضافه کردند. اما مشکل دیگری نمود پیدا کرد؛ باید بگویم نرخ لکوموتیو تا اندازه‌ای اصلاح شد اما با اصلاح شدن، نرخ کاری درست نمی‌شود زیرا پولی در کار نیست! به عنوان مثال از ۱۴۰ دستگاه لکوموتیو فعال در بخش خصوصی، نزدیک به ۶۰ دستگاه متوقف است! که این بدترین آمار بخش خصوصی از سال ۱۳۸۸ تاکنون است. علت هم این است که بر اساس توافقاتی که در اواخر سال ۱۳۹۹ شد، قرار بود هر ماه پول لکوموتیو مالکان خصوصی پرداخت شود. اما تا الان که در شهریور ۱۴۰۰ هستیم فقط سه نوبت پرداخت به مالکان لکوموتیو انجام شده است. به عبارت دیگر ۵۰ درصد پولی را که کار کرده‌اند، گرفته‌اند.

مجتبی لطفی با اشاره به این موضوع که شرکت‌های باری و صاحبان بار به شدت دنبال لکوموتیو برای حمل بارشان هستند اظهار کرد: صاحبان بار هزینه حمل را به شرکت راه آهن پرداخت کرده‌اند اما راه آهن در پرداخت مطالبات شرکت‌های مالک لکوموتیو کوتاهی می‌کند. مطالبات بخش خصوصی لکوموتیو در سال ۱۳۹۹، حدود ۳۰۰ میلیارد تومان بوده که

اکنون به ۵۵۰ میلیارد تومان رسیده است! و این شرکت‌ها ۸ - ۷ ماه مطالباتشان را دریافت نکرده‌اند. با این حساب اگر نقدینگی مناسبی تزریق نشود - که همان مطالباتشان است - تعداد بیشتری از لکوموتیوها متوقف خواهند ماند. البته این را هم اضافه کنم که از ابتدای امسال تعداد زیادی از لکوموتیوهای دولتی هم متوقف مانده‌اند.

### راه آهن عزمی برای پرداخت مطالبات ندارد

خشایار حسینی مدیرعامل شرکت الوند نیرو بیان کرد: از جمله ریسک‌های عمده این صنعت عدم نقدشوندگی راحت سرمایه و نیز وابستگی آن به تامین خارجی است که تغییرات نرخ ارز به صورت نامایی بر روی هزینه‌های آن تاثیر می‌گذارد و این موضوع در کنار روال‌های فرسایشی تخصیص ارز و کمبود نقدینگی واقعا طاقت فرساست.

در کنار این محدودیت‌ها و ریسک‌ها متأسفانه ملاحظه می‌شود که راه آهن نیز عزمی برای پرداخت مطالبات شرکت‌های مالک لکوموتیو نداشته و در حال حاضر مطالبات شرکت‌های مالک لکوموتیو به شدت بالا رفته و بالغ بر ۴۰۰ میلیارد تومان است.

بی‌تردید با توضیحات فوق در خصوص تعیین نرخ اجاره لکوموتیو نیاز به بازنگری جدی است و برای روشن شدن موضوع باید در نظر داشت که نرخ بازگشت سرمایه در این صنعت، پایین و به همین علت دفتر توسعه سرمایه‌گذاری راه آهن اقدام به تعیین مشوق‌های حمایتی برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این صنعت نموده است، اما این مشوق‌ها نیز برای لکوموتیوهای نو در نظر گرفته شده که به شرکت‌هایی از این دست تعلق نمی‌گیرد هر چند شرکت‌های تجهیز شده به ناوگان نو نیز در حال پیمودن مسیر طولانی دستیابی به مشوق‌های ذکر شده می‌باشند. با توجه به حجم سرمایه‌گذاری مورد نیاز در تامین ناوگان حتی دست دوم و مقایسه آن با سایر شقوق سرمایه‌گذاری و نرخ برگشت سرمایه در آنها، به نظر می‌رسد تعرفه لکوموتیو دستکم باید بیش از یک و نیم برابر میزان فعلی، با شرایط پرداختی مشخص و منظم باشد در غیر این صورت هزینه‌های اقتصادی آن نیز باید دیده شود.

خشایار حسینی تاتی تغییرات نرخ ارز در نحوه تعمیرات و نگهداری لکوموتیوها بیان کرد: درخصوص تغییرات نرخ ارز و تاثیر آن در تعمیرات و

## راه آهن سراسری ایران ثبت در میراث جهانی یونسکو



«راه آهن سراسری ایران» در چهل و چهارمین اجلاس کمیته میراث جهانی یونسکو که در سوم مرداد ۱۴۰۰ برگزار شد به عنوان بیست و پنجمین اثر میراث فرهنگی ملموس ایران در فهرست جهانی یونسکو ثبت شد. آغاز احداث راه آهن ایران در سال ۱۳۰۵ خورشیدی به تصویب رسید و یک سال بعد از آن بود که مهندسان ایرانی، آلمانی و آمریکایی احداث این مسیر ۱۳۹۴ کیلومتری را آغاز کردند. مسیر راه آهن سراسری ایران نه تنها از حیث تکنیک و کیفیت ساخت، بلکه از بعد گردشگری و برخورداری از مناظر و جاذبه های طبیعی ویژه در جهان حائز اهمیت است و اکنون یونسکو در اجلاس چین به جهانی شدن این مسیر مملو از جاذبه های طبیعی، بناها و پل ها و ایستگاه ها و تاسیسات و حتی لکوموتیوهای تاریخی رای داده است.

