



گفتگو با علیرضا زمانیان، کارشناس ارشد طرح و برنامه شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی:

راه آهن از زیر بار حمل مواد پتروشیمی شانه خالی می کند

به این دلیل و با در نظر گرفتن پتانسیل های بالقوه در زمینه حمل ریلی، بویژه در دو سال اخیر ارتباطات خیلی مستمری با مجموعه راه آهن جمهوری اسلامی ایران و شرکت های حمل و نقل ریلی در خصوص حمل داخلی محصولات پتروشیمی و صادرات به کشورهای حوزه CIS داشته ایم که متأسفانه بدلیل عدم وجود دید جامع و رغبت از سوی شرکت های ریلی و راه آهن نسبت به حمل محصولات پتروشیمی، پیشرفت محسوسی در استفاده از این فرصت ها نداشته ایم. در حال حاضر، برخی از مجتمع های پتروشیمی این پتانسیل را دارند تا با کمترین هزینه به شبکه ریلی متصل شوند. مثلاً در محدوده شهر کرمانشاه سه مجتمع پتروشیمی وجود دارد که خط آهن از نزدیک آن ها گذر کرده و مناسب است تا این مجتمع ها به صورت آنتن به شبکه ریلی متصل شوند. خط آهن از نزدیکی مجتمع پتروشیمی شیراز نیز عبور کرده که مناسب اتصال به ریل است. پتروشیمی اصفهان نیز می تواند به ریل دسترسی داشته باشد. اگر راه آهن شیراز- عسلویه نیز راه اندازی شود با توجه به اینکه ۱۸ مجتمع در محدوده منطقه ویژه پتروشیمی عسلویه فعالیت می کنند و تعدادی مجتمع هم به صورت طرح در دست مطالعه و در حال توسعه هستند؛ بخش ریلی می تواند در این منطقه از پتانسیل بالایی برخوردار باشد بنابراین بدیهی است با اتصال به شبکه ریلی می توان بار زیادی را به این سمت سوق داد یا از آن به سمت مقاصد دیگر گسیل داشت.

با توجه به حساسیت و خطرناک بودن حمل مواد شیمیایی و ایمن تر

نحوه ارتباطات و تعامل شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی با شرکت راه آهن در خصوص حمل مواد پتروشیمی به چه صورت است؟

همانطور که کمابیش مطلع هستید حدود ۶۰ مجتمع فعال پتروشیمی در سراسر کشور وجود دارد که ۲۲ مجتمع پتروشیمی در منطقه ویژه اقتصادی ماهشهر و ۱۸ مجتمع در محدوده منطقه ویژه پارس در عسلویه و ۲۰ مجتمع در سایر مناطق می باشد که حدود ۸۰ میلیون تن مواد پتروشیمی تولید می کنند که مقرر است در سال ۱۴۰۴ به ۱۲۰ تا ۱۴۰ میلیون تن برسد در نتیجه این امر پتانسیل بالایی در مبحث حمل ریلی می باشد. ۴۶ طرح پتروشیمی در مناطق مختلف کشور در دست مطالعه و احداث است به خصوص ایجاد منطقه ویژه پتروشیمی چابهار. این منطقه با توجه به طرح توسعه ویژه با مشارکت کشور هندوستان و اتصال این بندر به شبکه ریلی کشور، پتانسیل خوبی برای راه آهن و شرکت های ریلی در آینده دارد که غیر از مبحث صادرات دریایی، بحث حمل ریلی داخلی و ترانزیت با کشورهای شمال، شرق و غرب ایران را در بر خواهد داشت. مجتمع های پتروشیمی که تا امروز به شبکه ریلی متصل هستند فقط پتروشیمی شازند در استان مرکزی، پتروشیمی تبریز و پلی نار در تبریز و منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی در ماهشهر که مستقیماً به پتروشیمی بندر امام، فارابی و شیمیایی رازی سرویس می دهد را شامل می گردند که تنها به صورت موردی از شبکه ریلی استفاده می کنند و با برنامه ریزی و به صورت مداوم از شبکه ریلی استفاده نمی کنند.

