

۱۲ درصد.

هزینه‌هایی که شرکت‌ها به مسافرین بابت بلیت برگردانده‌اند چقدر بوده است؟ آیا به جز این مبالغ، هزینه اضافی دیگری برای انتقال مبالغ و یا دیگر امور مربوط به برگردان مبلغ بلیت انجام شده است؟

هزینه‌های استرداد بلیت‌های فروش رفته در ایام تعطیلات نوروز ۹۹ برای کلیه شرکت‌های مالک چیزی حدود ۱۰۰ میلیارد تومان بوده که از این رقم سهم این شرکت بالغ بر ۸ میلیارد تومان می‌باشد و از آنجا که عین مبالغ به مسافرین عودت داده شده و ۱۰ درصد جریمه استرداد از آن کسر نشده است هزینه‌های مازاد ۶٪ هزینه فروش بلیت به آژانس‌های مسافری و ۴٪ هزینه‌های متفرقه علاوه بر پرداخت ۱۰۰٪ هزینه بلیت به شرکت‌های حمل و نقل ریلی تحمیل شده است که توقع می‌رفت دولت بخشی از آن را جبران کند ولی مکاتبات شرکت و انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته در این خصوص نتیجه‌ای دربر نداشته است.

**با توجه به افزایش نرخ ارز و تحریم‌ها در خصوص تعمیر و نگهداری ناوگان خود با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟**

چالش‌های ناشی از تحریم و افزایش نرخ ارز نیز یکی دیگر از مشکلات و معضلات شرکت‌های مالک قطارهای مسافری می‌باشد. به طور مثال هزینه چرخ منوبلوک واگن‌ها در گذشته با مبلغ حدود ۳ میلیون تومان خریداری و تامین می‌شد در حالی که اکنون همین کار باید با پرداخت ۳۳ میلیون تومان (یعنی حدود ۱۱ برابر) تهیه شود و یا قیمت بانداژ جهت چرخ‌های ۴ تیکه که قبلاً از کارخانه ماشین‌سازی اراک به مبلغ یک میلیون و



گفت‌وگو با دکتر محمد کریمی مدیر عامل شرکت قطارهای مسافری و باری جویبار:

## افزایش هزینه‌های شرکت به میزان بهره تسهیلات؛ دریافت تسهیلات به منزله جبران خسارت نیست

در ابتدای اسفند ماه سال گذشته پس از شیوع ویروس کرونا، وزیر راه و شهرسازی از شرکت‌های ریلی مسافری خواست تا مبلغ بلیت مسافران را بدون کسر هزینه کنسلی، مسترد کنند، میزان سفرهای ریلی در بازه تعطیلات نوروزی امسال نسبت به سال گذشته کاهش چشمگیری داشت به گونه‌ای که شرکت‌ها را ضرر و زیان هنگفتی روبه رو کرد.

بیشترین میزان سفر با قطار معمولاً در ایام نوروز انجام می‌شود و لغو مسافرت‌ها درست در زمان پیک سفرهای نوروزی انجام شد، کمبودهای مالی شرکت‌ها مسافری ریلی بیشتر در این ایام جبران می‌شد به همین دلیل در طول سال، جبران این میزان زیان امکان پذیر نیست.

هزینه‌های استرداد بلیت‌های فروخته شده برای سفرهای نوروزی، از یک سو و هزینه بالای ضد عفونی قطارها و هزینه پرداخت دستمزد به کارکنان و سایر هزینه‌های جانبی از جمله خرید و دپوی کالاهای مصرفی در قطارهای مسافری شرکت‌ها را زمین گیر کرد.

بر همین اساس برای اینکه بدانیم شرکت‌ها در این دوران با چه فشارهایی روبه‌رو بوده‌اند و دولت چه تسهیلاتی را در اختیار آن‌ها قرار داده گفت‌وگویی با محمد کریمی مدیر عامل شرکت قطارهای مسافری و باری جویبار داشته‌ایم که به شرح آن می‌پردازیم:

وارد شده ناشی از شیوع ویروس کرونا هیچگونه تسهیلاتی دریافت نشده است. اما راه آهن جمهوری اسلامی ایران اعطای مبلغ نهمصد میلیارد تومان وام به کلیه شرکت‌های حمل و نقل ریلی با بهره ۱۳٪ از طریق ثبت نام در سامانه وزارت کار و امور اجتماعی را در دستور کار قرار داده که امیدواریم این موضوع هر چه سریع‌تر محقق گردد تا این شرکت بتواند بدهی‌های معوق خود را پرداخت نماید. البته دریافت تسهیلات به منزله جبران خسارت تلقی نمی‌گردد بلکه به میزان بهره تسهیلات، هزینه‌های شرکت را افزایش خواهد داد. بدیهی است جبران خسارت زمانی خواهد بود که تسهیلات بلاعوض به کارفرمایان اعطا شود نه تسهیلات کوتاه مدت با نرخ

