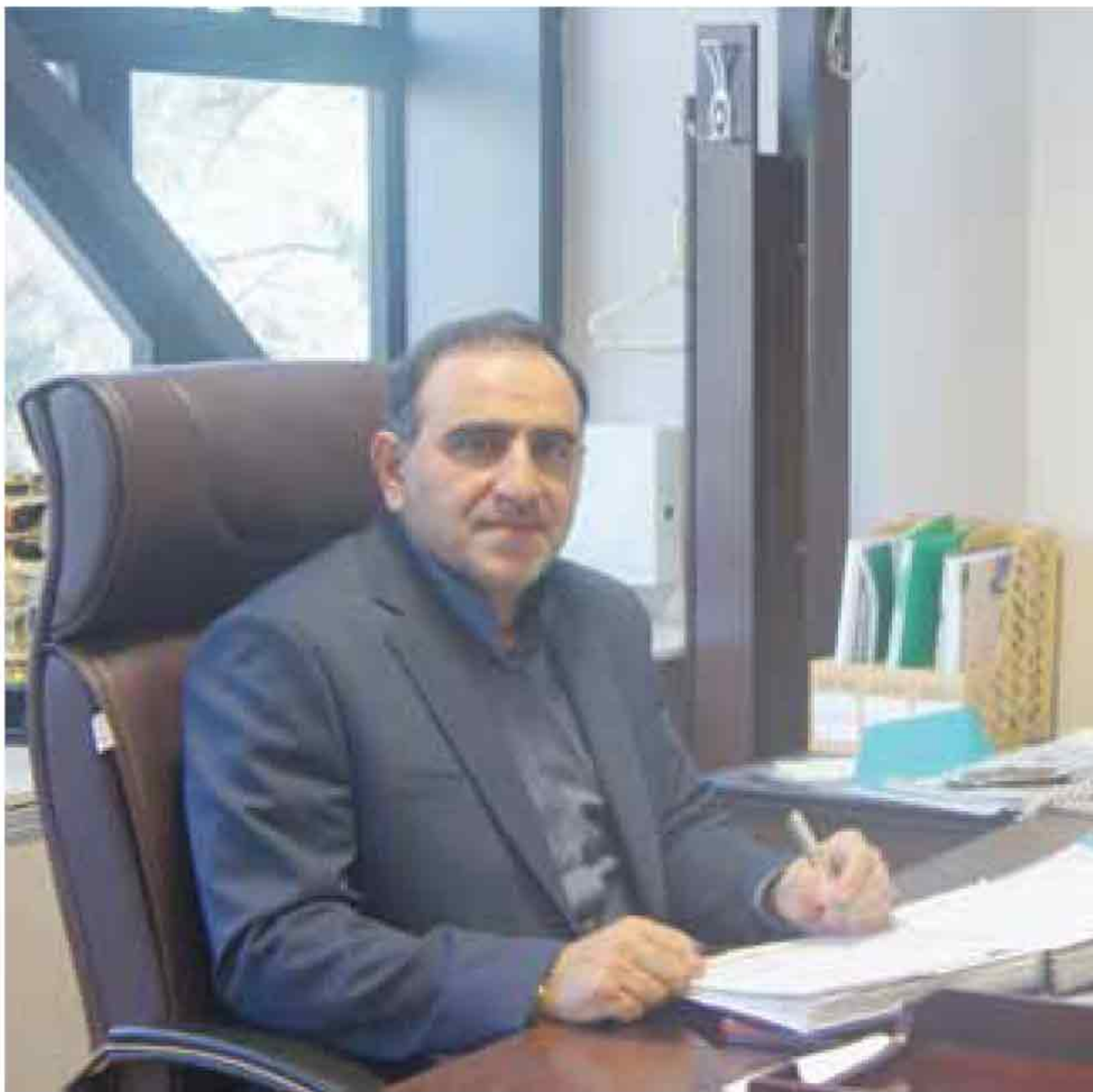


گفتگو با مهندس محسن سعید بخش، مدیرعامل شرکت توکاریل:

