

در گفتگو با ناصر بختیاری، رییس کارگروه مخزن داران :

توسعه ناوگان باری ، مهمترین موضوع برنامه ششم دولت



میزان باری که می توانیم جذب این ناوگان کنیم، تعداد سرمایه گذاری که می توانیم برای ورود به این بخش تشویق کنیم و میزان سرمایه مورد نیاز، همه مواردی است که باید برای توسعه حمل و نقل ریلی در نظر گرفت. به همین منظور نشست با مهندس ناصر بختیاری ، رییس کارگروه مخزن داران و مدیر عامل شرکت توسعه حمل و نقل بین المللی پارسیان داشته ایم که به آن می پردازیم:

با توجه به اینکه یکی از موثرترین و کم هزینه ترین شرایط جابه جایی کالا در کشور، حمل و نقل ریلی است، توسعه این صنعت مشروط بر این است که زیرساخت های آماده ای داشته باشد و تعرفه های مشخص در این حوزه تعریف شده و برنامه زمان بندی دقیقی برای سیر و حرکت در این حوزه وجود داشته باشد، توسعه ناوگان ریلی کشور به توجیه اقتصادی این صنعت باز می شود.

تاکید بسیار دارد ، دولت منابع لازم برای سرمایه گذاری را ندارد به همین دلیل نیاز به سرمایه گذاران خارجی دارد . به منظور جذب سرمایه گذاران خارجی تا کنون چه برنامه هایی اجرا شده یا در دست اجرا است؟

راه آهن جمهوری اسلامی ایران در زمینه حمایت از واگن های باری کارهایی انجام داده است، از آن جمله که می توان نام برد، تثبیت حق دسترسی واگن های باری در طول چندین سال گذشته می باشد، حق دسترسی، تثبیت مدت زمان ۴ الی ۵ ساله را شاهد بود. بحثی تحت عنوان ماده ۱۲ قانون حمایت از تولید رقابت پذیر ، وجود دارد که طی آن در خصوص شرکت هایی که تولید داخل انجام می دهند یا واگن نو تولید می کنند معافیت هایی در نظر گرفته شده است. پرداخت تسهیلات از محل وجوه اداره شده راه آهن ، مواردی در نظر گرفته شده است. پرداخت تسهیلات از طریق منابع توسعه ملی و در مورد تضمین قرارداد خرید ۶ هزار دستگاه واگن توسط شرکت راه آهن از جمله حمایت هایی بوده که از سوی راه آهن صورت گرفته است . در سالهای اخیر بحثی مطرح شده است که با حمایت های دولت و پشتیبانی راه آهن جمهوری اسلامی و شرکت های تولید کننده بتوان تعدادی واگن از کشورهای آسیای میانه و روسیه خریداری کرد و به تازگی خرید این تعداد واگن با روسیه نهایی شده است که تعداد آن ۶ هزار واگن نو می باشد ، که این امر بیشتر در راستای جذب سرمایه خارجی شکل گرفت و مقرر شد این خرید عملیاتی شده و اطلاع رسانی از طریق مجموعه راه آهن صورت گیرد که شرکت های مربوطه نیز در جریان این قضیه قرار گرفتند .

توسعه واگن های مخزن دار چه نقشی در افزایش ترانزیت خواهد داشت ؟

کشور ما در یک منطقه سوق الجیشی قرار گرفته است که کریدورهای شمال-جنوب و شرقی - غربی که در کشور وجود دارد می تواند کشورهای

توانستیم در بخش ریلی این شعار را به مرحله ظهور برسانیم و کاملاً حمایت را به صورت عملی داشته باشیم . بنابراین ۱۰۰ واگن نیز به تعداد واگن های آخر سال ۹۶ ، توسط شرکت پارسیان افزوده شد . با افزوده شدن این ۱۰۰ واگن ، تعداد واگن ها به ۴۰۲۳ دستگاه افزایش یافت.

