

گفتگو با مهندس سیدرسول میراحمدی،
مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی نورالرضا:

خروج ۵ رام قطار از سیر به دلیل کمبود لکوموتیو زیمنس



توقف عرضه در بازار سرمایه، قوانین شرکت‌های سهامی خاص بر آن مترتب است. این شرکت از زیرمجموعه‌های هلدینگ سرمایه‌گذاری حمل‌ونقلی توسعه ترابری ایرانیان است که با توجه به اینکه این هلدینگ متعلق به بانک قوامین بود، پس از ادغام آن بانک در بانک دولتی سپه، یک شرکت ماهیتا دولتی به‌شمار می‌رود.

پس از معرفی کامل شرکت نورالرضا، مهندس میراحمدی در خصوص نوسازی ناوگان، مشکلات ناشی از همه‌گیری ویروس کرونا و بلیت‌های استرداد شده، مشکلات کمبود لکوموتیو گرم و دیگر مشکلات توضیحاتی دادند که به آن می‌پردازیم:

میراحمدی در خصوص چالش‌های نوسازی ناوگان بیان کرد: شرکت نورالرضا پس از آغاز بهره‌برداری از ناوگان نوساز خود از سال ۹۱، وارد فاز ۳۰ ساله بهره‌برداری شد و با گذشت حدود یک دهه از قرارداد، ۵ طرح اصلی جهت توسعه ناوگان خود است تا طبق سند برنامه‌ریزی استراتژیک خود، در کنار خدمت‌رسانی شایسته به هم‌میهنان عزیز، سود سهامدار و توسعه سهم از بازار و جذب درآمد خود را افزایش دهد. در همین راستا و جهت حمایت از صنعت ساخت ماشین‌آلات ریلی داخلی، تفاهم‌نامه‌هایی با چهار شرکت بزرگ در این حوزه به امضاء رسانده که با پشتیبانی فنی گروه CRC چین (که سازنده واگن‌های نور بوده است) طرح‌های توسعه خود را به اجرا درآورده که البته موضوع پاندمی کرونا، اجرای این طرح‌ها را موقتا متوقف کرده است، لکن امیدوار هستیم با عبور از شرایط کنونی، طرح‌های مذکور به مرحله اجرا درآید. در حال حاضر بنا بر کاهش ارزش پول ملی و قیمت تمام شده بالای ساخت یک واگن، طرح‌های جایگزین که نیاز به سرمایه‌گذاری مستقیم کمتر مجموعه دارد، در دستور کار سهامداران، هیئت

که عنوان یکی از شرکت‌های برتر از نگاه مشتری را برای شرکت به ارمغان آورده، نتیجه هدف‌گذاری شرکت در این حوزه و مؤید این است که اولویت شرکت مشتری‌مداری است.

میراحمدی در ادامه گفت: با عنایت به مقدمه مذکور و بطور خلاصه شرکت نورالرضا با ۶۴ واگن مسافری و ۱۱ واگن خدماتی و ۸ رام قطار در مسیرهای تهران-مشهد (۲ رام روزانه)، اصفهان-مشهد (۲ رام روزانه)، تهران- شیراز (۲ رام روزانه)، کرج-مشهد (یک رام روزانه) و قطار مهدیس که در مسیرهای بستان‌آباد-مشهد و مشهد-قم (یک رام روزانه) به خدمت‌رسانی به مردم عزیز کشورمان مشغول است. البته بعلاوه نتایج منبعت از پاندمی ویروس کرونا، نوع فعالیت‌های عملیاتی شرکت برای هماهنگی با شرایط، دچار تغییراتی شده، اما در ماهیت فعالیت‌های اصلی، تفاوت اساسی نداشته‌ایم.

شرکت در زمینه بهره‌برداری از ناوگان خود بصورت مستقل و نگهداری و تعمیرات آن بصورت برون‌سپاری و فروش شرکت بطور نظارتی فعالیت می‌کند، دارای سیستم مدیریتی و استراتژیک متشکل از ۶ سهامدار خصوصی زیرمجموعه بانک سپه و ۶ نفر عضو هیئت مدیره و ۲۰ زیرسیستم عملیات اصلی و پشتیبانی و ۳ معاونت و ۵ مدیریت زیرمجموعه مدیرعامل با ۲۷۵ نفر نیرو فعالیت می‌کند. بجز فرآیندهای مذکور، با پیگیری و کسب مجوز لازم، از ابتدای آبان‌ماه امسال، جهت تأمین ماسک موردنیاز شرکت و مجموعه‌های مرتبط، دستگاه نیمه اتوماتیک تولید ماسک خریداری و نصب شد و نیز جهت صرفه‌جویی، خط ملحفه شوئی در سایت عملیاتی تهران در حال راه‌اندازی است.

