

گفتگو با داوود حسین زاده مدیر عامل شرکت سایپا لجستیک:

استفاده بهینه از ظرفیت ناوگان ریلی؛ نقش تعیین کننده در افزایش بهره وری

رشد هزینه های سربار شاهد دو تا سه برابر شدن قطعات یدکی واگن ها هستیم که برای شرکت های حمل ریلی مشکلاتی را به وجود آورده است. در این شرایط هم متأسفانه دولت تسهیلاتی به این شرکت ها اختصاص نداده و به نظر می رسد راه آهن نیز برنامه خاصی برای این شرایط در نظر نگرفته است. با این وجود ما مجبور هستیم که فقط از بودجه خود برای تامین قطعات یدکی واگن ها استفاده کنیم. با توجه به عدم امکان افزایش قیمت حمل ریلی بخاطر رقابت پذیر بودن آن با جاده این موضوع باعث وارد شدن ضرر و زیان شرکت ها شده است.

توسعه حمل و نقل ریلی از برنامه های اصلی دولت است که بر آن 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، با توجه به اعمال تحریم ها و نوسانات نرخ ارز این شرکت با چه چالش هایی روبرو می باشد؟

با حمایتی که دولت انجام داد تعدادی از شرکت ها برای واگذاری و فروش واگن با تسهیلات بانکی وارد ایران شدند و مذاکراتی نیز صورت گرفت. از آنجایی که بازپرداخت اقساط این تسهیلات بانکی با نرخ ارزی و به صورت دلار یا یورو بوده است، با افزایش نرخ ارز، نرخ بازپرداخت این تسهیلات نیز افزایش یافت. عدم افزایش نرخ کرایه های حمل ریلی باعث می شود که شرکت ها توان پرداخت اقساط



در رویکردی نوین، با نگاه تحول گرا در صدد است تا با برنامه ریزی دقیق از طریق بهره گیری از پرسنل مجرب و کارآمد و همچنین آخرین فن آوری های روز دنیا نسبت به خلق لجستیک هوشمند اقدام نماید.

توانمندی ها و ظرفیت های شرکت سایپالجستیک این امکان را فراهم کرده است تا فعالیت های خارج از گروه سایپا توسط این شرکت نیز صورت گیرد از جمله می توان به حمل سنگ آهنک، لوله، کانتینر، ورق، میله گرد و آهن آلات اشاره کرد. برای اطلاع بیشتر از نحوه فعالیت این شرکت گفتگویی با داوود حسین زاده مدیر عامل شرکت سایپا لجستیک داشته ایم که به آن می پردازیم:

شرکت حمل و نقل چندوجهی سایپا در سال ۱۳۸۳ با هدف ارائه خدمات حمل و نقل ریلی به منظور حمل و نقل محصولات وارداتی، صادراتی و توزیع خودروهای گروه سایپا در سطح کشور و صادرات به خارج از کشور در راستای اهداف عالی جمهوری اسلامی ایران، کاهش سوخت، حمل ایمن کالا، کاهش هزینه های حمل و جلوگیری از تصادفات جاده ای تاسیس شد. گروه سایپا به منظور کاهش هزینه های حمل و نقل از یک سو و انجام بهینه حمل و نقل مواد اولیه و خودرو از سوی دیگر مسئولیت کلیه حمل و نقل مواد اولیه و محصولات خود را به صورت ریلی، جاده ای و ترکیبی به این شرکت واگذار نموده است. در حال حاضر شرکت سایپا لجستیک

شده است؟ با وجود تحریم ها و نوسانات نرخ ارز در این خصوص با چه چالش هایی روبرو هستید؟

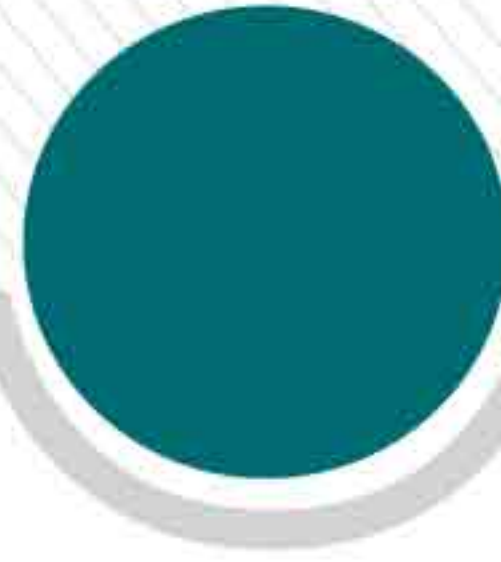
باتوجه به افزایش نرخ ارز و افزایش قیمت های قطعات تولیدی واگن ها از قبیل فولاد و چدن و همچنین

پاسخگوی مناسبی برای نیاز مشتریان خود باشد.

