

شرکت‌های مخزن‌دار با چه چالش‌هایی با صاحبان کالا و راه‌آهن مواجه هستند؟

با توجه به نحوه گستردگی شبکه ریلی و همچنین اتصال محدود چشمه‌های بار مناسب واگن‌های مخزن‌دار به این شبکه، در حال حاضر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران بزرگ‌ترین مشتری گروه مخزن‌داران ریلی محسوب می‌شود. عدم افزایش نرخ کرایه حمل متناسب با افزایش عمومی هزینه‌های شرکت‌های مالک واگن بزرگ‌ترین چالش فی‌مابین گروه مخزن‌داران ریلی و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران در سالیان اخیر بوده است. متأسفانه علی‌رغم تأکیدات ویژه اسناد بالادستی مبنی بر اولویت حمل ریلی نسبت به جاده‌ای، در سنوات گذشته شاهد تخصیص افزایش بیشتر نرخ کرایه حمل برای تانکرهای جاده‌پیما در مقایسه با مخزن‌داران ریلی بوده‌ایم. این در حالی است که در سنوات اخیر با توجه به عدم افزایش متناسب کرایه حمل با افزایش تعرفه بهره‌برداری، شرکت‌های مالک واگن مخزن‌دار با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو بوده‌اند.

در مبادی تخلیه و بارگیری با چه چالش‌هایی روبه‌رو هستید؟

واگن‌های مخزن‌دار در مقایسه با دیگر انواع واگن‌ها نیازمند تجهیزات بارگیری و تخلیه پیچیده‌تری همچون دوش‌های بارگیری، سیستم گرمایش استیم، مخازن ثابت، سیستم پمپاژ و... هستند. تأمین، بهره‌برداری و نگهداری از این تجهیزات و تقسیم وظایف بین صاحبان کالا و مالکان واگن همواره چالش‌برانگیز بوده است. علاوه بر این، عدم اتصال چشمه‌های بار همچون پتروشیمی‌ها، پالایشگاه‌ها، کارخانجات تولید فرآورده‌های نفتی و خوراکی به ریل و لزوم استفاده از حمل ترکیبی با در نظر گرفتن هزینه و هماهنگی‌های مضاعف مورد نیاز برای رساندن کالا به مقصد سبب عدم اشتیاق صاحبان بار به استفاده از حمل‌ونقل ریلی و



گفت‌وگو با دکتر سید علی‌رضا حسینی طباطبایی، مدیرعامل شرکت توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان:

عدم افزایش مناسب نرخ حمل، بزرگ‌ترین چالش مخزن‌داران است

لطفاً مختصری در خصوص نحوه فعالیت شرکت توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان و توانمندی‌های آن شرکت در زمینه حمل ریلی، بفرمایید.

شرکت توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان با مالکیت ۱۲۰۰ دستگاه واگن مخزن‌دار، بزرگ‌ترین شرکت مالک واگن مخزن‌دار کشور است که با میانگین سالانه جابه‌جایی بیش از یک میلیون تن انواع محمولات نفتی سنگین و نیمه‌سنگین پیشتاز گروه مخزن‌داران ریلی کشور محسوب می‌شود. این شرکت در سال ۱۳۹۵ موفق به پذیرش در سازمان بورس اوراق بهادار شد و از معدود شرکت‌های مالک واگن حاضر در بازار سرمایه به‌شمار می‌رود. در حال حاضر این شرکت با قرار گرفتن در زنجیره صادرات محمولات نفتی به‌ویژه بازار صادراتی روغن‌های صنعتی کشور، در حال ارائه خدمات در این حوزه است.