از لحاظ حقوقی نیز، شرکت نورالرضا یک شرکت سهامی عام محسوب می‌شود، اما بعلاوه

سیدرسول میراحمدی در گفتگو با خبرنگار مجله ندای حمل و نقل ریلی گفت: شرکت حمل و نقل ریلی نورالرضا که یکی از مجموعه‌های موفق در صنعت حمل و نقل ریلی مسافری تلقی می‌گردد بعنوان نخستین شرکت در این حوزه که اقدام به ساخت واگن (و نه بازسازی ناوگان مسین) نموده است، مفتخر است که کیفیت ناوگان آن باعث محبوبیت قطارهای با برند نور در بین جامعه شده است؛ بطوریکه حدود ۶۰ درصد مسافران قطار نور، در سال پیش از یک سفر را با قطار نور تجربه کردند. در همین راستا، همواره در عمل اهمیت بالایی به موضوع راحتی سفر برای مشتری قائل بوده و بالاترین کوشش خود را به اجرا درآورده تا مسافرت با قطار نور، تجربه متمایزی برای مشتریان و خصوصاً زائران کوی عالم آل محمد، علی ابن موسی الرضا (ع) را فراهم کنیم.

موضوعات سخت‌افزاری نظیر بالشتک هوا در سیستم تعلیق ناوگان که منجر به حداقل شدن تکان‌های قطار می‌شود، سیستم تهویه، جابجائی هوای داخل فضای کوبه‌ها که خصوصاً در ایام فعلی شیوع ویروس کرونا، اهمیت بسزائی دارد، قابلیت‌های فنی نظیر پیچ مهماندار، راهرو و کوبه‌های بزرگتر، مانیتور و کنترل داخل کوبه‌ها با قابلیت پخش شبکه‌های تلویزیونی، اتصال بیسیم اینترنت داخلی قطار و... با استفاده از تکنولوژی‌های روز در سیستم‌های مکانیکی و الکتریکی، در کنار موضوعات نرم‌افزاری بهره‌برداری از ناوگان نورالرضا، همانند منحصربفرد بودن پذیرائی، رستوران و نیروهای زبده که در خدمت مسافران هستند و کسب رضایت کامل ۹۰٪ مسافران در تمام قطارهای شرکت (چه قطارهای ۵ ستاره، چه قطارهای VIP و ۴ ستاره و نیز قطار نوساز مهدیس) بر مبنای نظرسنجی‌های تخصصی انجام شده توسط شرکت در سال گذشته و امسال



مدیره و مدیریت قرار دارد که از آن جمله می‌توان به توسعه خدمات گردشگری اشاره نمود.

همانطور که مستحضر هستید شرایط فعلی اقتصادی کشور، دست بنگاه‌های اقتصادی جهت توسعه فعالیت‌ها را بسته است و ما نیز از این قاعده مستثنی نیستیم؛ به همین دلیل اگر بخواهیم به چالش‌های پیش‌رو در این خصوص اشاره کنیم، می‌توانیم به تغییر ساختار خصوصی به دولتی و روشن نبودن سیاست‌گذاری جدید شرکت، کاهش درآمد و زیان ناشی از شرایط کرونا برای اختصاص به سرمایه‌گذاری‌های جدید، عدم حمایت دفتر سرمایه‌گذاری و اقتصاد حمل و نقل راه آهن ج.ا.ا جهت تأمین سرمایه مورد نیاز شرکت، ساختار اداری نامناسب حمایتی سازمان نوسازی ناوگان حمل و نقل کشور که زیرمجموعه وزارت نفت است و امکان بهره‌گیری حمل و نقل ریلی برای جذب یارانه‌ها یا اعتبارات در این خصوص را سخت و غیرعملیاتی کرده است، مسائل و موضوعات نقل و انتقال بانکی خرید خارج یا گشایش اعتبار LC، از جمله مشکلات روشن در این حوزه محسوب می‌گردد.

در حال حاضر تنها منبع قطعی در صورت سرمایه‌گذاری، اعتبارات داخلی شرکت است که برای توسعه اصلا کفایت نمی‌کند. بنابراین نیاز است مساعدت راه‌آهن در حوزه مسافری و پیگیری تخصیص اعتبار دولتی برای توسعه و بهبود صنعت افزایش و یا حتی بازنگری پایه‌ای پیدا کند.

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی نورالرضا در پاسخ به این سوال که چند رام از قطارهای شرکت به دلیل شیوع ویروس کرونا از سیر خارج شده بیان کرد: همانگونه که اشاره شد، ناوگان این شرکت در حال حاضر در ۶ مسیر به سیر می‌رود که در بازه‌های زمانی ذیل به این شرح بوده است:

- سال ۹۸ : روزانه ۷ رام قطار در ۶ مسیر فوق‌الذکر؛

- سال ۹۹ تا نیمه آذر : ۸ رام (که البته از تابستان سال جاری با اضافه شدن رام متقابل تهران- شیراز به اجرا درآمد) در ۶ مسیر؛ همچنین در اردیبهشت و خرداد ۹۹، چند سیر از قطار مهدیس در مسیر تبریز- تهران انجام شد.

