



گفت‌وگو با دکتر فرهنگ طلوعی  
مدیرعامل شرکت ریل پرداز سیر

## افزایش بی‌رویه حق دسترسی و خسران و زیان جبران‌ناپذیر بخش خصوصی

با وجود روبه‌رشد بودن حمل‌ونقل کانتینری در جهان، در ایران سهم کمی از کل جابه‌جایی کالا توسط کانتینر صورت می‌گیرد. در ایران سهم حمل و نقل ریلی در جابه‌جایی کانتینر علیرغم مزایای نسبی آن به حمل‌ونقل جاده‌ای ناچیز است. دلایل بسیاری وجود دارد که برتری حمل و نقل جاده‌ای در جابه‌جایی کانتینر و عدم استقبال صاحبان بار از حمل و نقل ریلی را رقم زده است. سه متغیر زمان سفر جاده‌ای، زمان سفر ریلی و هزینه کل ریلی نسبت به جاده‌ای مورد بررسی کارشناسان قرار گرفته است. تفاوت هزینه حق دسترسی بین حمل جاده‌ای و ریلی و همچنین هزینه سوخت و یارانه‌هایی که در این خصوص به حمل جاده‌ای تعلق می‌گیرد و عوامل دیگر از جمله کمبود لکوموتیو و چالش‌های پیرامون آن، بحث تحریم‌ها و نوسانات نرخ ارز که تعمیرات جاری و اساسی را برای فعالان ریلی سخت و دشوار کرده و قوانین متعدد دست و پاگیر موجب شده تا سرمایه‌گذار از یک سو و صاحبان کالا از سوی دیگر تمایلی به حضور در بخش ریلی نداشته باشند از جمله موانعی است که بر سر راه پر فراز و نشیب فعالان ریلی وجود دارد. در این خصوص در گفت‌وگویی که با دکتر فرهنگ طلوعی مدیرعامل شرکت ریل پرداز سیر داشته‌ایم معتقد است اگر دولت فقط به توصیه‌ها و دستورات مقام معظم رهبری در حمایت از بخش ریلی توجه داشته باشد مطمئناً بقیه موارد به دست بخش خصوصی قابل انجام است. به شرح کامل این گفت‌وگو می‌پردازیم:

بین‌المللی شرکت ریل پرداز سیر از سال ۹۸ شروع شده است و در سال به‌طور متوسط ۱۰۰ هزار تن بار بین‌المللی تا پایان سال ۹۹ حمل و تحویل شده است. در حمل بین‌المللی و ترانزیت با بروز و ظهور ویروس کرونا محدودیت‌های بسیاری را در تبادل واگن با سایر کشورهای هم‌جوار برای ما ایجاد نموده و همچنین تحریم‌ها باعث شده که در کل حجم تجارت خارجی کشور با سایر کشورها کاهش یابد که این امر اثر کاهش در مبادلات تجاری و به تبع آن حمل و نقل فی مابین داشته است.

**در خصوص حق دسترسی در مصاحبه‌ها اشاره کردید که راه آهن بدون هماهنگی با شرکت‌ها حق دسترسی را افزایش داده. لطفاً بفرمایید نظر بخش خصوصی در خصوص افزایش حق دسترسی برای اینکه برای شرکت‌ها صرفه اقتصادی داشته باشد چه میزان بوده و راه آهن چه میزان حق دسترسی را افزایش داده است؟**

راه آهن همه ساله بدون توجه به توصیه‌های انجام شده در حمایت از حمل و نقل ریلی و بدون جلب نظر بخش خصوصی و همچنین بدون توجه بر تاثیرگذاری افزایش قیمت‌ها در



**چه میزان حمل بار داخلی و چه میزان حمل بار ترانزیتی داشته‌اید و با چه چالش‌هایی در خصوص حمل بار داخلی و ترانزیتی مواجه هستید؟**

