



گفتگو با مهندس محمد کریمی، مدیرعامل شرکت جویبار:

تسهیلات با بهره بالای ۴٪ برای شرکت های مسافری ریلی ضرر است

انتشار ویروس کرونا در کشور و بازگرداندن بهای بلیت ها به مسافران، شرکت های مسافری در حوزه ریلی را زمین گیر کرد. هر ساله قبل از شروع سال نو، شرکت های مسافری ریلی چشم امیدشان به درآمد اسفند و فروردین ماه است. به دلیل اینکه این شرکت ها درآمد خودشان را پیش از جابه جایی مسافر دریافت کرده و مبلغ دریافتی بلیت را خرج بدهی های خود و تجهیزات لازم برای ایام نوروز و سال آتی می کنند در نتیجه در استرداد مبلغ بلیت به مسافران نیز دچار مشکل شدند. زیان شرکت های مسافری در این ایام کمر آن ها را خم کرد و همه این شرکت ها را با زیان هایی مواجه کرد که اثرات آن را در سال های آینده خود را نشان خواهد داد. برای گذر از این چالش دولت باید تسهیلات با بهره زیر ۴ درصد را برای شرکت ها ریلی به خصوص مسافری در نظر گیرد و با مدیریت صحیح و راه کارهای مطالعه شده هر چه سریع تر این بخش را به حالت عادی خود برگرداند در غیر این صورت این چالش حاصل از ویروس کرونا بر روی مشکلات قبل رسوب خواهد کرد و شرکت ها در عمق مشکلات غرق خواهند شد. برای واکاوی بیشتر در خصوص موقعیت امروز شرکت های مسافری ریلی گفتگویی با مهندس محمد کریمی، مدیرعامل شرکت جویبار داشته ایم که به آن می پردازیم:

آیا قیمت قطعات واگن افزایش داشته است و این افزایش قیمت بر چه اساسی است و چه چالش هایی را برای شرکت ها ایجاد می کند؟

قطعات افزایش قیمت داشته اند و این افزایش قیمت نشات گرفته از افزایش

قیمت ارز، تورم و افزایش قیمت مواد اولیه می باشد و در این وضعیت، شیوع کرونا شرکت ها را در بحث اقتصادی با رکود شدید مواجه کرده است ضمن اینکه باعث تعدیل نیرو به علت حذف ۹۸٪ قطارها و پایین بودن شدید ضریب

اشغال مسافر قطارها و رعایت فاصله اجتماعی کرده است یعنی در هر کوبه که برای ۴ یا ۶ نفر بلیت به فروش می رفت اکنون فقط برای ۲ نفر بلیط به فروش می رود.

چه تسهیلاتی را از سوی دولت به دلیل مشکلاتی که در دوران کرونا داشته اید دریافت کرده اید؟

مقرر بود شرکت هایی که جزء شرکت های ۱۰ گانه آسیب دیده از کرونا هستند تسهیلات وام با بهره ۱۲٪ دریافت کنند که تا روز جاری خبری از این تسهیلات نشده و سازوکاری برای آن تعریف نشده و تاکنون عملیاتی نشده است اصولاً دولت می بایست تسهیلات بلاعوض به علت زیان صدرصدی درآمد شرکت های ریلی خصوصاً به شرکت های خصوصی پرداخت می کرد.

آیا سرعت بازرگانی در راه آهن در حد متعادل است؟ اگر نیست این مورد چه مشکلاتی را بر سر راه شرکت های ریلی ایجاد می کند؟

می توان گفت شرکت راه آهن در بخش بازرگانی و بازرگانی در مورد بخش مسافری، تقریباً فعالیت چشم گیری ندارد و در بخش باری فعالیت کامل دارد.