پس از جنگ عراق و ایران، برنامه ای برای بازسازی و توسعه مجتمع های پتروشیمی در سراسر کشور به خصوص در منطقه ماهشهر آغاز شد؛ پس لازم بود مجموعه ای به صورت تخصصی حمل محصولات پتروشیمی، خصوصاً مایعات و گازهای خطرناک را بین مجتمع های پتروشیمی و صنایع پایین دستی به انجام برساند. به این منظور، شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی با موضوع حمل و نقل جاده ای محصولات پتروشیمی، در سال ۱۳۷۰ تاسیس شد. در ادامه با افزایش زمینه های فعالیت ها، به مرور زمان واحدهای دیگری به شرکت اضافه شد که از آن جمله می توان به ترخیص انواع کالاهای وارداتی و صادراتی و انبارداری و خدمات ارزش افزوده در این بخش اشاره نمود. در مبحث انبارداری عموماً انبارهایی را که این شرکت در اختیار دارد معطوف به خدمات رسانی به مجتمع های پتروشیمی است که در سراسر کشور وجود دارد و محصولات مختلفی را از جمله محصولات جامد مانند پلیمرهای مهندسی و مایعات خطرناک، به صورت بشکه ای را انبارش و نگهداری می کند. سایر خدمات لجستیک، بیشتر از طریق شرکت های اقماری که اغلب شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی سهام دار اصلی آنهاست صورت می پذیرد؛ همانند حمل و نقل دریایی، هوایی و جاده ای بین المللی، خدمات بندری و مخزن داری. این مجموعه فعالیت ها از طریق دفاتر مرکزی و نمایندگی هایی در سراسر ایران همانند اراک، اصفهان، ایلام، امیرآباد، بندر عباس، بندر ماهشهر، تبریز، شیراز، عسلویه، کرمانشاه انجام می گردد. در این میان، بحث خدمات ریلی جزء حلقه های مفقوده چرخه خدمات لجستیک است که راه اندازی آن از گذشته در شرکت مطرح بوده است که به سرانجام دلخواه نرسیده است. فعالیت هایی در خصوص حمل ریلی نیز طی دهه گذشته توسط این شرکت صورت گرفته اما به صورت منسجم نبوده است. برای واکاوی بیشتر در خصوص چگونگی حمل ریلی محصولات پتروشیمی و همچنین چالش های موجود بر سر راه آن گفتگویی با علیرضا زمانیان، کارشناس ارشد طرح و برنامه شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی داشته ایم که به مشروح آن می پردازیم:



بودن حمل ریلی آنها، چه مقدار از مواد شیمیایی توسط جاده و چه مقدار توسط حمل ریلی جایجا می‌شود؟

همانند حمل سایر انواع کالا در سطح کشور، حمل محصولات پتروشیمی در سطح کشور نیز عموماً توسط حمل و نقل جاده ای صورت می‌پذیرد. از آنجاییکه حمل و نقل ریلی انعطاف لازم را در حمل مواد پتروشیمی نداشته و دسترسی ریلی به اکثر مجتمع‌ها وجود ندارد، در حدود ۹۵ درصد از حمل بار مابین مجتمع‌ها و مشتریان، توسط جاده صورت می‌گیرد. این نکته را نیز باید در نظر داشت که حمل ریلی برای جابه جایی تناژهای پایین محصولات پتروشیمی خیلی توجیه ندارد اما در تناژهای بالا پتانسیل بسیار مناسبی وجود دارد که از حمل ریلی استفاده شود. البته در این باره، می‌توان به حمل ترکیبی با استفاده از ریل نیز توجه ویژه ای مبذول داشت.

با وجود این مقدار زیاد ظرفیت ریلی، دلیل عدم حمل ریلی مواد پتروشیمی چیست؟

ما طی سالهای اخیر، ارتباطات و جلسات مستمری با راه‌آهن و شرکت‌های ریلی داشتیم. در ابتدا بسیار استقبال کردند اما وقتی زمان انجام آن می‌رسد کنار می‌کشند و وارد عمل نمی‌شوند. در ابتدای کار مقرر بود تا با یک شرکت ریلی که دارای ناوگان است وارد کار عملیاتی شده و از ناوگان آن شرکت جهت حمل محصولات پتروشیمی استفاده کنیم. بنابراین بود این همکاری آغازی باشد تا در آینده در قالب تاسیس یک شرکت مشترک، ناوگان خریداری کنیم و به همکاری خود ادامه دهیم. اما متأسفانه در همان ابتدا با توجه به صحبت‌هایی که با پتروشیمی‌ها انجام شد به دلیل قوانین دست و پاگیر و نیز بخاطر ایمنی در راه‌آهن و کم تجربگی شرکت‌های ریلی در حمل مایعات و گازهای خطرناک، پا پیش نگذاشتند و استقبالی از پیشنهادات ما نشد. لازم به ذکر است که هم اکنون در کشورهای همسایه ایران بسیاری از مواد پتروشیمی همانند بنزن و آمونیاک که مایعات خطرناک هستند در تناژهای بالا توسط ریل جابه‌جا می‌شود اما در کشور ما برنامه‌ای در این خصوص وجود ندارد. ما در سطح دنیا از جمله بزرگترین تولیدکنندگان اتانول و متانول هستیم که بحث صادرات دریایی آن بسیار مطرح

است. کشورهایی که به ریل متصل هستند در حال ایجاد این پتانسیل هستند تا با هزینه کمتر از طریق حمل ریلی مواد اولیه را از کشورهای تولیدکننده همانند ما دریافت کنند و به مقاصد دور دست بفرستند. مثلاً کشور چین با ایجاد کمربند ریلی از چین به سمت آسیای مرکزی، روسیه و اروپا زیرساخت خوبی ایجاد نموده است. هم‌زمان با ورود ایران به قرارداد حمل مشترک اوراسیا و کشورهای مشترک المنافع و نیز اتصال شبکه ریلی ایران به کشورهای همسایه، موقعیت خوبی برای صادرات محصولات پتروشیمی فراهم شده اما شرکت‌های ریلی خیلی از این موضوع استقبال نکردند. البته حمل کالاهای خطرناک نیازمند استانداردهای خاصی است از جمله حمل کالا در زمان‌های مشخص و نیاز به ناوگان استاندارد این مواد دارد اما این مسائل دلیلی برای عدم تمایل راه‌آهن و شرکت‌های ریلی در مورد حمل مواد شیمیایی نمی‌تواند باشد. در صورتیکه قیمت حمل مواد شیمیایی بسیار بالاست و سود بالاتری نسبت به کالاهای دیگر برای شرکت‌های ریلی و راه‌آهن خواهد داشت.

