

گفتگو با مدیر عامل شرکت ریل پرداز نوآفرین:

خلاقیت و نوآوری در حمل و نقل ریلی مسافری پنجره ای است به سوی موفقیت

الهام زرقانی

- افزایش سرعت سیر قطارها و در نتیجه کاهش زمان سفر با توجه به استفاده از قطارهای با قابلیت سرعت بالا (200 km/h)
- سرویس های بهداشتی ایرانی و فرنگی و کیوم سازگار با محیط زیست
- افزایش سطح ایمنی با استفاده از تجهیزات و سیستم های نوین از قبیل دوربین مداربسته راهرو، سیستم هشدار دهنده بازبودن درب واگن ها و بکارگیری HSE در طراحی و ارائه خدمات

چه تعداد قطار نو در گردش و چه تعداد قطار قدیمی دارید ؟ آیا در خصوص احیاء قطارهای قدیمی یا خرید واگن های مسافری نو اقداماتی انجام داده اید ؟

شرکت ریل پرداز نوآفرین در حال حاضر ۵۶ دستگاه واگن مسافری را بهره برداری می نماید که از این تعداد به طور متوسط بیش از ۹۵٪ از ناوگان در سیر است. طبق برنامه های توسعه این شرکت، با تزریق سرمایه و تکمیل ظرفیت ناوگان شرکت به عدد ۱۳۳ واگن خواهد رسید.

این واگن ها را چگونه تعمیر و نگهداری می کنید؟ در خصوص تامین مالی در تعمیر و نگهداری واگن ها با چه چالش هایی روبرو هستید؟

واگن های قطارهای پنج ستاره فدک طی بازدیدهای دوره ای روزانه، هفتگی، ماهانه، فصلی و سالانه در بخش های مکانیکی و ایمنی، سیستم های الکتریکی، کابل ها و روشنایی واگن، سیستم تهویه هوا، طراحی و اصلاح تزئینات و دکوراسیون داخلی واگن، سیستم های اطلاع رسانی به مسافران، تست بوژی و ... مورد

مسافری فوق را بهره برداری می نماید و به طور متوسط بیش از ۹۵٪ از ناوگان یادشده در سیر قرار دارند. آنچه که شرکت ریل پرداز نوآفرین را از سایر شرکت های حاضر در صنعت حمل و نقل ریلی کشور متمایز می نماید را می توان به شرح زیر برشمرد:

- تمرکز شرکت بر جابجایی ایمن و سریع مهمانان
- ارائه غذای متنوع ، با کیفیت و مناسب از طریق کترینگ بین المللی دونا
- پذیرایی و برخورد محترمانه با رویکرد مشتری مدارانه با بکارگیری مهماندار خانم
- تنوع خدمات در حداقل چهار کلاس خدماتی مختلف
- استفاده از تجهیزات نوین از قبیل ترولی، قهوه ساز، بسته های خدماتی جدید و ...

- طراحی تزئینات داخلی لوکس و مدرن با طراحی شکل و زیبای فضای استقرار مسافران، سقف کوبه، کنسول ها، راهروها و ...

- استفاده از عایق های صوتی و حرارتی برای حذف صداهای مزاحم و افزایش سطح کیفی سفر
- استفاده از سامانه صوتی و تصویری در کوبه ها با قابلیت انتخاب و نمایش مجموعه ای از فیلم ها و موسیقی های روز، ارائه سفارش، احضار مهماندار و ...

- استفاده از سیستم wifi جهت اتصال گوشی های هوشمند برای استفاده شخصی از محتوای سرگرم کننده
- بکارگیری سامانه اعلام و اطفای حریق در کوبه ها و سامانه دوربین مدار بسته CCTV در فضاهای عمومی



سیستم حمل و نقل ریلی هر کشور، نقش مهمی در جابجایی مسافر و بار دارد. این سیستم با توجه به خصوصیات منحصر به فرد، امروزه توانسته است بیش از پیش توجه مهندسين ترابری را به خود جلب کند. از جمله ویژگی های سیستم حمل و نقل ریلی می توان به ظرفیت حمل و نقل بالا، ارزان بودن، راحتی، سازگاری با محیط زیست، وابستگی کمتر به شرایط آب و هوایی، دسترسی مناسب و ... اشاره نمود. از آنجا که میزان جابجایی مسافر و بار در هر کشور، یکی از مهمترین پارامترهایی است که به وسیله آن یک کشور در زمره کشورهای در حال توسعه قرار می گیرد، و در این میان، حمل و نقل ریلی نقش مهمی را ایفا می کند، نیاز است تا مسئولین با توجه بیشتر به این صنعت موجبات رشد هر چه بهتر و سریعتر آن را فراهم سازند. در همین خصوص با مهندس مدهوشی طوسی، مدیر عامل شرکت ریل پرداز نوآفرین گفتگویی داشتیم که به آن می پردازیم:

بهره بردار قطارهای پنج ستاره فدک، با بهره گیری از بدنه مدیریتی و کارشناسان متخصص و توانمند موفق در حوزه حمل و نقل ریلی مسافری فعالیت می کند. شرکت ریل پرداز نوآفرین مالک و بهره بردار ۱۳۳ واگن ۵ ستاره فدک می باشد. که در حال حاضر ۵۶ دستگاه از واگن های

شرکت از چه تاریخی شروع به فعالیت کرده است و بفرمایید چه تعداد قطار مسافری دارید ؟

شرکت ریل پرداز نوآفرین با هدف ارائه خدمات متفاوت و ایجاد تمایز مبتنی بر خواسته های مشتریان، از سال ۱۳۹۳ شروع به فعالیت کرده است. این شرکت بعنوان مالک و



ارزیابی قرار می‌گیرند.

افزایش هزینه‌های دستمزد و بالاخص قطعات مورد نیاز جهت انجام انواع تعمیرات دوره‌ای واگن‌ها از جمله چالش‌های پیش رو بخش تعمیرات و نگهداری واگن‌ها به شمار می‌رود. در حال حاضر وضعیت اقتصادی جامعه و سیاست‌های انقباضی بانک‌ها و موسسات نسبت به تخصیص تسهیلات به شرکت‌ها، تعمیرات و نگهداری به موقع، بازسازی و بهسازی و توسعه و بهبود ناوگان را دچار مشکل نموده است.

آیا راه آهن در رابطه با تامین سرمایه در خصوص خرید ناوگان نو، شرکت را پشتیبانی می‌کند؟

شرکت راه آهن می‌تواند با استفاده از ظرفیت‌های مختلف قانونی من جمله استفاده از وجوه اداره شده، منابع پیش‌بینی شده در تبصره ۱۸ قانون بودجه سال ۹۷ و همچنین معرفی و ضمانت شرکت‌ها در حوزه‌های تامین مالی من جمله انتشار انواع صکوک و یا تسهیلات بلند مدت بانکی و ... شرکت‌های ریلی را در راستای توسعه و نوسازی ناوگان یاری نماید. برخورداری از این قانون در بسیاری از شرکت‌های مرتبط با این مهم محقق شده و سبب توسعه صنایع و کاهش هزینه‌های سرمایه‌گذاری و ریسک ورود به صنعت گردیده، اما متأسفانه تاکنون در سیستم حمل و نقل ریلی گام موثر و نزدیک به هدفی برداشته نشده است. همچنین راه آهن می‌تواند از طریق کاهش هزینه‌های کشتی، خدمات ایستگاهی و دسترسی به سیستم فروش، هزینه تمام شده بلیت قطارها را کاهش داده و از این مسیر ضمن بهبود قدرت خرید مسافران، سبب کاهش هزینه‌های جاری شرکت‌ها و در نتیجه سبب توسعه صنعت گردد. که البته تلاش‌هایی در این رابطه انجام شده اما به نظر میرسد فضای کار بسیار بالایی در این خصوص متصور است.

به نظر شما خصوصی سازی حمل و نقل ریلی مسافری کار

صحیحی بوده است؟ با چه چالش‌هایی در این مورد مواجه هستید؟

خصوصی سازی در بخش دولتی، یکی از مهمترین ابزارهای تبدیل عملکرد اقتصادی تحت کنترل دولت به اقتصاد مبتنی بر بازار است. صنعت حمل و نقل ریلی بخصوص در حوزه مسافری نیز از این جریان مستثنی نیست. خصوصی سازی می‌تواند پاسخگوی رشد جمعیت و تقاضای رو به رشد بخش حمل و نقل ریلی باشد. همچنین، با افزایش کیفیت خدمات و بهره‌وری، علاوه بر تامین رضایت مشتریان این صنعت سبز، منجر به کاهش قابل توجه هزینه‌ها می‌شود. البته این واگذاری در بخش‌های مختلف همواره با اما و اگرهایی مواجه بوده است. برخی کارشناسان معتقدند که بخش‌های زیربنایی قابل واگذاری نیستند و اساساً بخشی از این واگذاری‌ها شتاب‌زده و بدون انجام بسترسازی‌های لازم بوده است، اما همین متخصصان می‌گویند واگذاری‌ها در بخشی از امور همچون تعمیر و نگهداری و خطوط، ناوگان و بخش علائم و ارتباطات بسیار موفق بوده است.