پس از ابلاغ سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی توسط مقام معظم رهبری در واگذاری بخش‌های ذیل این اصل به بخش خصوصی مقاومت‌هایی صورت گرفت و آن‌گونه که باید این اتفاق به درستی نیفتاد و مدیریت بسیاری از این بنگاه‌های واگذار شده در دست دولت همچنان باقی مانده است. مدیران دولتی این بنگاه‌ها به جای این‌که به کارهای حاکمیتی بپردازند درگیر امور اجرایی نیز شده‌اند و در حوزه‌هایی که بخش خصوصی فعالیت دارد اعمال نظر و سلیقه می‌کنند. یکی از شرکت‌هایی که به‌درستی به بخش خصوصی واگذار نشده است شرکت راه‌آهن است که همچنان علاوه بر سیاست‌گذاری و کارهای حاکمیتی همچنان در بسیاری از بخش‌های اجرایی نیز دخالت دارد و با دستورالعمل‌های مختلف و تعیین نرخ‌های حمل چه در بخش مسافری و چه باری باعث شده است رغبتی از طرف بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری بیشتر در این بخش دیده نشود و همچنین با تعیین نرخ‌های دستوری باعث شده است جذابیت حمل ریلی برای صاحبان کالا از بین برود. دکتر سیدعلی‌رضا حسینی طباطبایی، مدیرعامل شرکت توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان درباره مشکلات شرکت‌های ریلی بخش خصوصی و راهکارهای رفع موانع توسعه ریلی و جذب مشتری بیان کرده است که در ادامه می‌خوانید.



واگن‌های مخزن‌دار شده است.

در رابطه با حق دسترسی و چالش‌های پیرامون آن بفرمایید.

تعرفه بهره‌برداری ریلی از دو بخش سهم دسترسی به خط و هزینه لکوموتیو تشکیل شده است و بخش قابل توجهی از نرخ کرایه حمل ریلی را شامل می‌شود. نکته دارای اهمیت تعیین تعرفه بهره‌برداری به میزانی است که پس از اضافه کردن حق مالکانه واگن به آن، مجموع نرخ کرایه حمل ریلی با جاده‌ای قابل رقابت باشد که در مواردی به دلیل بالا بودن تعرفه بهره‌برداری، شرکت‌های مالک واگن به منظور ارایه قیمت رقابتی مجبور به کاهش حق مالکانه خود می‌شوند که موجب کاهش سودآوری در کوتاه مدت و کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی در بلندمدت خواهد شد.

در خصوص نوسازی ناوگان و خرید ناوگان جدید از محل تبصره ۱۸ آیا اقداماتی انجام داده‌اید؟

شرکت توسعه حمل و نقل ریلی پارس‌سیان در سال ۱۳۹۶ که از سوی مقام معظم رهبری به عنوان «اقتصاد مقاومتی، تولید و اشتغال» نام‌گذاری شده بود، با وجود گزینه‌های خرید خارجی واگن، اقدام به ساخت یکصد دستگاه واگن مخزن‌دار با استفاده از حداکثر توان سازندگان داخلی صنعت ریلی کرد که در انتهای سال ۱۳۹۶ یکصد دستگاه واگن ساخته شده به ناوگان شرکت و شبکه ریلی افزوده شد و سیر عملیاتی آن آغاز شد و در حال بهره‌مندی از دو مشوق سرمایه‌گذاری ماده دوازده قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور و تخفیف حق دسترسی برای واگن‌های مذکور هستیم. این شرکت تاکنون از این مشوق بهره‌مند نشده است؛ لیکن در راستای اجرای طرح‌های توسعه‌ای به فراخور شرایط و زمان قطعاً حداکثر بهره‌ر را از مشوق‌های سرمایه‌گذاری در این حوزه خواهیم برد.

تحریم‌ها و افزایش نرخ ارز چه

تأثیری بر تعمیرات و نگهداری ناوگان داشته است؟

بخش عمده قطعات مورد نیاز حوزه نگهداری و تعمیرات در داخل تولید می‌شود و معدود قطعاتی مانند چرخ نیاز به واردات دارند که با افزایش نرخ ارز دچار افزایش قیمت حداقل سه برابری نسبت به گذشته شده و از طرفی با اعمال تحریم‌ها محدودیت‌های جدی در واردات این دسته از قطعات به وجود آمده است. اما در مورد قطعات ساخت داخل به واسطه افزایش نرخ ارز و برهم خوردن تعادل زنجیره تامین قطعات ریخته‌گری، فورج و پلیمری، این قطعات نیز افزایش قیمت به میزان افزایش نرخ ارز را تجربه کرده‌اند، اما نکته مثبت در مورد این قطعات در دسترس بودن آن‌ها است.

