

گفتگو با مهندس اصغر وفاجو،
مدیرعامل شرکت راه آهن شرقی بنیاد:

خرید واگن مسافری برای سرمایه‌گذار توجیه اقتصادی ندارد



شرکت راه آهن شرقی بنیاد با برند "بن ریل" ضمن دارا بودن استاندارد ۴ ستاره کیفیت از راه آهن آلمان، نخستین شرکت خصوصی حمل و نقل ریلی کشور است که در سال ۱۳۷۳ با خرید ۱۰ دستگاه واگن مسافری کار خود را آغاز نمود. در یک روند رو به رشد تعداد واگن‌های مسافری شرکت راه آهن شرقی بنیاد به ۱۵۹ دستگاه واگن افزایش یافته است. بن ریل با دارا بودن جوان‌ترین ناوگان ریلی مسافری در ایران، ظرفیتی معادل ۲ میلیون نفر در سال را ایجاد نموده است و از حیث تعداد مسافر جابجا شده، هم‌اکنون با سهمی حدود ۱۱ درصد در جایگاه دوم شرکت‌های حمل و نقل مسافری ریلی کشور قرار دارد. در خصوص چالش‌هایی که این شرکت در دوران شیوع ویروس کرونا داشته با اصغر وفاجو، مدیرعامل شرکت گفتگو کردیم که به آن می‌پردازیم:

شدن واگن‌های مذکور از سیر در مورد واگن‌هایی که نیاز به تعمیرات داشته‌اند به انجام رسیده یا در حال انجام است. ضمن اینکه چندین سناریو با هدف تبدیل واگن‌های موجود به واگن‌های مورد نیاز در شرکت، در حال بررسی و اجرا می‌باشد.

به دلیل شیوع ویروس کرونا شرکت‌های مسافری با چالش‌های بسیاری رو به رو شدند از جمله استرداد کامل بلیت‌های فروخته شده و کاهش شدید مسافر و خریدهای نروزی که صورت گرفته بود. در این خصوص شرکت بن ریل با چه چالش‌هایی رو به رو بود و آیا تسهیلاتی در این خصوص دریافت کرده؟ تسهیلات چند درصد است؟

یقیناً شرکتی که خدمات اصلی آن حمل و نقل مسافر است، با شیوع بیماری کرونا و بوجود آمدن این بحران، با مشکلات شدیدی مواجه خواهد شد. به طوری که در ایام نوروز، حدود ۹۰ درصد از بلیت‌ها استرداد شد. دیگر چالشی که با آن مواجه بودیم، دستور العمل‌های ابلاغی از جمله فاصله‌گذاری اجتماعی بود که باعث شد تمامی شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسافری از جمله بن ریل با ۵۰ درصد ظرفیت واقعی امکان خدمت رسانی داشته باشند.

بنابر این هم منابع مالی درآمدی خود را از دست

یک دستگاه واگن مسافری تولید داخل کشور، مبلغی بین ۱۴ تا ۱۵ میلیارد تومان به نرخ امروز قیمت دارد و شرکت‌های مسافری در حالت نرمال و با شرایط فعلی حاکم بر صنعت (حتی بدون لحاظ کردن محدودیت فاصله‌گذاری اجتماعی) و با توجه به درآمد یک واگن و هزینه‌های آن، به هیچ عنوان توجیه سرمایه‌گذاری نخواهد داشت. درحالی‌که دولت می‌تواند با حمایت از تولید کنندگان واگن و تخصیص فولاد با نرخ یارانه‌ای به ایشان، بهای تمام شده واگن را به شدت کاهش داده و ضمن رونق تولید و اقتصادی سازی حمل و نقل ریلی موجب رعایت حال مصرف کننده نهایی که مسافران هستند را نیز فراهم آورد. یعنی یک تیر و چند نشان.

