

گفتگو با مهندس حسین پورجعفر
قائم مقام شرکت ریل پرداز سیر:

انحصار در تولید چرخ و بانداژ از یک سو و به چالش افتادن شرکت‌ها از سوی دیگر



حمل و نقل ریلی مزیت‌های فراوانی نسبت به حمل جاده‌ای دارد. انتقال بار از جاده به ریل در صرفه‌جویی سوخت، حمل بارهای عمده، کاهش تلفات جاده‌ای و ایمن بودن و کاهش آلودگی هوا سهم بسزایی دارد. حمل و نقل ریلی نیاز به حمایت جدی از سوی دولت، وزارت صمت و راه‌آهن ج.ا.ا دارد تا حمل و نقل ریلی را از وضعیت موجود نجات داده و بهبود بخشیم. حمل و نقل ریلی با وضعیت ایده‌آل فاصله زیادی دارد. سهم حمل بار در راه‌آهن کشور زیر ۱۰ درصد است. قوانین حمایتی حمل و نقل ریلی همانند قانون ماده ۱۲ و قانون ارزش افزوده و بخشودگی‌ها که هنوز در اجرا عملیاتی نشده است اگر اجرایی شود حمل و نقل ریلی با توجه به مزیت‌هایی که دارد سهم بیشتری از حمل و نقل را به خود اختصاص خواهد داد.

این روزها شرکت‌های ریلی با مشکلات زیادی همچون افزایش قیمت قطعات، ایجاد انحصار و بسته شدن ثبت سفارش قطعات، کمبود نقدینگی و کمبود لکوموتیو و دیگر موارد مواجه هستند. برای واکاوی بیشتر مشکلات شرکت‌ها گفتگویی با مهندس حسین پورجعفر، قائم مقام شرکت ریل پرداز سیر داشته‌ایم که به شرح آن می‌پردازیم:

بر اساس ادعای این شرکت ثبت سفارش چرخ را ممنوع اعلام کرده است.

پورجعفر در خصوص این موضوع که آیا وزارت صمت بررسی‌هایی را مبنی بر اینکه شرکت کفریز توانایی تولید تعداد مورد نیاز چرخ شرکت‌ها را داشته است و پس از بررسی ثبت سفارش چرخ را ممنوع کرده به صراحت بیان کرد: متأسفانه وزارت صمت روی این موضوع به درستی عمل نکرده است.

اگر وزارت صمت نیز این اطلاعات را از شرکت راه‌آهن گرفته باشد شرکت راه‌آهن نیز به درستی عمل نکرده است زیرا ظرفیت تولید شرکت کفریز جوابگوی نیاز شرکت‌ها نیست. شرکت راه‌آهن باید ظرفیت شناسی می‌کرد به عنوان مثال نیاز شرکت‌ها حدود ۴ هزار چرخ در سال است و شرکت کفریز به عنوان مثال سالی ۵۰۰ چرخ می‌تواند تولید کند در نتیجه وزارت صمت، بیشتر از ۳۵۰۰ چرخ مجوز واردات نمی‌دانند. اما مسئله مهم این است که کلا ثبت سفارش را بسته‌اند و با این کار چالش بزرگی را ایجاد کرده‌اند.

نامه‌ای از سوی انجمن خطاب به دکتر سعید

راه‌آهن مجوز تایید چرخ را صادر کرده است. نکته مهم این است که ظرفیت تولید چرخ شرکت کفریز به هیچ عنوان جوابگوی نیاز کشور نیست. اکنون تعداد مورد نیاز چرخ شرکت‌های مسافری ریلی، عدد بزرگی است. شرکت‌هایی که از نیاز چرخ آن‌ها اطلاع داریم شرکتی نزدیک به ۳ هزار چرخ و شرکت دیگر نزدیک به ۵۰۰ چرخ نیاز دارند.

