



گفتگو با محسن سعید بخش مدیرعامل شرکت توکاریل:

تولید داخلی چرخ منوبلوک؛ توان مرتفع کردن نیاز شرکت‌های حمل و نقل ریلی را دارد یا خیر!

باعث افتخار و خوشحالی است که در حوزه صنعت حمل و نقل ریلی چه از نظر ساخت ریل و لکوموتیو یا واگن و متعلقات آن بتوانیم از واردات بی نیاز و خودکفا شویم و در همین راستا شرکت توکاریل حسن نیت و اقبال خود را نسبت به توجه به تولید داخل در خریدها معطوف نموده است که می‌توان به خرید واگن داخلی و خرید لکوموتیو داخلی اشاره نمود. اما اگر بنا باشد عرضه و تقاضا و نیازهای سریع و به روز مرتفع نگردد کشور دچار مشکلات روزانه در آن حوزه خواهد بود. به طور مثال توقف روزانه ۱۰۰۰ واگن باردار برای هیچ مجموعه‌ای مورد قبول نبوده، از نظر تولید فولاد مبارکه و همچنین توجیه اقتصادی، شرکت‌ها را دچار ضرر و زیان مادی و معنوی خواهد نمود و بهتر است به طور مثال قبل از توقف ورود چرخ خارجی به کشور و تجهیزات بررسی شود میزان تولید چرخ منوبلوک ساخت داخل آیا توان مرتفع کردن نیاز شرکت‌های حمل و نقل ریلی را دارد یا خیر؟ شرکت توکاریل به طور مثال ماهیانه جهت تعمیرات بالغ بر ۵۰ چرخ منوبلوک جهت ناوگان خود نیاز دارد. از سوی دیگر توقع شرکت‌ها این است که از نظر کمی و کیفی و کلیه استانداردهای لازم و قیمت مناسب ساخت داخل بتواند با تولید خارجی رقابت کند. فروش تولید داخل به قیمت ارز آزاد برای شرکت‌های حمل و نقل ریلی توجیه پذیر نمی‌باشد. برای واکاوی بیشتر مشکلات شرکت‌های حمل و نقل ریلی گفتگویی با محسن سعید بخش مدیرعامل شرکت توکاریل داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

چشم‌گیر بهره‌وری خواهیم بود. البته به اعتقاد بنده مسئولین و مدیران ذیربط سعی و تلاش وافر خود را به عمل آورده تا حداکثر افزایش بهره‌وری را داشته باشند. اما نبود امکانات و زیرساخت‌های لازم این امر را از حدود توان و اختیارات آنها خارج کرده است.

سیر و حرکت چگونه می‌تواند با ایجاد نقدینگی بیشتر برای راه‌آهن و شرکت‌ها موثر باشد؟

نظر به اینکه در طی سال ۱۳۹۹ راه‌آهن ج.ا.ی طی سه مرحله نسبت به افزایش حق دسترسی و نیروی کشش حدود ۱۲۰ درصد افزایش را ابرلاغ نموده است و از درآمد شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی حدود ۸۰ درصد آن به حساب راه‌آهن ج.ا.ی در هر ماه واریز می‌گردد، پس چنانچه درآمد شرکت‌ها کاهش یابد قطعاً نتیجه این کاهش در راه‌آهن ج.ا.ی به وضوح نمایان خواهد شد. لذا

به صورت کامل بفرمایید که آیا سیر و حرکت در راه‌آهن به درستی مدیریت می‌شود یا خیر؟ اگر جواب خیر است چه موانعی بر سر راه سیر و حرکت وجود دارد؟

متأسفانه به دلیل نبود زیر ساخت‌های لازم و تجهیزات مورد نیاز علی‌رغم تلاش‌های شبانه روزی معاونین محترم و مدیران کل محترم کماکان با مشکل بسیار بالا در خصوص سیر و حرکت واگن‌های خالی و پر مواجه هستیم.

