

در گفتگو با محمد کریمی مدیر عامل شرکت قطارهای مسافری و باری جوپار:

چالش نرخ بازگشت سرمایه در بخش ریلی مسافری

الهام زرقانی



های ملکی مسافری با معاونت محترم مسافری و مدیرکل محترم برنامه ریزی و نظارت بر خدمات ایستگاهی برگزار می گردد. ضمناً جلسات مورد نیاز فنی و در زمان های مقتضی و با هماهنگی لازم برگزار می گردد.

در رابطه با تعمیرات و نگهداری و نوسازی واگن های مسافری چه اقداماتی صورت گرفته است؟ با توجه به هزینه های بالای بازسازی آیا حاکمیت در این خصوص پشتیبان بخش خصوصی می باشد؟ کل کارخانه های کشور پتانسیل بازسازی چه تعداد واگن را دارند؟

برای تعمیرات و بازسازی راه آهن همیشه به عنوان ناظر عالی بوده و می باشند و با توجه به اینکه هزینه ها و درآمدهای فعالیت در بخش مسافری به نقطه سر به سر نمی رسد اصولاً بانک ها یا وام نمی دهند و یا اینکه با سود بالایی این وام داده می شود که با توجه به درآمد شرکت های مالک واگن و عدم پشتیبانی اقتصادی راه آهن به علت بالابودن هزینه ها در مجموعه راه آهن، عملاً حاکمیت در بحث اقتصادی، نمی تواند پشتیبانی کند و پتانسیل بازسازی در کل کارخانه و شرکت هایی که می توانند واگن بازسازی نمایند حدود ۱۰۰ واگن در سال (هر کارخانه حدود ۲۰ تا ۲۵ واگن) می باشد.

در ارتباط با افزایش کیفیت خدمات و کمیت جابجایی مسافران ریلی چه اقداماتی صورت گرفته است؟

در ارتباط با افزایش کیفیت خدمات و کمیت جابجایی مسافران ریلی با توجه به اینکه ادارات کل ستادی راه آهن به عنوان ناظر عالی و شرکت های ملکی برابر دستورالعمل های استاندارد راه آهن در کلیه بخش های راهبردی، تجهیز و فنی به عنوان مجری می باشند در سال های اخیر فعالیت های خوبی انجام شده و این شرکت ها باعث شده قطارهای مسافری با مشخصه های UIC و ۵ ستاره به عنوان واگن های با کلاس خوب و مابقی واگن ها

با وجود آنکه حمل و نقل ریلی را ایمن ترین راه جابه جایی بار و مسافر معرفی می کنند، این شیوه اما همچنان در ایران فاصله زیادی تا توسعه و پوشش سراسری دارد. پایین بودن سطح سرمایه گذاری ها از سوی بخش دولتی و خصوصی در این حوزه سدی برابر بهبود شرایط حمل و نقل ریلی در ایران است. مقرر بود توسعه شبکه حمل و نقل ریلی در کشور در اولویت قرار گیرد و به افزایش سرمایه گذاری در این بخش تاکید شده بود اما این تاکید در حالی صورت گرفت که بودجه عمرانی سال ۹۷ نسبت به سال گذشته کاهش یافته است، کمبود واگن، وجود واگن های فرسوده، بالا بودن هزینه های تامین و نگهداری، افزایش نرخ ارز، عدم تخصیص نرخ ۴۲۰۰ تومان به بخش ریلی، خروج واگن های مسافری با عمر بالای ۳۰ سال از سیرو در مقابل آن بیکاری ۲ هزار نفر از ضعیف ترین اقشار جامعه و بسیاری از موارد دیگر در این بخش که از توسعه دور مانده است از جمله چالش های این بخش است، در همین خصوص با مدیر عامل شرکت قطارهای مسافری و باری جوپار در رابطه با مشکلاتی که در این زمینه با آن مواجه هستند و راهکارهای پیشنهادی ایشان برای نجات این بخش به گفتگو نشستیم:

آیا بخش خصوصی در تصمیم گیری های حاکمیتی بخش مسافری مشارکتی دارد یا خیر؟ در چه مواردی بخش حاکمیتی نظرات بخش خصوصی را نادیده می گیرد، توضیح دهید.

خیر، هیچ گونه مشارکتی در تصمیم گیری های حاکمیتی راه آهن ندارد و مسئولین محترم راه آهن هم موافق نیستند ولیکن در بخش های غیر حاکمیتی جلسات ماهیانه مسافری با حضور کلیه مدیران عامل شرکت

شرکت های خصوصی بخش مسافری را که همواره زیان انباشته داشتند به سود دهی رساندند و تعیین عدم حمایت های دولت و اجرای صحیح اصل ۴۴ و عدم تخصیص تسهیلات از سوی بانک ها و نوسانات نرخ ارز باعث عدم تمایل بخش خصوصی به توسعه گردید، لازم به یادآوری است که بخش مسافری همواره از یارانه دولت استفاده می کرده ولیکن از زمان واگذاری به بخش خصوصی هیچ گونه یارانه ای به این بخش تخصیص داده نشده است.

