



گفتگو با محسن سعید بخش، مدیرعامل شرکت توکاریل؛ چشمه‌های بار به ریل متصل نیست؛

## امتناع صاحبان بار برای حمل از طریق ریل

متقاضیان و درخواست کنندگان خدمات شرکت اصولاً تولید کنندگان و فعالان اقتصادی بزرگ کشور می‌باشند. البته با توجه به سرمایه گذاری اولیه فولاد مبارکه اصفهان در شکل گیری شرکت توکاریل به منظور تامین نیازهای حمل بار معدنی و صادرات، طبیعی است که تمامی توان و امکانات این شرکت در جهت تامین درخواست های فولاد مبارکه باشد.

در کشورهای توسعه یافته به حمل و نقل ریلی بار و مسافر توجه جدی و ویژه می‌شود و توسط دولت و یا بخش خصوصی سرمایه گذاری هنگفت روی آن صورت می‌گیرد. زیرا این شاخه از حمل و نقل ضمن جابجایی بارهای انبوه و حجیم در بخش مسافری نیز تسهیل در ایاب و ذهاب، صرفه جویی در وقت و ایجاد آرامش مردم موثر است. در مصرف سوخت پائین، حفظ پاکیزگی محیط زیست، کاهش حوادث و تصادفات جاده از دیگر مزایای حمل و نقل ریلی به شمار می‌رود. اهمیت و جایگاه حمل و نقل ریلی در اقتصاد کشور بالاست و در برنامه ششم توسعه به آن تاکید بسیار شده است.

**آیا قیمت قطعات واگن افزایش داشته است، این افزایش قیمت بر چه اساسی است و چه چالش‌هایی را برای شرکت‌ها ایجاد می‌کند؟**

در خصوص قیمت قطعات واگن متأسفانه طی سال جاری افزایش

چشمگیری را در خصوص قطعات و حتی قیمت یک دستگاه واگن داشته‌ایم. بخصوص در سال ۹۹ که با افزایش بی رویه قیمت ارز و همچنین محدودیت‌های وارداتی قطعاتی همچون چرخ، ترمز و کوپلینگ با افزایش قیمت مواجه و

نقل ریلی کتبا به راه‌آهن ج.ا.ا اعلام و واگن‌های مخصوص رجیستری شده در سال ۹۷ سفارش و در طی سال‌های ۹۷ و ۹۸ به منظور حمل بار ترانزیت تحویل و آماده بهره برداری می‌باشد (واگن لبه کوتاه ۱۹ متری رجیستری شده).

**آیا تمامی چشمه‌های بار به ریل متصل است؟ اگر جواب خیر است بفرمایید دلیل عدم اتصال چیست؟**

خیر. به دلیل این که بعضاً بار به صورت ترکیبی بایستی حمل گردد و این خود هم زمان بر بوده و هم افزایش قیمت را در بر دارد موجب امتناع صاحبان بار جهت حمل از طریق ریل می‌باشد.

نبود شبکه ریلی و زیرساخت های مورد نیاز به طور مثال به کارخانجات بزرگ صنعتی و تولیدی و یا شهرک های صنعتی بزرگ.

**دلایل اصلی کاهش سهم حمل و نقل ریلی نسبت به حمل و نقل جاده‌ای چیست؟**

عدم وجود شبکه ریلی مویرگی، زمان بر بودن حمل و نقل ریلی جهت رساندن بار به مقصد، بالا بودن قیمت حق دسترسی که توسط راه آهن ج.ا.ا اخذ می‌گردد.

**آیا نیروی متخصص انسانی در راه‌آهن در بخش‌های مختلف به تعداد کافی وجود دارد؟ آیا نیاز به آموزش این نیروها متناسب با دانش روز و استانداردهای جهانی هست؟**

قطعا در تمامی سطوح و مشاغل مختلف آموزش و به روز رسانی سطح علمی و تخصصی مورد نیاز بوده و راندمان و کارایی نیروی انسانی را با استفاده از تجهیزات و فکر جدید و آموزش های اکتسابی می‌تواند افزایش دهد که در این خصوص شرکت توکاریل بر اساس نیاز تعهدات و مأموریت های خود در سطح کشور با استفاده از جذب نیروهای جدید تحصیل کرده و تحت نظارت و توسط راه آهن ج.ا.ا کلاس های لازم برگزار و توانسته