مهمترین چالش‌های بخش مسافری ریلی، کاهش مسافر ریلی است، چه عواملی در این کاهش تاثیرگذار هستند؟

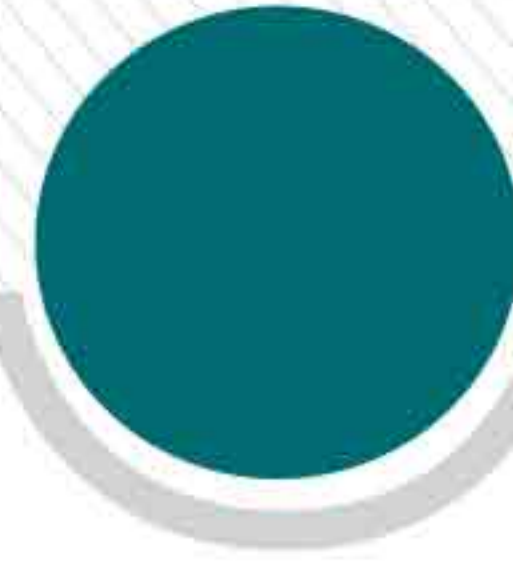
علیرغم مزایای قابل توجه حمل و نقل مسافر در بخش ریلی، متأسفانه در پنج سال گذشته روند

سرمایه‌گذاری در این بخش رشد چندانی نداشته و حتی با رشد منفی از ۲۸,۵ میلیون نفر در سال ۹۰ به ۲۳ میلیون نفر در سال ۹۵ کاهش یافته است. در سه سال اخیر ظرفیت ناوگان مسافری (عمدتاً به دلیل خروج ناوگان مسافری با عمر بالای ۴۵ سال) با رشد منفی مواجه گردیده که این امر به کاهش ۲۰ درصدی حجم جابجایی مسافر از ابتدای دهه ۹۰ تا پایان سال ۱۳۹۵ منتهی گردیده است.

دلایل عدم رشد حمل و نقل ریلی مسافری در سنوات اخیر عبارتند از:

- ۱- خارج نمودن ۲۵۰ دستگاه واگن مسافری با عمر بیش از ۴۵ سال از برنامه قطارها
- ۲- کاهش ناوگان مسافری در گردش (قطارهای بین شهری) و عدم انجام بازسازی واگن‌ها توسط بخش خصوصی
- ۳- انجام بازسازی و بهسازی خط و امور زیربنایی که باعث افزایش تاخیرات، کاهش تعداد قطارهای محور جنوب و اختصاص ساعات نامناسب به قطارها گردید
- ۴- متوقف شدن پرداخت تسهیلات بانکی از سال ۱۳۸۶ در پی بروز محدودیت در سیستم بانکی کشور
- ۵- کاهش آمار تقاضای سفر با وسایل نقلیه عمومی که منجر به کاهش پنج درصدی ضریب اشغال واگن‌ها گردید

۶- عدم تخصیص وجوه اداره شده مصوب دولت به طرح خرید واگن باری و مسافری توسط راه آهن در سال‌های گذشته که در حال حاضر با برطرف شدن تقریبی مشکلات بانکی با هدف توانمندسازی بخش غیردولتی و اراده موجود در راه آهن جهت توسعه صنعت ریلی، به نظر می‌رسد مجدداً امکان سرمایه‌گذاری قوت گرفته و تولیدکنندگان داخلی در این راستا آمادگی تامین نیاز این کشور را دارند. طبق آمار موجود عمر متوسط مجموع حدود ۲۰۰۰ واگن مسافری فعال در کشور ۳۰ سال بوده که طبق اهداف سند بالادستی بایستی به ۱۵ سال کاهش یابد. از سویی دیگر طبق سند چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور (در افق ۱۴۰۴) باید جمع ناوگان مسافری کشور به ۴۴۶۹ دستگاه واگن توسعه یافته و سهم بخش ریلی در حمل و نقل مسافر در کشور به بیش از ۳۵٪ افزایش یابد. بدین ترتیب و با عنایت به نیاز به نوسازی ناوگان موجود که (با توجه به عمر ناوگان موجود) مستلزم جایگزینی حداقل ۱۵۰۰ دستگاه واگن مسافری فعلی با واگن‌های جدید می‌باشد، جهت دستیابی به اهداف سند چشم‌انداز بالادستی نیاز به اضافه نمودن حداقل ۴۰۰۰ دستگاه واگن مسافری جدید به شبکه ریلی خواهد بود. لذا این موضوع ضرورت سرمایه‌گذاری در واگن‌های جدید



بیشتر نمایان می کند که با توجه به روند سال های گذشته تحقق این امر بدون حمایت از تولیدکنندگان و خریداران واگن از طریق تسهیلات بانکی غیر ممکن است.