توسعه حمل و نقل ریلی از برنامه های اصلی دولت است که بر آن

داخلی بتوانیم این تعداد واگن را در داخل تولید کنیم ، خوشبختانه در مدت زمان کمتر از یکسال توانستیم تعداد ۱۰۰ واگن را تا پایان سال ۹۶ نهایی کنیم که مراحل مختلف آن اعم از برگزاری مناقصه، مذاکره با شرکت های سازنده در سطح بین المللی و داخلی و نهایتاً تکمیل آنها انجام شده است و خوشبختانه امسال هم که سال حمایت کالای ایرانی می باشد ما

چه تعداد واگن مخزن دار در شبکه ریلی مشغول به فعالیت می باشد؟

بر اساس آخرین آمار منتشر شده از سوی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، در سالنامه های آماری، تعداد واگن های مخزن دار ، ۳۹۲۳ واگن است که اخیراً صد واگن، شرکت پارسیان ، بر اساس شعاری که در سال ۹۶ داشتیم " اقتصاد مقاومتی، تولید و اشتغال " تصمیم گرفته شد با استفاده از پتانسیل شرکت های



پاکستان، افغانستان، چین، هند و کشورهای شرق را به منطقه غرب و حتی اروپا متصل کند. بنابراین افزایش تعداد واگن می تواند موجبات توسعه ترانزیت را فراهم کند که در شرکت پارسیان هماهنگی هایی در این خصوص صورت گرفته تا موجب رونق ترانزیت نیز فراهم شود.

آیا توسعه زیرساخت نقشی در توسعه بار واگن های مخزن دار خواهد داشت؟

توسعه زیرساخت موجبات توسعه بار را در تمامی بخش های ریلی از جمله واگن های مخزن دار، لبه کوتاه، لبه بلند و مسافری فراهم خواهد کرد. توسعه زیرساخت در حمل و نقل از ملزومات است بنابراین شکی در توسعه زیرساخت در مناطق مختلف وجود ندارد. اخیرا شرکت ریلی پارسیان مطالعه ای در بخش شرکت های پتروشیمی داشته است و طی آن مطالعه به این نتیجه رسیده ایم که بسیاری از این شرکت ها حداقل فاصله را با ریل دارند و برخی دیگر با فاصله بیشتری از ریل قرار دارند که اگر این پروژهها تحقق یابد و زیر ساخت های مورد نیاز نهایی و تکمیل شود در رونق گردش کار مخزن دارها می تواند بسیار موثر باشد.

با توجه به تجربیاتی که در رابطه با حضور در فرابورس دارید بازار مخزن داران را چگونه ارزیابی می کنید؟

در موضوع بورس و فرابورس شفافیت

مالی برای شرکت ها ایجاد می شود و تمام سهامداران می توانند از جزئیات مربوط به سهامشان آگاهی داشته باشند. تسهیلاتی که بورس در بازار مخزن داران ایجاد می کند بیشتر به اعتبارات بانکی و پشتوانه بانکی برمی گردد و همچنین میتوان از این طریق و ابزار های آن نسبت به تامین مالی پروژه های توسعه ای اقدام نمود که می تواند در توسعه شرکت ها استفاده شود و نقش بسیار موثری داشته باشد و ما از این امتیاز استفاده کرده ایم، لذا از هنگامیکه ما در بورس وارد شده ایم شفافیت خاصی در حساب ها مشاهده می شود و هر یک از سهامداران به راحتی می توانند تمامی گردش مالی را رصد کنند و اطلاعات مربوط را داشته باشند.

