



گفتگو با سیدرسول میراحمدی، مدیرعامل شرکت نورالرضا:

کاهش ۹۵ درصدی مسافرین حمل و نقل ریلی

مشکلات شرکت‌های حمل و نقل ریلی ناشی از بیماری کرونا؛ عدم تحقق درآمدی معادل ۵۹۷۵ میلیارد ریال نسبت به مقدار قابل پیش‌بینی در سال قبل.

طبق اطلاعاتی که از انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی حاصل شد با توجه به همه‌گیر شدن بیماری کرونا شرکت‌های بخش حمل و نقل ریلی کشور با تنگناهای شدید مواجه شده‌اند.

متأسفانه برخی از شرکت‌های ریلی تا مرز ورشکستگی رسیده‌اند. از طرفی براساس دستور وزیر محترم راه و شهرسازی تمامی شرکت‌های حمل و نقل مسافری موظف شدند بنا به درخواست مسافران بدون کسر جریمه بلیت‌ها را استرداد نمایند. نسبت به سال گذشته تعداد مسافرین حمل ریلی کاهش ۹۵ درصدی داشته و متوسط واگن مسافری مورد استفاده در هر ماه که در مدت مشابه سال گذشته در حدود ۱۷۳۰ واگن بوده شدیداً کاهش یافته است. بر اساس اعداد اعلامی، شرکت‌های بخش حمل و نقل ریلی تنها به دلیل مشکلات ناشی از بیماری کرونا با عدم تحقق درآمدی معادل ۵۹۷۵ میلیارد ریال نسبت به مقدار قابل پیش‌بینی سال قبل مواجه شده‌اند. یادآور می‌شود مبلغ عدم تحقق درآمد برای کل شرکت‌ها بیشتر از این میزان می‌باشد، اعداد ذکر شده صرفاً مربوط به شرکت‌هایی است که تاکنون محاسبات خود را انجام داده‌اند و مابقی شرکت‌ها در آن لحاظ نشده و در حال محاسبه می‌باشند. از این میزان، مبلغ ۵۰۵۸ میلیارد ریال مربوط به کاهش درآمد شرکت‌های حوزه حمل مسافر و مبلغ ۹۱۶ میلیارد ریال مربوط به کاهش درآمد شرکت‌های حوزه حمل بار می‌باشد.

در خصوص مشکلاتی که این بخش را با چالش روبرو کرده گفتگویی با مدیرعامل شرکت مسافری ریلی نورالرضا، مهندس سیدرسول میراحمدی داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

با ورود ویروس کرونا به کشور بسیاری از فعالیت‌ها در بخش جابه‌جایی مسافر متوقف و با چالش‌هایی روبرو شد. در این خصوص شرکت با چه ضررها و زیان‌هایی مواجه بود؟

آسیب‌های ویروس کرونا در بخش‌های مختلف از جمله حوزه اقتصادی، بازرگانی، فنی، بهره‌برداری و حوزه اداری و منابع انسانی موثر بوده است.

در حوزه اقتصادی با مشکلات: کاهش نقدینگی شرکت‌ها و اختلال در فعالیت‌های اقتصادی درآمدزای اصلی و فرعی، عدم توان پرداخت تعهدات مالی، تحمیل هزینه‌های ثابت بر شرکت‌ها بدون کسب درآمد (حدود ۳۰٪ تا ۴۰٪ هزینه‌ها ثابت هستند)، برهم خوردن نظام برنامه‌ریزی اقتصادی و پروژه‌های توسعه‌ای با توجه به توقف فعالیت در شرکت‌ها، مشکلات تامین نقدینگی لازم و حجم بالای نقل و انتقال مالی با اژانس‌های فروش جهت برگرداندن وجوه استرداد بدون جریمه به مسافران، هزینه‌های تحمیل شده برای ضلعفونی کردن ناوگان و محیط‌ها با توجه به افزایش بسیار زیاد قیمت مواد ضلعفونی کننده پایه الکلی، ماسک، دستکش و دستگاه مخزن پاشش ضلعفونی کننده و همچنین ناکافی بودن یا غیرشفاف بودن طرح‌های دولت برای حمایت از صنعت تاکنون روبرو بوده‌ایم.