مدیریت صحیح سیر و حرکت در راه‌آهن چه نقشی در افزایش یا کاهش بهره‌وری خواهد داشت و چه باید کرد تا بهره‌وری افزایش یابد؟

چنانچه مدیریت صحیح در سیر و حرکت اعمال نگردد طبیعتاً هرج و مرجی به وجود خواهد آمد که منجر به حوادث قهریه و همچنین کاهش

لطفاً توضیح کوتاهی در خصوص معنای سیر و حرکت بدهید و بفرمایید چه بخش‌هایی از مجموعه شرکت راه‌آهن با بخش سیر و حرکت، ارتباط تنگاتنگ و حیاتی دارند؟

در خصوص سیر و حرکت، خطوط راه‌آهن، واگن، لکوموتیو، مرکز کنترل و سرعت سیر در حقیقت به نوعی اجزاء و عوامل تشکیل دهنده برای سیر و حرکت خواهند بود و مجموعه‌های معاونت ناوگان، معاونت بهره‌برداری و معاونت فنی نقش اساسی را در جهت افزایش بهره‌وری ناوگان مسافری و باری خواهند داشت. البته سیاست‌های کلان راه‌آهن ج.ا.ی خط مشی معاونت‌های فوق‌الذکر را تبیین می‌نماید.





با رفع کمبود تجهیزات و ایجاد زیرساخت‌ها در طول ۲۴ ساعت میزان سیر واگن‌ها افزایش و به تعبیری سرعت سیر و بهره‌وری افزایش یابد.

در آخر هر صحبت نکته‌ای در خصوص سیر و حرکت دارید بفرمایید.

ضمن تشکر مجدد از مسئولین محترم و تصمیم‌گیرندگان در حوزه حمل و نقل ریلی تقاضا داریم با توجه به تاکید مقام معظم رهبری در خصوص حمل و نقل ریلی در بندهای ۲۴ و ۲۵ برنامه ششم توسعه و همچنین نیاز کشور و فواید اجتماعی و زیست محیطی آن، با نگاهی بلند و برنامه‌ریزی مناسب در این حوزه اقداماتی ماندگار به یادگار در تاریخ ثبت و ضبط نموده و از کارهای مقطعی و صرفاً تبلیغاتی پرهیز شود. به نظر می‌رسد اگر مسئولین محترم راه آهن ج.ا.ا شرکت‌های خصوصی را رقیب خود نبینند بلکه با نگاهی بالاتر و به عنوان ناظر و برنامه‌ریز ورود پیدا کنند و به منافع بخش خصوصی و سرمایه‌گذار عنایت داشته باشند قطعاً بخش خصوصی در کنار ایشان و همراه خواهند بود.

همچنین پیشنهاد می‌گردد:

- از ظرفیت بخش خصوصی به نحو مناسب استفاده گردد.

- به منظور هدایت بار از جاده به ریل نباید صرفاً مقایسه قیمت حمل جاده مینا باشد.

- توجه به افزایش لکوموتیو و توسعه خطوط راه‌آهن و ایجاد شبکه مویگر و وصل به سرچشمه‌های بار مد نظر قرار گیرد.

- نقطه نظرات شرکت‌های خصوصی اخذ و نظرات مناسب و اجرایی در برنامه قرار گیرد.

- بخش خصوصی را در کنار خود و حداقل بعنوان شریک تجاری راه‌آهن ج.ا.ا لحاظ کند.

- سطح خدمات در راه‌آهن افزایش یابد.

- راه‌آهن به تعهدات و مسئولیت‌های خود در قبال وجوه دریافتی توجه و عنایت داشته باشد.

- از تهیه و ابلاغیه‌های یکطرفه و قراردادهای دستوری اجتناب شود.

- به منظور کاهش قیمت تمام شده (مسافری و باری) در اعداد و ارقام دریافتی و هزینه‌های سرپار از شرکت‌ها بازنگری شود.

- در جهت افزایش سرعت سیر و رفع توقف واگن‌های ... اقدام عاجل به عمل آید.

- به منظور افزایش توان عملیاتی و تجهیزات ریلی کشور راه‌آهن ج.ا.ا همراهی و مساعدت لازم را به عمل آورد.