اگر شرکت‌های باری به این عدد اضافه شود عدد بزرگی می‌شود. به هیچ عنوان شرکت کفریز جوابگوی نیاز این شرکت‌ها نیست. اما متأسفانه به دلیل اینکه تولید داخل چرخ اعلام شده است وزارت صمت با سیاست غلطی که پیاده کرده بدون آنکه ظرفیت تولید این شرکت و نیاز سالانه شرکت را بررسی کند صرفاً به دلیل اینکه تولید داخل است واردات را ممنوع اعلام کرده است. این مسئله بحران جدی برای کشور ایجاد کرد. این امر ایجاد انحصار کرده تا جایی که به هر قیمتی که می‌خواهند مبلغ چرخ را اعلام می‌کنند.

قائم مقام شرکت ریل پرداز سیر بیان کرد: موضوع تولید چرخ و ملی شدن آن، از سوی شرکت کفریز به وزارت صمت اعلام شده و وزارت

قائم مقام شرکت ریل پرداز سیر در خصوص قراردادی که شرکت راه‌آهن حمل و نقل با شرکت کفریز بسته است بیان کرد: شرکت راه‌آهن حمل و نقل تا امروز نتوانسته چرخ‌های کفریز دریافت کند. از نظر بنده در خصوص تولید چرخ در داخل عجلوانه عمل شده و تست‌های استاتیک چرخ انجام شده اما می‌دانم که تست‌های دینامیک چرخ‌ها در مدت زمان کم، دو تا دو ماه و نیم زیر واگن‌ها تست شده و خیلی از کیفیت و عملکرد چرخ مطمئن نیستیم.

پورجعفر در ادامه گفت: برای تایید محصولی که تولید شده دو نوع تست داریم. تست استاتیک که تست‌های آزمایشگاهی است، همانند تست متریکال، کشش و ضربه که این تست‌ها انجام شده و طبق استانداردها بوده است. تست میدانی نوع دیگری از تست‌ها است که چرخ را زیر واگن قرار می‌دهند و باید مدت زمان مشخصی را برای انجام تست زیر واگن کار کنند. مدت زمان تست دینامیک این چرخ‌ها مدت دو تا دو ماه و نیم بوده که زمان کمی است. ناگفته نماند که با این مدت زمان کم که برای تست چرخ‌ها در نظر گرفته شده، شرکت



مالکان واگن‌هاست. راه‌آهن به عنوان حاکمیت باید بتواند تسهیلاتی را برای مالکین ایجاد کند تا بتوانند هزینه‌ها را پوشش دهند که متأسفانه در هیچ‌کدام موارد حمایتی از سوی راه‌آهن صورت نگرفته است.

از مشکلات اساسی دیگری که در حوزه ناوگان وجود دارد به غیر از قطعات انحصاری، نقدی شدن تامین قطعات است. در گذشته تامین قطعات اعتباری بود اما به دلیل نوسانات قیمت، قطعه اعتباری به شرکت‌ها نمی‌دهند. این امر موجب شده تا شرکت‌ها با کمبود نقدینگی برای تامین قطعات و تعمیر واگن‌ها مواجه باشند.

شرکت‌ها از صاحبان کالا هزینه حمل بار را اعتباری دریافت می‌کنند. عمده مشتریان واگن‌ها، شرکت‌های معدنی و فولادی هستند. این شرکت‌ها با توجه به رقابتی که میان حمل جاده‌ای و ریلی وجود دارد از این قضیه سوء استفاده می‌کنند و هزینه حمل را اعتباری، دوماهه یا سه ماهه پرداخت می‌کنند به همین دلیل شرکت‌های ریلی نقدینگی برای پرداخت نقد هزینه خرید قطعات واگن‌ها را ندارند.

