



گفتگو با خیراله سلیمیان، مدیرعامل شرکت بهتاش سپاهان:

مدیرعامل راه آهن، بخش خصوصی را شریک تجاری خود دانست

بهتاش یک کلمه ترکی به معنای بهترین شرکا است. شرکت بهتاش سپاهان در سال ۸۴ در راستای خصوصی سازی صنعت ریلی کشور، کار خود را با مشارکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران آغاز کرد. اولین ال سی خرید ناوگان بخش خصوصی را با شرکت "آزوف ماش اوکراین" در ابتدا آغاز و اولین شرکت بخش خصوصی بود که واگن های لبه بلند را از کشور اوکراین وارد کرد. در راستای واگذاری واگن های راه آهن به بخش خصوصی طی تشریفات قانونی در مزایده هایی که برگزار شد این شرکت بخش زیادی از ناوگان خود را از محل خرید واگن های راه آهن تامین کرد و امروز حدود ۳ هزار ناوگان دارد که شامل دو هزار واگن باری لبه بلند، دویست واگن باری لبه کوتاه، چهارصد واگن شن کش، چهارصد واگن مسقف است که تا امروز در کشور، این شرکت تنها شرکتی است که ۳ هزار واگن ملکی دارد. سهامداران شرکت بهتاش سپاهان شامل ۱۷ هزار نفر از خانواده های ایثارگران، شهدا، جانبازان، آزادگان و رزمندگان دفاع مقدس هستند و تمام سرمایه شرکت از سرمایه های خرد سهامداران است که مشارکت خود را با راه آهن آغاز کردند و با فعالیت در حمل مواد معدنی و قطعات برای احداث خطوط ریلی، حمل غله از بنادر کشور و اقلام صادراتی به بنادر فعالیت می کند. همچنین این شرکت اقدام به تأسیس اولین شرکت تعمیرگاه بخش خصوصی با عنوان شرکت بهتاش آریا در زمین ملکی خود در مجتمع صنایع ریلی استان اصفهان نموده و در سال ۹۷ رتبه اول کشور از نظر تعداد تعمیرات و امکانات موجود را به دست آورد و در خصوص سرمایه گذاری در تأسیس شرکت کشنده از مؤسسين شرکت البرز نیرو بوده که امروز مالک ۲۶ درصد سهام البرز نیرو می باشد و همچنین ۲۵ درصد از سهم شرکت لکوموتیو راهوار نیرو را دارد که شرکت البرز نیرو و راهوار نیرو با مشارکت یکدیگر در ایجاد مرکز تعمیرات لکوموتیو بخش خصوصی در مجتمع صنایع ریلی استان اصفهان اقدام به تجهیز اولین مرکز تعمیرات لکوموتیو بخش خصوصی که صد درصد سرمایه گذاری آن با خود صاحبان سهام است نموده اند.

نگاه و سیاست گذاری مدیران این شرکت این است که شریک تجاری خوبی برای شرکت راه آهن جمهوری اسلامی باشد و این پتانسیل را دارد. از نظر سخت افزاری با داشتن ۲۱۰۰ متر دفتر ملکی، ۱۵۰/۰۰۰ متر کارگاه در قالب شرکت بهتاش آریا در بحث تعمیرات واگن و ۲۰۰/۰۰۰ متر در بخش بارانداز ترکیبی، ریل گذاری نموده که می تواند بارهای متفرقه استان اصفهان را تخلیه و بارگیری نماید. دوماهنامه ندای حمل و نقل ریلی برای واکاوی مشکلات بخش خصوصی در حوزه بار گفتگویی با مدیرعامل شرکت بهتاش سپاهان، مهندس خیراله سلیمیان داشته که به آن می پردازیم:

این نوع تفکر امیدی برای شرکت های خصوصی و مطمئناً منجر به هم افزایی و شکوفایی در آینده ای نزدیک را مژده می دهند.

چه اقداماتی را در مورد توسعه تولیدات داخلی می توانیم انجام دهیم که تا امروز انجام نشده است؟