با توجه به شیوع ویروس کرونا چه تعداد از

قطارهای شرکت از سال گذشته تا امروز از

سیر خارج شده و آیا فرصتی فراهم شد تا به

تعمیرات اساسی قطارها برسید؟

یک رام قطار در مسیرهای قم - مشهد و دو رام در مسیر تهران - مشهد و یک رام قطار نیز در مسیر طیس - مشهد از سیر خارج شده است. تعمیرات اساسی واگن‌ها نیز با توجه به خارج

در خصوص نوسازی ناوگان مسافری چه

اقداماتی انجام داده‌اید و در این مورد با چه

چالش‌هایی مواجه هستید؟ از چه منابعی

سرمایه آن تامین می‌شود؟

در سال ۹۶ شرکت راه آهن شرقی بنیاد در راستای رسالت اجتماعی خود و به منظور توسعه ناوگان ریلی خود، اقدام به اخذ ۲ مصوبه از بنیاد مستضعفان می‌کند که پیرو آن در ابتدا خرید ۳۶ دستگاه واگن ساخت داخل به منظور حمایت از تولید ملی، ارتقای صنعت داخلی و اشتغال‌زایی و در مرحله بعد خرید ۳۷ دستگاه واگن خارجی در راستای حمایت از شرکت‌های پیمانکار در حوزه بازسازی به مدت سه سال در دستور کار قرار گرفت که متأسفانه به دلیل مشکلات بوجود آمده از جمله تحریم‌های تحمیلی و زبان‌های مالی ناشی از پاندمی، تاکنون فقط خرید ۷ دستگاه واگن داخلی محقق شده است. گفتنی است که ناوگان شرکت بن ریل در صنعت ریلی به عنوان جوان‌ترین ناوگان ریلی مسافری شناخته شده می‌باشد و دیدگاه مدیران ارشد در سال‌های گذشته بر مبنای نوسازی استوار بوده است.

اما در خصوص تناسب درآمد و سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل ریلی مسافری لازم است به نکته‌ای اشاره کنم:



توجه به مزایا و محاسن حمل و نقل ریلی همچون جلوگیری از آلودگی هوا، کاهش مصرف سوخت و همچنین کاهش تصادفات و سوانح جاده‌ای و ... جا دارد که مسئولان در خصوص نرخ‌گذاری بلیت قطارها عنایت و همراهی مناسب‌تری داشته باشند.

در خصوص تعمیرات ناوگان و نگهداری آن با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟

از مشکلات نگهداری و تعمیرات می‌توان به موارد ذیل اشاره داشت:

- افزایش قیمت قطعات تخصصی ریلی به تبع افزایش نرخ ارز
- مشکلات خطوط ریلی که منجر به خرابی قطعات گران قیمت واگن از جمله چرخ می‌گردد
- برخورد سلیقه‌ای بازرسین در تشخیص نوع تعمیرات
- وجود مشکل در تامین و تدارک قطعات از خارج از کشور

انجمن تا چه میزان می‌تواند در حل مشکلات شرکت‌های ریلی و انتقال آن به مدیران راه‌آهن موثر باشد و نظر جنابعالی در خصوص نحوه انجام وظائف انجمن چیست؟

اصولا انجمن‌ها، سندیکاها، NGOها و ... ایجاد می‌شوند تا زبان واحدی برای انتقال مشکلاتشان به مدیران سطوح بالاتر ایجاد کنند. اما در مورد این که آیا این موثر است یا نه، باید گفت بله. اما مشکل اینجاست که انجمن‌ها چقدر فعال هستند.

خوشبختانه در چند سال اخیر انجمن حمل و نقل ریلی با حضور پررنگ خود در انتقال مسائل و مشکلات سطوح عملیاتی همچون شرکت‌های صنعت ریلی، به سطوح تصمیم‌ساز و تصمیم‌گیر همچون راه‌آهن و وزارت راه و حتی سازمان‌های فراتر از آن، به ایفای رسالت خود پرداخته و طیف گسترده‌ای از مسائل را به ایشان انتقال داده است. بدیهی است رفع هر یک از این مشکلات و موانع عزم و همت حداکثری همه مراجع و مصادر امور را می‌طلبد که امیدوارم اینچنین شود.

