



گفت و گو با دکتر محمد کریمی
مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی مسافری جوبار:

کمبود لکوموتیو؛ از دلایل محدودیت سیر قطارهای مسافری

حمل و نقل ریلی یکی از صنایعی بود که بیشترین آسیب را از شیوع کرونا دید و خوشبختانه مردم از رعایت پروتکل‌ها در راه‌آهن و قطارها راضی بودند. از روزی که ستاد ملی کرونا اعلام کرد که حمل و نقل ریلی با نیمی از ظرفیت، مسافران را جابه‌جا کند ظرف ۲۴ ساعت این کار انجام شد. ستاد ملی کرونا پیش‌تر اعلام کرد تنها مسافرانی که تاییدیه سلامت از سامانه وزارت بهداشت را دارند مجاز به سوارشدن به وسیله نقلیه عمومی هستند که بازهم حمل و نقل ریلی با توجه به زیرساخت‌هایی که داشت از همه شقوق دیگر جلوتر بود. این امر نشان می‌دهد که صنعت حمل و نقل ریلی به خوبی پروتکل‌های بهداشتی درباره کرونا را رعایت کرده است. اما متأسفانه با توجه به تمامی این رعایت‌ها صنعت گردشگری و ریلی مسافری رو به نابودیست به گونه‌ای که اگر از سوی دولت این حوزه حمایت نشود ضررهای جبران ناپذیری متحمل خواهد شد. دکتر محمد کریمی مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی مسافری جوبار معتقد است که قیمت بلیط باید برابر نرخ تورم و افزایش قیمت قطعات در هر سال افزایش یابد یا اینکه دولت به مالکین قطارهای مسافری و راه‌آهن سوبسید بدهد و چنانچه سوبسیدی به مالکین از طرف دولت انجام نشود باید قیمت بلیط برابر تورم، افزایش حقوق کارگران و افزایش قیمت میانگین قطعات بالا برود. شرح کامل این گفت‌وگو را مطالعه فرمایید:

قیمت قطعات در هر سال افزایش یابد یا اینکه دولت به مالکین قطارهای مسافری و راه‌آهن سوبسید بدهد و چنانچه سوبسیدی به مالکین از طرف دولت انجام نشود باید قیمت بلیط برابر تورم، افزایش حقوق کارگران و افزایش قیمت میانگین قطعات بالا برود و این مالکین خواهند بود که در موقع پیک مسافر و تعطیلات برابر نرخ مصوب و در زمان غیر پیک کاهش نرخ بلیط را تا حداقل کاهش خواهند داشت و اگر مدیرعامل محترم راه‌آهن ج.ا.ا. نرخ بلیط واگن‌های ۴ تخته لوکس را مشابه واگن‌های ۵ ستاره آزاد کنند مقداری از ضررهای شرکت‌ها کاسته خواهد شد و با توجه به رقابت کیفیت واگن‌های ۴ تخته به مراتب بالاتر خواهد شد.

آیا شرکت‌های مسافری ریلی یارانه‌ای از سوی دولت دریافت می‌کند؟

خیر، حتی از روز اول واگذاری و فروش واگن‌های مسافری به مالکین و تشکیل شرکت‌های مالک مسافری از سوی دولت سوبسیدی به مالکین پرداخت نشده است.

در خصوص نوسازی ناوگان ریلی مسافری چه اقداماتی انجام داده‌اید و چه برنامه‌های

جاری از جانب دولت هیچ‌گونه کمک شایانی به صنعت ریلی مسافری نشده است.

با توجه به افزایش نرخ ارز، تحریم‌ها و کاهش حمل و نقل ریلی مسافری با توجه به چالش‌های موجود از قبیل کوید ۱۹ از نظر بهای بلیط با چه چالش‌هایی مواجه هستید؟ آیا افزایش قیمت بلیط داشته‌اید؟ از نظر جنابعالی برای اینکه این صنعت برای فعالان صرفه اقتصادی داشته باشد بهای بلیط چه مقدار باید باشد؟

اصولا قیمت بلیط باید برابر نرخ تورم و افزایش

با توجه به اینکه حدودا دو سال است که کشور ما درگیر بحث ویروس کرونا است چه ضرر و زیان‌هایی را به بخش مسافری ریلی وارد کرده است و از سوی دولت چه اقداماتی برای کمک به این صنعت شده است؟

