روزنامه
اقتصاد سرآمد

صاحب امتیاز و مدیر مسئول:
فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
دبیر شورای سیاستگذاری: مهدی ده‌دار
سردبیر: شورای سردبیری
دبیر تحریریه: سعید قلیچی

چاپ: صمیم
دبیر عکس: اصغر بشارتی
طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۷۶۹۲۲۷-۰۲۱
تلفن شهرستان ها: ۸۶۰۴۷۵۹۶-۰۲۱

سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶
پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com
نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی:تهران - خیابان سهروردی شمالی مابین
هویزه و بهشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

پنج شنبه - ۳۰ مهر ۱۴۰۵
سال دوازدهم - شماره ۲۶۱۶

گفت‌وگو با دبیر انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی:

اکثر شرکت‌های ریلی ایران خصولتی هستند

کارخانه‌های داخلی حوزه ریل با مشکل تأمین مالی مواجه‌اند

گروه حمـــل و نقل - دبیر انجمن شـــرکت‌های حمل‌ونقل ریلی هزینه خرید هـــر واگن نو را حدود ۷۰۰ هزار یورو عنوان کرد و گفت: در شرایط فعلی برای نوسازی ناوگان چند راهکار وجود دارد؛ دولت اجازه واردات واگن‌های دست‌دوم را بدهد که البته محدودیت‌ها و مشکلات خاص خود را دارد یا برای خرید واگن، تسهیلات مناسب در اختیار بخش خصوصی قرار دهد. راهکار دیگر این است که دولت خودش واگن خریداری کند.

به گزارش اقتصادســـرآمد، ابوالقاسم سعیدی در گفت‌وگو با ایسنا، با بیان اینکه در کشـــور حدود شش کارخانه تولید واگن وجـــود دارد، اظهار کرد: مشـــکل اصلی ایـــن کارخانه‌ها، نبود سفارش و سرمایه‌گذار است. از سوی دیگر راه‌آهن نیز به دلیل محدودیت‌های اعتباری و درگیر بودن با پروژه‌های دیگر، امکان سرمایه‌گذاری گسترده برای توسعه ناوگان ریلی را ندارد. وی بر ضرورت تامین منابع مالی و افزایش حمایت دولت از صنعت ریلی تأکید کرد و گفت: بدون توسعه ناوگان، ظرفیت موجود شبکه ریلی کشور نمی‌تواند پاسخگوی تقاضای واقعی مسافران باشد.

دبیر انجمن صنفی شـــرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسافری و خدمات وابسته درباره ضرورت افزایش سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل ریلی، اظهار کرد: سازمان برنامه و بودجه برای بخش راه و ترابری اعتباراتی در نظر می‌گیرد که راه‌آهن نیز سهمی از آن دارد، اما این اعتبارات پاسخگوی نیازهای موجود نیست. مدیران راه‌آهن در دوره‌های مختلف برای افزایش این اعتبارات تلاش کرده‌اند ولی هنوز نتیجه مورد انتظار جامعه حاصل نشده است.

وی افزود: در کشـــور چندین کارخانه واگن‌سازی وجود دارد از جمله واگن سازی در اراک، واگن‌سازی در زرند و کارخانه‌های واگن‌ســـازی در تبریز و دیگر شـــهرها. در مجموع حدود شش کارخانه در زمینه تولید واگن فعالیـــت می کنند و این واحدها برای دریافت سفارش آمادگی دارند. دبیر انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی ادامه داد: حتـــی برخی کارخانه‌ها برای تامین مالی شرکت‌های متقاضی خرید واگن به بانک‌ها مراجعه می کنند تا بتوانند تسهیلات لازم را دریافت کنند اما متاسفانه اعتبارات و امکانات کافی برای خرید ناوگان وجود ندارد.

اختلاف دیدگاه درباره مسئولیت تامین ناوگان

سعیدی با اشـــاره به واگذاری فعالیت‌های مسافری راه‌آهن به بخش خصوصی از دهه ۱۳۸۰، گفت: راه‌آهن بر این باور اســـت که پس از خصوصی‌سازی دیگر نباید مستقیماً برای خرید واگن اقدام کند و بخش خصوصی باید ناوگان مورد نیاز را تأمین کند. از سوی دیگر سازمان برنامه و بودجه نیز استدلال می کند که با واگذاری ناوگان، مسئولیت تامین آن بر عهده بخش خصوصی قرار گرفته است. وی افزود: بخش خصوصی نیز به دلیل حجم بالای سرمایه‌گذاری، طولانی بودن دوره بازگشت سرمایه، پایین بودن نرخ سود و وجود فعالیت‌های اقتصادی دیگری که در مدت کوتاه‌تری به سود می‌رسند، انگیزه و توان کافی برای ورود گسترده به این حوزه ندارد.