به دلیل اعمال تحریم‌های تحمیلی، راه‌آهن ج.ا.ا در تامین قطعات لوکوموتیو با مشکلات فراوانی مواجه شده است و تعداد کسندده‌های آماده به سیر به شدت کاهش یافته است. این امر موجب شده راه‌آهن برای تامین نیروی کشش در بسیاری از مسیرها با چالش روبرو باشد و حتی در مسیری که نیروی کشش تامین می‌شود، برخی از آن‌ها در طول مسیر دچار نقص فنی شده و حرکت قطارها را با اختلال مواجه نماید.



راه‌آهن ج.ا.ا در تامین قطعات لوکوموتیو با مشکلات فراوانی مواجه شده است و تعداد کسندده‌های آماده به سیر به شدت کاهش یافته است. این امر موجب شده راه‌آهن برای تامین نیروی کشش در بسیاری از مسیرها با چالش روبرو باشد و حتی در مسیری که نیروی کشش تامین می‌شود، برخی از آن‌ها در طول مسیر دچار نقص فنی شده و حرکت قطارها را با اختلال مواجه نماید.

ادامه دار شدن این مشکلات، قطعا نارضایتی مسافران را بدنبال داشته و موجب کاهش مطلوبیت سفر با قطار خواهد شد که امیدواریم به زودی این مشکلات رفع شود.

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

با توجه به درخواست انجمن صنفی شرکت‌های ریلی و با توجه به پایین بودن قیمت بلیت قطارهای مسافری نسبت به دیگر وسائل نقلیه بین شهری، شورای عالی ترابری تقریبا هر سال، یکبار، به صورت محدود اجازه افزایش قیمت را به شرکت‌های ریلی می‌دهد. اما همچنان قیمت بلیت قطار نسبت به دیگر وسائل نقلیه پایین‌تر بوده و افزایش تورم در سال‌های اخیر موجب افزایش شدید هزینه‌های این شرکت‌ها شده است که با

دادیم و هم هزینه‌های بسیار زیادی به منظور خرید کالاهای بهداشتی از جمله ماسک، الکل و مواد ضد عفونی کننده داخل قطار و ... به شرکت تحمیل شد. از طرفی تسهیلاتی که از طرف دولت قرار بود به منظور حمایت از صنایع حمل و نقل ریلی به شرکت‌ها واگذار شود، تامین اعتبار شد و به شرکت بن ریل هم مبالغی تخصیص داده شد اما بیج و خم‌های اداری و مشکلات بانکی باعث شده که دولت تاکنون هیچ تسهیلاتی را به بن ریل پرداخت نکرده باشد.

چه اقداماتی در خصوص ارائه خدمات به مسافران نوروزی امسال با توجه به وجود ویروس کرونا انجام داده‌اید؟

با وجود همه مشکلات، شرکت بن ریل با رعایت طرح جدید فاصله گذاری اجتماعی (حضور حداکثر دو نفر و یا اعضای یک خانواده در هر کوبه)، ضد عفونی کلیه سطوح واگن‌ها (کوپه، راهرو، دستشویی و...)، کنترل سلامت مامورین قبل از اعزام، تجهیز و الزام مامورین قطار به استفاده از ماسک و دستکش و اسپری ضد عفونی کننده، ارائه آموزش‌های لازم به ماموران قطار برای کنترل رعایت بهداشت، در دسترس بودن محلول‌های ضد عفونی کننده در قطار برای مسافران و استفاده از ظروف یکبار مصرف برای پذیرایی و ارائه غذاهای بسته بندی شده در قطارهای خود تلاش می‌کند تا سفری ایمن و سلامت را برای مسافران خود فراهم نماید.

آیا در رابطه با تامین نیروی کشش مشکلاتی دارید؟ نظر جنابعالی در خصوص ایجاد قطار کامل چیست؟

متأسفانه به دلیل اعمال تحریم‌های تحمیلی،

