

واکاوی تاثیر افزایش نرخ ارز بر حمل و نقل ریلی باری

ژیانا اسکندری



دو دسته‌اند؛ یک شرکت‌هایی که ساختار ریلی برای آنها کاملاً نهادینه شده است و مانند فولاد مبارکه بیشتر زمینه ریلی دارند و بسیار راحت با ساختار ریلی کنار آمده‌اند و گردش مالی نسبتاً خوبی دارند و دیگر شرکت‌هایی مانند شرکت فولاد خوزستان که در حال حاضر کل سهم ریلی آن به ۳۰ تا ۳۳ درصد می‌رسد و بیش از این سهم نتوانسته به سهم بیشتری دسترسی پیدا کند در حالی که فولاد خوزستان بیش از ۱۰ میلیون تن پتانسیل بار دارد.

متقی‌راد بیان کرد: یکی از دلایل این امر قیمت تمام شده است، هم اکنون فولاد خوزستان به ازای هر تن مواد اولیه ۱۰ تا ۱۵ هزار تومان با کامیون فاصله دارد و باید فکری برای حل این موضوع کرد، زیرا این شرکت علاقه‌مند به افزایش سهم ریل است و تمایل دارد سهم ریلی را به ۵۰ درصد برساند.

وی یکی دیگر از عوامل عدم برخورداری این شرکت از سهم ریلی را کمبود ظرفیت خطوط راه‌آهن کشور عنوان کرد و گفت: اگر بار فولاد خوزستان را دو بخش کنید

مشترک با بخش جاده ای تشکیل بدهیم زیرا این تصمیم مشترک کل حمل و نقل زمینی است و باید فکری اساسی کنیم و وزارتخانه هم باید حرکتی کند اما تصور می‌کنم به دلیل مصلحت‌هایی در بحث نرخ به سادگی زیر بار این مسئله نخواهند رفت و بخش ریلی خود باید انتظارات و نیازهای خود را پیگیری کند.

رضا متقی‌راد مدیر بازرگانی شرکت فولاد ریل جنوب نیز در این نشست گفت: ناهماهنگی‌ها و تشتت آراء میان شرکت‌های عضو و تصمیم‌گیری‌هایی که گرفته و اجرا می‌شود موجب شده که سیستم ضعیف شود و این یکی از مهم‌ترین موارد رقابت ناسالم بین شرکت‌ها است.

وی افزود: در واقع برخی شرکت‌ها برای اینکه قراردادی ببندند کاری می‌کنند دیگر شرکت‌ها را کنار بزنند و این نکته مهم و تاثیرگذاری است و صنف باید هماهنگ‌تر و منسجم‌تر عمل کند و در جهت هم‌افزایی رقابت سالم داشته باشد. به گفته متقی‌راد مشتریان

کرد: سیستم حمل و نقل ریلی در حالت عادی نه تنها ارز دولتی بلکه باید یارانه نیز دریافت کند و این موضوع امری متداول در همه کشورهاست.

به گفته محمد رجبی از آنجایی که بخش مهمی از هزینه‌های تعمیر و نگهداری به صورت ارزی تأمین می‌شود، میزان تأثیر نرخ ارز بیشتر آشکار می‌شود.

رجبی تصریح کرد: چنانچه هزینه‌های تأمین اقلام از خارج با ارز بازار ثانویه انجام شود عملاً زیان هنگفت و غیر قابل جبرانی به صنعت ریلی وارد خواهد شد که در این صورت باید نرخ تعرفه حمل ریلی هم به نحو متناسبی افزایش یابد.