در حوزه بازرگانی با مشکلاتی همچون: توقف قطارها، صفر شدن تعداد مسافر از نیمه اسفند و توقف تمامی برنامه‌های در نظر گرفته شده برای جذب حداکثری تعداد و درآمد در دوره پیک نوروزی و پایین بودن حاشیه سود صنعت و نیاز به کمینه ضریب اشغال ۶۰ الی ۷۰٪ و عدم تحقق آن در دوره اپیدمی و همچنین عدم صدور مجوز افزایش بهای بلیت برای دوره فاصله‌گذاری هوشمند تاکنون مواجه بوده‌ایم.

در خصوص حوزه فنی می‌توان گفت: توقف ناوگان و ایجاد هزینه‌های پارکینگ، مراقبت از سرعت تجهیزات آن و پاکیزه و ضلعفونی نگه داشتن آن و توقف واردات قطعات استراتژیک موردنیاز با توجه به بسته شدن گمرکات و کشورهای تامین کننده به کشور ما روبرو بوده‌ایم. در خصوص حوزه بهره‌برداری

چالش‌هایی همچون: اختلال در قراردادهای تأمین و تجهیز قطارها، افزایش قیمت‌های ملزومات بهره‌برداری و حوزه خرید، تدارکات و انبارش داشته‌ایم. در کمبود تجهیزات موردنیاز صنعت و قطارهای مسافری با توجه به تعطیلی بازار تأمین کننده آن و به تبع آن افزایش شدید قیمت داشته‌ایم.

خطر زیان ناشی از گذشتن تاریخ انقضاء ملزومات خصوصاً مواد خوراکی و تجهیزات کمک‌های اولیه موجود در انبار از جمله مشکلات دیگر بوده است.

در حوزه امور اداری و منابع انسانی مسائل مهمی داشته‌ایم از جمله: کاهش حقوق کارکنان و انگیزه ایشان بعلاوه عدم توان پرداخت حقوق توسط شرکت‌ها، لزوم برنامه‌ریزی حضور کارکنان در شرکت‌ها، شیف‌بندی و تغییر زمان حضور، اهمیت مراقبت‌های سلامت و مراعات کامل الزامات بهداشتی که با این وجود نیز افزایش انتقال چرخه بیماری با توجه به دوره نهفته ۲ هفته‌ای افراد محتمل می‌باشد و این موضوع، حضور کارکنان بخصوص پست‌های حساس لازم الحضور که امکان دورکاری ایشان وجود ندارد و همچنین لزوم هماهنگی با دستورات دولت، ستادملی مقابله با کرونا، وزارت راه و شهرسازی، راه آهن ج.ا. از جمله مشکلات بوده است.

در حوزه برنامه‌ریزی عملیاتی، میان مدت، بلندمدت و تغییر استراتژی‌ها با چالش‌هایی روبرو بوده‌ایم از جمله: افزایش تهدیدهای محیطی و بیشتر شدن آثار نقاط ضعف شرکت‌ها، تغییر در استراتژی جهت تامین درآمد در شرکت، توقف برنامه‌های توسعه فعالیت‌های درآمدزای، توسعه ناوگان و توسعه سهم بازار در شرکت‌ها، تغییر در پروژه‌های جاری و لزوم بازنگری در آن‌ها با توجه به زیان لغو برنامه یا حداقل توقف آن تا زمان کنترل اپیدمی و اختلال در زمانبندی‌های طرح‌ها.

چه راه کارهایی در خصوص رفع این چالش وجود دارد؟

الف- حمایت دولت، وزارت راه و راه آهن ج.ا.؛
ب- جریان انداختن مسیر قطارها با برنامه جدید با توجه به شرایط موجود
پ- پرداخت یارانه به شرکت‌ها برای