با روان سازی و به روز رسانی مقررات دست و پا گیر کمک کنیم تا بخش خصوصی زیرساخت مالی خود را از طریق بازار سرمایه و به کارگیری فارغ التحصیلان پر انرژی و با انگیزه در جهت حمایت از تولید داخل ایجاد و با احم کردن به دلالتان فرصت طلب سودجو اجازه هدر رفتن این سرمایه های ارزشمند را ندهیم با استفاده از نعمت ها و منابع بسیار مهمی که در کشور ما وجود دارد مثلاً کوپری با وسعت بالا داریم که به راحتی می توانیم تولید کننده برق خورشیدی باشیم و صادرات را در این زمینه انجام دهیم مثلاً تکنولوژی پنل های خورشیدی پیچیده تر از پهپادها نیست ما در کشور به آن تکنولوژی رسیده ایم. ما می توانیم از شمشی که خام فروشی می شود ریل تولید کنیم. کلینگری را که صادر می کنیم به تراورس بتنی تبدیل کنیم. شمش فولادی که صادر می شود را تبدیل به قطعات مورد نیاز در واگن سازی کنیم. ۴۰۰ لکوموتیو رسوب نموده را به بخش خصوصی واگذار نموده تا بازسازی و وارد سیر نماید. همچنین هزاران قطعه تولیدی دیگر که بایکارگیری نیروهای متخصص داخلی و مطالعه و برنامه ریزی صحیح امکان پذیر است.

با توجه به اینکه در سال ۸۴ خصوصی سازی در بخش ریلی صورت گرفت اما هنوز بسیاری از موارد کامل به بخش خصوصی

نگاه مسئولین راه آهن به بخش خصوصی در مورد همکاری هر دو بخش با یکدیگر چه نگاهی است؟

امروز مسئولین به صورت شبانه روز تلاش می کنند تا در بدترین شرایط تحریمی و معضلات کل انبار شده بخش خصوصی را شریک تجاری خود قلمداد نموده و بارقه امید را در دل سرمایه گذاران بکارند خصوصاً مدیر عامل محترم راه آهن آقای دکتر رسولی و معاونین که ایشان تأکید دارند بخش خصوصی شریک تجاری راه آهن است و

تا از ثروت های گران قیمت کشور مغفول نمانده و با ایجاد انگیزه و جسارت در دانشجویان و متخصصین جوان بتواند نیاز به تولیدات خارجی را کاهش دهد و امروزه در شرکت های دانش بنیان اتفاقات خوبی رخ می دهد که زمینه های توسعه صنعت کشور را متحول نموده که آثار آن را متاسفانه تاکنون نتوانسته ایم منعکس نماییم و بعضی افراد سست عنصر فقط سعی دارند بذریاس و ناامیدی بباشند که البته اینجانب به شدت به شکوفایی ایران امیدوارم.

در خصوص ارتباط با دانشگاه و به کارگیری نیروی جوان متخصص دانش آموخته چه اقداماتی انجام داده اید؟

این شرکت سعی نموده با مرکز تحقیقات راه آهن ارتباط تنگاتنگی ایجاد و با ارتباطی که با اساتید دانشگاه ها دارد از پتانسیل نیروهای جوان و متخصص دانشگاه و تجربیات گران سنگ مدیران با سابقه راه آهن استفاده سیاست تبدیل تهدیدها و تحریم ها به فرصت را اتخاذ

واگذار نشده است. با چه مشکلاتی در این مورد مواجه هستید؟

شرکت‌های خصوصی به امید سیر ۳۰۰ کیلومتر در شبانه‌روز در این بخش سرمایه‌گذاری کردند اما تا امروز میزان سیر به بالای ۱۲۰ کیلومتر نرسیده است. در سال ۸۴ در آیین‌نامه خصوصی‌سازی در مورد حق دسترسی به شبکه ریلی، مقرر شد تا شرکت‌ها در یک شبانه‌روز ۳۰۰ کیلومتر سیر داشته باشند اما متأسفانه محقق نشد و راه‌آهن به تعهد خود بعد از ۱۵ سال هنوز عمل نکرده است.

دلیل آن این است که مسئولین باید اعتماد لازم را به مبتکران جوان بخش خصوصی بیشتر نموده، رانت برخی از شرکت‌های خصولتی را کمتر نموده تا فضای رقابتی متعادل ایجاد شود. در بسیاری از موارد در شرکت‌های دولتی مدیر آن نمی‌تواند برنامه‌ریزی‌های بلندمدت داشته باشد زیرا مدت‌زمان معین و مشخصی برای مدیریت ندارد. در نتیجه کاهش هزینه، افزایش بهره‌وری و زودبازده بودن پروژه‌ها در این گونه شرکت‌ها وجود ندارد.