ما به‌طور متوسط در سال بیش از دو میلیارد تن-کیلومتر جابجایی بار داریم که میانگین قریب دو میلیون تن در سال می‌باشد که اکثراً مربوط به کارخانجات بزرگ فولاد رسانی کشور از جمله شرکت ذوب آهن اصفهان، فولاد خوزستان صبا، فولاد خلیج فارس و ... می‌باشد. فعالیت

**در سال‌های اخیر با توجه به وجود تحریم‌ها و افزایش نرخ ارز چه تعداد واگن به واگن‌های شرکت افزوده شده و چه تعداد در دست تعمیر و میانگین سن واگن‌ها چقدر است؟**

در سال‌های اخیر علی‌رغم تحریم‌های ظالمانه و افزایش مشکلات ناشی از رشد بی‌رویه نرخ ارز خوش‌بختانه با بهره‌گیری از منابع داخلی شرکت، ۱۳۵ دستگاه واگن از کارخانجات تولید واگن داخلی خریداری و به ناوگان شرکت اضافه شده است.

محل بسیار مطمئنی جهت همه شرکت‌ها می‌باشد، علی‌الخصوص شرکت‌های ریلی که عمدتاً دارای محور هستند که بتوان با بهره‌گیری از ظرفیت‌های بسیار خوب این بازار نسبت به انجام طرح‌های توسعه‌ای در شرکت‌های ریلی توجه ویژه‌ای بنماید.

**بحث خصوصی سازی بیش از یک دهه است که به انجام رسیده. آیا در این خصوصی سازی شرکت راه آهن ج.ا.ا به عنوان حاکمیت توانسته تصدی‌گری را کنار بگذارد و نقش حاکمیت را داشته باشد؟ اگر پاسخ خیر است لطفاً بفرمایید تصدی‌گری راه آهن چه ضررهای را به این بخش وارد می‌کند؟**

اولاً خصوصی‌سازی به طور کامل انجام نشده و فقط واگن‌ها به بخش خصوصی واگذار شده است و ۷۰ درصد تولیدها در مالکیت و در ید شرکت راه آهن است که این خود مغایر با خصوصی‌سازی یک فعالیت می‌باشد.

مراجعه به آماده به کاری لکوموتیوهای تحت اختیار راه آهن و تعداد اندکی لکوموتیو که در اختیار بخش خصوصی است خود گویای بسیاری از مشکلات و عدم توانایی‌های اعمال مدیریت دولتی راه آهن بر یک فعالیت تجاری است.

**جناب عالی به عنوان فعالی بخش خصوصی ریلی در خصوص توسعه این بخش چه خواسته و انتظاراتی از دولت آینده دارد؟**

اگر صرفاً توصیه‌ها و دستورات مقام معظم رهبری در حمایت از بخش ریلی مدنظر دولت جدید قرار گیرد و دولت به آن عمل کند به نظر می‌رسد بقیه موارد به وسیله بخش خصوصی قابل انجام است.

**چشم‌انداز تولیدات ریلی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

به هر حال در حدود ۳۰ درصد از واگن‌ها و تقریباً ۸۰ تا ۹۰ درصد وابستگی‌هایی که وجود دارد با ارزیابی خود می‌تواند هزینه‌های بخش ریلی را افزایش دهد.

انتظار داریم که به تولیدکننده واقعی داخلی بها داده شده و صرفاً توجه خود را از تولیدات یک دستگاه یا یک عدد فلان قطعه بردارند و به صورت واقعی و کاربردی موضوع مورد توجه باشد تا بتوان رقابت واقعی را در بین تولیدکنندگان داخلی هم شاهد باشیم.



سال اخیر به شدت افزایش پیدا کرده که بخشی از آن (حدود ۳۰ درصد) مربوط به افزایش نرخ ارز و قیمت عمده آن (۷۰ درصد) مربوط به انحصار طلبی‌هایی است که معدود تولیدکنندگان قطعات و لوازم مورد نیاز واگن‌ها در داخل کشور به آن دامن زده‌اند.