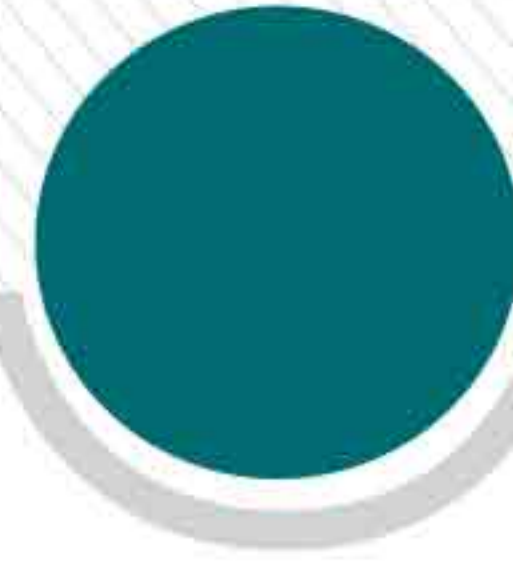
مجید بابایی نیز در این نشست با بیان اینکه نمی‌توان به تنهایی در بخش ریلی تعرفه‌ها را تغییر داد و هماهنگی با بخش جاده ای را هم می‌طلبند، گفت: کل زنجیره ارزش همه به یک نسبت باید منفعت ببرند، صحیح نیست ته زنجیره منفعت چند برابری ببرد و هیچ سودی به بقیه نرسد.

وی افزود: باید کارگروهی

دویست و شصت و پنجمین جلسه هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته بطور مشترک با مدیران عامل شرکت‌های حمل و نقل ریلی باری و خدمات فوروردی در سالن اجتماعات کارآفرینان تشکیل‌های اتاق بازرگانی تهران برگزار شد.

در ابتدای جلسه روسای کارگروه‌های تخصصی لکوموتیو، واگن‌های لبه بلند، واگن‌های لبه کوتاه و مخزن‌دارا گزارشی از عملکرد و چالش‌های پیش روی بخش ارائه کردند. مهمترین موضوعات مطروحه حول تحولات اخیر ارزی و افزایش چشمگیر هزینه‌ها متأثر از آن بود. قطعات وارداتی به دلیل وابستگی مستقیم به قیمت ارز افزایش چند برابری یافته است.

محمد رجبی رئیس انجمن در این نشست یکی از عوامل زیان‌ده به حمل و نقل ریلی را تأمین قطعات ناوگان ریلی از خارج با ارز بازار ثانویه ذکر کرد که هزینه‌های آن موجب زیان هنگفت و غیر قابل جبرانی به صنعت ریلی می‌شود. وی برای برون‌رفت از این وضعیت تأکید



که بخشی از آن مواد اولیه باشد اولاً ظرفیت لازم در بخش ریلی وجود ندارد و در کنارش نیز مشکلات لکوموتیو داریم در واقع می‌توان گفت شبکه ریلی راه‌آهن پاسخگوی بازار فولاد خوزستان نیست به دلیل اینکه در سال میزان ۴ میلیون تن محصول دارد و این موضوع باید در

دارد که اصلاً حاضر نیستند به آن سمت بروند شما فکر کنید اگر قرار باشد روزی ۴ تا ۵ هزار تن بار فولاد با کامیون حمل شود ۲۵۰ تا ۳۰۰ کامیون را چه کسی می‌تواند مدیریت کند؟ این تفکر که می‌توان به نحوی حمل و نقل ریلی را از مجموعه حذف کرد امکان‌پذیر

هزار شبکه ریلی پرداخت می‌کنیم و این فاصله خیلی زیادی است و همین حق دسترسی در حال حاضر یکی از چماق‌های راه‌آهن است که از طریق آن مطالبات خود را بیشتر می‌کند. فرهنگ طلوعی، مدیرعامل ریل پرداز سیر در این نشست درباره

زمینه‌سازی برای مشارکت بیشتر بخش خصوصی در سیاستگذاری و تصمیم‌گیری‌های کلان بخشی، خصوصی‌سازی ناقص و عدم تکمیل آن از جمله واگذاری لکوموتیوها، واگذاری اپراتوری از دیگر مشکلات این حوزه است که باید به آن توجه شود.

به گفته طلوعی ضرورت تخصیص بودجه به شرکت‌های راه‌آهن و حذف وابستگی راه‌آهن به درآمد حق دسترسی، تمایل به ایجاد هلدینگ کمپانی و ایجاد رقابت ناعادلانه بین بخش دولتی و بخش خصوصی، عدم وجود اهرم‌های لازم برای اجرای تعهدات راه‌آهن در قبال شرکت‌های خصوصی در حوزه بهره‌برداری سیر و حرکت، عدم اتصال ریلی چشمه‌های بار به شبکه سراسری ریلی از دیگر مشکلات این حوزه است.