بی اقبالی حمل و نقل ریلی و نگاه صاحبان بار به سوی جاده

الهام زرقانی



به منظور افزایش سهم حمل و نقل ریلی از طریق جذب و گسترش سرمایه گذاری های مورد نیاز و ارتقاء بهره وری و ارائه خدمات مطلوب به مشتریان با حفظ مالکیت دولت بر شبکه ریلی به شرکت های حمل و نقل ریلی خصوصی و تعاونی و شرکت ها و مؤسسات معتبر در ارائه خدمات وابسته به آن اجازه داده می شود تا از شبکه حمل و نقل ریلی و تأسیسات و امکانات مربوطه با رعایت این قانون و مقررات و ضوابط مربوطه بهره برداری کنند. قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی در سال ۸۴ به تصویب رسید که ۱۳ آیین نامه اجرایی داشت، آیین نامه ماده ۶ آن مربوط به تعرفه بهره برداری "دسترسی" از شبکه ریلی است که تاکنون تدوین نشده و به تصویب نرسیده بود، حال پس از ۱۳ سال این آیین نامه که گفته می شود یکی از مهمترین تصمیمات اقتصادی بخش ریلی کشور است به تصویب رسید، در همین خصوص گفتگویی با مهندس محسن سعید بخش، مدیرعامل شرکت توکاریل داشته ایم که به آن می پردازیم:

رعایت صرفه و صلاح شرکت ها و راه آهن توجه به منافع ملی ایجاد گردد و همچنین در راستای توسعه صنعت ریلی کشور و زیرساخت های این صنعت از بخش خصوصی استفاده شود، بدون شک این موضوع همراهی و همکاری بیش از پیش شرکت ها را در بر خواهد داشت و درخواست ما از مسئولین محترم راه آهن ج.ا.ا این است که برنامه هایشان را در قالب کارگروهی و یا با حضور نمایندگانی از شرکت های شاخص، در اتاق فکرشان مطرح و اطمینان داشته باشند که این موضوع منافع راه آهن ج.ا.ا را نیز در بر خواهد داشت.

راه آهن به سمت تن کیلومتر خالص رفته است، آیا جنابعالی با این امر موافق هستید، آیا

ها در قالب قطارهای برنامه ای و غیربرنامه ای با رعایت ضوابط و شرایط راه آهن ج.ا.ا بوده است که البته در راستای انجام عملیات حمل بعضا با مشکلاتی مواجه شده ایم. (مثلا کمبود نیروی کشش - ترافیک و ...)

آیا راه آهن در تصویب آیین نامه ها و قوانین ریلی، نظرات انجمن و شرکت ها را مورد توجه قرار می دهد یا فقط نظرات و مشکلات را می شنود و در نهایت آنچه که خود می خواهد تصویب می کند؟ آیا در رابطه با حق دسترسی چنین نبود؟

در صحبت های قبلی تاکید داشته ایم که اگر نقطه نظرات شرکت ها و انجمن حمل و نقل ریلی دریافت شود و امکان تشکیل اجماعی با

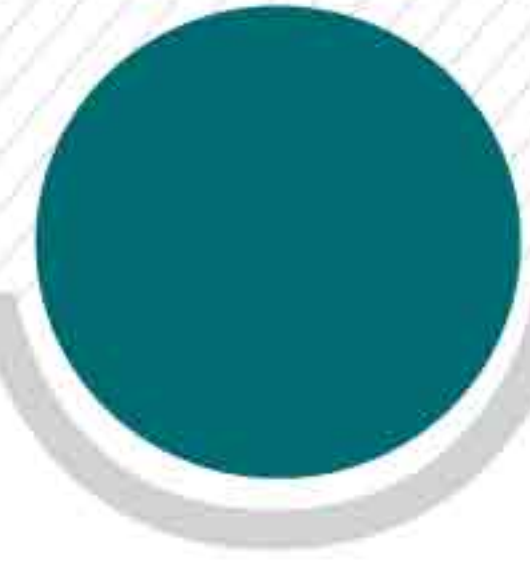
سالیانه مواد معدنی بیش از ۱۰ میلیون تن، بزرگترین شرکت حمل و نقل ریلی در بخش بار می باشد. بیش از ۳۰ درصد مواد معدنی کل کشور برابر با ۲۷ درصد کل بار ریلی توسط شرکت توکاریل و شرکت های زیر مجموعه آن حمل می گردد. از سال ۱۳۹۱ سهام شرکت توکاریل به عنوان اولین شرکت حمل و نقل ریلی در بازار فرابورس ایران مورد معامله قرار گرفته و در حال حاضر سرمایه ثبتي شرکت بالغ بر ۲۰۰۰ میلیارد ریال می باشد.