عمر مفید ناوگان مسافری ۳۰ سال است

دبیر انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی اظهار کرد: عمر مفید واگن مسافری حدود ۳۰ سال است و سرمایه‌گذار باید سال‌ها از آن استفاده کند تا اصل سرمایه به‌تدریج بازگردد و پس از آن به سود برسد. در مقابل ممکن اســـت فردی با خرید زمین یا ورود به برخی فعالیت‌هـــای اقتصادی دیگر، در مـــدت کوتاه‌تری به بازدهی برسد بنابراین سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی برای بخش خصوصی جذابیت کمتری دارد.

سودآوری حمل‌ونقل ریلی در بلندمدت است

سعیدی با تاکید بر ضرورت ورود دولت به این حوزه گفت: دولت همان‌طور که برای امنیت، آموزش‌وپرورش و دیگر بخش‌های زیربنایی ســـرمایه‌گذاری می کند باید حمل‌ونقل ریلی را نیز به‌عنوان یک بخش مهم و اثرگذار بر امنیت و رفاه جامعه مورد حمایت قرار دهد. وی افـــزود: برخی معتقدند حمل‌ونقل ریلی سودده نیست اما من معتقدم این بخش سودده است با این تفاوت که سود و منفعت آن در کوتاه‌مدت نمایان نمی‌شود و آثار آن در بلندمدت، از جمله در کاهش مصرف سوخت، کاهش آلودگی هوا، افزایش ایمنی و کاهش هزینه‌های اجتماعی حوادث جاده‌ای مشخص خواهد شد. دبیر انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی ادامه داد: اگر آموزش‌وپرورش برای مدت ۱۰ سال فعالیت نکند، آثار و پیامدهای آن برای جامعه بسیار سنگین خواهد بود، حتی اگر این بخش مستقیماً سود اقتصادی ایجاد نکند. حمل‌ونقل ریلی نیز چنین نقشی دارد و باید آثار اجتماعی و اقتصادی آن را در بلندمدت مورد توجه قرار داد. سعیدی با اشاره به آمار تلفات جاده‌ای اظهار کرد: سالانه حدود ۲۰ هزار نفر در حوادث جاده‌ای جان خود را از دست می‌دهند و حدود ۴۰۰ تا ۵۰۰ هزار نفر نیز مجروح می‌شوند. همچنین شمار زیادی از افراد دچار معلولیت می‌شوند و این حوادث هزینه‌های سنگینی به جامعه تحمیل می کند. اگر بخشی از این هزینه‌ها برای توسعه حمل‌ونقل ریلی اختصاص یابد، می‌توان به‌تدریج ظرفیت ریلی کشور را افزایش داد.

هزینه خرید واگن نو حدود ۷۰۰ هزار یورو است

وی درباره هزینـــه خرید واگن نو گفـــت: کارخانه‌های داخلی واگن‌ســـازی برای دریافت ســـفارش آمادگی دارنـــد و برخی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی نیز برای تامین تسهیلات مورد نیاز خرید واگن با بانک‌ها مذاکره می کنند. قیمت یک واگن مسافری تولید داخل حدود ۷۰۰ هزار یورو اعلام می‌شـــود. این قیمت فاصله زیادی با قیمت واگن خارجی نـــدارد و اگر تفاوتی وجود داشته باشد می‌تواند ناشی از استفاده از فناوری‌های روز و تفاوت برخی هزینه‌های تولید باشـــد. وی ادامه داد: برای تشکیل یک قطار مسافری خرید یک واگن به‌تنهایی کافی نیست و معمولاً به حدود هشت تا ۱۰ واگن نیاز است. بنابراین خرید یک رام قطار با توجه به قیمت هر واگن و هزینه‌های جانبی، سرمایه‌گذاری بسیار سنگینی را به شرکت‌ها تحمیل می کند.