وی بیان کرد: پایین بودن ظرفیت شبکه ریلی، ضرورت ایجاد بستر جهت شکل‌گیری شرکت‌های بزرگ، ضعف و کمبود سیستم‌های مکانیزه تخلیه و بارگیری در مبادی و مقاصد حمل ریلی و عدم رشد متوازن ناوگان باری، ضرورت رفع گلوگاه‌های موجود در شبکه، ضعف سیستم‌های جامع اطلاعاتی و هوشمند در حوزه بهره‌برداری، طراحی صحیح در خطوط مانوری در ایستگاه‌های تشکیلاتی، تصمیمات جزیره‌ای در راه‌آهن و عدم یکپارچگی تصمیمات بین نواحی و ستاد، ارتباط ضعیف صنعت ریلی با مراکز دانشگاهی و علمی نیز مشکلات دیگری است که باید با هماهنگی و انسجام لازم در رفع این مشکلات و کاستن آنها تلاش کرد.

در پایان این نشست مقرر شد کارگروه‌های تخصصی انجمن ضمن تهیه آنالیز کاملی از نرخ پایه حمل ریلی، از طرق انجمن اقدامات لازم جهت واقعی‌سازی نرخ صورت گیرد.



مشکلات مرتبط با بخش خصوصی فعال در حوزه حمل و نقل ریلی بار کشور گفت: کم‌توجهی و عدم تناسب میزان اعتبارات و بودجه تخصیصی برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ریلی با سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه ابلاغی مقام معظم رهبری و نیز برنامه‌های توسعه‌ای و اقتصاد مقاومتی و مهم‌تر از آن عدم تحقق بودجه‌ها از مهم‌ترین مشکلات حوزه حمل و نقل ریلی در کشور است.

وی افزود: ضرورت سهولت در تامین مالی پروژه‌های سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی از منابع داخل کشور، عدم اجرای بند ب ماده ۵۲ قانون برنامه ششم مبنی بر "محاسبه ارزش افزوده" خدمات حمل و نقل ریلی با نرخ صفر، عدم وجود طرح جامع حمل و نقل در کشور و جزیره‌ای عمل کردن شقوق مختلف حمل و نقل، ضرورت

نیست. همچنین در بخش مخزن‌دار به هیچ وجه امکان آن وجود ندارد، حتی اگر قیمت را هم دو برابر کنند، امکان‌پذیر نمی‌باشد.

مجتبی لطفی، نایب رئیس هیئت مدیره نیز در این جلسه گفت: خصوصی‌سازی ناقص یکی از معضلات و مشکلاتی است که گرفتار آن هستیم، مقایسه میان بخش خصوصی و دولتی در بهره‌برداری لکوموتیوها نشان می‌دهد بخش دولتی همیشه نه تاجر خوبی است و نه تولیدکننده خوبی و نه می‌تواند خدمات خوبی ارائه دهد.

وی حق دسترسی را یکی از معضلات موجود عنوان کرد و گفت: ۲۸۰ هزار کیلومتر جاده‌های ما در کشور ۴ درصد از عوارض را به سازمان حمل و نقل پایانه‌ها پرداخت می‌کنند در حالی که شرکت‌های ریلی به طور میانگین ۲۱ درصد هزینه دسترسی را به ۱۱

جلسات راه‌آهن مورد بررسی قرار گیرد.

نورالدین علی‌آبادی مدیرعامل شرکت پرس ریل نیز در این نشست گفت: در بخش واگن‌های لبه‌بلند هیچ مشکلی برای افزایش قیمت وجود ندارد و این مساله‌ای که در قیمت‌ها با آن مواجه هستیم فقط یک مساله داخلی است، رقابت‌های شرکت‌ها با یکدیگر مشکلاتی را به همراه دارد. شرکت فولاد مبارکه نسبتاً مشکلات کمتری دارد قیمت‌ها را توانسته به خوبی افزایش دهد از سوی دیگر شرکت‌هایی که قیمت آنها از قیمت تمام شده بالاتر است سعی می‌کنند قیمت را پایین بیاورند و به همین علت با شرکت‌ها بازی می‌کنند، هم پول را پرداخت نمی‌کنند و هم اینکه قیمت‌ها را پایین می‌برند.

وی افزود: حمل و نقل جاده‌ای آنقدر برای فولادی‌ها مشکلات