چه گلوگاه‌هایی بر سر راه حمل‌ونقل ریلی وجود دارد؟

از گلوگاه‌های موجود، عدم وجود وسایل و تجهیزات مناسب بارگیری در مبدأ می‌باشد که یا وجود ندارد یا فرسوده است که ۳۰ درصد زمان در مبدأ بارگیری صرف می‌شود. ۳۰ درصد زمان در بعضی از مراکز تخلیه صرف می‌شود. انبارها و سیلوداران در مناطقی انبار زده‌اند که دسترسی به ریل وجود ندارد. بسیاری از شهرک‌های صنعتی به خطوط آنتنی و ریل متصل نیستند و علاوه بر اینکه ابزار تخلیه ندارد حتی خدمات جانبی همانند برق نیز در کنار بعضی از آن‌ها وجود ندارند، مثلاً واگن بر اساس تقاضای طرف تجاری‌ام به آن‌ها اختصاص داده می‌شود و به دلیل اینکه معدن نتوانست مواد معدنی را برای بارگیری تامین کند واگن‌ها رسوب می‌کند و در اینجا معدن متوجه ضرر و زیان نیست اما شرکت متضرر شد، مثال‌های این‌چنینی بسیار است. اگر بخواهم مثالی دیگر بیاورم باید بگویم حدود ۳ ماه واگن پر از غله شرکت در بندر پلمپ شده و اجازه خروج ندارد. پیگیری‌های بسیاری انجام شد و

در نهایت مشخص شد به دلیل اینکه پشتیبانی امور دام به گمرک بدهی دارد این اتفاق رخ داده و تا بدهی خود را به گمرک پرداخت نکند واگن‌ها آزاد نمی‌شود و واگن‌های شرکت به نوعی انبارغله شده است و پس از آزادی مشکلات بهداشتی شروع می‌شود که خود هفت‌خوان رستم است.

از مشکلات دیگر اعلام توقف صدور بارنامه در سیستم است، که مشکلات شخصی بعضی از کاربران در راه‌آهن منجر به این مشکل شده است. مدیرعامل راه‌آهن با توجه به تمام مسئولیت سنگینی که دارد بارها ورود کرده و رفع مشکلات شرکت‌ها را به‌صورت شبانه‌روزی دارد اما کاربرانی هستند که سیستم‌ها را قطع می‌کنند به نحوه کار این کاربران باید رسیدگی شود. از مشکلات دیگر شرکت‌ها بحث تعمیرات است. برای تعمیرات واگن‌ها هزینه‌های خرید قطعه و تعمیرات به راه‌آهن پرداخت می‌شود اما خدماتی لازم و به موقع دریافت نمی‌شود. پیمانکاران راه‌آهن بعضاً از قطعات مرغوب استفاده نمی‌کنند که آقای دکتر رسولی دستور داده تا قوانین، موجود بازنگری شود و از مدیران و تشکل‌های صنفی دعوت کرده تا مشکلات خود را به راه‌آهن برای رفع آن اعلام کنند که این جای تشکر دارد.

با توجه به نوسانات نرخ ارز در مورد تعمیر نگهداری واگن‌ها با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟

قیمت خدمات و خرید قطعات نسبت به قبل از گران شدن ارز، بیش از چندین برابر افزایش یافته است. البته تحریم‌ها موجب شد تا تولیدات داخلی افزایش یابد. شرکت‌ها در مورد خرید قطعات از خارج از کشور در این مدت به راه‌کارهای خوبی هم رسیده‌اند که باید تریک بگوئیم.

حق دسترسی که شرکت‌ها به راه‌آهن پرداخت می‌کنند چه تاثیری در توسعه حمل بار ریلی یا کاهش آن خواهد داشت؟

در حق دسترسی که اکنون راه‌آهن بابت شبکه دریافت می‌کند باید تجدیدنظر شود چرا که ایران نسبت به کشورهای دیگر بیشترین حق دسترسی را از شرکت‌ها دریافت می‌کند. اگر حق دسترسی را نسبت به نرخ جاده مقایسه کنیم بین این دو مدل

حمل‌ونقل رقابتی وجود ندارد و بار از جاده به سمت ریل سوق پیدا نمی‌کند زیرا قابل رقابت نیست. نرخ عوارض جاده نسبت به حق دسترسی بسیار پایین است. عوارض جاده ۵ درصد و حق دسترسی به ریل ۳۰ درصد است. حق دسترسی از جمله مواردی مهمی است که باید در آیین‌نامه و مقررات راه‌آهن تجدیدنظر شود تا مشوقی برای سرمایه‌گذاران این بخش باشد و همچنین بار را از جاده به ریل سوق دهد.