- باقیمانده سال ۹۹: ۷ رام قطار (یک رام ۵ ستاره تهران- مشهد به مسیر کرج- مشهد منتقل و قطار ۴ ستاره کرج- مشهد حذف گردید)؛ همچنین ناوگان مسیر کرج بین بقیه قطارهای شرکت تقسیم می‌شوند.

۳۶ ماهه با نرخ ۱۲٪ است را اخذ و تعهدات خود را با طرف‌های قرارداد خود اجرائی نماییم.

میراحمدی در خصوص اقدامات انجام شده برای مسافران نوروزی با اشاره به سیستم‌های تهویه ناوگان بیان کرد: سیستم تهویه ناوگان نور از تکنولوژی گردش پیشرفته فیولی ایتالیا برخوردار است که این اطمینان را برای مسافر جهت گردش هوای مرتب داخلی کوبه ایجاد می‌نماید که در دوره فعلی بسیار مهم و مؤثر در سلامت مسافران است. همچنین ارائه یک بهداشتی به مسافر بجای خدمات پذیرائی باز، شامل مایع ضد عفونی کننده پایه الکلی و ماسک و دستکش است.

بطور خلاصه می‌توان گفت اقداماتی همچون شست و شو و ضد عفونی داخل و بیرون واگن‌ها، ارائه یک بهداشتی و اضافه شدن ماسک، مواد ضد عفونی کننده و یک محافظ ویروس، خرید و استفاده از تب سنج و لوازم شناسایی اولیه مسافران مشکوک و اجرای پروتکل مسافری متناسب با فاصله‌گذاری هوشمند صورت گرفته است.

مدیرعامل شرکت نورالرضا در خصوص کمبود لکوموتیو گرم تصریح کرد: تعداد رام قطارهای شرکت در تابستان امسال با افزوده شدن رام متقابل تهران- شیراز به ۸ رام رسید که راه‌آهن باتوجه به اعلام اینکه در تأمین لکوموتیو زمینس محدودیت دارد، ناچاراً از چند شرکت تعداد ۵ قطار را از برنامه سیر خود حذف کرد. بنابراین یکی از قطارهای این شرکت به انتخاب خود آن حذف شد.

در بیان این موضوع، قطار کامل می‌بایست با لحاظ شاخص‌های بارمحوری، وزن ترمز و چگونگی چینش و تعداد ناوگان مسافری و خدماتی می‌بایست بررسی گردد، کادر سیر آن و اختیارات شرکت‌ها روشن باشد و چگونه در برنامه سیر گنجانیده شود؛ لذا در صورت روشن بودن موضوعات مذکور، برای شرکت مفید خواهد بود.

در ایام فروردین و اردیبهشت ماه ۹۹، بخش عظیمی از تعمیرات اساسی ۲۰ واگن به انضمام رنگ‌آمیزی آن و تجهیز سایت‌های شرکت انجام شد که در عملکرد و ضریب دسترسی واگن‌ها اثر مستقیم و مناسب ایجاد کرد.

میراحمدی در خصوص استرداد بلیت‌ها به دلیل شیوع ویروس کرونا گفت: موضوع استرداد بلیت‌های فروخته شده برای دوره بیک نوروزی، علاوه بر فشار بازگرداندن تمام وجه بلیت به مسافر و عدم بازپرداخت آن به شرکت تا به اکنون درحالیکه راه‌آهن متعهد به بازگرداندن ۱۰ درصد وجه بلیت بود، از جمله سایر مشکلات شرکت در سال جاری بود. با کاهش ۵۰ درصدی در صندلی ایجاد بلیت فاصله‌گذاری اجتماعی، میانگین تعداد مسافر ماهیانه شرکت از حدود ۷۲،۵۰۰ نفر- سفر به کمتر از ۳۵،۰۰۰ نفر- سفر تقلیل پیدا کرد. همچنین میانگین ضریب جذب درآمد هر بلیت شرکت نسبت به قیمت مصوب بلیت، از ۱۱۰٪ به حدود ۷۵٪ کاهش یافت.

این درحالیست که شرکت با وجود افزوده شدن هزینه‌های ضد عفونی کردن مرتب قطار در زمان سیر و توقف واگن‌ها و کاهش نیاز به پرسنل عملیاتی، نیروی کار خود را حفظ نمود که با شرایط ذکر شده، اقدام شایسته‌ای به حساب می‌آید.

باتوجه به پیگیری مجدانه راه‌آهن ج.ا.ا برای اخذ تسهیلات مصوب کابینه برای حمایت از بنگاه‌های اقتصادی آسیب‌دیده ناشی از همه‌گیری ویروس کرونا و کمک به تأمین نقدینگی حدود ۷۰ شرکت فعال در حوزه حمل و نقل ریلی، شایسته است از ایشان تقدیر کنیم.

در حال حاضر پرونده شرکت در بانک عامل (بانک ملت شعبه چهارراه حضرت ولیعصر (عج)) است که با پیگیری وزیر راه و شهرسازی، سهامداران شرکت و مدیران بانک سبه، امیدواریم امسال بتوانیم تسهیلات مذکور که بازپرداخت آن