برای نمونه اکنون مجبوریم بانداز چرخ را که در سال ۹۶ بین ۸۰۰ هزار تومان تا یک میلیون تومان قیمت داشت را به قیمت ۱۵ میلیون تومان خریداری نماییم و همچنین کفش ترمز ۲۷ هزار تومانی در سال ذکر شده را اکنون بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار تومان قیمت خریداری کنیم.

**با توجه به اینکه رقابت میان حمل‌جاده‌ای و ریلی وجود دارد پیشنهاد جناب عالی برای جذب بار به سمت ریل چیست و چه راه‌کارهایی را دارید؟**

در حال حاضر سیاست‌گذاری متولیان دولتی بخش حمل و نقل ریلی (راه آهن) به سمت و سویی است که دیگر توان رقابت با بخش جاده‌ای را از بخش خصوصی سلب نموده و بخش خصوصی ریلی صرفاً در حال دست و پا زدن جهت زنده نگه داشتن خود می‌باشد و به نظر می‌رسد اگر سیاست‌گذاری راه آهن متناسب با توجهات و توصیه‌های مقام معظم رهبری در حمایت از بخش ریلی باشد بخش خصوصی ریلی توان لازم اقدام جهت رقابت با بخش جاده‌ای را داشته و از آن محل می‌تواند برکات بسیاری از جمله کاهش ترافیک و به تبع آن کاهش تعداد کشته‌های جاده‌ای، کاهش آلودگی هوا، کاهش مصرف سوخت و... متوجه کشور عزیزمان نماید.

**حضور شرکت ریل پرداز سیر در بورس چه مزایا و چه مضراتی را برای این شرکت و سهام‌دارانش به همراه دارد؟**

بازار بورس به عنوان یکی از بازارهای مالی

موضوع کاهش توان رقابتی بخش ریلی با سایر مدهای حمل و نقل و صرفاً مبتنی بر جبران هزینه‌های سرسام آور خود که ناشی از اعمال مدیریت دولتی تصدی‌گرایانه بر یک بخش تجاری و بازرگانی است اقدام به افزایش حق دسترسی خود می‌نماید که متأسفانه این موضوع در سال ۹۹ دو بار اتفاق افتاد که یک بار آن در ابتدای تیر ماه سال ۹۹ و نوبت دوم آن در ابتدای آذرماه سال ۹۹ بود و مجدداً از ابتدای تیرماه امسال نیز حق دسترسی خود را به طور میانگین حدود ۳۰ تا ۳۵ درصد افزایش داده است که این باعث شده سهم حق دسترسی راه آهن از کرایه حمل ریلی به بیش از ۳۰ درصد افزایش پیدا کند این در حالی است که سهم دولت از حمل جاده ای صرفاً ۴٪ است.

**آیا شرکت با این افزایش دچار چالش می‌شود؟**

نه تنها شرکت از موضوع افزایش بی‌رویه حق دسترسی متضرر می‌شود بلکه کل صنعت حمل و نقل ریلی کشور دچار خسران و زیان جبران ناپذیری خواهد شد همان‌گونه که مستحضر هستید حمل و نقل ریلی همواره در دنیا به جهت صرفه‌جویی‌های ناشی از سوخت و کاهش ترافیک و حمل بار حجیم مورد توجه دولت‌ها بوده و یارانه‌های پیدا و پنهانی توسط بسیاری از دولت‌های پیش‌رو و متمدن به این امر اختصاص می‌یابد در حالی که این امر در کشور ما مورد توجه نیست و متولیان راه آهن با قدرت حاکمیتی خود و با اعمال نفوذ قصد در به هم زدن بازار حمل و نقل ریلی می‌نمایند که یک بخش تجاری است.

**در خصوص تعمیرات و نگهداری با توجه به تحریم‌ها از یک سو و افزایش نرخ ارز از سوی دیگر با چه چالش‌هایی رو به رو هستید؟**

هزینه‌های تعمیرات و نگهداری در حدود سه