شرایط و نحوه بهره برداری شرکت از شبکه ریلی به چه صورت است؟

براساس نوع قراردادهای منعقد و تعاملات فی مابین صاحبان بار و راه آهن، تلاش بر انجام فعالیت

آغاز فعالیت شرکت توکاریل از چه زمانی بوده است و بفرمایید این شرکت در چه زمینه ای فعالیت می کند؟

هدینگ و شرکت توکاریل در سال ۱۳۸۳ با موضوع فعالیت حمل و نقل ریلی بار تاسیس شده است. از سال ۱۳۸۵ شرکت توکاریل در حال حمل ریلی کنسانتره و گندله از معادن سنگ آهن کشور نظیر: چادرمو، چغارت، گل گهر، سنگان، سیرجان ایرانیان، کارخانه گندله سازی اردکان به مقصد مجتمع فولاد مبارکه بوده و می باشد. این شرکت تنها دارنده واگن های ۶ محوره لبه بلند با ظرفیت ۱۰۵ تن در کشور به تعداد ۱۷۴۶ دستگاه و با برنامه ریزی افزایش ناوگان تا ۲۰۵۰ دستگاه، و ظرفیت بارگیری و حمل



تن کیلومتر خالص به سود صنعت ریلی است؟ این الگو چه مشکلاتی را برای صنعت ریلی به وجود خواهد آورد؟

بله موافقیم و مشکل خاصی نداریم و علت آن است که مبنایی که برای محاسبات قرار گرفته در اکثر کشورهای جهان عرف می باشد.

آیا مصوبه ایی که مربوط به آئین نامه حق دسترسی بود و توسط راه آهن به شرکت ها برای امضا داده شد مورد تأیید شما بود؟

شرکت راه آهن ج.ا.ا ضمن دارا بودن کلیه تجهیزات و ادوات ریلی و خطوط شبکه، ایستگاه ها و در اختیار داشتن نیروی کشش و سایر امکانات در هر زمان می تواند با اعمال اهرم های تشویقی و تنبیهی نسبت به تسویه و وصول مطالبات و دیون خود از کلیه شرکت های حمل و نقل ریلی اقدام نماید. (به ویژه اینکه شرکت های گروه توکاریل همواره از شرکت های خوشنام و خوش حساب در پرداخت بدهی های خود می باشند) و لذا اخذ چنین ضمانت نامه هایی با مبالغ سنگین که فشار مضاعف بر بدنه اعتباری این شرکت ها وارد می نماید ضروری به نظر نمی رسد.

این آئین نامه از نگاه ما برای همه شرکت ها شاید نیاز به اجرایی بودن نداشته باشد به دلیل اینکه شرکت هایی که خوش حساب هستند و حق و حقوق راه آهن ج.ا.ا را در زمان های تعیین شده پرداخت می کنند و تعهدات خود را به موقع انجام می دهند، ضرورتی ندارد که بخواهند تعهد یا ضمانت بدهند و هزینه هایی بر دوش شرکت های حمل و نقل ریلی تحمیل گردد و یا شرکت ها که سرمایه اصلی ایشان واگن است در ضمانت راه آهن قرار دهند که شرکت سالبانه موظف شود بالغ بر چند میلیارد تومان هزینه ضمانت بانکی بدهد و اشکالات دیگری که به صورت مکتوب خدمت مسئولین محترم راه آهن ج.ا.ا منعکس گردیده

شده و ما تقاضا می کنیم که مسئولین محترم راه آهن ج.ا.ا بازنگری لازم را در آئین نامه حق دسترسی داشته باشند چرا که به نظر ما در بخش های زیادی باید تعدیل و تغییراتی اعمال گردد هر چند که نگاه و اعتقاد ما بر آن است که همانگونه که راه آهن ج.ا.ا خدماتی را ارائه داده باید در بحث حق دسترسی و نیروی کشش حق و حقوق قانونی آن پرداخت شود.

موضوع حق دسترسی در کشور ما با کشورهای دیگر چه میزان فاصله دارد و چه نقشی در کاهش یا افزایش بهره وری ایفا می کند؟

اگرچنانچه بنا باشد حق دسترسی و هزینه حمل ریلی بیشتر از حمل جاده ایی باشد طبیعی است که صاحبان بار نسبت به حمل ریلی اقبالی نداشته و توجه بیشتری به سمت حمل بار جاده ایی که هزینه کمتری را در بردارد معطوف خواهد نمود، از سویی چنانچه حاشیه سود برای بخش خصوصی به حداقل برسد با توجه به حجم و میزان سرمایه گذاری در بخش ریلی که کمترین سوددهی را خواهد داشت سرمایه گذار در جهت توسعه و یا سرمایه گذاری مجدد دچار ابهام خواهد گردید.

