



گفتگو با مهندس محسن سعیدبخش، مدیرعامل شرکت توکاریل:

سنگینی افزایش روزافزون هزینه‌های قطعات واگن بردوش شرکت‌های حمل و نقل ریلی

شرکت توکاریل با در اختیار داشتن ناوگانی بالغ بر ۱۸۵۰ دستگاه واگن لبه بلند ۶ محوره معدنی با ظرفیت ۱۰۵ تن قابلیت بارگیری و حمل سالیانه بیش از ۱۳ میلیون تن مواد معدنی و تعداد ۹۵ دستگاه واگن ۴ محوره لبه کوتاه چند منظوره بزرگترین شرکت حمل و نقل ریلی در بخش بار کشور می باشد و حدود ۳۰ درصد بار معدنی کل کشور توسط شرکت توکاریل و شرکتهای زیرمجموعه حمل می گردد شرکتهای زیر مجموعه عبارتند از: آسیاسیر ارس، توکاکشش، مهندسی راه آهن بهین ریل، راهوار نیرو آریا. این شرکت مأموریت دارد تا برای مشتریان و سهامداران این بخش از طریق حمل انبوه مواد اولیه صنایع با اولویت فولاد، ارزش آفرینی کند، چشم انداز این شرکت تا سال ۱۴۰۰، حفظ یک سوم حمل ریلی بار کشور است. اما باید برای رسیدن به این چشم انداز راه توسعه هموار باشد، با توجه به اینکه امسال سال جهش تولید نام گرفته و همچنین با وجود تحریم‌هایی که وجود دارد شرکت‌ها به سوی استفاده از تولیدات داخلی روی آورده‌اند اما با مشکلاتی همچون گران شدن قطعات تولید داخل همچون چرخ و محور مواجه شده‌اند که از نظر اقتصادی مشکلاتی را برای شرکت‌ها ایجاد کرده است. شرکت‌ها از یک سو مجبور به خرید از تولیدات داخلی هستند و از سوی دیگر با افزایش قیمت تولیدات داخلی و بروز مشکلات اقتصادی و افزایش هزینه‌ها مواجه هستند. در گفتگو با مهندس محسن سعیدبخش، مدیرعامل شرکت توکاریل به این موضوع پرداخته‌ایم:

چه تسهیلاتی از سوی دولت برای دوران مواجهه با ویروس کووید ۱۹ که مطمئناً مشکلاتی را به همراه داشته دریافت کرده‌اید؟

شرکت توکاریل و شرکت‌های زیر مجموعه هیچ‌گونه تسهیلاتی از سوی دولت محترم و سایر دستگاه‌های ذیربط دریافت ننموده و ضمناً هیچ مرجعی تسهیلاتی را مشخص نکرده‌اند و ابلاغی جهت بهره‌مندی شرکت‌های ریلی تاکنون صورت نگرفته‌است.

چه پروتکل‌هایی را برای مبارزه با ویروس کووید ۱۹ و حفظ پرسنل از این ویروس در نظر گرفته و اجرایی کرده‌اید و آیا تسهیلاتی در این خصوص از دولت دریافت کرده‌اید؟

پروتکل‌های ابلاغی از سوی ستاد مرکزی مبارزه با ویروس کرونا، فولاد مبارکه و هلدینگ توکافولاد دقیقاً در شرکت و پروژه‌ها رعایت شده است؛ از جمله می‌توان به تعطیلی کامل شرکت تا ۲۳ فروردین ماه، تست آزمایش کووید ۱۹، استفاده از دورکاری، تامین ماسک، دستکش و لوازم بهداشتی جهت کارکنان در مراکز مختلف اشاره نمود. همچنین تسهیلاتی در این خصوص دریافت نشده و بالغ بر ۱۲۰ میلیون تومان هزینه گردیده است.