مشکل اساسی که در بخش خصوصی حمل‌ونقل ریلی بسیار حائز اهمیت است عدم امنیت سرمایه‌گذاری در این بخش است. در خیلی از موارد بدون اخطار و برنامه‌ای، راه‌آهن ناوگان شرکت را از سیر بازمی‌دارد در صورتیکه در نص صریح قانون آمده که توقف ناوگان نه‌تنها خلاف، بلکه جرم است و هرروز شرکت‌ها با این مشکلات روبرو هستند، برخی از کاربران از تواضع و منش و تعاملی که مدیران شرکت‌ها دارند سوءاستفاده می‌کنند و منافع سرمایه‌گذار نادیده گرفته می‌شود که خسارت آن به کشور تحمیل می‌شود. از جمله مشکلات دیگر پرداخت نقدی حق دسترسی به راه‌آهن است قبل از آنکه از صاحب کالا هزینه حمل بار دریافت شود. این نحوه پرداخت به راه‌آهن شرکت را با مشکلات بسیاری روبرو می‌کند. برخی از صاحبان کالا در زمان معین شده هزینه حمل را به شرکت پرداخت نمی‌کنند و ما از راه‌آهن این توقع را داریم که در راستای وصول مطالبات شرکت تمهیداتی را به کار گیرند به‌خصوص در رابطه با شرکت‌های زیر نظر خود راه‌آهن همانند خط و ابنیه راه‌آهن.

اقدامات خوبی که راه‌آهن در سال ۹۸ انجام داده چه اقداماتی بوده است؟

از اقدامات خوبی که در سال ۹۸ صورت گرفته آن است که آقای دکتر رسولی دستور داده‌اند تا در بعضی جلسات هیئت‌مدیره راه‌آهن، نمایندگان و مدیران شرکت‌های خصوصی نیز حضورداشته باشند. در این جلسات خواسته‌های طرفین عنوان می‌شود که با این امر بسیاری از قضاوت‌هایی که نسبت به هم به‌اشتباه داشته‌اند رفع می‌شود و من به سهم خودم کمال

تشکر را دارم.

در رابطه با کشنده و لکوموتیو با کمبودی مواجه هستید؟

در ایستگاه‌های مبادی هنگام بارگیری و در ایستگاه‌های تخلیه و بارگیری بحث کمبود کشنده، مشکلات بسیاری را با خود به همراه دارد. در ایستگاه‌هایی که با لودر بارگیری انجام می‌شود برابری کردن واگن با خط و با دپوی بارگیری را دیزل باید انجام دهد. در مبدأ سنگان به‌دلیل اینکه دیزل مانوری در خط احیاء کم داریم و مبادی مختلف بارگیری وجود دارد خیلی از واگن‌ها در آنجا منظر می‌مانند تا یک دیزل، آن‌ها را جابجا کند تا بارگیری انجام شود. اکنون در ایستگاه مجتمع دولتی سنگان واگن‌های پر انباشته‌شده و واگن خالی نمی‌تواند وارد مجتمع شود زیرا دیزلی نیامده تا واگن‌های خالی را جابه‌جا کند و به ایستگاه‌های تشکیلاتی برسد. در مقاصد تخلیه باید دیزلی متصل به واگن باشد و واگن‌ها، عملیات تخلیه را انجام دهند و در تمام مراحل دیزل باید متصل باشد و فقدان دیزل در مقاصد تخلیه موجب می‌شود رسوب واگن در خطوط تخلیه بارگیری زمان زیادی را به خود اختصاص دهد که برای شرکت‌ها زیان‌بار است. که راه‌آهن باید برنامه‌ریزی در خصوص تامین لکوموتیو اهتمام بیشتری به عمل آورد.

ایجاد قطارهای باری - برنامه‌ای تا چه حد می‌تواند مشکلات شرکت‌های ریلی را کاهش دهد؟

مطمئناً ایجاد قطارهای باری - برنامه‌ای برای شرکت‌ها صرفه اقتصادی بسیاری خواهد داشت اما از دلایلی که راه‌آهن نمی‌تواند در خصوص ایجاد قطار باری - برنامه‌ای اقدام کند و این شرکت پیگیری‌های زیادی انجام داده و سه نوبت منجر به تنظیم صورت جلسه دو و سه جانبه هم شده ولی متأسفانه تاکنون اجرایی نشده و پیشنهاد می‌شود تصمیمات محکم‌تر که منجر به متعهد کردن افراد و طرف حساب می‌کند چاره کار است و آن اینکه صاحب کالا (معدن) طرق اول و خریدار کالا مصرف‌کننده (طرف دوم) راه‌آهن به عنوان شبکه و لکوموتیو (طرف سوم) و شرکت حمل‌ونقل ریلی (طرف چهارم) باید در این الزامات تضامین خسارت بدهند تا مشکل حل شود.