



گفتگو با سیدرسول میراحمدی،
مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی نورالرضا اصفهان (سهامی عام)

افت اقبال عمومی در خصوص قطارهای مسافری ریلی

آن وابسته به بودجه‌ایست که دولت برای آن در نظر می‌گیرد و ما هم متأثر از همین (کاهش/افزایش) بودجه هستیم. لذا اگر راه‌آهن نتواند زیرساخت‌های خود را توسعه دهد، هرچقدر هم که ما ناوگان با کیفیتی را مهیا کنیم باز هم دچار کمبودهای موجود در سیستم ریلی مانند خدمات ایستگاهی، دیزل و... بوده و ما نیز متأثر خواهیم بود. چرا که با کمبود تامین لکوموتیو، قطعات، نیروی متخصص روبرو هستیم و یا اجرای ناقص مسائل فنی برای همه مخاطره‌آمیز خواهد بود. به عنوان مثال ما قطار کلاس ۵ ستاره برای مسافران ایجاد می‌کنیم اما مشکلات لکوموتیو باعث می‌شود که قطار توقف‌های چندین ساعته داشته باشد که منجر به نارضایتی مسافران می‌شود. و این مشکلات ناشی از خدمات ما نیست. البته راه‌آهن با وجود آنکه درصدد رفع این مشکل است، و محدودیت‌هایی در بودجه و امکانات دارد که باعث کندی در حرکت توسعه و عدم تکمیل زیرساخت‌های لازم در این بخش (نظیر دو خطه کردن راه‌آهن، برقی کردن مسیرها و...) خواهد شد.

آمار جابه‌جایی مسافر و بار توسط ناوگان ریلی در اروپا و سایر کشورهای توسعه یافته در مقایسه با آمار جابه‌جایی در ایران تفاوت چشمگیری دارد. این موضوع البته علل مختلفی دارد. آمار نشان می‌دهد که تعداد جابه‌جایی مسافر و به‌طور کلی مجموع مسافرت‌ها (مجموع جاده‌ای، ریلی و دریایی) در ایران از سال ۹۱ تا کنون کاهش قابل توجهی داشته است. اقبال عمومی نسبت به حمل و نقل ریلی کاهش یافته زیرا مسافران بودجه کافی برای پرداخت هزینه‌های ریلی را ندارند به‌همین دلیل سراغ جاده می‌روند و حوادث جاده‌ای افزایش می‌یابد. ۸۵ درصد جابه‌جایی بار نیز در کشورهای اروپایی توسط راه‌آهن است اما در ایران این سهم ۱۰

رایگان کردن زیرساخت‌های ریلی، ارائه تسهیلات یارانه‌ای در بخش خصوصی و یا با کارمزد پائین به منظور ایجاد عوامل انگیزشی، حق دسترسی رایگان، ارائه خدمات فنی و مهندسی به منظور داشتن خط تولید واگن ملی، و خدماتی از این قبیل می‌تواند شرایط حوزه ریلی را بهبود ببخشد. بهتر است تسهیلات برای بازسازی واگن‌های دست‌دوم داده نشود بلکه برای ساخت واگن باتکنولوژی بالا این تسهیلات ارزان قیمت فراهم شود.

راه‌آهن تا چه میزان نظر بخش خصوصی را در تصمیم‌گیری‌های نرخ‌گذاری بلیت‌ها در نظر می‌گیرد؟

راه‌آهن بخشی از زنجیره تأمین حمل و نقل کشور است و توانایی‌هایی نظیر سرمایه‌گذاری در حوزه‌های فنی، بهره‌برداری و سیور حرکت را داراست. البته بخشی از توان مالی

شرکت نورالرضا با هدف توسعه حمل و نقل مسافری در سال ۹۱ تأسیس شد و فعالیت ناوگان خود را با دو رام قطار آغاز کرد که در سال ۹۲ با ۵ رام تکمیل شد. قطارهای این شرکت در ۴ مسیر برای جابه‌جایی مسافر سیر دارند. در مسیر تهران-مشهد و بلعکس ۲ رام قطار، اصفهان-مشهد ۲ رام، تهران-شیراز ۱ رام و همچنین اضافه شدن یک رام دیگر در مسیر کرج-مشهد در سال گذشته سیر داشته است. شرکت نورالرضا تنها در زمینه واگن‌های مسافری با ۶۴ واگن مشغول فعالیت است. این تعداد واگن از جوان‌ترین واگن‌های کامل شده ناوگان ریلی کشور هستند که از معتبرترین قطعات اروپایی بهره می‌جویند و حدود ۸۰ درصد از امکانات تاسیسات الکترونیکی آن، اروپایی است.

مشکلاتی که بخش خصوصی با راه‌آهن در رابطه با موضوع تصدی‌گری مواجه است چه مسائلی هستند؟

دولت در بحث تصدی‌گری اقدام مناسبی انجام داد و بخشی از حیطه فعالیت خود را به بخش خصوصی واگذار نمود. حاصل آن ایجاد بسیاری از شرکت‌های فعال



درصد است و این تفاوت‌ها بایستی به‌گونه‌ای کارشناسی بررسی و با مشورت مرتفع گردد.

در حال حاضر دولت هزینه‌های سنگین حمل‌ونقل جاده‌ای را در زمینه درمان، محیط زیست و... به اشکال مختلف در قالب یارانه پرداخت می‌کند. اگر دولت این هزینه‌ها را به صورت سوبسید در اختیار ناوگان ریلی قرار دهد سبب ارزان‌تر شدن بلیت‌ها و در نتیجه اقبال عمومی از این صنعت و باعث کاهش تصادفات جاده‌ای خواهد شد. لذا باید سیاست دولت در پرداخت یارانه‌ها و هزینه‌های حمل‌ونقل و در بودجه‌بندی تغییر نگرش دهد و به رونق این حمل‌ونقل ریلی خصوصاً مسافری کمک کند.