دبیر انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با اشاره به هزینه‌های بالای فعالیت ریلی گفت: برای مثال یک رام قطار ۱۰ واگن که در مسیر تهران-مشهد تردد می کند باید پس از پیمودن مسیر رفت و برگشت، تحت تعمیرات و سرویس‌های مورد نیاز قرار گیرد این در حالی است که یک دستگاه اتوبوس با وجود قیمت بالای خود می‌تواند از صبح تا شب در مسیرهای مختلف فعالیت کند و بازدهی سریع‌تری برای سرمایه‌گذار داشته باشد.

هزینه تعمیرات اساسی واگن به ۵۰ تا ۶۰ میلیارد تومان می‌رسد

سعیدی درباره هزینه تعمیر واگن‌های مســـافری اظهار کرد: تعمیرات واگن‌ها در دو ســـطح انجام می‌شـــود و هر ســـطح، دســـتورالعمل‌ها و الزامات فنی خاص خود را دارد. واگن‌ها در سال‌های ابتدایی عمر خود معمولاً به تعمیرات اساسی در این سطوح نیاز ندارند اما با افزایش عمر انجام این تعمیرات ضروری می‌شـــود. وی افزود: در حال حاضر کارخانه‌ها و مجموعه‌های تعمیراتی اعلام می کنند که هزینه تعمیرات یک واگن حداقل حدود ۵۰ تا ۶۰ میلیارد تومان است. این تعمیرات باید به‌گونه‌ای انجام شود که واگن از نظر مشخصات فنی و الزامات ایمنی مورد تأیید راه‌آهن قرار گیرد و بتواند به سیر خود ادامه دهد. دبیر انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی ادامه داد: زمانی که عمر یک واگن به حدود ۳۰ تا ۳۵ سال می‌رسد، راه‌آهن ادامه فعالیت آن را منوط به انجام تعمیرات مشخص و تایید شرایط فنی می کند. بنابراین شرکت‌ها باید برای حفظ واگن‌های قدیمی هزینه قابل‌توجهی را صرف تعمیرات کنند.

سهم ارزبری واگن‌های مسافری ۱۵ تا ۲۰ درصد است

سعیدی با بیان اینکه سهم ارزبری در بخش واگن‌های مسافری بالا نیست، گفت: ارزبری واگن‌های مسافری حداکثر حدود ۱۵ تا ۲۰ درصد است و عمدتاً به برخی تجهیزات مانند سیستم‌های ترمز و چرخ‌های وارداتی مربوط می‌شود زیرا در کشور امکانات و تجهیزات لازم برای تولید برخی از این قطعات وجود ندارد. وی افزود: برای نمونه قیمت چرخ واگن که در گذشته یعنی حدود ۳۰ تا ۴۰ سال پیش با حدود یک تا دو میلیون تومان خریداری می‌شـــد اکنون به حدود ۲۰۰ میلیون تومان رسیده است زیرا این قطعه وارداتی است و با افزایش نرخ ارز، هزینه تأمین آن نیز افزایش پیدا می کند.

بیشتر شرکت‌های ریلی خصولتی هستند

سعیدی با اشاره به ساختار شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسافری گفت: حدود ۱۰ شـــرکت حمل‌ونقل ریلی مسافری در کشور فعالیت می کنند که بیشـــتر آن‌ها خصولتی و وابسته به نهادها هســـتند. در میان این شرکت‌ها دو شـــرکت با سرمایه‌گذاری اشخاص خصوصی فعالیت می‌کنند.

دبیر انجمن شـــرکت‌های حمل‌ونقل ریلی ادامـــه داد: با توجه به هزینه‌های خرید و تعمیرات واگـــن، تأمین منابع مالی برای سرمایه‌گذاران خصوصی بسیار دشوار است.

کارخانه‌های داخلی نیز با مشکل تأمین مالی مواجه‌اند

سعیدی درباره نقش کارخانه‌های داخلی در تامین ناوگان اظهار کرد: کارخانه‌های داخلی توان تولید واگن دارند و برخی واگن‌های تولید این مجموعه نیز در حال حاضر در سیر هستند و حتی در برخی موارد از نظر کیفیت و شرایط فنی با واگن‌های اروپایی قابل مقایسه‌اند. وی افزود: مشکل اصلی این است که خود کارخانه‌های واگن‌سازی نیز با مشـــکلات مالی مواجه‌اند. برای مثال یکی از قدیمی‌ترین و مجهزترین کارخانه‌های این حوزه با مشـــکلات مالیاتی، بیمه‌ای، پرداخت حقوق و مسائل نیروی انسانی مواجه است. دبیر انجمن شـــرکت‌های حمل‌ونقل ریلی تأکید کرد: کارخانه‌های واگن‌سازی خودشـــان منابع مالی لازم برای ارائه تسهیلات به خریداران را ندارند بنابراین نمی‌توان انتظار داشت که سازنده هم واگن تولید کند و هم منابع خرید آن را تأمین کند.