مشکلات شرکت‌های مالک لکوموتیو

از سویی دیگر با مشکل جدی در تامین قطعات لکوموتیو به دلیل اینکه عمده قطعات وارداتی و وابسته به نرخ ارز است مواجه هستیم. شرکت‌راه‌آهن در دو سه ماهه اخیر با بحران جدی تامین لکوموتیو مواجه بود. تعداد لکوموتیوهای گرم و بهره‌برداری کاهش پیدا کرد و این موضوع سیر واگن‌ها را با مشکلات زیادی مواجه کرد. دغدغه هر روز ما با راه‌آهن تامین لکوموتیو برای واگن‌های آماده به سیر است. دولت بودجه‌ای برای حمایت از شرکت‌های مالک لکوموتیو و حتی لکوموتیوهای خود شرکت‌راه‌آهن که با بحران جدی مواجه هستند در نظر نگرفته است.

تبریز با هم رقابت داشتند و در این رقابت هرکدام از شرکت‌ها سعی می‌کردند قیمت پایین‌تر بدهند و این امر بازار را متعادل کرده بود. اما از اواسط سال ۹۸ دو شرکت با هم هماهنگ شدند و متأسفانه باعث شد تا قیمت به صورت ناگهانی بالا برده شود.

در شرکت‌راه‌آهن بخشی برای حل مشکلات شرکت‌ها وجود ندارد

پورجعفر در پاسخ به این سوال که آیا بخشی در راه‌آهن وجود دارد که به چنین مشکلاتی رسیدگی کند یا خیر، گفت: متأسفانه معضل اصلی شرکت راه‌آهن همین موضوع عدم وجود بخشی برای رسیدگی به چنین مشکلاتی است. راه‌آهن فقط در حوزه فنی ورود پیدا می‌کند. دغدغه جدی مالک‌ها هزینه نگهداری واگن‌هاست. بارها با راه‌آهن مذاکره کرده و از آن‌ها خواهش کردیم که هزینه‌ها به شدت افزایش یافته و نیاز به کنترل راه‌آهن در مورد قطعات انحصاری مورد نیاز واگن‌ها در کشور هست و حمایت دیگر راه‌آهن در خصوص مهیا کردن تسهیلات برای

رسولی مدیرعامل شرکت راه‌آهن مبنی بر مشکلات خرید چرخ و ظرفیت شرکت کفریز فرستاده شده اما تا امروز با پیگیری‌هایی که از سوی انجمن صورت گرفته پاسخی دریافت نکرده‌ایم.

امروز تعداد زیادی واگن باری به دلیل نبود چرخ به خصوص چرخ‌های نوع روسی در دپوهای تعمیراتی مختلف متوقف است.

شرکت راه‌آهن حمل و نقل هنوز چرخ از شرکت کفریز دریافت نکرده است

پورجعفر در پاسخ به این سوال که آیا انحصار ایجاد شده در خصوص تولید چرخ بر روی افزایش قیمت چرخ موثر بوده یا نه گفت: امتیاز انحصاری برای شرکت تولیدکننده ایجاد شده و برای حمایت از تولید داخل، شرکت داخلی قراردادی را با شرکت تولیدکننده چرخ بسته و مبلغی را به عنوان پیش پرداخت به این شرکت داده، اما هنوز چرخ را دریافت نکرده است.

افزایش قیمت بانداز متناسب با افزایش قیمت فولاد، نرخ ارز و تورم نیست

پورجعفر در ادامه بیان کرد قیمت بانداز رشد بسیاری داشته و از ابتدای سال ۹۶ تا امروز نزدیک به ۱۰ برابر شده است.

افزایش قیمت فولاد مقایسه کردیم، افزایش قیمت بانداز بیش از تورم و افزایش نرخ دلار بوده است. اعتراض به این موضوع را را به شورای رقابت بردیم مبنی بر اینکه انحصاری که کفریز و ماشین سازی تبریز در تولید بانداز ایجاد کرده‌اند منجر به آن شده که قیمت‌ها را بر اساس میل خود افزایش دهند، زیرا ملزم به توضیح به سازمان خاصی نیستند در نتیجه هر روز افزایش قیمت دارند.

در اوایل سال ۹۶ دو شرکت کفریز و ماشین سازی