وارد شده ناشی از شیوع ویروس کرونا هیچگونه تسهیلاتی دریافت نشده است. اما راه آهن جمهوری اسلامی ایران اعطای مبلغ نهمصد میلیارد تومان وام به کلیه شرکت‌های حمل و نقل ریلی با بهره ۱۳٪ از طریق ثبت نام در سامانه وزارت کار و امور اجتماعی را در دستور کار قرار داده که امیدواریم این موضوع هر چه سریع‌تر محقق گردد تا این شرکت بتواند بدهی‌های معوق خود را پرداخت نماید. البته دریافت تسهیلات به منزله جبران خسارت تلقی نمی‌گردد بلکه به میزان بهره تسهیلات، هزینه‌های شرکت را افزایش خواهد داد. بدیهی است جبران خسارت زمانی خواهد بود که تسهیلات بلاعوض به کارفرمایان اعطا شود نه تسهیلات کوتاه مدت با نرخ

**چه تسهیلاتی را از سوی دولت برای جبران خسارات وارده به دلیل شیوع ویروس کرونا دریافت کرده‌اید؟ نرخ بهره این تسهیلات چه میزان بوده و آیا دریافت آن تسهیلات جبران خسارات وارده را کرده است؟**

تا این تاریخ جهت جبران خسارات

هزینه های عودت بلیت  
های فروش رفته در ایام  
تعطیلات نوروز ۹۹ برابر  
کلیه شرکت های مالک  
چیزی حدود ۱۰۰ میلیارد  
تومان بود که سهم شرکت  
۸ میلیارد تومان می باشد



در شرایط نرمال و عادی وجود دارد و اگر بحث این چند ماهه اخیر که ویروس کرونا صنعت ریلی را تحت شعاع قرارداده است را نادیده بگیریم این توازن برابر نیست و یکی از علل تاخیر و تلاقی قطار همین کمبود زیرساخت و خطوط ریلی است.

### آیا امسال قصد نوسازی ناوگان دارید؟ توضیح بفرمائید.

شرکت قطارهای مسافری و باری جویبار در راستای سیاست های خود در سال ۹۹ در صورت توفیق دریافت وام کرونا و وام تبصره ۱۸ قطعا به دنبال حداقل بازسازی خود یعنی ۲۰ دستگاه واگن در هر سال می باشد.

قطعات) خواهیم داشت. ( با توجه به کمبود شدید قطعات لکوموتیوهای زیمنس و GM )

### آیا توازن بین زیر ساخت ها و ناوگان و تجهیزات ناوبری و تقاضا در حمل و نقل ریلی وجود دارد؟

در شرایط فعلی این عدم توازن کاملا احساس می گردد و چنانچه اجرای سیاست توسعه خطوط و زیر ساخت ها بر مبنای هر سال هزار کیلومتر در دستور کار راه آهن قرار دارد انجام شود زودتر به توازن خواهیم رسید. اما در بحث عرضه و تقاضا باید توجه داشت که تقاضا تنها

خواهد کرد.

### در خصوص لکوموتیو آیا با کمبود مواجه هستید؟ توضیح بفرمائید.

با توجه به این امر که از ابتدای اسفند ۹۸ با شیوع ویروس کرونا کووید ۱۹ روبرو بوده ایم آمارهای اخذ شده بیانگر کاهش ۹۰ درصدی فروش بلیت و ریزش مسافر می باشد. لذا طبیعی است که با این وضع نیازی به دیزل گرم به تعداد بالا نیست اما اگر به حوال و قوه الهی موفق به شکست این ویروس منحوس شویم آنگاه در آینده نیاز به دیزل گرم بیشتری ( با توجه به کمبود شدید

یکصد هزار تومان خریداری می شد اکنون همان بانداژ با افزایش حدود ۸ برابر به مبلغ ۸/۵۰۰/۰۰۰ تومان رسیده است. همچنین سایر موارد در راستای تجهیز قطارها و اجرای پروتکل های بهداشتی اکنون باتوجه به نرخ تورم با افزایش ۸ تا ۱۰ برابری روبرو بوده ولی متأسفانه در خصوص افزایش نرخ بلیت در سال ۹۹ تنها ۲۰٪ افزایش داشته ایم. ضمن اینکه ضریب درآمد و بهره وری از واگن ها نسبت به دوره مشابه سال قبل بالغ بر ۹۰ درصد کاهش داشته است در حالی که افزایش هزینه ها سرسام آور بوده و ادامه روند فعلی ادامه فعالیت و بقای شرکت ها را با مشکل مواجه