دستگاه‌های زیربند اقدام موثر و قابل قبولی صورت نپذیرفته است. شرکت توکاریل بر اساس توافقی تعداد ۲۰ دستگاه لکوموتیو MAP۲۴ (۳۰۰۰ اسب بخار) با مینا قرارداد منعقد نموده که تعداد ۱۰ دستگاه آن را تحویل گرفته است. همچنین تعداد ۸۰ دستگاه لکوموتیو (۴۳۰۰ اسب بخار) با طرف خارجی منعقد که تاکنون موفق به اخذ مجوزات لازم نگردیده. طی مذاکرات بعمل آمده با مسئولین محترم مینا، لکوموتیو MAP۳۰ با قدرت ۴۰۰۰ اسب بخار با پیش‌بینی تحویل در سال ۱۴۰۱ را نموده‌اند که امیدواریم به عنوان لکوموتیو ساخت داخل تحقق نماید. کمبود لکوموتیو در کل کشور برای همگان دقیقاً ملموس است و عدم تامین و موافقت توسط مسئولین محترم باعث سوال است. لازم به توضیح است که هر یک از واگن‌های شرکت توکاریل ظرفیت حمل ۱۰۵ تن بار را دارا است و با توجه به اینکه هر رام قطار دارای ۳۷ تا ۳۸ واگن است لذا لکوموتیو MAP۲۴ بر اساس نظر مسئولین محترم راه‌آهن صرفاً اجازه حمل ۲۳ واگن پر را بصورت دابل مجوز خواهند داشت که این موضوع از نظر زمان و اشغال خطوط و توجیه اقتصادی مقرون به صرفه نخواهد بود.

بحث سرعت در افزایش سیر و حرکت

بسیار مهم است. آیا برای افزایش سرعت

زیرساخت‌های لازم از قبیل خط آهن مناسب برای سرعت بالای قطار و همچنین لکوموتیو و واگن‌هایی که توانایی سرعت بالا را داشته باشند وجود دارد؟

اظهار نظر در خصوص افزایش سرعت از نظر زیرساخت‌ها خاصه خطوط راه‌آهن در صلاحیت مسئولین محترم راه‌آهن ج.ا.ا می‌باشد. در خصوص لکوموتیو و واگن که توانایی سرعت بالا را داشته باشد فعلاً کمتر از سرعت استاندارد و مورد قبول شرکت‌های سازنده و تضمین‌کننده با موافقت مسئولین محترم راه‌آهن ج.ا.ا در حال حاضر سیر و حرکت صورت می‌گیرد که امیدواریم

راه‌آهن ج.ا.ا باید تمام سعی و تلاش خود را معطوف به افزایش بهره‌وری شرکت‌های موجود نماید و با توجه به اینکه در حال حاضر با مشکلات شدید زیرساخت‌ها و کمبود تجهیزات (لکوموتیو) مواجه می‌باشد افزایش شرکت‌های حمل و نقل ریلی و واگن و جذب مشتریان جدید نه تنها بهره‌وری و درآمد را در دراز مدت برای راه‌آهن ج.ا.ا افزایش نخواهد داد بلکه روند فعلی را دچار مشکلات بیشتر و دوچندان خواهد نمود.

مدیریت سیر و حرکت در ایران در مقایسه با کشورهای هم سطح در حال توسعه و همچنین کشورهای توسعه یافته در چه رتبه‌ای قرار دارد؟ توضیح بفرمایید.

با توجه به اطلاعاتی که در دسترس می‌باشد نسبت به بعضی از کشورها امکان مقایسه هم نمی‌باشد و قطعاً فاصله زیادی وجود دارد که بایستی با برنامه‌ریزی و مدیریت صحیح و تخصیص اعتبارات و استفاده از ظرفیت بخش خصوصی به آنجا برسیم.

این روزها بحث لکوموتیو و کمبود لکوموتیو گرم بسیار داغ است و مشکل ساز شده. لکوموتیو چه تاثیری در سیر و حرکت خواهد داشت و در این خصوص با چه چالش‌هایی رو به رو هستید؟

در خصوص کمبود لکوموتیو در سال ۱۳۹۹ نسبت به سنوات گذشته این مشکل افزایش و طی چند ماه گذشته بر اساس آمار و مستندات که خدمت مسئولین محترم راه‌آهن ج.ا.ا اعم از مدیرعامل محترم و معاونت محترم سیر و حرکت ارائه گردیده، نزدیک به ۵۰ درصد ناوگان توکاریل به طور متوسط در منطقه شرق و یزد رسوب نموده به نحوی که در بعضی مقاطع روزانه حدود یک هزار واگن باردار به دلیل نبود لکوموتیو متوقف می‌باشد. شرکت توکاریل از سال ۱۳۹۷ اقدامات و هماهنگی‌های لازم را در خصوص خرید لکوموتیو از داخل و خارج به عنوان بزرگترین معضل به عمل آورده لکن به دلیل عدم همکاری و همراهی