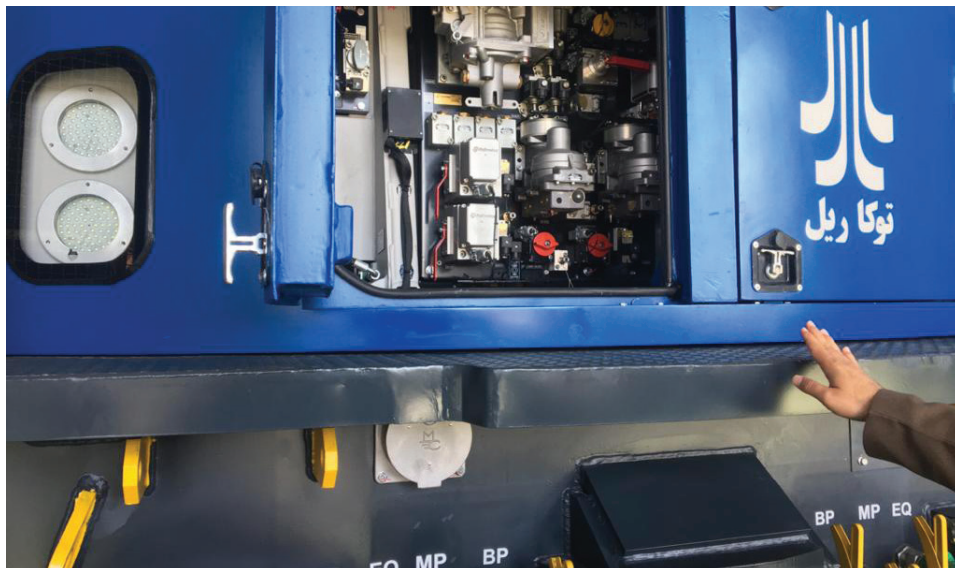
حتی در سطح بازار بصورت محدود تامین می‌گردد.

**از نظر جناب عالی سرعت بازرگانی در راه‌آهن در حد متعادل است؟ اگر نیست این مورد چه مشکلاتی را بر سر راه توسعه حمل بار شرکت‌های ریلی ایجاد می‌کند؟**

سرعت سیر در راه آهن ج.ا.ا به دلیل نبود زیرساخت‌های لازم شامل خط و نیز لکوموتیو که گاه منجر به ترافیک و یا توقف‌های طولانی می‌گردد باعث کاهش بهره وری و همچنین رکود عملکرد خواهد گردید که اگر این مشکلات مرتفع شود به طور قطع و یقین کشور از منافع حمل و نقل ریلی بهره بیشتری را منتفع خواهد گردید.

**چه باید کرد تا سهم بیشتری از بازار حمل و نقل بین‌المللی داشته باشیم؟ گلوگاه اصلی بر سر بازار بین‌الملل چیست؟**

محدودیت‌های ضوابط حمل و نقل بین‌المللی، تحریم‌ها و عدم همکاری بعضی از کشورهای همجوار که امیدواریم این مشکلات از طریق دستگاه دیپلماسی کشور و راه آهن ج.ا.ا مرتفع و شرکت‌های حمل و نقل ریلی بتوانند در این بازار به طور فعال شرکت نمایند. شرکت توکاریل طی چندین نوبت آمادگی خود را جهت حضور در بازار حمل و



است طی سال های ۹۹،۹۸،۹۷ با استفاده از نیروهای خلاق و جوان در سطوح مختلف، پس از آموزش ایشان را به کارگیری و شاهد فعالیت این عزیزان هستیم.

### آیا توازن بین زیرساخت‌ها و ناوگان و تجهیزات ناوبری و تقاضا در حمل و نقل ریلی وجود دارد؟

خیر. نمونه عینی آن توقف ها و پایین بودن سرعت سیر ناوگان ریلی می باشد.

### دولت در نظر دارد تا سال ۱۴۰۴ طول شبکه ریلی را به ۲۵ هزار کیلومتر و حمل بار را به ۳۰ درصد و مسافر را به ۲۰ درصد برساند. آیا از نظر جنابعالی محقق خواهد شد؟

با توجه به روند فعلی و نبود زیرساخت ها و تجهیزات مورد نیاز بعید به نظر می رسد.

### در خصوص لکوموتیو آیا با کمبود مواجه هستید؟ توضیح بفرمایید.

بله شدیداً با کمبود لکوموتیو مواجهیم و چنانچه تامین لکوموتیو در سطح کشور توسط بخش خصوصی و نیز راه آهن ج.ا. صورت پذیرد افزایش بهره وری را خواهیم داشت. نمونه بارز آن در ماه های فروردین و اردیبهشت سال ۹۹ بود که علیرغم بیماری کرونا و مشکلات جانبی آن در بعضی از مسیرها و شرکت ها رکورد زنی انجام گرفت و علت آن تامین لکوموتیو با استفاده از لکوموتیوهای واگن های مسافری و به دلیل کمبود مسافر و مسافرت و همچنین نبود ترافیک این افزایش بهره وری صورت پذیرفت. البته شرکت توکاریل آمادگی داشته و دارد که نسبت به خرید لکوموتیو اقدام نماید که این موضوع طی چند مرحله کتبا و رسماً به مدیران محترم راه آهن ج.ا. و وزیر محترم صمت منعکس و تقاضای همکاری و همراهی را جهت رفع موانع در سرمایه گذاری در این حوزه را داشته و داریم. لازم به توضیح است