قطارهای مسافری شما با سرعت ۲۰۰ کیلومتر حرکت می کنند، آیا این سرعت بالا با شرایط زیر ساخت هماهنگ است؟ ما تجربه تلخ برخورد دو قطار مسافری را به علت سرعت بالا و حرکت هر ۱۰ دقیقه قطارها داشتیم، آیا مشکلی پیش خواهد آمد؟

قطارهای فدک قابلیت حرکت با سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت را دارا می باشد که در شرایط کنونی و با توجه به زیرساخت موجود این میزان تا سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت تقلیل پیدا کرده است. البته شایان ذکر است که با توجه به برقی شدن خطوط ریلی در ۳-۴ سال آینده قطارهای فدک با دارا بودن ترمز الکترومغناطیسی می توانند با سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت در مسیرهای مختلف حرکت کنند.

به نظر جنابعالی خلاقیت و نوآوری چه میزان می تواند در رشد این صنعت موثر باشد؟

قطعا خلاقیت و نوآوری در هر زمینه ای پنجره ای است به سوی موفقیت. بخصوص در دنیای امروز که به یاری پیشرفت های فناوری های اطلاعات و ارتباطات هر روز خبرهایی از گوشه و کنار دنیا به گوش می رسد که حکایت از نوآوری و خلاقیت در علوم مختلف را دارد و صنعت حمل و نقل ریلی نیز از این جریان مستثنی نیست. و این موضوع زمانی اهمیت پیدا می کند که بدانیم به دلیل اهمیت ویژه و جایگاه مهمی که بخش حمل و نقل در اقتصاد جوامع بشری دارد در واقع یکی از شاخص های توسعه یافتگی کشورها محسوب می شود. همین سهولت استفاده از اخبار و نوآوری ها قطعا میزان توقع و انتظار مخاطبان صنعت ریلی را نیز افزایش خواهد داد.

نظر راه آهن این است که بخش خصوصی در توسعه بخش ریلی ناکارآمد بوده و خود دولت باید با تحول و ساختار مجدد نقش پررنگ تری در این میان داشته باشد، نظر جنابعالی در این خصوص چیست؟

با توجه به آنکه قطارهای فدک در افق چشم انداز خود در نظر دارد تا با راه اندازی و توسعه صنایع و کسب و کارهای مجاور و مکمل صنعت ریلی در زنجیره خدمات گردشگری همانند کترینگ، هتلینگ، ترانسفر، خدمات گردشگری در مقاصد، اجاره خودرو و ... نقش مهمی در رشد صنعت گردشگری کشور ایفا کند، به همین دلیل سرمایه گذاری بخش خصوصی با این رویکرد می تواند علاوه بر اشتغال زایی، سودآوری را نیز به دنبال داشته باشد. لذا به نظر نمی رسد راه آهن ج.ا.ا. بتواند در همه حوزه های فوق اقدامات متناسب را مدل و اجرا نماید بدیهی است عدم توجه به کل زنجیره سفر سیر نزولی صنعت را تسریع خواهد نمود. در اینجا ذکر این مهم ضروری است که قطارهای پنج ستاره ایران پتانسیل بسیار بالایی برای توسعه صنعت گردشگری داخلی و خارجی و ارزآوری برای اقتصاد کشور در این زمینه را دارا است. قطارهای فدک با ایجاد شبکه منسجمی از شرکت ها و بنگاه های اقتصادی و خدماتی تامین کننده خدمات ریلی و تکمیل کننده خدمات سفر، در ابعاد گوناگون طراحی و ساخت واگن های مدرن، تولید غذاها، نوشیدنی ها و دسرهای متنوع در کترینگ مدرن (ایرانی - اتریشی)، جذب و آموزش کادر مهمانداری با رویکردی متفاوت و تلاش جهت به کارگیری پرسنلی دارای روحیه خدمت به مشتری، در کنار همکاری منسجم با هتل های معتبر شهر مقدس مشهد و ایضا شرکت های تامین کننده خدمات اجاره خودرو و ... تلاش نموده است با ارائه خدمات پنج ستاره در حوزه خدمات ریلی به عنوان اولین و تنها

شرکت ارائه دهنده ای این خدمات، بخش قابل توجهی از سیستم حمل و نقل ریلی را متحول نماید.