با ورود ویروس کرونا به کشور بسیاری از فعالیت‌ها در بخش حمل و نقل متوقف و با چالش‌هایی روبرو شد. در این خصوص شرکت با چه ضرر و زیان‌هایی مواجه بود؟

در روزهای اول فروردین اکثر شرکت‌های معدنی تعطیل شدند، اما با فعالیت بی‌وقفه کارکنان محترم شرکت و معادن و راه آهن ج.ا.ا تلاش شد که جبران مشکلات تعطیلی و عقب‌افتادگی به عمل آید و امیدوارم تا پایان اردیبهشت‌ماه جبران خواهد گردید.

چه راه‌کارهایی در خصوص رفع این چالش وجود دارد؟

جبران عقب‌افتادگی‌ها با کار مضاعف و توجه بخش‌های مختلف خصوصی و دولتی میسر خواهد بود تا بتوانند بخشی از مشکلات را به

با توجه به شرایطی که در دوران کرونا حکم‌فرما بوده آیا تعدیل نیرو داشته‌اید؟

علیرغم مشکلات ناشی از بیماری کرونا بجمدا... شرکت توکاریل و شرکت‌های زیرمجموعه تاکنون هیچ‌گونه تعدیل نیرویی نداشته‌اند.

تامین کنندگان و تولیدکنندگان، دلیل آن افزایش قیمت ارز و یا متریال بوده و در حال حاضر کمبود بعضی از قطعات، شرکت‌های حمل و نقلی را با مشکل مواجه نموده از جمله قطعاتی که با افزایش بسیار بالا روبرو گردیده، چرخ و محور می‌باشد.

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

قطعات واگن طی سنوات گذشته در چندین نوبت افزایش داشته و به گفته



نوبه خود مرتفع و باری از روی دوش مردم و دولت برداشته شود. قطعاً با برنامه‌ریزی و مدیریت صحیح و سعه صدر می‌توان از این بحران عبور کرد. همراهی و کمک راه‌آهن جمهوری اسلامی در بخشودگی حق دسترسی، افزایش فرصت پرداخت مطالبات و تخفیف در حوزه‌های مختلف قطعاً می‌تواند کمک بزرگی به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی داشته باشد.

انجمن صنفی چه سهمی در رفع مشکلات شرکت‌های ریلی در مواجهه با ویروس کرونا دارد و تا چه میزان می‌تواند موثر باشد؟

جمع‌بندی و انعکاس مشکلات شرکت‌های ریلی به مبادی ذریبط از سوی انجمن صنفی قطعاً می‌تواند تاثیرگذار باشد.

هزینه شرکت‌ها با اجرای پروتکل‌های بهداشتی تا چه میزان افزایش یافته است؟

حدود ۴ درصد در هزینه‌ها افزایش داشته‌ایم.

آیا هزینه مالیات‌ها و تامین

اجتماعی به تعویق افتاده است؟

خیر، خوشبختانه هیچ‌گونه تعویق یا عدم پرداخت مالیات و هزینه‌های تامین اجتماعی را نداشته‌ایم.

آیا 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؟

در طی دوران بیماری کرونا به دلیل کنسل شدن یا ملغی شدن قطارهای مسافری ضمن کاهش ترافیک ریلی، افزایش لکوموتیو هم در راه‌آهن در آن مقطع زمانی بوجود آمد که خوشبختانه در طی فروردین و اردیبهشت ماه ۹۹ راه‌آهن ج.ا.توانست خدمات بیشتر و بهتری را از جمله افزایش سرعت بازرگانی به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی داشته باشد. طبیعتاً هر قدر افزایش سرعت سیر کمتر باشد میزان بهره‌وری و درآمدزایی شرکت‌ها و راه‌آهن کمتر خواهد بود.

چه باید کرد تا سهم بیشتری از بازار حمل‌ونقل بین‌المللی داشته

جاهه کم کرده است.