با توجه به هزینه های بالای تعمیر و نگهداری واگن ها، چه تسهیلاتی از سوی دولت برای توسعه این ناوگان در نظر گرفته

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

شرکت سایپالجستیک با دارا بودن حدود ۷۰۰ دستگاه واگن به صورت ملکی و استیجاری توانسته



ایده‌های نو و برنامه‌هایی در خصوص توسعه ریلی در نظر دارد؟

گروه خودروسازی سایپا و به ویژه شرکت سایپالجستیک از گذشته یکی از پیشگامان نوآوری در صنعت حمل و نقل ریلی بوده است. شرکت سایپالجستیک جزء نخستین شرکت‌هایی است که با سرمایه‌گذاری مناسب اقدام به خرید واگن‌های ویژه حمل خودرو کرد. به طوری که اکنون سالانه ۳۰ تا ۴۰ هزار خودرو از محصولات تولیدی گروه سایپا از طریق ریل و شرکت سایپالجستیک حمل می‌گردد. با این حال خطوط ریلی کشور هنوز به تمامی شهرها و استان‌های کشور متصل نیست که افزایش خدمات ریلی به عنوان حمل و نقلی ارزان، ایمن و به هنگام؛ مستلزم گسترش توسعه ریلی برای افزایش خدمات رسانی است.

از طرفی دیگر شرکت سایپالجستیک با طراحی واگن‌هایی که قابلیت حمل ۸۰ فوت کانتینر را دارند سهم بسزایی در حمل بار در گروه سایپا دارد. گسترش خطوط و ناوگان ریلی می‌تواند به کاهش تردد کامیون‌های جاده‌ای و افزایش حمل ریلی که مزیت‌های فراوانی از جمله کاهش مصرف سوخت دارد، منجر شود.

آیا توسعه زیرساخت‌های ریلی در توسعه بخش حمل و نقل باری ریلی این مجموعه خواهد داشت؟

قطعا این موضوع تاثیرات چشم‌گیری خواهد داشت. به طور مثال سایت تولیدی سایپاکاشان که در شهرستان کاشان مستقر است به شبکه ریلی متصل نیست. اگر این مجموعه تولیدی به خطوط ریلی متصل باشد شاهد کاهش هزینه‌های حمل، افزایش ایمنی و تسریع در روند ارسال محموله‌ها و محصولات در این مسیر خواهیم بود. همچنین می‌توان به انبارهای متعدد مواد اولیه و محصولات گروه سایپا اشاره کرد که آنها هم به خطوط ریلی متصل نیستند و ما مجبور هستیم از حمل ترکیبی برای آن استفاده کنیم که موجب افزایش هزینه‌ها و زمان حمل می‌شود.

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

در برنامه ششم توسعه برنامه‌هایی برای توسعه ناوگان و زیرساخت‌ها در نظر گرفته شده است. همچنین طبق این برنامه یک درصد از درآمدهای نفت و گاز کشور به توسعه حمل و نقل ریلی اختصاص می‌یابد. نگاه تشویقی برای سرمایه‌گذاری در حمل و نقل ریلی از دیگر اهداف برنامه ششم توسعه در خصوص توسعه حمل و نقل ریلی است.