اجرای ناقص خصوصی‌سازی و تصدی‌گری راه‌آهن چه تأثیری بر روند توسعه حمل و نقل ریلی داشته است؟

همان‌گونه که مستحضرید در راستای اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی مبنی بر تکلیف شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. به واگذاری فعالیت‌های مربوط به حمل و نقل بار و مسافر، تعمیر، نگهداری و بازسازی شبکه و ناوگان حمل و نقل ریلی به اشخاص حقیقی و حقوقی بخش غیردولتی، این مهم در سه محور واگذاری خدمات توسعه، بهره‌برداری و نگهداری، واگذاری تجهیزات، امکانات و اموال (به استثنای خطوط ریلی) و تشکیل شرکت‌های مشترک با بخش غیردولتی دنبال شد. آنچه در عمل محقق شد صرفاً واگذاری اموال راه‌آهن ج.ا.ا. (واگن، بخشی از لکوموتیو و...) به بخش خصوصی بود اما مهم‌تر از اموال، مسئولیت‌ها اعم از سیر و حرکت و... همچنان برعهده راه‌آهن ج.ا.ا. باقی مانده و به بخش خصوصی واگذار نشده است. عدم واگذاری این مسئولیت‌ها منجر به کوچک شدن ساختار و سازمان شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. نشده و شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. نیز طبق قوانین برای تامین منابع مورد

نظر جناب عالی در خصوص تشکیل قطار کامل چیست؟ آیا تأثیری در توسعه و افزایش حمل بار خواهد داشت؟

همان‌گونه که قبلاً اشاره شد، توسعه حمل و نقل ریلی میسر نخواهد بود مگر با توسعه متوازن بخش‌های مختلف زیست بوم صنعت ریلی؛ با تشکیل قطار کامل صرفاً مشکلات مرتبط با بخش سخت‌افزاری حوزه تامین ناوگان مرتفع و موجب توسعه و افزایش حمل بار به میزان کمبود و عقب‌ماندگی حوزه ناوگان از دیگر ارکان خواهد شد. بدیهی است توسعه بیشتر منوط به توسعه متوازن تمامی ارکان صنعت ریلی خواهد بود.

از نظر جناب عالی انجمن تا چه میزان توانسته نقش خود را در رفع موانع و مشکلات شرکت‌ها و انتقال آن به مدیران راه‌آهن به خوبی ایفا کند؟

همان‌گونه که قبلاً به آن اشاره شد، انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته محل اجتماع و اتفاق نظر تمامی شرکت‌های بخش خصوصی ریلی کشور است. قطعاً تمام دغدغه و تلاش هیات مدیره و دست‌اندرکاران این انجمن، پیگیری و احقاق حقوق شرکت‌های عضو است که در سال‌های اخیر شاهد توفیقات خوبی نیز بوده‌ایم که بدین وسیله از زحمات و تلاش‌های هیات مدیره نیز کمال تشکر و سپاس را دارم.

سخن آخر:

تعامل و همکاری موثر بخش دولتی و خصوصی به‌عنوان دو رکن اصلی زیست بوم ریلی کشور کلید رشد و بالندگی این صنعت است. شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. و انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته همواره در جهت رشد و ارتقای کیفیت عملکرد یکدیگر گام برداشته‌اند و امید است با ظرفیت‌های بالقوه موجود برای پیشرفت این صنعت، همکاری‌ها و تعاملات فی‌مابین بیش از پیش منشا اثر واقع شود و شاهد صنعت ریلی پویا و در حد استانداردهای جهانی باشیم.