



گفت‌و‌گو با د‌ک‌تر م‌ح‌م‌د ک‌ر‌ی‌م‌ی، م‌د‌ی‌ر ع‌ام‌ل ق‌ط‌ار‌ه‌ای م‌س‌اف‌ری و ب‌اری ج‌و‌پ‌ار:

افزایش هزینه‌ها با افزایش نرخ بلیت قابل قیاس نیست

خدمات به مسافران نوروزی انجام داده‌اید؟

بر اساس دستورالعمل راه‌آهن ج.ا.ا که باید در نیمه اسفند هر سال نسبت به تعویض البسه، بهسازی، کارهای ویژه قطار تا قبل از زمان پیک نوروز اقدام شود، امسال نیز این کارها را انجام داده‌ایم تا در شروع پیک قطارها با آماده‌سازی خوبی که شده است، در خدمت مسافران گرامی باشیم.

در خصوص نوسازی ناوگان مسافری چه اقداماتی انجام داده‌اید و در این راه با چه چالش‌هایی مواجه هستید؟ و از چه منابعی سرمایه آن را تامین می‌کنید؟

در خصوص نوسازی ناوگان مسافری، در حال حاضر ۲۲ واگن آلمانی در دست بازسازی و تبدیل به واگن‌های ۴ تخته لوکس و VIP داریم و ۵ واگن درجه ۱ در حال تعمیرات اساسی سطح ۲ که در مجموع ۲۷ واگن در حال بازسازی

مختصری در خصوص فعالیت ج‌و‌پ‌ار ب‌ف‌ر‌م‌ا‌ی‌ی‌د.

شرکت قطارهای مسافری و باری ج‌و‌پ‌ار مالکیت ۱۵۰ واگن مسافری درجه ۱ اکسپرس را در اختیار دارد. همچنین خدمات نگهداری، تعمیرات و بهره‌برداری از واگن‌های ذکر شده را نیز برعهده دارد و همیشه سعی کرده‌ایم به صورت یک شرکت چاپک، کارهای مربوط به قطارهای تحت مالکیت خود را انجام دهیم. شرکت ج‌و‌پ‌ار در ۶ ماهه اول سال ۹۸ بعد از شرکت حمل‌ونقل ریلی رجا که ۵۷ درصد ناوگان ریلی مسافری را بر عهده دارد، در رتبه دوم جابه‌جایی مسافر قرار دارد. این شرکت یک کارگاه تعمیرات سالانه ویژه با زیربنای ۲۵۰۰ مترمربع در کرمان دارد که به صورت BOT ۲۵ ساله ساخته شده و کار تعمیرات سالانه واگن‌های ج‌و‌پ‌ار توسط پیمانکار مورد تایید راه‌آهن در طول سال انجام می‌گیرد.

چه اقداماتی در خصوص ارایه

شرکت قطارهای مسافری و باری ج‌و‌پ‌ار در راستای سیاست خصوصی‌سازی در راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان اولین شرکت بخش خصوصی در کشور فعالیت رسمی خود را در زمینه کریر ریلی مسافری و باری آغاز کرد. این شرکت فعالیت مسافری خود را با خرید تعداد ۲۲ دستگاه واگن درجه یک اکسپرس خواب ۶ تخته پارسی در سال ۱۳۸۱ آغاز کرد و در سال ۱۳۸۸ با خرید تعداد ۸۴ دستگاه واگن درجه یک پارسی دیگر، به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین کریرهای مسافری ریلی فعالیت دارد. مدیران شرکت، در راستای سیاست‌های توسعه‌ای خود در سال ۱۳۹۳ تعداد ۴۵ دستگاه واگن مسافری از کشور آلمان خریداری کردند که به‌زودی به ناوگان مسافری خواهند پیوست و ظرفیت جابه‌جایی مسافر را حدود ۴۰ درصد افزایش خواهند داد.