ضرورت و اهمیت بهره‌وری در حمل و نقل ریلی چیست؟

بدون شک برنامه ریزی صحیح در حوزه حمل ریلی و استفاده بهینه از ظرفیت ناوگان ریلی می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در افزایش بهره‌وری داشته باشد. در حوزه بهره‌وری باتوجه به اینکه از یک طرف ظرفیت‌های موجود در ناوگان ریلی کشور محدود است و از طرف دیگر عدم رقابت‌پذیری حمل ریلی و جاده‌ای وجود دارد، شرکت‌های حمل و نقلی مجبور می‌شوند از حمل ترکیبی ریلی و جاده‌ای استفاده کنند. لذا هرچقدر زیرساخت‌ها و خطوط ریلی گسترش یابد که برای حمل

بار صرفا از خطوط ریلی در مبدأ و مقصد استفاده گردد تا از حمل بار به صورت ترکیبی جلوگیری شود می‌توانیم شاهد افزایش بهره‌وری در این حوزه باشیم.

موضوع بعدی در بهره‌وری بحث قیمت سوخت است. اگر یارانه‌ای که در حوزه حمل جاده‌ای وجود دارد به بخش ریلی هم تخصیص یابد نیز می‌توانیم شاهد افزایش بهره‌وری در حوزه ریلی باشیم. در بخش جاده‌ای هزینه‌های زیرساخت از مشتری حمل گرفته می‌شود اما در حوزه ریلی هزینه زیرساخت‌ها از شرکت‌های حمل و نقلی تحت عنوان حق دسترسی اخذ می‌گردد. همین امر هم باعث می‌شود که حمل ریلی قابلیت رقابت‌پذیری کمتری داشته باشد. لذا به نظر می‌رسد برای افزایش بهره‌وری باید رقابت‌پذیری حمل ریلی و جاده‌ای به عنوان یک اصل مهم در نظر گرفته شود.

چه راه‌کارهایی در ارتقاء بهره‌وری در بخش حمل و نقل ریلی در خصوص بار وجود دارد؟

توسعه شبکه ریلی و اتصال مراکز تولیدی به خطوط ریلی و اتصال شبکه‌های ریلی به مراکز فروش و انبارها به منظور کاهش هزینه‌های حمل ترکیبی از راه‌های عملی ارتقاء بهره‌وری در بخش حمل و نقل ریلی است.

انتظارات شرکت‌های واگن‌دار باری در چه زمینه‌هایی خلاصه می‌شود؟

ایجاد تسهیلات مناسب جهت خرید و توسعه ناوگان ریلی، رقابت‌پذیری کرایه‌های حمل ریلی نسبت به حمل جاده‌ای، حذف پرداخت حق دسترسی به شبکه ریلی، بازگشت سهم صرفه‌جویی در مصرف سوخت به شبکه ریلی و توسعه شبکه ریلی جهت افزایش سرعت سیر از جمله انتظارات شرکت‌های واگن‌دار باری برای ارتقای سطح کیفی و کمی خدمت‌رسانی به مردم و نظام جمهوری اسلامی است.

خود را نداشته و بازگشت سرمایه صورت نگیرد. به این ترتیب اگر تا پیش از این یک واگن را پس از ۱۰ یا ۱۵ سال مستهلک می‌کردیم با شرایط موجود این رقم به ۲۵ یا ۳۰ سال می‌رسد که موجب فرسودگی ناوگان و افزایش هزینه‌های تعمیر و نگهداری می‌گردد.

از طرفی دیگر با اعمال تحریم‌ها، بانک‌های خارجی تحریم شده و امکان گشودن ال سی و فاینانس نیز وجود ندارد. لذا امکان خرید واگن از بین رفته، ضمن اینکه در حال حاضر وزارت صمت ورود واگن جهت خرید به کشور را نیز ممنوع کرده است.

با توجه به برنامه‌های مهم حمایت از تولید داخلی، این شرکت در خصوص حمایت از این امر چه تمهیداتی اندیشیده است؟

مذاکراتی برای سفارش ساخت و خرید واگن با تولیدکنندگان داخلی داشته‌ایم. اما باتوجه به افزایش نرخ فروش واگن و عدم وجود تسهیلات بانکی، قیمت واگن نزدیک به دو برابر شده است. البته باید به تولیدکننده هم حق داد، چرا که هزینه‌های قطعات وارداتی و قیمت فولاد افزایش یافته که منجر به افزایش قیمت تمام‌شده واگن‌ها شده است. اگر دولت حمایت کند ما آمادگی داریم که از واگن‌های تولید داخلی برای تامین ناوگان حمل و نقل ریلی خود استفاده کنیم.

شرکت سایپا لجستیک چه