راه‌آهن توان سرمایه‌گذاری گسترده برای توسعه ناوگان را ندارد

سعیدی با اشاره به وضعیت مالی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، گفت: راه‌آهن نیز در حـــال حاضر با محدودیت‌های مالی جدی مواجه اســـت و درآمدهای آن عمدتاً صـــرف هزینه‌های جاری می‌شود و منابع چندانی برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌های جدید باقی نمی‌ماند. وی افزود: راه‌آهن حدود ۱۵ هزار کیلومتر شبکه ریلی دارد و نگهداری این شـــبکه به نیروی انسانی و هزینه‌های قابل‌توجهی نیاز دارد. با وجود برون‌سپاری بخشی از فعالیت‌ها تعداد نیروی انســـانی راه‌آهن همچنان قابل‌توجه است و بخش زیادی از درآمدها صرف حقوق و مزایـــا و هزینه‌های نگهداری شبکه می‌شود.

دولت باید تسهیلات خرید واگن را تضمین کند

سعیدی راهکار اصلی برای توسعه ناوگان را ورود دولت از مسیر تسهیلات و حمایت مالی دانست و گفت: به نظر من تنها راه‌حل این است که دولت برای ســـرمایه‌گذارانی که قصد خرید واگن دارند تســـهیلات فراهم کند یا بانک‌ها را به پرداخت تسهیلات در این حوزه ترغیب کند. وی افـــزود: بانک‌ها معمولا به دنبال پروژه‌هایی هستند که ســـریع‌تر به بازدهی برسند. برای مثال ممکن است سرمایه‌گذاری در برخی صنایع در مدت کوتاه‌تری سود ایجاد کند، اما سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی به زمان بیشتری برای بازگشت سرمایه نیاز دارد. دبیر انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی ادامه داد: اگر دولت بخشی از هزینه خرید واگن را تسهیلات بدهد بخش خصوصی نیز می‌تواند بخشی از سرمایه را تامین کند. این مدل برای واگن دست‌دوم عملی‌تر است زیرا قیمت آن بسیار پایین‌تر از واگن نو است. سعیدی اظهار کرد: برای مثال، اگر قیمت یک واگن دست‌دوم حدود ۱۰۰ هزار یورو باشد و سرمایه‌گذار یک‌سوم آن را تأمین کند و دولت دو سوم دیگر را به صورت تسهیلات در اختیار او قرار دهد افراد بیشتری امکان ورود به این حوزه را خواهند داشت. اما برای خرید واگن نو تأمین سهم اولیه سرمایه‌گذار بسیار سنگین‌تر خواهد بود.

واگن‌های اروپایی دست‌دوم می‌توانند گزینه قابل بررسی باشند

وی با اشاره به تجربه خرید واگن از اروپا گفت: واگن‌های اروپایی به دلیل شرایط نگهداری و تعمیرات مناسب می‌توانند گزینه قابل بررسی برای واردات باشند. در اروپا نگهداری و تعمیرات واگن‌ها با استانداردهای مشخص انجام می‌شـــود و یک واگن ۲۰ ساله لزوماً به معنای واگن نامناسب نیست. سعیدی افزود: در حالی که ممکن است یک واگن ۲۰ ساله در اروپا همچنان شرایط مناسبی داشته باشد، همان واگن پس از سال‌ها استفاده در ایران، به دلیل محدودیت منابع و مشکلات مربوط به تعمیر و نگهداری، ممکن است با عمر و استهلاک بسیار بیشتری مواجه شود.

رجا
شرکت حمل و نقل ریلی رجا
RAJA RAIL TRANSPORTATION CO.
مهتاب
شرکت قطارهای مسافری مهتاب
رین ترابر صبا
RAIL TARABAR SABA
راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران
شرکت راه آهن شرق بنیاد
J.P.F.T.
شرکت قطارهای مسافری و باری جوپار
JOOPAR PASSENGER & FREIGHT TRAINS CO.
نور
قطارهای مسافری نور
بن ریل
BONRAIL
شرکت قطارهای مسافری حسنا