

گفتگو با شکر... شفیع زاده مدیر عامل شرکت تجارت کوشش سپاهان:

توسعه حمل و نقل ریلی؛ چالش‌ها و موانع در حمایت دولت



چند سالی است که دولت و مسئولان بخش ریلی تصمیم گرفته‌اند قطار را به عنوان وسیله ایمن و کم‌هزینه‌تر جایگزین حجم انبوه حمل و نقل جاده‌ای کنند. توسعه حمل و نقل ریلی در دولت‌ها نیز مورد توجه قرار گرفته و افزایش سهم بخش ریلی در ترانزیت کالا و اتصال تمامی نقاط کشور به ویژه قطب‌های صنعت به شبکه ریلی از برنامه‌های دولت است. تبدیل شدن به یک کشور توسعه یافته در منطقه مستلزم توسعه این صنعت و سرمایه‌گذاری‌های کلان و حمایت است. متأسفانه در شرایط فعلی و با وجود تحریم‌ها بخش خصوصی بنیه لازم را برای سرمایه‌گذاری ندارد و باید در بسیاری از موارد راه‌آهن مستقیم وارد شود و حمایت کند و بخش خصوصی نیازمند تسهیلات بیشتری از سوی دولت است به همین منظور با شکر... شفیع زاده مدیر عامل شرکت تجارت کوشش سپاهان که از جمله شرکت‌های بخش خصوصی است به گفتگو نشستیم که به آن می‌پردازیم:

مختصری در رابطه با شرکت کوشش سپاهان بفرمایید که در چه زمینه‌هایی فعالیت می‌کند؟

شرکت تجارت کوشش سپاهان (سهامی خاص) با در اختیار هزار دستگاه واگن باری فعالیت خود در صنعت ریلی از سال ۱۳۹۵ شروع و سالیانه بالغ بر ۴،۵ میلیون تن برابر دو میلیارد تن کیلومتر مواد معدنی برای واحدهای فولاد سازی کشور و صادرات با هماهنگی راه آهن ج.ا. حمل می‌نماید.

با توجه به هزینه‌های بالای تعمیر و نگهداری واگن‌ها، چه تسهیلاتی از سوی دولت برای توسعه این ناوگان در نظر گرفته شده است؟ با وجود تحریم‌ها و نوسانات نرخ ارز در این خصوص با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟

با توجه به عدم اختصاص ارز گروه یک توسط بانک مرکزی برای قطعات وارداتی

های ویژه شامل کاهش مصرف سوخت - حوادث و آلودگی‌های زیست محیطی از توجه بیشتری باید برخوردار باشد ولی دلیل حجم بالای سرمایه‌گذاری و بازدهی بلند مدت آن دولت متعهد شده است براساس ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت پذیر مصوب مجلس شورای اسلامی تا سال ۱۴۰۲ برگشت اصل سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را به میزان بار حمل شده توسط ناوگان ریلی جدید و میزان کاهش مصرف سوخت در مقایسه با حمل جاده‌ای به سرمایه‌گذار پرداخت نماید که نیاز است شرط تحقق سه درصد افزایش عملکرد تن کیلومتر از حمل ریلی بار هر سال نسبت به سال گذشته به مبنای عملکرد سال ۱۳۹۳ توسط راه آهن دلیل عدم ارتباط عملکرد راه آهن با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی از قانون فوق حذف گردد و مراحل اداری برای تحقق مفاد این مشوق تسهیل و دولت برای اختصاص اعتبار لازم جهت پرداخت مبالغ تعهد شده اولویت لازم را اختصاص تا اعتماد بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری لازم با توجه به دو برابر شدن نرخ خرید ناوگان باری و مسافری در مقایسه با سال گذشته تامین گردد. شایسته است وزارت راه و شهرسازی بعنوان متولی برنامه ریزی برای متدهای مختلف حمل بار در کشور زمینه‌های لازم برای واگذاری حمل بار در مسافت‌های بالای ۳۰۰ کیلومتر را به مدل ریلی و گلوگاه‌های زیر ساخت شامل شبکه و نیرو کشش رفع و سرمایه‌گذاری لازم توسط صاحبان بار را برای احداث خطوط فرعی بارگیری و تخلیه مکانیزه صورت پذیرد و بخش خصوصی برای افزایش بهره‌وری و استفاده بیشتر از ظرفیت‌های حمل ریلی اقدامات لازم برای حمل چند وجهی بعمل آورد.

توسعه واگن چه نقشی در افزایش ترانزیت مواد معدنی خواهد داشت؟

شبکه ریلی کشور در شرق به شبکه ریلی کشورهای پاکستان و افغانستان در شمال به ترکمنستان و در غرب به ترکیه و در جنوب به عراق و از طریق بندر امام خمینی و بندر عباس به آبهای آزاد مرتبط و مزیت‌های ویژه برای ترانزیت و صادرات بار دارد که نیاز است اهتمام لازم برای سرمایه‌گذاری جدید شامل خرید ناوگان ریلی و اصلاح سیستم بارگیری و تخلیه و تعویض بوژی انجام شود و راه آهن نیز

اقدامات لازم برای امکان تردد واگن‌های بخش خصوصی کشور در شبکه ریلی کشورهای همجوار را فراهم نماید.

شرکت‌ها چگونه می‌توانند از امکانات در بازار سرمایه استفاده کنند؟

بازار سرمایه فرصت بسیار خوبی برای تامین سرمایه مورد نیاز بخش خصوصی جهت سرمایه‌گذاری در توسعه ناوگان ریلی می‌باشد و راه آهن با توجه به اختیارات حاصله از ماده ۱۱ قانون تامین منابع مالی بخش خصوصی از این محل تضمین می‌نماید. شایسته است راه آهن برای کاهش نرخ تمام شده تامین منابع مالی از بازار سرمایه را از طریق حذف یا تسهیل تضمین فراهم نماید.

انتظارات شرکت‌های واگن دار باری در چه زمینه‌هایی خلاصه می‌شود؟

انتظارات بخش خصوصی از راه آهن و صاحبان بار عبارتند از:

- سرمایه‌گذاری لازم توسط صاحبان بار برای مکانیزه شدن روش بارگیری و تخلیه واگن‌ها و ایجاد خطوط فرعی ریلی برای حذف یا کاهش هزینه‌های ترکیبی و کاهش پرت بار در حمل ترکیبی.

- تامین نیروی کشش مورد نیاز برای واگذاری واگن‌ها بفروریت خطوط بارگیری و تخلیه توسط راه آهن.

- رفع گلوگاه شبکه ریلی و نیروی کشش و کادر راهبری برای ارتقاء میانگین سرعت سیر واگن‌ها.

- تامین قطعات و انجام تعمیرات در تعهد راه آهن برای واگن‌های بخش خصوصی.

- تامین منابع مالی با نرخ پایین و مدت بازپرداخت بلند مدت از طریق صندوق توسعه ملی - جوه اداره شده و بازار سرمایه که سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای توسعه ناوگان ریلی را در مقایسه با سایر فرصت‌های سرمایه‌گذاری در کشور جذابتر نماید.

- ایجاد پنجره واحد توسط راه آهن برای جوابگویی به مطالبات بخش خصوصی و جلوگیری از اتلاف فرصت‌ها و کاهش هزینه مرتبط.

- اختصاص ارز با نرخ گروه یک به منظور کاهش نرخ تمام شده سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای توسعه ناوگان ریلی.