تخلیه و بارگیری واگن های مخزن دار بسیار وقت گیر است، در این خصوص صاحبان واگن متضرر هستند و جریمه هایی برای آن ها برای اشغال خط توسط واگن های خصوصی در نظر گرفته می شود، برای این مشکل چه راهکاری وجود دارد؟

در راه آهن اصطلاحی با عنوان سرعت بازرگانی وجود دارد، سرعت بازرگانی شامل عملیات بارگیری، عملیات سیر و حرکت و تخلیه می باشد. آمارها نشان می دهد در سنوات گذشته، راه آهن توانسته در خصوص سیر و حرکت گشایش هایی داشته باشد و گویای آن است که موقعیت ما در سیر و حرکت بهبود یافته است. مشکل امروز ما در

ابتدا و انتهای سیر و حرکت است یعنی در تخلیه و بارگیری، که به شرکت های حمل کننده مربوط نمی شود. شرکت های حمل کننده مسیر را در اختیار دارند و سیر و حرکت را تنظیم می کنند که نسبت به گذشته با تعاملاتی که در بخش های مختلف صورت گرفته از رشد خوبی برخوردار بوده است و امیدواریم با مذاکرات صورت گرفته با مخزن داران و شرکت های پخش و هماهنگی ها و تعاملات انجام شده بتوانیم سرعت را در بارگیری و تخلیه افزایش دهیم، زیرا هر میزان که سرعت تخلیه و بارگیری افزایش یابد، سرعت بازرگانی نیز به مراتب افزایش خواهد یافت. با افزایش سرعت بازرگانی، بهره برداری از ریل نیز به تناسب افزایش می یابد. بنابراین بهره وری استفاده از واگن به صورت مطلوب بالا می رود که این امر در حال پیگیری و اجرا می باشد. امیدواریم بتوانیم با مجموعه هایی که متصدی تخلیه و بارگیری هستند به نحوی هماهنگی را بالا ببریم تا بتوانیم سرعت بازرگانی را افزایش دهیم.

در برنامه ششم توسعه در خصوص توسعه حمل و نقل ریلی چه برنامه هایی در نظر گرفته شده است؟

از جمله اصلی ترین موضوعاتی که در توسعه ریل در برنامه دولت بسیار حائز اهمیت است توسعه ناوگان باری نو می باشد، که مهمترین تصمیم راه آهن در این زمینه، عقد قرارداد ساخت ۶ هزار واگن باری نو می باشد که مقدمات آن فراهم شده و با هماهنگی شرکتهای

مالک واگن در حال تکمیل می باشد، به زودی با ورود این واگن ها که در راستای جذب سرمایه گذاری خارجی می باشد، تحولی در حمل و نقل ریلی به ویژه در بخش مخزن دار ها ایجاد خواهد شد.

سخن آخر

در بخش مخزن داران ۳ رکن وجود دارد، رکن اول راه آهن می باشد که به عنوان مجموعه ای که امکانات حمل را فراهم می کند اعم از زیرساخت های ریل، لوکوموتیو و نیروی فنی و انسانی می باشد، رکن دوم شرکت ملی پخش می باشد که به عنوان صاحب بار، نقش بسیار موثری دارد و می تواند با توجه به ریل و حضور بخش بسیاری از محمولات، این بخش را فعال و کارایی آن را افزایش دهند. بخش دیگر شرکت های حمل و نقل ریلی هستند که راس سوم این مثلث می باشد، هر چه تعامل میان این سه مجموعه افزایش پیدا کند و بتوانند به راحتی منافع یکدیگر را بشناسند و در راستای آن حرکت کنند در نهایت کسب و کار مخزن داران نیز رونق بیشتری خواهد یافت و باعث می شود عملکرد شرکت پخش در خصوص توزیع ارتقا یابد و کارایی راه آهن برای سرویس دهی به این عملکرد فزونی یابد. بنابراین لزوم یک تعامل فی مابین، در این ۳ راس مثلث کاملا احساس می شود، اکنون در شرایط خاصی که در آن واقع هستیم، حمایت های خود را برای اینکه پخش بتواند برنامه های خود را اجرایی و عملیاتی کند افزایش داده ایم تا حدی که ما می توانیم در مسیر تعامل کامل حرکت کنیم و این منجر به رشد و توسعه کسب و کارهای مخزن داران در این زمینه خواهد شد.