بخش مسافری ریلی تا قبل از سال ۸۳ روند خوبی را به سوی توسعه طی می کرد، چرا این بخش پس از واگذاری به بخش خصوصی افت کرد و علت انجام این واگذاری چه بود؟

در این رابطه که تا سال ۸۳ حمل و نقل مسافری ریلی توسعه خوبی را داشته است تا حدودی صحیح می باشد، باید بگویم علت توسعه این بخش اتفاقاً واگذاری به بخش خصوصی بوده که از سال ۸۳ شروع شده است و

با کلاس اکسپرس خواب و اتوبوسی با سیستم تهویه مطبوع سرمایش و گرمایش در فصول سال خدمات انجام دهند.

در رابطه با تامین نیروی کشش با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟

در حال حاضر با توجه به تحریم‌های آمریکا و حرکت‌های خاص آقای ترامپ خدمات دهی و پشتیبانی توسط شرکت‌های آمریکائی و آلمانی که با دیزل‌های GM و زیمنس و قطارهای خودکشش را کم کرده و این مشکل باعث کمبود قطعات و چند برابر شدن قیمت آنها و در نتیجه کمبود دیزل‌های گرم را در پی داشته است که این خود گاه‌گاه باعث حذف روزانه بعضی قطارها و مشکل جابجائی مسافرین شده است.

آیا نهادی برای تنظیم روابط بین شرکت‌های ریلی مسافری و راه آهن و رسیدگی به شکایات و نارضایتی بخش خصوصی به عنوان مرجع حل اختلاف وجود دارد؟

تنها نهاد تنظیم روابط و پیگیری انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته می‌باشد که نه به عنوان مرجع حل اختلاف بلکه به عنوان اعلام مشکلات مالکین واگن‌های مسافری و نیروی کشش به مدیران ارشد راه آهن می‌باشد و راه آهن چون خودش را در بیشتر موارد به عنوان حاکمیت می‌شناسد موارد اختلاف‌ها خیلی با مشکل حل می‌گردد. به عنوان مثال قیمت بلیط قطارهای مسافری از سال ۹۴ افزایش نداشته است و حال که ۱۰٪ قیمت بلیط گرانتر عرضه شده هنوز سازمان حمایت به راه آهن فشار می‌آورد که ۱۰٪ گرانی برگردد ولی این مسئولین محترم سازمان حمایت کجا هستند تا ببینند قیمت یک عدد چرخ منو بلوک واگن‌های مسافری در ۶ ماه قبل ۳ میلیون تومان خریداری می‌شده است ولی امروز با توجه به اینکه این صنعت نمی‌تواند از ارز ۴۲۰۰ تومان استفاده کند قیمت آن به حدود ۱۰ میلیون تومان رسیده است؟ دولت محترم

لازم است خرید قطعات ریلی را با ارز ۴۲۰۰ تومان در دستور کار خود قرار دهد تا چرخ این قطارها بچرخد در غیر این صورت چرخ‌های قطار خودبخود بدون دخالت هیچ دست خارجی متوقف خواهد شد.

تعامل راه آهن با مراکز تحقیقاتی و دانشگاهی به خصوص دانشکده مهندسی راه آهن برای ورود دانش و حل مشکلات ریلی چگونه است؟

این تعامل چون مدیران عامل قبل و حال حاضر به عنوان اساتید دانشکده مهندسی راه آهن هم فعالیت دارند خوب است ولی در بحث تحقیقات اداره کل دفتر مهندسی و پژوهش ناوگان زیر مجموعه معاونت ناوگان راه آهن در حد قابل قبول فعالیت دارند و چون رعایت استانداردهای ریلی UIC و EN لازم الاجرا است و این مسئله باعث روند سلامت قطارها می‌باشد.

خبری مبنی بر جبران زیان بخش مسافری با کمک دولت منتشر شده است، آیا این خبر صحت دارد و به انجام رسیده است؟ آیا می‌توان به آینده حمل و نقل ریلی امیدوار بود؟

خیر این خبر صحت ندارد و مالکین خصوصی با توجه به این عدم جبران زیان در حال حذف شدن می‌باشند و بیشتر شرکت‌های ملکی که فعالیت دارند اصولاً خصوصی- دولتی هستند و با توجه به مشکلات اقتصادی اخیر و قیمت ارز، سرعت پائین قطارهای فعلی، نمی‌توان خیلی به آینده حمل و نقل ریلی علی‌الخصوص در بخش مسافری امیدوار بود و چنانچه راه آهن نتواند تا ۱۰ سال آینده به سرعت‌های ۲۰۰ تا ۲۵۰ کیلومتر برسد مطمئناً مسافر خود را به حداقل خواهد رساند و صنعت هوایی در رقابت جابجایی مسافر از صنعت ریلی پیشی خواهد گرفت.