وظیفه راه آهن آن است که به گونه ایی برنامه ریزی کند تا سیر و حرکت ناوگان متعلق به کلیه شرکت های حمل و نقل ریلی از نظر تعرفه دسترسی و استفاده از شبکه به صورت یکسان امکان پذیر باشد، آیا این امر به درستی صورت گرفته است؟

تا حدی که در جریان هستیم راه آهن ج.ا.ا در حد توان و براساس آئین نامه ها و اختیاراتی که دارد به کلیه شرکت های حمل و نقل ریلی به صورت یکسان خدمات دهی می کند مگر اینکه از نظر آئین نامه ها یا مباحث مالی شرکتی با راه آهن اختلافی داشته باشد.

- آیا راه آهن در خصوص

خسارت وارده به دلیل ایجاد محدودیت در عبور واگن های شرکت ها و ایجاد هرگونه خسارت ناشی از این محدودیت ها جوابگو است؟

در چند ماه گذشته چندین مکاتبه صورت گرفته که برای نمونه واگن ها بدون کفش ترمز که تامین آن به عهده راه آهن بوده است سیر نموده و این موضوع باعث آسیب قاب ترمز گردیده است که متاسفانه هیچ مرجعی پاسخگو یا تامین کننده خسارت وارده نمی باشد.

آیا نرخ بهره برداری از شبکه ریلی به گونه ایی می باشد که ضمن تامین هزینه های بهره برداری برای صاحبان کالا و سرمایه گذاران جذابیت داشته باشد؟

متاسفانه خیر - به دلیل افزایش هایی که در خصوص حق دسترسی و تعمیرات بر اساس تن کیلومتر محاسبه می گردد، نیروی کشش و خدمات و تعمیرات، جاذبه ایی برای صاحبان کالا و سرمایه گذاران باقی نمی ماند.

نظر جنابعالی در رابطه با آینده حمل و نقل ریلی در زمینه توسعه این بخش چیست؟

پیشنهاد می گردد سعی شود در آینده راه آهن ج.ا.ا نقش برنامه ریزی و رگلاتوری را داشته باشد و نظارت کافی و وافی را در همه ابعاد به عمل بیاورد و اجازه بدهد بخش خصوصی سرمایه گذاری های لازم را چه در ناوگان و چه در زیرساخت ها به عمل آورد و از طرفی سود و منافع معقولی را برای سرمایه گذار ببیند در اینصورت توسعه بخش ریلی کشور از شتاب بیشتری برخوردار خواهد بود.

چه پیشنهاداتی را برای بهبود این صنعت دارید؟

- تغییر نگاه نسبت به بخش خصوصی به عنوان صرفا پیمانکار - استفاده از نقطه نظرات صاحب نظران - همکاری با شرکت های حمل و

نقل ریلی مانند همکار و به عنوان جزئی از خود - برخورد علمی تر با موضوعات و ایجاد تحول ساختاری و تکنیکی در راه آهن

- معطوف نمودن توجه بیشتر بر زیرساخت ها - راه اندازی اتاق فکر و برنامه ریزی با حضور شرکت ها و بخش های خصوصی، صاحب نظران و انجمن حمل و نقل ریلی

- حصول اطمینان از وجود توازن در حمایت های مادی و معنوی فی مابین کلیه شرکت ها و پشتیبانی از لحاظ مالی و بانکی و ضمانتی - استفاده هر چه تمام تر از ظرفیت بخش خصوصی در جهت زیرساخت ها و توسعه بهره وری بیشتر

- ایجاد ارتباط قویتر فی مابین مسئولین محترم راه آهن ج.ا.ا و شرکت ها

- معرفی متولی در راستای مرتفع نمودن مشکلات بخش خصوصی و شرکت های حمل و نقل ریلی و به عمل آوردن جدیت و اهمیت بیشتر در این خصوص

- ایفا نمودن نقش اصلی و بنیادی راه آهن جمهوری اسلامی با عنوان حامی و متولی شرکت های حمل و نقل ریلی در سطح کشور فی مابین دوایر دولتی

- ایجاد و تعریف رتبه بندی در جهت خدمات و سرویس دهی به طور مثال قطار برنامه ایی درجه ۱ یا ۲ - گریب بندی فی مابین شرکت های حمل و نقل ریلی

- توجه و عنایت راه آهن جمهوری اسلامی از دیدگاه و زاویه توسعه ایی به بخش خصوصی

در پایان لازم می دانیم از همکاری ها و تلاش های ارزنده و مستمر مدیرعامل محترم راه آهن ج.ا.ا، هیئت مدیره محترم، معاونین محترم کمال تشکر و قدردانی را نموده و آرزوی موفقیت و سربلندی به منظور رشد و توسعه به روز راه آهن ج.ا.ا را داشته باشیم.