ضد عفونی نمودن ناوگان حمل و نقل ریلی مسافری
- کاهش ظرفیت ناوگان بصورتیکه فاصله گذاری هوشمند مراعات شود و در یک واگن ۴۰ تخته و در هر کوپه حداکثر ۲ نفر-صندلی تعریف و مسافرگیری انجام گردد.
- خرید ۱۰ صندلی در هر سالن ۴۰ تخته بصورت پرداخت یارانه به شرکت ها و یا حذف تمام هزینه های راه آهن
- بروز رسانی دستورالعمل های بهداشتی با توجه به روزآمد شدن روش های مقابله با ویروس کرونا و ابلاغ متمادی آن به شرکت ها؛
ب- فعالیت شرکت ها:
- حذف واگن رستوران از سیر تا زمان مهار بیماری
- ضد عفونی نمودن سالن ها قبل و بعد از هر سیر قطار
- توقف ارائه یکجای پذیرایی باز، جای و هر آنچه به ظروف چینی احتیاج داشته باشد.
- علامت گذاری راهروها برای خروج و ورود مسافران با مکانیزم مشخص بطوریکه در آن فاصله گذاری صحیح رعایت شود.
- زمانبندی ورود و خروج از کوپه ها و به حداقل رساندن آن (برای استفاده از سرویس)
- جمع کردن پتو و بالش و سرویس خواب از کوپه ها جهت عدم استفاده از آن یا حداکثر ارائه ملحفه یکبار مصرف به مسافران با ارائه بسته بندی بهداشتی.
با توجه به شرایط دوران کرونا تعدیل نیرو داشته‌اید؟ اگر نداشته‌اید تا چه زمانی می‌توانید حقوق نیروهای خود را تامین کنید؟
سعی شده از تعدیل نیرو به آن معنا که تسویه حساب با کارمندان صورت گیرد، اجتناب شود، اما در خصوص پرداخت دستمزد بعلت توقف ناوگان، برای حق سیر پرسنل شرکت پرداختی نداشته‌ایم. همچنین حذف واگن بانوان و رستوران در دوره فعالیت در اردیبهشت ماه که با لحاظ پروتکل بهداشتی بوده است، و بیش از نیمی از ناوگان شرکت همچنان متوقف است، لکن حقوق کلیه پرسنل پرداخت شده است و امیدواریم بزودی شاهد سیر قطارها به شکل عادی خود باشیم.

باتوجه به ماهیت خدماتی شرکت و دریافت درآمد منبث از سیر ناوگان و توقف فعلی دریافت نقدینگی و نیز هزینه قراردادهای تامین ملزومات و نت ناوگان بصورت همزمان، در صورت پایداری شرایط (حذف درآمد و سود پایین و موجود بودن برخی هزینه‌های ثابت) نمی‌توان با سود اندک تامین هزینه نمود و در روند کار با مشکلات جدی برخورد خواهیم نمود.
چه پروتکل‌هایی را برای مبارزه با کرونا و حفظ پرسنل از این ویروس در نظر گرفته و اجرایی کرده‌اید و آیا تسهیلاتی در این خصوص از دولت دریافت کرده‌اید؟ چه میزان هزینه صرف کرده‌اید؟
جز پروتکل‌های سیر ناوگان و پرسنل ابلاغی از سوی راه‌آهن، اجرای برنامه شیف‌بندی کارکنان عملیاتی و نظارتی و فنی نیز از جمله برنامه‌های در نظر گرفته شده بوده است. با تشکیل کارگروه در شرکت، تمام مسائل مربوط به پروتکل‌های بهداشتی بررسی شده و به نتایج خوبی رسیده‌ایم و در حال اجرای آن هستیم. نظیر تهیه کیت و دستگاه تب سنج برای پرسنل و...
تسهیلات در نظر گرفته شده از سوی دولت، در سطح اندکی اجرا شده است و هزینه‌هایی که پیش از این اشاره شد، از منابع داخلی بوده و نیاز به کمک و یارانه دولت وجود دارد.
چه تسهیلاتی را از سوی دولت برای دوران کرونا که با مشکلاتی روبرو بوده‌اید دریافت کرده‌اید؟ اگر دریافت نکرده‌اید دلیل آن چه بوده است؟
تسهیلات توسط دولت در این خصوص برای شرکت‌ها در نظر گرفته شده است ولی دلیل عدم صرفه اقتصادی برای این شرکت، تاکنون دریافتی نداشته‌ایم و در حال مذاکره جهت کاهش بهره تسهیلات و فرصت تنفس و افزایش تعداد یا زمان بازپرداخت اقساط هستیم.
مبلغی که بنیاد شهید بابت بلیط‌های تخفیف‌دار باید پرداخت کند چقدر است؟
در هر بازه زمانی مبلغ متفاوت است ولی سالیانه درصدی از بلیط‌های شرکت مشمول تخفیف‌هایی می‌شود.