راه آهن با ادعای افزایش ایمنی، قصد دارد ۴۰۰ واگن بخش مسافری بالای ۳۰ سال را از سیر خارج کند در صورتیکه در پیشرفته‌ترین کشورها حتی واگنهای بالای ۵۰ سال همچنان

در سیر هستند، آیا با حذف این واگنها جایگزینی برای جبران نیاز مسافران وجود دارد؟

با توجه به مشکل اقتصادی و قیمت بالای ارز، عدم نقدینگی کارخانه‌های تولید واگن و بهره‌بردار "مالکین" و حتی راه آهن دولتی ورود واگن مسافری نو از خارج اگر نگوئیم با توجه به قیمت تمام شده بالا غیر ممکن ولی در حال حاضر ممکن نیست، امکان تولید واگن مسافری در کارخانه‌های داخل هم با توجه به قیمت یک واگن حدود ۵۰ تا ۶۰ میلیارد ریال و خرید توسط مالکین هم ممکن نیست. می‌بایست با تعمیرات اساسی واگن‌های ذکر شده به سمت جلو حرکت کرد، بله برای تعمیرات واگن، عمر مفید ۵۵ سال در تمام دنیا تعریف شده با تعمیرات تعریف شده اساسی، اساسی سطح ۱ و اساسی سطح ۲، ولی تعداد کارخانه‌هایی که تعمیرات اساسی و بازسازی واگن‌ها را می‌توانند انجام دهند که از طرف راه آهن تأیید شده اند در بخش مسافری حدود ۵ کارخانه می‌باشند که ظرفیت بازسازی و تعمیرات اساسی حداکثر در سال حدود ۱۰۰ واگن می‌باشند ضمن اینکه عمده مسئله ایمنی برمی‌گردد به قسمت‌های شاسی و زیر واگن که بوژی‌ها و سیستم ترمز واگن‌های مسافری می‌باشند، به عنوان مثال در تعمیرات سالیانه، آلات ناقله سالی یکبار اورهال می‌شوند و توسط بازرسین فنی راه آهن در چک لیست‌های مرتبط چک شده و پس از تأیید و ارسال صورتجلسه و ثبت در سامانه واگن‌ها، مجوز سیر برای یکسال را دریافت می‌کنند. با توجه به حذف این واگن‌ها و بالابودن قیمت ارز و در نتیجه قیمت بالای واگن‌نو و حتی واگن دست دوم و شرایط بازسازی و پس از گذراندن از دستورالعمل‌های راه آهن خیلی سخت شده و تقریباً به آسانی میسر نخواهد بود.

با حذف این واگن‌ها حدود ۲ هزار نفر از ضعیف‌ترین اقشار جامعه که مستقیماً با قطار درگیر هستند شغل خود را از دست می‌دهند و همچنین تعداد زیادی پرسنل دفتری، آیا پتانسیل این حجم بیکاری وجود دارد؟

دهند و همچنین تعداد زیادی پرسنل دفتری، آیا پتانسیل این حجم بیکاری وجود دارد؟

حذف واگن‌ها اگر اتفاق بیفتد با توجه به اینکه در بحث واگن‌های مسافری نیروهای شاغل حدود ۵ نفر به ازای هر واگن می‌باشند این ۴۰۰ واگن را اگر ضربدر در ۵ کنید حدود ۲۰۰۰ خانوار مستقیم و چند هزار خانواده غیر مستقیم بیکار شده و از نظر حذف اشتغال اقشار کم درآمد مشکل‌زا می‌باشند و پتانسیل این حجم بیکاری زیان‌بار می‌باشد و مفاسد اجتماعی را هم دنبال خواهد داشت.

آیا راهکارهای پیشنهادی برای برطرف شدن مشکلات این بخش در نظر دارید؟

- ۱- مسئله‌ای که می‌تواند این مشکلات را حل کند فائق آمدن دولت بر مسائل اقتصادی و حل آن است.
- ۲- باید آزادسازی قیمت بلیط قطار مشابه هواپیمایی باشد در غیر اینصورت دادن سوبسید توسط دولت به راه آهن تا هزینه‌های راهبردی و دیزل به حداقل رسیده و هزینه و درآمد به نقطه سر به سر برساند. چنانچه مطالب ذکر شده به انجام نرسد مشکلات ارائه خدمات و خرابی بین مسیر برای واگن‌ها بیشتر خواهد شد و با پایین آوردن هزینه‌های دریافتی برای دیزل و حذف هزینه خدمات ایستگاهی و پرداخت این هزینه‌ها توسط راه آهن
- ۳- دریافت کمک‌های دولت در راستای تداوم خدمت‌رسانی به مردم
- ۴- پایبندی راه آهن ج.ا.ا. به تعهدات خود در توافق‌نامه‌های حمایتی از جمله بند (ق)
- ۵- پیگیری جدی موضوع حذف مالیت ارزش افزوده دریافتی در بخش مسافری
- ۶- سیاست‌گذاری یکسان و عدم تبعیض در قبال شرکت‌های مالک
- ۷- بیمه کسر شده از صورت وضعیت‌های لکوموتیوهای راه آهن
- ۸- با در اختیار قرار دادن وجوه داده شده و تسهیلات بلند مدت با نرخ بهره پایین