

گفتگو با دکتر محمد کریمی
مدیرعامل شرکت قطارهای مسافری جویبار:

هیئت مدیره واگن‌های مسافری در انجمن باید از هیئت مدیره واگن‌های باری جدا باشد



در انتهای سال ۹۸ به دلیل کاهش سفرهای ریلی شرکت‌ها مجبور به استرداد بلیت مسافران شدند. جویبار حدود ۷ میلیارد فروش بلیت نوروزی عید ۹۹ را در اسفند ماه به صورت کامل استرداد کرد، به همین دلیل با چالش‌های بسیاری از جمله مشکلات مالی، خرید قطعات واگن‌ها و ... مواجه شد و از معدود شرکت‌هایی می‌باشد که توانسته تسهیلات کرونایی را دریافت کنند. دریافت این تسهیلات مقداری از هزینه‌های شرکت را در بحث حقوق و پرداخت بدهی و خرید قطعات واگن جبران کرد.

شرکت قطارهای مسافری و باری جویبار (سهامی خاص) در راستای سیاست خصوصی‌سازی در راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان اولین شرکت بخش خصوصی در کشور فعالیت خود را از سال ۱۳۸۰ در زمینه حمل و نقل ریلی مسافری و باری آغاز نموده است که فعالیت مسافری خود را در سال ۸۳ تنها دو سال پس از آغاز فعالیت رسمی، با خرید ۲۲ دستگاه واگن درجه یک اکسپرس خواب ۶ تخته پارسی و خرید و بازسازی ۲ دستگاه رستوران، با بهره‌برداری از این واگن‌ها در مسیر تهران - کرمان و بالعکس با برند قطارهای کویر آغاز نمود. همچنین در سال ۱۳۸۸ با خرید تعداد ۶۲ دستگاه واگن درجه یک پارسی ۵ واگن رستوران و ۵ واگن مولد برق دیگر، به‌عنوان یکی از بزرگترین شرکت‌های مسافری ریلی در مسیرهای ریلی فعالیت داشته‌است. در سال ۹۹-۱۳۹۸ اقدام به بازسازی تعدادی واگن آلمانی و تبدیل به واگن‌های درجه یک اکسپرس خواب لوکس ۵ ستاره (VIP) با نام تجاری ارگ نموده است که به زودی در شبکه حمل و نقل ریلی در سیر قرار خواهند گرفت، که علاوه بر افزایش ظرفیت جابه جایی مسافر در شبکه، موجبات ارتقاء خدمت رسانی مطلوب و با کیفیت استانداردهای بین‌المللی به مسافران گرامی فراهم خواهد شد. در حال حاضر مسیرهای ترددی قطارهای این شرکت عبارتند از: تهران - مشهد و بالعکس، تهران - بندرعباس و بالعکس، تهران - کرمان و بالعکس، تهران - زاهدان و بالعکس و کرمان - مشهد و بالعکس، هم‌اکنون تعداد واگن‌های مسافری شرکت جویبار ۱۵۱ واگن مسافری و خدماتی می‌باشد.

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؟

با توجه به شیوع کرونا (COVID-19) تقریباً صنعت ریلی به نفس‌های آخر رسیده است و اگر همت خوب مدیرعامل راه‌آهن ج.ا.ا و معاونت‌های ایشان نبود نابودی کامل حاصل شده بود. از اسفند ۹۸ تا اول تیر ماه ۹۹ حدود ۹۰٪ قطارهای شرکت جویبار متوقف بود و در حال حاضر هم با توجه به کمبود شدید مسافر با ۳۵٪ تعداد واگن‌ها و با ضریب اشغال ۴۵٪ در مسیرهای تهران به کرمان - زاهدان - مشهد و بندرعباس و کرمان به مشهد با اجرای کامل پروتکل‌های اعلام

سبز باتمام رسید و آماده تست رانینگ و سپس بهره‌برداری است و واگن‌های ایریکو به پیشرفت ۷۰ درصد رسیده است و تا اسفند ۹۹ به اتمام خواهد رسید ضمناً ۵ واگن بازسازی سطح ۲ هم با کارخانجات تعمیرات اساسی و بازسازی شرکت ریل پرداز سیستم قرارداد و واگذار شده است که بازسازی آنها هم تا اسفند ۹۹ به پایان خواهد رسید. و تعمیرات ویژه مابقی واگن‌ها تا ۱۵۱ واگن به مرور در حال انجام است.

ضمناً برای اولین مرتبه چهار واگن مسافری در شرکت پلور سبز تبدیل به واگن‌های ۲ منظوره توشه و خودرو بر شاسی بلند شده است و تنها واگن‌های با سرعت ۱۴۰ کیلومتر و قابل حمل خودروهای شاسی بلند در راه‌آهن همین واگن‌ها است.