به گفته امیرمحمد عبدالمحمدی مشاور مدیرعامل گروه ریلی مپنا ثبت جهانی راه آهن، گردشگری را متحول می کند و باعث می شود راه آهن ایران در منطقه به عنوان یک برند مطرح باشد. از این دست پروژه ها در یونسکو پیش از این فقط سه اثر به ثبت رسیده بود و راه آهن ایران چهارمین اثر است که به عنوان میراث جهانی به ثبت می رسد. در مورد آثاری مثل این یونسکو کمک های فنی و مالی و پشتیبانی های لازم را انجام می دهد و اگر اتفاقات ناگواری مثل جنگ روی دهد در این مواقع یونسکو کمک می کند تا این آثاری که ثبت شده اند در امان بمانند و خسارت نینند.

برخلاف آثار دیگر که کمیته یا دفتر صیانت از آن اثر در مجموعه میراث شکل می گیرد کمیته حفظ و صیانت از این اثر بزرگ با توافقی که بین راه آهن و میراث صورت گرفته قرار است در راه آهن باشد. البته با توجه به اقلیمها، استانها و شرایط متفاوت و این که در طول مسیر شرایط فرق می کند متولیان امر زیاد خواهد شد و یکی از اقدامات مهمی که باید هر چه زودتر انجام شود تشکیل کمیته مورد نظر و ساختار آن است. ■

نگهداری شایان ذکر است که هر لکوموتیو بالغ بر یک صد هزار دلار در سال هزینه های تامین قطعات جهت انجام نگهداری و تعمیرات دارد این عدد به غیر از تعمیرات اساسی و بازسازی است، حال در نظر داشته باشید که علاوه بر تاثیر مستقیم نرخ ارز، کمبود تخصیص ارز نیز، باعث محدود و انتخابی شدن خرید خارج و در نتیجه افزایش چند برابری قطعات خرید خارج می گردد که قطعا در هزینه های بودجه ای سالانه پیش بینی درستی نشده است.

### ضعیف تر شدن هر ساله شرکت های مالک لکوموتیو

مهندس طاهر افشار مدیرعامل شرکت راه آهن کشش در مورد کمبود لکوموتیو در کشور بیان کرد: در مقایسه با بعضی کشورها نسبت به تعداد واگن موجود در کشور، تعداد لکوموتیو کافی داریم ولی عوامل دیگری مانند کندی تخلیه و بارگیری، کمبود دیزل های مانوری و یک خطه بودن بعضی خطوط، تاثیر مستقیمی در کاهش بهره وری لکوموتیوها دارند. اما چنانچه متوسط عمر لکوموتیوها را در نظر بگیریم یقینا متوسط عمر ناوگان لکوموتیو کشور باید کاهش یابد و این مهم با افزودن ناوگان جدید حاصل می شود.

نرخ اجاره هر ساله با فرمول شورای رقابت و نهایتا با تصویب هیئت مدیره راه آهن تعیین می شود بدیهی است در این چند سال اخیر هیچ گاه افزایش نرخ، جبران کننده افزایش هزینه ها نبوده است و شرکت های مالک لکوموتیو هر سال اقتصادشان ضعیف تر شده است. این موضوع موجب کاهش جذابیت سرمایه گذاری در حوزه لکوموتیو شده و نهایتا به حمل و نقل ریلی آسیب وارد می نماید. بدیهی است برای رشد ناوگان، تناسب افزایش نرخ اجاره لکوموتیو با نرخ ارز و نهایتا نرخ تورم بسیار ضروری است. مدیرعامل شرکت راه آهن کشش در خصوص انتظارات بخش خصوصی از دولت آینده گفت: پیاده سازی و اجرای قوانین به طور کامل، حمایت از بخش خصوصی و افزایش جذابیت سرمایه گذاری در حوزه خدمات و توسعه، عامل مهمی در توسعه اقتصادی کشور است که یقینا دولت مردان به آنها توجه خواهند داشت.

### نقش لکوموتیو در میزان بهره وری

مهندس ناصر غفاری مدیرعامل شرکت مهتاب سیر جم با تاکید بر اینکه در افزایش بهره وری در حوزه ریلی سه عامل خط، ناوگان (واگن) و لکوموتیو، رکن های اساسی فعالیت است بیان کرد: در دنیا به طور متوسط به ازای هر ۵۰ واگن باری یک لکوموتیو باری و به ازای هر ۲۴ واگن مسافری یک لکوموتیو مسافری وجود دارد با این شرایط وضعیت لکوموتیو در ایران از نظر کمی (تعدادی) خوب است اما چیزی که در حال حاضر با آن مواجه هستیم کاهش لکوموتیو گرم یا همان لکوموتیو در سرویس است که دلیل آن نیز کمبود قطعات و افزایش هزینه های تعمیرات می باشد بطوریکه مطابق بررسی های انجام شده در انتهای سال ۹۹ تعداد لکوموتیوهای در سرویس باری ۷ درصد، مسافری ۱۴ درصد نسبت به ابتدای سال کاهش یافته است بطوریکه بسیاری از قطارهای مسافری از جمله یک رام قطار این شرکت به دلیل نبود لکوموتیو حذف شده است.

مهم ترین چالش پیش رو در صنعت ریلی قطعا در چند سال آینده تامین لکوموتیو گرم (در سرویس) است که ضرورت دارد تا چاره اندیشی شود. ■