باشیم؟ گلوگاه اصلی بر سر بازار بین‌المللی چیست؟

شرکت توکاریل آمادگی دارد و در پی ورود به بازار بین‌المللی حمل‌ونقل ریلی و ترانزیت می‌باشد به همین جهت محدودیت‌ها و نیز ضوابط کشورهای CIS یا اروپایی یا ترکیه از یک سو و همچنین دیپلماسی سیاسی و ارتباطات و یا نبود بار از سوی دیگر حمل‌ونقل بین‌المللی را نسبتاً کاهش و محدودیت ایجاد نموده است.

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

خیر متصل نیست، به دلیل اینکه شبکه حمل‌ونقل ریلی کشور محدود و نیاز است که به صورت مویرگی به چشمه‌های بار از جمله شهرک‌های صنعتی و کارخانجات بزرگ متصل گردد تا نیازی به حمل‌ونقل ترکیبی نباشد، چرا که حمل‌ونقل ترکیبی هم زمانبر و هم افزایش قیمت حمل کالا را برای صاحب‌بار در پی خواهد داشت.

دلایل اصلی کاهش سهم حمل‌ونقل ریلی نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای چیست؟

از دلایل کاهش سهم حمل‌ونقل ریلی نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای، عدم وجود خطوط ریلی به صورت گسترده و همچنین عدم وجود خطوط مویرگی ریلی و بالا بودن قیمت حمل‌ونقل ریلی و طولانی شدن زمان حمل بار در حمل‌ونقل ریلی است که سهم حمل بار توسط ریل را نسبت به

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؟

نسبتاً بله؛ طبیعتاً کلیه نیروها نیاز به آموزش‌های به روز و ارتقاء سطح دانش عمومی و تخصصی در کلیه سطوح دارند و آموزش نقش بسزایی در افزایش بهره‌وری و ایجاد انگیزه کارکنان خواهد داشت.

آیا توازن بین زیرساخت‌ها و ناوگان و تجهیزات ناوبری و تقاضا در حمل‌ونقل ریلی وجود دارد؟

خیر، به دلیل اینکه حداکثر استفاده از ظرفیت لکوموتیو و ناوگان انجام نمی‌پذیرد و می‌توان به عنوان نمونه، پایین بودن سرعت سیر، محدود بودن بار و تردد در مسیرهای خاص را بیان نمود.

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؟

اگر چنانچه اراده لازم و بودجه و برنامه‌ریزی وجود داشته باشد، با رعایت اولویت و نیز استفاده از ظرفیت بخش خصوصی و مدیریت صحیح قطعاً تحقق خواهد یافت.

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

بله، راه‌آهن ج.ا.ت با کمبود لکوموتیو

مواجه است و ما به دنبال قطار کامل بوده و پیش‌بینی ما خرید ۸۰ دستگاه لکوموتیو با ظرفیت بالای ۴۰۰۰ اسب بخار بوده که تاکنون موفق به انعقاد قرارداد ۲۰ دستگاه لکوموتیو MAP۲۴ از شرکت مینا شده‌ایم که امید داریم بتوانیم از بهار ۹۹ تدریجاً تحویل بگیریم.

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

متأسفانه تعاملات بین بخشی بین بخش خصوصی و دولتی گاهی وجود ندارد. البته در زمان مدیریت فعلی تعاملات بیشتر شده است؛ به همین دلیل توقع بخش خصوصی درک متقابل و ممانعت از مصوبات یک طرفه و یکسویه است که فشار مضاعف بر بخش خصوصی علیرغم افزایش قیمت قطعات، افزایش قیمت واگن، افزایش دستمزد نیروی انسانی، افزایش تعمیرات و همچنین عدم افزایش پذیرش قیمت‌های جدید راه‌آهن ج.ا.ت از سوی صاحبان بار حاشیه سود حمل‌ونقل ریلی را علیرغم سرمایه‌بر بودن این صنعت زیر ۱۰ درصد و حتی در مواردی در بعضی از شرکت‌ها به ۲ درصد حاشیه سود کشانده است و تقاضای ما از مسئولین محترم راه‌آهن ج.ا.ت توجه به مشکلات و محدودیت‌های بخش خصوصی و بازنگری در قیمت حق دسترسی می‌باشد.