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 ۱۳۹۷ از ۴۵ دستگاه واگن وارداتی آلمانی ۲۳ دستگاه واگن بازسازی آنها در کارخانجات پلور سبز زرنند کرمان و شرکت ریل پرداز سیستم انجام و پس از تست رانینگ به سیر واگذار شد و تعداد ۲۲ واگن آلمانی وارداتی را برای تبدیل و بازسازی سطح ۱ از اتوبوسی به ۴ تخته VIP اکسپرس خواب لوکس ۵ ستاره به کارخانجات واگن سازی پلور سبز زرنند کرمان (۱۴ دستگاه) و کارخانجات ایریکو (۸ دستگاه) واگذار شد بازسازی سطح ۱ تعداد ۱۴ دستگاه واگن کارخانجات پلور



بخش مسافری دارند و به صورت ماهیانه جلسات هم اندیشی با مدیران عامل شرکت‌ها دارند که به صورت کارگروهی یعنی نظرات معاونت مسافری و مدیران عامل شرکت‌های ملکی مسافری در تصمیم‌گیری نرخ پلیت‌ها در جلسات هم اندیشی انجام می‌شود.

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

با توجه به بالا بودن نرخ ارز و بالا بودن هزینه خرید قطعات و کمبود مسافر و ... با چالش‌های زیادی روبرو هستیم که اگر این وام کرونا به شرکت‌های مالک پرداخت نشود نابودی کامل را در برداشته و هنوز هم بعضی از شرکت‌های مالک وام کرونا دریافت نکرده‌اند که به شدت شرکت‌های مسافری آنها را با مشکل مواجه کرده است.

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؟

با توجه به تعامل خوب مدیرعامل راه‌آهن ج.ا.ا. و معاونت‌های محترم ایشان اکثر نظرات انجمن در بخش‌های مسافری و باری مورد قبول و دفاع قرار می‌گیرد و به نظر من اگر انجمن انسجام بیشتری در هیئت مدیره و اعضاء محترم داشته باشد موفق‌تر است کما اینکه نظر من این است که در انجمن هیئت مدیره واگن‌های مسافری از هیئت مدیره واگن‌های باری جدا باشد، موفق‌تر و مؤثرتر عمل خواهد کرد به علت تعداد بیشتر شرکت‌های باری نسبت به شرکت‌های مسافری رای‌گیری منطقی انجام نمی‌پذیرد و مساوات برقرار نیست.

با توجه به شیوع کامل ویروس کرونا و ضریب اشغال زیر ۲۰٪ فقط قطار تهران به زاهدان در سیر قرار گرفت و اجرای پروتکل‌های اعلام شده توسط ستاد کرونا و دستورالعمل‌های راه‌آهن ج.ا.ا. به صورت کامل اجرا شد.

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

در حال حاضر تعداد دیزل‌های گرم (فعال) در بخش مسافری راه‌آهن به حداقل

رسیده است از ۱۵۰ دیزل زمینس فقط حدود ۷۴ دیزل آماده سرویس دهی اعلام شده و تعداد اندکی که به تعداد انگشتان دست هم نمی‌رسید دیزل GM به قطارهای مسافری سرویس دهی می‌کنند و با توجه به اینکه جابجایی مسافر با ضریب اشغال ۳۵٪ از ۵۰٪ ظرفیت انجام می‌شود، می‌بایست تعداد واگن هر قطار برابر ضریب اشغال مسافر به علاوه ۱ واگن باشد و نمی‌تواند قطار با سازمان کامل (۱۱ واگن) به علت گرانی بیش از اندازه قطعات که حداقل ۴ تا ۶ برابر شده باشد.

راه‌آهن تا چه میزان نظر بخش خصوصی را در

تصمیم‌گیری‌های نرخ‌گذاری پلیت‌ها در نظر

می‌گیرد؟

در حال حاضر و با همت بلند معاونت مسافری راه‌آهن ج.ا.ا. مهندس موسوی بیشترین تلاش را در

در انجمن هیئت مدیره واگن‌های مسافری از هیئت مدیره واگن‌های باری جدا باشد، موفق‌تر و مؤثرتر عمل خواهد کرد به علت تعداد بیشتر شرکت‌های باری نسبت به شرکت‌های مسافری رای‌گیری منطقی انجام نمی‌پذیرد و مساوات برقرار نیست.



شده در سیر قرار دارند و از محل بودجه تبصره ۱۸ فرصت بازسازی در حد متوسط به پائین فراهم شده است.

به دلیل شیوع ویروس کرونا شرکت‌های مسافری با چالش‌های بسیاری رو به رو شدند از جمله استرداد کامل پلیت‌های فروخته شده و کاهش شدید مسافر و خریدهای نوری که صورت گرفته بود؟ در این خصوص شرکت جویبار با چه چالش‌هایی رو به رو بود و

آیا تسهیلاتی در این خصوص دریافت کرده؟ تسهیلات چند درصد است؟

به دلیل شیوع کرونا شرکت جویبار حدود ۷ میلیارد فروش پلیت نوروزی عید ۹۹ را در اسفند ماه به صورت کامل استرداد کرد و به همین دلیل با چالش‌های بسیاری از جمله مشکلات مالی، خرید قطعات واگن‌ها و ... مواجه شدیم و با تلاش بسیار خوب مدیرعامل راه‌آهن ج.ا.ا. و معاونت توانستیم وام کرونا بگیریم و مقداری از هزینه‌های خود را در بحث حقوق و پرداخت بدهی و خرید قطعات واگن جبران کنیم و از تسهیلات ۱۲٪ استفاده شده است.

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