همچنین با توجه به آن که حدود ۲۰ درصد از مسافران قطارهای فدک اتباع خارجی به ویژه از کشورهای عربی شامل عراق، بحرین و کویت هستند که عموماً با اهداف گردشگری زیارت و یا گردشگری سلامت وارد کشور شده و در مقاصد حرکتی قطارهای فدک تردد می کنند، این شرکت از طریق جذب گردشگران خارجی برای اقتصاد کشور ارزآوری ایجاد نماید. با توجه به برنامه های آتی شرکت ریل پرداز نوآفرین و توسعه ناوگان به ۱۳۳ واگن و افزایش ۱۰۰ درصدی ناوگان، انتظار داریم این ارزآوری رشد قابل توجهی داشته باشد.

برای بهبود بخش حمل و نقل ریلی مسافری چه پیشنهاداتی دارید؟

در خصوص حمل و نقل ریلی قوانین بالادست بسیار خوبی دیده شده است مانند قوانین توسعه، قانون مدیریت حمل و نقل و سوخت، قانون توسعه حمل و نقل ریلی، و از طرفی حمایت های مقامات ارشد نظام از توسعه این مد مهم حمل و نقلی همراه است. اما اینکه چرا تا کنون تمامی این قوانین در متن جا مانده اند و به مرحله اجرا حتی نزدیک هم نشده اند؟

برای حل مشکلات این حوزه موارد ذیل به نظر می رسد:

- توجه بیشتر به اعتبارات بخش ناوگان و اقدامات نرم افزاری و کم هزینه به منظور رفع گلوگاه های مسیر و تعمیر و نگهداری و سرازیر کردن حداقل سهم ۳۰ درصدی بودجه ریلی به این بخش مهم (به جای بیش از ۹۰ درصد به موضوعات احداث)

- تصویب و نهایی کردن مطالعات جامع حمل و نقل کشور که ۱۰ سال است معطل مانده و حتی مقرر شده بود در سال دوم برنامه

- اصلاح اساسی در واحد سیر و

حرکت ایران که برنامه گراف حرکت قطارها که موتور راه آهن می باشد را تولید می نماید و متاسفانه این گراف ها به شدت با ظرفیت واقعی خطوط ریلی فاصله دارد. مناسب است تهیه گراف ها به بخش خصوصی واگذار شود و شرکت راه آهن نظارت را به عهده داشته باشد

- اختصاص درصد مناسبی از بودجه های عمرانی به حمل و نقل ریلی

آینده حمل و نقل ریلی مسافری را در کشور چگونه ارزیابی می کنید؟

گزارش کمیسیون اقتصادی سازمان ملل متحد به هموارتر شدن راه سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل ایران اشاره می کند. طول مسیرهای ریلی ایران تا سال ۲۰۱۵ بیش از ۱۰ هزار کیلومتر بوده و قرار است تا ۱۵ سال آینده ۲۰ هزار کیلومتر دیگر نیز به این میزان افزوده شود. در این گزارش خطوط راه آهن مختلف نیز مورد بررسی قرار گرفته و روند آینده استقبال از آنها نیز پیش بینی شده است.

چه میزان قوانین و مقرراتی را که در بخش ریلی حاکم است مانعی در توسعه حمل و نقل ریلی مسافری می دانید؟

توجه به این نکته حائز اهمیت است که وجود بروکراسی های زیاد اداری، عدم وجود تمرکز و یکپارچگی بین واحدها و بعضاً اشخاص تصمیم گیر در حوزه های قوانین و مقررات در کل نظام اداری کشور سبب دشواری فعالیت بخش خصوصی گردیده است که راه آهن نیز از این امر مستثنی نیست. واگذاری تصمیم گیری های مرتبط با قیمت گذاری، قوانین و مقررات مرتبط با حوزه نیروی انسانی و خدمات، پیش فروش ها و ... به شرکت و یا اشخاص حقوقی همچون انجمن صنفی شرکت های خدمات مسافری و همچنین جدا کردن بخش تنظیم مقررات از بخش حاکمیتی و اجرایی میتواند در انتقال این موضوعات گام مناسبی باشد.