تعداد و مبلغ بلیط‌های بنیاد شهید در سال ۹۸ حدود ۶ هزار مسافر، ۳۶۰ میلیون تومان بوده است که پرداخت آن به شرکت یا انجام شده یا در حال انجام است.
هزینه‌هایی که شرکت‌ها به مسافران بابت بلیط برگردانده‌اند چقدر بوده است؟ آیا به جز این مبالغ، هزینه اضافی دیگری برای انتقال مبالغ و یا دیگر امور مربوط به برگردان مبلغ بلیط انجام شده است؟
در حدود ۴۰ هزار بلیط و ۶۰ میلیارد ریال استرداد انجام شده که شرکت تماماً به تعهد خود عمل نموده و وجه مورد نظر را برگشت داده است و هیچگونه بدهی در این خصوص نداریم.
هزینه مواد و محصولات خریداری شده برای تقاضای پیک چقدر بوده؟ از این میزان چقدر تاریخ مصرف گذشته شده‌اند؟ و چقدر همچنان در انبارها هستند؟ چقدر هزینه روزانه نگهداری این کالاها در انبارها می‌شود؟
در این خصوص تمهیداتی انجام شد که اجناس تاریخ گذشته مرجوع و به‌روز گردند، لذا از این بابت زیانی نداشته‌ایم. اما پیش‌بینی یک‌ماهه مصرف داشته‌ایم که امیدواریم در خردادماه با تغییر شرایط، قابل استفاده باشد. هزینه نگهداری کالا جزو هزینه‌های ثابت شرکت بوده است و در شرایط فعلی ۳۰٪ هزینه‌ها را مشمول می‌شود.
مبلغ پرداختی شرکت‌ها برای اجاره انبار در ایستگاه‌های راه‌آهن چقدر است؟
مبلغی در حدود ۳۵ میلیون تومان در ماه هزینه اجاره ماهیانه به راه‌آهن ج.ا.ا. داریم.
هزینه‌هایی که شرکت‌ها برای امور ضد عفونی انجام داده‌اند چه میزان بوده است؟
در طی ۲ ماه گذشته هزینه موارد بهداشتی و مواد ضد عفونی کننده جمعاً ۲۵۰ میلیون تومان و شامل موارد ذیل بوده است:
- خرید مواد ضد عفونی کننده پایه الکلی طی ۴ نوبت حدود ۲۰۰ میلیون تومان
- ماسک و تجهیزات مراقبت شخصی (دستکش و ...) در حدود ۵۰ میلیون

تومان
در خصوص لکوموتیو آیا با کمبود مواجه هستید؟ توضیح بفرمایید.
خیر-باتوجه به کاهش سیر ناوگان، فعلاً لکوموتیو لازم موجود است. اما راه‌آهن در خصوص تعداد لکوموتیوهای مسافری می‌بایست تجدید نظر کند؛ چرا که در سال ۹۸، این شرکت بدلیل کمبود یا خرابی دیزل دچار مشکلاتی گردید.
آیا توازن بین زیرساخت‌ها و ناوگان و تجهیزات ناوبری و تقاضا در حمل‌ونقل ریلی وجود دارد؟
خیر-باتوجه به سهم راه‌آهن از حمل‌ونقل ریلی از مسافران که حدود ۱۴٪ است، در حالیکه تعداد ایستگاه‌های موجود در مسیرهای ریلی کشور، قابلیت جابجائی مسافر بالاتری تا ۵۰ میلیون نفر-سفر معادل ۲۰٪ کل سفرها وجود دارد، اما کیفیت پایین برخی از ناوگان مسافری تقاضای سفر را کاهش داده است.
دلایل اصلی کاهش سهم حمل‌ونقل ریلی نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای چیست؟
از دلایل اصلی کاهش سهم حمل‌ونقل ریلی نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای زمان سفر و عدم گستردگی راه‌های ریلی نسبت به جاده‌ای است.
انجمن صنفی تا چه حد می‌تواند در خصوص رفع مشکلات شرکت‌های ریلی در مواجهه با ویروس کرونا موثر باشد؟
با برگزاری جلسات و هماهنگی و بیان مشکلات و نیازها در تمام شرکت‌های فعال، که فلسفه ایجاد تشکل‌های صنفی است، حضور انجمن راهگشا خواهد بود. همچنین می‌تواند با بروز نمودن قوانین و مقررات، برنامه‌ریزی نمایند و با راه‌آهن ج.ا.ا. تعامل نزدیکتری داشته باشند.
البته خوشبختانه نقش انجمن در بررسی آثار اقتصادی ویروس کرونا بر صنعت حمل و نقل ریلی مسافری، از طریق جلسات و مذاکرات خوبی که انجام گرفته است و بصورت مجازی همه مسئولان و دست‌اندرکاران با یکدیگر تبادل نظر و راهکارهای پیشنهادی خود را جهت برون رفت از شرایط فعلی ارائه نمودند که از ایشان و سایر مسئولین ذی‌ربط تقدیر و تشکر می‌نماییم.