چه پروتکل هایی را برای مبارزه با کرونا و حفظ پرسنل از این ویروس در نظر گرفته و اجرایی کرده اید و آیا تسهیلاتی در این خصوص از دولت دریافت کرده اید؟ چه میزان هزینه صرف کرده اید؟

هم زمان با قطار تکلیفی تهران - زاهدان که در اسفند ۹۸ تا نیمه فروردین ۹۹ و همچنین در حال حاضر برای شرکت جویبار در سیر است کلیه پروتکل های بهداشتی و اعلام شده ستاد ملی مبارزه با کرونا کشور و پروتکل های راه آهن ج.ا.ا. اجرایی شده است. پروتکل های بهداشتی شامل ضد عفونی کردن تمام سطوح، در ابتدا و در حین سفر و همچنین در انتهای سفر برای قطارها بوده است و کلیه پرسنل با ماسک و ضد عفونی کردن دست ها فعالیت کردند و فروش بلیت برای هر کوبه اگر خانواده نباشند به تعداد ۲ نفر رعایت شده است. با توجه به ۲ نفره شدن کوبه ها برای رعایت فاصله اجتماعی عملاً

ظرفیت بهره روری از واگن به کمتر از ۳۰٪ کاهش یافته و مضافاً هزینه های خرید لوازم بهداشتی، ضد عفونی کننده ها و خدمات مرتبط، به هزینه های جاری شرکت اضافه شده و علاوه بر آن درآمد فروش رستوران ها و نیم کوبه ها نیز صفر شده است، در حال حاضر اعزام قطارها صرفاً به دلیل ارائه خدمات به مردم در راستای وظایف اجتماعی شرکت است و علاوه بر اینکه اعزام قطار سودی برای شرکت ندارد، زیان مضاعف را بر شرکت تحمیل می نماید.

با ورود ویروس کرونا به کشور بسیاری از فعالیت ها در بخش حمل و نقل متوقف و با چالش هایی روبرو شد. در این خصوص شرکت با چه ضرر و زیان هایی مواجه بود؟

کلیه قطارهای شرکت جویبار (۱۳ قطار) متوقف شدند و با مهمترین چالش مبنی بر به صفر رسیدن درآمد، روبرو بود. شرکت با ضرر زیان فراوانی مواجه شد از جمله رویارویی با هزینه چند میلیاردی برای تجهیز قطارها. در قبل از عید ۹۹ بازسازی و تجهیز ۲ رام قطار VIP به امید بهره برداری از واگن ها انجام شد اما این قطارها به دلیل شیوع کرونا تاکنون به بهره برداری نرسیده اند.

چه راه کارهایی در خصوص رفع این چالش وجود دارد؟

از نظر بنده راه کارهای بسیاری وجود دارد که چندین مورد را می گویم:
۱- کمک یارانه ای و بلاعوض برای جبران ضرر و زیان فراوان شرکت های ریلی
۲- پرداخت تسهیلات با بهره حداکثر ۴٪ متناسب با ناوگان و درآمد هر شرکت
۳- بخشیدن هزینه های اجاره و سهم لکوموتیو توسط راه آهن
۴- مساعدت بانک ها در خصوص امهال اقساط و تسهیلات سررسید شده برای گروه های ۱۰ گانه آسیب دیده از کرونا
۵- مساعدت سازمان های امور مالیاتی و تامین اجتماعی در خصوص دریافت بدهی های سررسیده شده، مالیات و بیمه شرکت های آسیب دیده
۶- وجود برخی چالش ها و عدم توجه به این مزیت ها موجب پائین



بودن بهره‌وری و بهره‌برداری کافی از فرصت‌های موجود در کشور را ایجاد کرده است.

انجمن صنفی در خصوص رفع مشکلات شرکت‌های ریلی در مواجهه با ویروس کرونا تا چه اندازه می‌تواند موثر باشد:

انجمن می‌تواند با مانتیتور کردن مشکلات ذکر شده بالا پیگیری تاحصول نتیجه از راه‌آهن و دولت را انجام دهد و شانه به شانه راه‌آهن برای حل مشکلات از دولت پیگیری نماید.

هزینه شرکت‌ها با اجرای پروتکل‌های بهداشتی تا چه میزان افزایش یافته است؟

این هزینه برای هر شرکت ریلی به تعداد قطار در سیر بستگی دارد. با توجه به رعایت فاصله اجتماعی کاهش مسافر هر کوپه از ۶ نفر به ۲ نفر به تنهایی باعث کاهش حداقل ۷۰ درصدی درآمد شرکت‌ها شده است و سایر هزینه‌ها نیز به آن اضافه می‌شود، در مجموع حداقل ۹۰ درصد هزینه به شرکت‌ها تحمیل می‌شود این در حالیست که فعالیت بخش مسافری حتی قبل از شیوع کرونا زیان‌ده و یا حتی با سود بسیار اندک بوده و توجیه اقتصادی نداشته است.