شرکت نورالرضا چه اقداماتی را در خصوص توسعه ناوگان خود انجام داده است؟

شرکت نورالرضا در حال حاضر از ۶۴ واگنی که در اختیار دارد، ۵ واگن رستوران و ۵ واگن مولد برق می‌باشد. قابلیت‌های این شرکت در ارائه خدمات بالاست و قطارهای ۵ ستاره از اول سال راه اندازی شده است که موجب رضایتمندی راه‌آهن از عملکرد ما شد، خوشبختانه راه‌آهن با ساخت تعدادی واگن نو با مشارکت شرکت‌های واگن‌سازی در داخل کشور موافقت نموده است و ان‌شالله با توجه به مذاکراتی که در حال انجام است در صدد ساخت واگن‌های فوق در ایران هستیم. همچنین با افزایش ۱۰ واگن مسافری ۶ تخته با نام مهدیس موجب رشد و افزایش ناوگان مسافری و تعداد مسافر جایا شده از دهم آبان‌ماه سال جاری خواهیم بود.

از چه منابعی سرمایه این پروژه تامین می‌شود؟

طبق توافق‌نامه حاصله بین این شرکت و راه‌آهن ج.ا. مبنی بر توسعه ناوگان مسافری و استفاده از تسهیلات ذیل موضوع حمایت از تولید داخلی منطبق بر شرایط

مندرج در تبصره ۱۸ قانون بودجه ۹۷ کشور، مقرر شد مراحل تکمیلی طرح را ارائه نموده و در این مهم موفقیت حاصل نمایم. و ۸۰٪ مبلغ پروژه را از طریق تسهیلات مذکور اخذ و مابقی ۲۰٪ ارزش پروژه را تأمین کنیم. بنابراین در حال حاضر مطالعات این پروژه در حال انجام است که یکی از پروژه‌های توسعه باتوجه به مجوز صادره از سوی راه‌آهن ج.ا. قرار گرفته است. ضمناً تعداد ۱۰ دستگاه واگن‌های ۶ تخته بازسازی شده متعلق به یکی از شرکت‌های همکار در حوزه مسافری ریلی، از دهم آبان‌ماه ۱۳۹۸ با عنوان قطارهای مهدیس به ناوگان بهره برداری شده این شرکت افزوده خواهد گردید. این طرح‌ها ان شاء الله به اجرا درخواهد آمد و مراحل آن به اجرا نزدیک شده است.

در رابطه با تأمین نیروی کشش با چه مشکلاتی روبه‌رو هستید؟

در بحث تأمین کشش متاسفانه تمامی شرکت‌های ریلی با کمبود مواجه هستند البته خرید لکوموتیوهای زمینس اقدام خیلی خوبی بوده؛ لکن بدلیل عدم ظرفیت مناسب نمی‌توان از آن در بهره‌برداری مانند قبل استفاده نمود. از دیگر

مشکلات این حوزه عدم نگهداری و تعمیرات واگن‌های لکوموتیو پیش از حرکت در مبدأ می‌باشد که این امر به خوبی انجام نمی‌شود و متاسفانه دیزل (لکوموتیو) در ابتدای حرکت و یا در میان راه خراب و متوقف می‌گردد. این موضوع نشان می‌دهد که تعمیر در همان مبدأ نیز به درستی و یا بطور کامل انجام نمی‌شود و متأسفانه تأخیرات ما به علت خرابی دیزل به نسبت سال گذشته رشد بیشتری داشته است.

تأمین نیروی کشش به عهده راه آهن است و به نظر می‌رسد که این مشکلات را حل نکرده است. آیا موردی پیش آمده که دیزلی در میانه راه خراب شده و توقف طولانی مدت داشته باشد؟

بله این گونه موارد خرابی دیزل بخصوص در سال جاری اتفاق می‌افتد و آمارها نشان از رشد دوبرابری آن نسبت به سال گذشته دارد. از دیگر مشکلات عدم ذخیره مناسب دیزل در ایستگاه‌ها می‌باشد که باعث تأخیر کمتری در سیر قطارها خواهد شد. البته شرکت نورالرضا دارای ۵ دستگاه واگن مولد برق است که می‌تواند به سازمان قطار اضافه گردد. در حالیکه استفاده از واگن مولد برق محدودیت

ظرفیت تامین برق را حل نموده و با افزایش تعداد واگن‌ها دچار افت توان نمی‌شود، هم واگن مولدی را که در ایستگاه ذخیره و بلااستفاده است به بهره‌برداری می‌رساند منجر به صرفه جویی در هزینه تأمین برق قطار برای شرکت می‌شود و نیز در صورت خرابی دیزل، برق قطار قطع نخواهد شد. لذا باتوجه به محدودیت توان خروجی در عمل منجر به کمتر شدن تعداد واگن‌های مسافری در سازمان قطار می‌گردد که از مشکلات دیزل‌های زمینس محسوب می‌گردد.

در صورت بروز اتفاقات این‌چنینی چه اقدامی برای جبران خسارت وارد آمده به مسافران صورت می‌گیرد؟

در توقف‌های بالای ۴ ساعت، راه‌آهن ۵۰ درصد از هزینه بلیت‌ها را به صورت خسارت باز می‌گرداند. هرچند این کار هم نمی‌تواند جبران خسارات وارده به مسافر را به دلیل ایجاد سختی در سفر جبران کند. ولی قدری از آلام آنها کاسته می‌شود. نیت ما ایجاد راحتی مسافر و در نتیجه افزایش اقبال عمومی از شبکه ریلی است؛ که با کاهش تأخیرها این امر محقق خواهد شد.