بحث ویروس کرونا تقریباً صنعت گردشگری و ریلی (مسافری) را نابود کرده و چنانچه دولت و مدیرعامل محترم راه‌آهن کمکی در این بخش نداشته باشند با توجه به بالا رفتن قیمت قطعات واگن‌های مسافری بدون اینکه مالکین بخواهند، قطارها خودبخود متوقف خواهند شد و تا روز





هر روز یک نوع ویروس کرونا را داشته باشیم چشم‌انداز خوبی را پیش‌بینی نمی‌کنم مگر اینکه کلیه جمعیت ایران هر چه سریع‌تر، واکسینه شوند و دزدوم یا سوم خود را تزریق کنند تا امیدی برای بهتر شدن بوجود آید، در حال حاضر با توجه به عدم افزایش نرخ بلیط در سال ۱۴۰۰ و افزایش چند ده برابری قیمت قطعات چشم‌انداز که چه عرض کنم همین الان هم شرکت‌های خصوصی با مشکلات زیادی دست و پنجه نرم می‌کنند و چشم‌انداز روشنی را پیش‌بینی نمی‌کنم.

آیا با کمبود لکوموتیو مواجه هستید و چه زبان‌هایی در این خصوص به بخش وارد می‌شود؟

شدیدا با کمبود دیزل مواجهیم و مالکین نمی‌توانند در کلیه مسیرها قطارها را سیر بدهند و وجود ویروس کرونا هم مزید بر علت شده و گاهی با توقف اجباری قطارها از طرف راه‌آهن و برای هر شرکت به تعداد یک تا چند قطار که متوقف می‌شوند و بحث جابجایی بار توسط قطارهای باری هم برای اینکه راه‌آهن بتواند به آمار جابجایی بار خودش در پایان سال ۱۴۰۰ برسد یکی از مواردی که باعث کمبود دیزل شده است ولی اصل کمبود دیزل ضرر سنگین غیر قابل جبرانی را به مالکین قطارهای مسافری مخصوصا شرکت‌های خصوصی وارد کرده است و یکی از موارد کمبود دیزل بالا بودن قیمت قطعات دیزل و ارزشی آن‌هاست که امیدواریم در دولت جدید مشکل ذکر شده هر چه سریع‌تر حل گردد.



سیر برای تعمیرات اساسی دارید؟ با توجه به چالش‌های موجود و افزایش نرخ ارز در خصوص تهیه قطعات و همچنین تعمیرات و نگهداری با چه چالش‌هایی مواجه هستید؟

شرکت قطارهای مسافری و باری جوپار تاکنون ۴۵ واگن آلمانی خود را در سطح ۱ و ۵ واگن خود را در سطح ۲ بازسازی کرده است و عمر ناوگان مسافری جوپار چون هنوز به ۳۰ سال نرسیده است در سال‌های ۱۴۰۱ به بعد واگن‌هایی که عمرشان به ۳۰ سال برسد در دست بازسازی سطح ۱ قرار خواهد گرفت.

چشم‌انداز حمل و نقل ریلی مسافری را چگونه می‌بینید؟

چنانچه وضعیت بیماری کرونا و پیدایش

توسعه‌ای در این خصوص دارید؟

در خصوص ناوگان ریلی شرکت قطارهای مسافری و باری جوپار طی سال‌های ۹۶ تا روز جاری با توجه به اینکه کرونا مشکلات خیلی زیادی را برای این شرکت به وجود آورد تعداد ۵۰ واگن آلمانی و ۱۰ واگن پارسی بازسازی شده است و چنانچه ویروس کرونا از بین برود و قطارها با ظرفیت کامل مسافر را جابجا کنند ادامه بازسازی مقدور خواهد شد. در غیر این صورت با وضعیت فعلی که به علت فاصله‌گذاری ۵۰٪ ظرفیت به فروش می‌رسد و یا گاهی تا ۳۰٪ ظرفیت مسافر قطارها به فروش رسید با توجه به توان مالی پایین مالکین به علت پایین بودن قیمت بلیط قطار و کرونا قدرت بازسازی واگن‌ها را نخواهند داشت. **چه تعداد ناوگان نو و چه تعداد ناوگان خارج از**