آیا هزینه مالیات‌ها و تامین اجتماعی به تعویق افتاده است؟

با توجه به دستور دولت محترم بدهی مالیات‌ها برای حدود ۳ ماه به تعویق افتاده است.

آیا در مرزها کار همانند گذشته انجام می‌شود؟ اگر جواب خیر است لطفاً مشکلات بسته شدن مرزها را در دوران کرونا شرح دهید؟ در این مورد چه راه‌کارهایی را پیشنهاد می‌کنید؟

همانطور که مستحضرد به علت شدت گرفتن ویروس کووید ۱۹ در کشورها، بالاجبار به علت عدم گسترش و واگیری مردم کشورها، مرزها بسته شد و در این جریان قطار تهران - آنکارا و تهران - وان که قطارهای شرکت رجا جابجایی مسافر را با ۲ قطار انجام می‌داد منتظر شد و راه‌کاری وجود نخواهد داشت جز حذف ویروس کووید ۱۹ و اطمینان مردم از عدم وجود این ویروس.

علاوه بر آن تعداد زیادی از مسافری شرکت‌های ریلی از زوار و توریست‌های کشورهای همسایه بودند که عملاً با بسته شدن مرزها باعث کاهش اینگونه مسافری شده است.

چه باید کرد تا سهم بیشتری از بازار حمل و نقل بین‌المللی داشته باشیم؟ گلوگاه اصلی بر سر بازار بین‌المللی چیست؟

در بخش مسافری حضور توریست‌ها می‌تواند تأثیرات مثبتی در بخش توریسم و حمل‌ونقل ریلی داشته باشد. یکی از گزینه‌های مهم برای راهیابی از وابستگی به درآمدهای نفتی، کسب درآمد از طریق ترانزیت کالا و مسافر است، با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران که در مسیر کریدوری ترانزیتی شمال - جنوب و شرق به غرب (راه ابریشم ریلی) واقع شده چنانچه زیرساخت‌ها، ظرفیت‌ها و قوانین مناسب برای جذب این سرمایه بزرگ را مهیا نسازیم جریان کالا و مسافر از طریق دیگری راه خود را می‌یابد و فرصت‌ها از دست می‌روند.

کشور ما در حال حاضر، سالانه کمتر از ۵۰٪ از ظرفیت موجود خود بهره می‌برد. کمبود خطوط در مسیرهای ترانزیتی یکی از مشکلات حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت کالا و مسافر است. نبود توجه کافی به مزیت کشور در حوزه زیرساخت ریلی باعث شده تا رقابتی اقتصادی و کشورهای همسایه به فکر مسیر جایگزین باشند.

آیا تمامی چشمه‌های بار به ریل متصل است؟ اگر جواب خیر است بفرمایید دلیل عدم اتصال چیست؟

بالا بودن هزینه ایجاد زیرساخت ریلی و عدم مشارکت بخش خصوصی از جمله دلایل عدم اتصال کانون‌های بار به شبکه ریلی است. البته چنانچه دولت زمینه حداقل چشمه‌های بار به شبکه را آزاد کند امکان مشارکت بخش خصوصی در توسعه شبکه، فراهم خواهد شد.

دلایل اصلی کاهش سهم حمل‌ونقل ریلی نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای چیست؟

در بحث قطارهای مسافری، میانگین سرعت پائین قطارها، به دلیل توقف و تلاقی‌ها، کمبود ناوگان جدید مسافری

و عدم وجود تسهیلات متناسب برای سرمایه‌گذاری و عدم تشویق سرمایه‌گذار به توسعه کمی و کیفی و زمان و ساعات حرکت قطارها، پائین آمدن هزینه سفر اعم از غذا، اقامت و غیره اصلی‌ترین عوامل کاهش سهم ریلی می‌باشد.

آیا نیروی متخصص انسانی در راه‌آهن در بخش‌های مختلف به تعداد کافی وجود دارد؟ آیا نیاز به آموزش این نیروها متناسب با دانش روز و استانداردهای جهانی هست؟

خیر، در دانشکده‌های راه‌آهن در دانشگاه‌های علم و صنعت، صنعتی اصفهان دانشجویان به صورت تئوری دانش را فرا می‌گیرند و تا زمانی که این دانشکده‌ها کاربردی نشوند (کار و تحصیل) این مشکل وجود دارد ولی آموزش تئوری براساس دانش روز ریلی و استانداردهای جهانی به صورت نیاز تئوری پیش می‌رود ولی فاصله ناوگان ایران و جهان در سرعت و ... مشکل کمبود خودش را دارد.