در حال حاضر تحریم‌های یک‌جانبه باعث افزایش هزینه‌های تامین و تعمیر قطعات برای شرکت‌های ریلی شده است و افزایش ناچیز قیمت بلیت نیز تاثیر چندانی در درآمد این شرکت‌ها در مقایسه با افزایش هزینه‌ها نداشته است و ادامه فعالیت را برای شرکت‌های ریلی با مشکلات بیشتری روبه‌رو کرده است. برای آشنایی بیشتر با فعالیت‌های شرکت ج‌و‌پ‌ار و برنامه‌های نوروزی این شرکت و راهکارهای مقابله با مشکلات با دکتر محمد کریمی، مدیرعامل قطارهای مسافری و باری ج‌و‌پ‌ار گفت‌و‌گویی کرده‌ایم که به شرح ذیل می‌باشد:



است. چالش اصلی در این راه، تحریم‌های ظالمانه‌ای است که منجر به افزایش قیمت میانگین قطعات به میزان حداقل ۶۷ درصد شده است. همچنین هزینه تعمیرات نسبت به ۲ سال قبل حداقل ۳۰۰ درصد افزایش پیدا کرده است که منابع هزینه‌ها توسط سهامداران تامین شده است.

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

به علت تحریم‌های ذکر شده، کمبود شدید قطعات برای دیزل‌های GM، GE و زمینس به وجود آمده است که این حرکت باعث توقف حداقل ۳۰ درصد دیزل‌ها شده است. این مشکل باعث حذف یکسری از قطارهای مالکان شده که این مسئله باعث پایین آمدن درآمد و متضرر شدن بیشتر مالکان قطارها را در پی دارد. ضمن این‌که هزینه اجاره دیزل از مبدا تا مقصد بالا است و با توجه به این‌که هیچ‌گونه سوپسیدی به مالک داده نمی‌شود، هزینه‌ها در مقایسه با افزایش قیمت ۲۲ درصدی بلیت سال ۹۸ قابل قیاس نیست. در خصوص قطار کامل برنامه‌ای، با توجه به تعهد مالک واگن‌ها به خصوص در بحث واگن‌های باری، راه‌آهن باید براساس قرارداد فی‌مابین متعهد به سیر قطارهای برنامه‌ای با زمان تعریف شده باشد تا حمل بار با قطارهای باری مشابه حمل بار از طریق جاده‌ای برای مشتری جاذبه داشته باشد.

راه‌آهن تا چه میزان نظر بخش خصوصی را در تصمیم‌گیری‌های نرخ‌گذاری بلیت‌ها در نظر می‌گیرد؟

مدیران ارشد راه‌آهن در سال‌های اخیر با ارزش‌گذاری به نظرات انجمن ریلی و خدمات وابسته تقریباً به صورت مشترک افزایش قیمت‌گذاری را از سازمان‌های مربوطه پیگیری می‌کنند ولی این افزایش حداقل بوده و قابل مقایسه

حل مشکلات هر دو طرف برگزار می‌شود، این حرکت منجر به اجرای دستورالعمل‌های فنی خوبی در حوزه ریلی شده است و انتقال و حل مشکلات به مدیران محترم راه‌آهن آسان‌تر شده است. در خصوص نحوه انجام وظایف انجمن نیز باید بگوییم با وجود کمیته‌های تخصصی برای قطارهای مسافری و باری بحث‌های تخصصی خوبی را در این کمیته‌ها شاهد هستیم و ادامه جلسات مشترک ماهانه با مدیران عامل شرکت‌های باری و مسافری و فعالیت خوب کمیته‌های تخصصی منجر به پویاتر شدن فعالیت انجمن ریلی شده است.

برای هر واگن مسافری سرمایه لازم است و این هزینه‌ها با قیمت بلیت و افزایشی که در سال ۹۸ صورت گرفت، مغایرت بالایی دارد.

انجمن تا چه میزان می‌تواند در حل مشکلات شرکت‌های ریلی و انتقال آن به مدیران راه‌آهن موثر باشد و نظر جناب عالی در خصوص نحوه انجام وظایف انجمن چیست؟

با توجه به این‌که در سال‌های اخیر دید مدیران ارشد راه‌آهن ج.ا.ا در مورد انجمن‌های ریلی مثبت‌تر شده است و جلسات مشترک به صورت ماهانه با معاونان محترم راه‌آهن برای بررسی و

با افزایش قیمت قطعات واگن‌ها و تجهیزات، افزایش حقوق و نرخ تورم نیست.

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

در خصوص تعمیرات ناوگان و نگهداری آن، به علت افزایش قیمت قطعات حتی در برخی قطعات مثل چرخ و محور و بانداژ و قطعات ترمز تا ۴۰۰ درصد، مالکان را با چالش‌های بزرگی روبه‌رو کرده است، کما این‌که برای تعمیرات اساسی یک واگن درجه ۱ لوکس حداقل ۱۵ میلیارد ریال و برای تعمیرات سطح ۱ و ۲ و تبدیل حدود ۲۵ میلیارد ریال