در رابطه با مقایسه زمان صرف شده در حمل ریلی مواد شیمیایی با حمل جاده‌ای، کدام روش مقرون به صرفه‌تر با صرف زمان کمتر است؟

قیمت تمام شده حمل ریلی مواد شیمیایی با تناژ بالا با توجه به قیمت بالای حمل مواد شیمیایی، همانند حمل و نقل جاده‌ای بالاست ولی به ازای هر تن، حمل ریلی به‌صرفه‌تر خواهد بود اما از نظر زمان حمل طولانی‌تر است. از نظر ایمنی نیز باید گفت که حمل ریلی از ایمنی بسیار بالاتری نسبت به حمل جاده‌ای برخوردار است. در کشورهای صنعتی گاز آمونیاک به خصوص در تناژ بالا با جاده حمل نمی‌شود و فقط با ریل جایجا می‌شود زیرا در صورت وقوع حادثه بسیار مخاطره‌آمیز است.

نظر صاحبان محصولات پتروشیمی در خصوص حمل محصولات با ریل چیست؟

صاحبان کالای پتروشیمی آنچه که برایشان بسیار حائز اهمیت است رسیدن سریع و به موقع محصولات به مشتریان است. همچنان برایشان بسیار مهم است که زمان زیاد برای دپو کردن و انبارش محصولات صرف نشود؛ به همین دلیل انعطاف حمل و نقل جاده‌ای را می‌پسندند اما در حالاتی که تناژ بالاست و قصد

حمل مجدد جهت بازارهای مقصد بویژه بازارهای صادراتی وجود دارد، حمل ریلی پتانسیل خوبی دارد. به این منظور استفاده از بندر خشک و cross-docking یک استراتژی است که هم می‌تواند به کمک تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان بیاید و هم برای شرکت‌های ریلی سود آور باشد. از گزینه‌های بسیار مناسب برای این منظور می‌توان به منطقه ریلی آپرین در محدوده اسلامشهر اشاره نمود که می‌تواند برای انبارهای آن برای دپو و باز توزیع استفاده شود. از این زیرساخت‌ها در مناطق دیگر در کشور نیز وجود دارد یا امکان توسعه دارد مانند نمونه‌ای که در اختیار شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی است.

در خصوص هوشمندسازی حمل و نقل چه اقداماتی در شرکت شما انجام شده است؟

ناوگان ملکی، اجاره‌ای شرکت و محموله‌های آنها توسط سیستم‌های ردیاب توسط مشتریان از طریق وب‌سایت و همچنین سیستم‌های مستقر در شرکت در تمام ساعات شبانه روز قابل دسترسی است. تلاش بسیار کردیم تا زیرساخت‌های الکترونیک نظیر گزارش دهی "شبه حوادث و حوادث HSE"، گزارش خدمات نامنطبق، سفارش‌های آنلاین، و تمام پلت فرم‌ها در ارتباط‌گیری با انواع ذینفعان را برای استفاده همگان ایجاد نماییم. شرکت برای خدمت‌دهی بهتر به مشتریان و بالا رفتن راندمان شرکت در بخش حمل جاده‌ای، مشارکتی را با استارت‌آپ‌های حمل و نقلی آغاز کرد و نرم‌افزاری را با نام "پاتوقی" با مشارکت شرکت گلرنگ ترابری راه‌اندازی کرد که در نمایندگی‌ها برای جذب ناوگان حمل بار مورد استفاده قرار می‌گیرد. می‌توان مدیریت و کنترل پروژه بصورت الکترونیکی در شرکت انجام می‌شود و مشتریان می‌توانند با گذر واژه‌هایی که شرکت در اختیار آنها قرار می‌دهد دسترسی به برنامه حمل و صورت‌های مالی خود داشته باشند. در انتها و بطور کلی می‌توان گفت، مدیریت ارشد و کارکنان شرکت با رعایت و التزام به استانداردهای کاری از جمله استانداردهای کیفی، ایمنی و زیست محیطی در قالب سیستم مدیریت یکپارچه که اخیراً گواهینامه‌های جدید آن را نیز با موفقیت از شرکت DQS آلمان اخذ نموده است، سعی در ایجاد یک زنجیره خدمات لجستیکی کامل و کارا با استفاده از تمام استعدادها و سیستم‌های موجود حمل و نقل را دارند.