آیا توازن بین زیرساخت‌ها و ناوگان و تجهیزات ناوبری و تقاضا در حمل‌ونقل ریلی وجود دارد؟

اگر به دو سه ماه اخیر و کرونا شدن ایران و جهان فکر نکنیم در این ۳۰ سال گذشته هیچ موقع عرضه و تقاضا با هم نسبت نزدیک نداشته، حتی زمانی که تعداد واگن‌های مسافری ناوگان حدود ۲۵۰۰ واگن بوده و اگر عمر ناوگان را با توجه به حدود ۲۸ سال به ۱۵ سال برسانیم و سرعت قطارهایی که لازمه آن، زیرساخت و تهیه کردن زیرساخت می‌باشد به سرانجام برسد هم سرعت و هم افزایش نیاز، خریدار خواهد داشت ضمن اینکه دولت نیز بهتر است تسریع در اجرای ماده ۱۸ و پرداخت وام برای خرید واگن‌های نو و بازسازی را لازمه کار خود قرار دهد.

دولت در نظر دارد تا سال ۱۴۰۴ طول شبکه ریلی را به ۲۵ هزار کیلومتر و حمل‌بار را به ۳۰ درصد و مسافر را به ۲۰ درصد برساند. آیا از نظر جنابعالی محقق خواهد شد؟

با توجه به تحریم‌ها و برنامه‌های قبلی اجرا شده بعید به نظر می‌رسد ولی آرزوی شرکت‌های ریلی رسیدن طول

شبکه ریلی به ۲۵ هزار کیلومتر می‌باشد، چون اگر هر سال ۱۰۰۰ کیلومتر هم به شبکه ریلی اضافه شود تا سال ۱۴۰۴ به ۲۵ هزار کیلومتر خطوط ریلی اصلی نخواهیم رسید و در شرایط تحریم امکان جذب سرمایه خارجی هم فراهم نیست. بنابراین امکان تحقق برنامه‌های توسعه‌ای تا سال ۱۴۰۴ در حال‌های از ابهام قرار خواهد گرفت.

شرکت راه‌آهن صرفاً بخاطر اینکه مالک خطوط قدیمی و بیشتر یک خطه است درصد قابل توجهی از درآمدهای شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی را از آن‌ها دریافت می‌کند.

مسیرها محدود است لذا حمل طولانی می‌شود مثلاً قطاری که از مشهد بخواد برای اهواز یا بار مسافر حمل کند باید از مشهد به تهران و از تهران به اهواز برود یعنی تقریباً دو برابر مسیر جاده‌ای مسافت طی کند.

ناوگان ریلی کشور علیرغم قدمت ۸۰ ساله‌ای که دارد هنوز با چالش‌های اولیه در تامین واگن و لکوموتیو دست به گریبان است هر چند در سال‌های اخیر اقداماتی صورت پذیرفت اما در عمل شاهد جهش و رشد قابل توجهی نبوده‌ایم و راه‌آهن ایران در مقایسه با دیگر کشورها راه درازی در پیش دارد.

در خصوص لکوموتیو آیا با کمبود مواجه هستید؟ توضیح بفرمایید.

در شرایط کرونا شدن خیر ولی اگر در شرایط عادی قبل از کرونا اظهار نظر شود بله در خصوص لکوموتیو با کمبود شدید دیزل گرم مواجه‌ایم.

آیا نهاد تنظیم مقررات در راه‌آهن وجود دارد تا تعادلی میان بازیگران این بخش (خصوصی و دولتی) ایجاد کند؟ تصدی‌گری این بخش چه ضررهایی را برای آن داشته است؟

در سال ۹۸ این اداره کل در راه‌آهن شروع به کار کرده و فعالیت خوبی را دنبال می‌کند چنانچه این اداره کل بتواند نسبت به مقررات در راه‌آهن برابر دستورالعمل‌ها EN و UIC توفیق حاصل کند سیر قطارها ایمن هستند، ایمن تر خواهد شد در پایان امیدواریم این تحریم‌های ظالمانه به پایان برسد تا مشکلات کمبودهای ذکر شده بالا حذف شود.