عزیزان واگن پارس نسبت به تعهد تحویل واگن طبق برنامه اقدام نمایند. همچنین تعداد ۲۰ دستگاه لکوموتیو در سال ۹۸ با مینا قرارداد منعقد و در سال جاری ۴ دستگاه آن تحویل گردیده است و امیدواریم با توجه به تمامی مشکلات بتوانیم بر اساس استراتژی های هفتگانه برنامه های خود را به پیش ببریم.

### متقاضیان فعالیت شرکت توکاریل چه افراد یا سازمان و یا نهادهایی هستند؟

بزرگترین شرکای تجاری شرکت توکاریل مجتمع فولاد مبارکه اصفهان و راه آهن ج.ا. می باشند.

### نقش حمل و نقل ریلی را در توسعه پایدار کشور تا چه حد مهم و موثر می دانید؟

در کلیه کشور های پیشرفته حمل و نقل ریلی در جایگاه مهمی قرار داشته و در جهت توسعه پایدار کشورها نقش بسزایی را ایفا می نماید. در برنامه ششم توسعه در بندهای ۲۴ و ۲۵ توسط مقام معظم رهبری توجه به صنعت حمل و نقل ریلی و توسعه آن مورد عنایت و تأیید ایشان قرار گرفته و امیدواریم مسئولین محترم با توجه به اهمیتی که در برنامه های توسعه و همچنین تأکیدات ایشان دارند عنایت و اولویت لازم را مبذول نمایند.

باشد، تصویب ضوابط محدود کننده نه تنها باعث رشد و انگیزه سرمایه گذاری بخش خصوصی در صنعت ریلی نمیگردد بلکه جذابیت ها را از دست خواهد داد.

### عملکرد شرکت توکاریل را با توجه به شرایط فعلی کسب و کار چگونه ارزیابی می کنید؟

بر اساس برنامه مصوب سالیانه شرکت توکاریل خوشبختانه عده و عده و همچنین ضرب آماده به کاری لازم را بر اساس برنامه ریزی دقیق و منظم به عمل آورده ایم و علیرغم مشکلات (توقف ها در بین راه به دلیل نبود لکوموتیو، ترافیک و عدم تحویل بار در مقاطعی در معادن و یا مشکلات تخلیه) سعی نموده ایم خللی در برنامه پیش بینی شده ایجاد نشود.

### در خصوص افزایش ناوگان توکاریل چه اقداماتی انجام شده است؟

خوشبختانه طی دو سال گذشته ۲۰۹ دستگاه واگن ۶ محوره و ۹۵ دستگاه واگن لبه کوتاه رجیستری شده به ناوگان توکاریل افزوده شده است. همچنین در سال ۹۹، ۷۰ دستگاه واگن ۶ محوره به شرکت واگن سازی پارس طی قراردادی سفارش ساخت داده شده و امیدواریم در ۶ ماهه دوم سال ۹۹

که شرکت توکاریل طی قراردادی با شرکت مینا لکوموتیو در سال ۹۸ اقدام به خرید ۲۰ دستگاه لکوموتیو MAP۲۴ نموده که در سال جاری تعداد ۴ دستگاه تحویل و تا پایان سال تعداد ۶ دستگاه دیگر تحویل شرکت توکاریل خواهد گردید.

### آیا نهاد تنظیم مقررات در راه آهن وجود دارد تا تعادلی میان بازیگران این بخش (خصوصی و دولتی) ایجاد کند؟ تصدیق برای این بخش چه ضررهایی را برای این بخش داشته است؟

به نظر من بایستی به بخش خصوصی و سرمایه گذار واقعی در صنعت حمل و نقل ریلی بیش از پیش اعتماد صورت پذیرد چرا که بخش خصوصی ظرفیت ها و انعطاف هایی را دارد که شاید در بخش دولتی امکان آن میسر نباشد. لذا توقع بخش خصوصی از راه آهن ج.ا. و دولت محترم توجه ویژه، حمایت و رعایت منافع سرمایه گذار بر اساس قوانین جاری و ساری کشور می باشد. تصویب مقررات و ضوابط یک طرفه در زمانی که تمامی سرمایه ی شرکت های حمل و نقل ریلی در ید و اختیار راه آهن ج.ا. و بر روی خطوط ریلی می باشد و امکان خروج یا امحاء و یا ناپدید شدن سرمایه گذاری بخش خصوصی نمی