



گفتگو با محمد رجبی مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا:

کمبود منابع مالی، دغدغه اصلی عدم موفقیت در خرید واگن مسافری است

حمل و نقل مسافر با قطار هرچند که در اکثر قریب به اتفاق کشورهای جهان حتی در کشورهای پیشرفته صنعتی زیانده است و اغلب از یارانه‌ها و کمک‌های دولت‌ها بهره می‌برد، اما در نگاه کلان اقتصادی، مزایای غیرقابل انکار دارد. این سیستم دارای ویژگی‌های بسیار اساسی است که آن را از سایر شیوه‌های حمل و نقل متمایز می‌سازد. حمل انبوه مسافر، مصرف کمتر سوخت و صرفه‌جویی کلان انرژی و به تبع آن صرفه‌جویی کلان ارزی در منابع ملی، سازگاری با محیط‌زیست به‌عنوان زیربنای توسعه پایدار، ایمنی بسیار بالا، آسایش و راحتی طول سفر به دلیل برخورداری از امکانات رفاهی متعدد نظیر امکان خواب و تحرک، سرویس‌های بهداشتی، رستوران و پذیرایی، سیستم‌های صوتی و تصویری و ... ویژگی‌های ممتازی هستند که این شیوه را نسبت به شیوه‌های دیگر به ویژه حمل و نقل جاده‌ای برتری می‌بخشد. برای واکاوی بیشتر مشکلات این بخش به سراغ مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی رجا رفتیم و در خصوص چالش‌های این روزهای مالکان واگن مسافری گفتگویی کردیم که به آن می‌پردازیم:

هم هست؟

قطعات اصلی و اساسی غالباً توسط شرکت‌های ایرانی تولید و ارائه می‌شود. در مورد چرخ و سیستم ترمز کماکان وابستگی به خارج وجود دارد. البته شرکت‌های سازنده اعلام کرده‌اند چرخ واگن‌های مسافری را بومی سازی کرده‌اند که در مرحله تست نهایی قرار دارد. ما هم اعلام آمادگی کرده‌ایم تمایل داریم که قرارداد ببندیم و در مراحل ساخت از آنها حمایت کنیم. ولی اکنون اقلامی مانند ترمز، چرخ، فنرها، کمک فنر، قلاب و قطعات تابلو برق توسط شرکت‌های واسطه از خارج تهیه می‌شود.

برای تامین قطعات با توجه به تحریم‌ها و نوسانات نرخ ارز با چه مشکلاتی روبرو هستید؟

قیمت تمام شده عملیات بازسازی در کشور طی سال‌های ۹۷-۹۶ زیر یک میلیارد تومان تمام می‌شد. این رقم در سال ۹۸ به ۱/۸ میلیارد و انتهای همان سال به ۲ میلیارد تومان رسید. در حال حاضر عملیات بازسازی به سختی با ۳/۵ میلیارد تومان ممکن می‌شود.

به عنوان یک کارشناس که سال‌ها در این حوزه فعال هستید بفرمایید واردات واگن به صرفه‌تر است یا ساختن آن در داخل؟ اصلاً تولید داخلی جوابگوی نیاز کشور هست؟

حتماً ظرفیت ساخت برای تولید در داخل کشور را داریم. ما می‌توانیم با تامین منابع لازم شرکت‌های سازنده واگن را حمایت کنیم و اگر این امر محقق شود واردات واگن در حجم بالا خیلی ضرورت نخواهد داشت. دغدغه اصلی و عدم موفقیت در خرید واگن، تأمین منابع مالی است. اکنون هزینه خرید واگن نو - چه داخلی و چه خارجی - حدود ۵۵۰ هزار یورو تمام می‌شود که حتی سازنده داخلی به قیمت ۶۳۰ هزار یورو به ما می‌فروشد که معادل ریالی آن بیش از ۱۸ - ۱۷ میلیارد تومان می‌شود که اصلاً توجیه

در دست تعمیر است. برای ادامه کار هم واگن‌های دانمارکی به مجموعه اضافه خواهند شد که قرارداد آن را با شرکت پلور سبز نهایی خواهیم کرد. به این ترتیب شرکت‌های پلور سبز، نوین صنعت رجا و واگن پارس در بسته جدید تبصره ۱۸ که به زودی ابلاغ خواهد شد، در ادامه فعالیت‌ها برای بازسازی و تعمیرات ناوگان حضور خواهند داشت. در تلاشیم طی ۱۸ - ۱۷ ماه آینده بیش از ۱۲۰ تا ۱۲۴ واگن را بازسازی کنیم. اکنون تمام فرآیند بازسازی و تعمیرات در داخل کشور انجام می‌شود یا نیاز به قطعات خارجی

بازسازی از تبصره ۱۸ یک بسته ۵۲ تایی (۲۷ + ۲۵) توسط شرکت واگن پارس و نوین صنعت رجا فعال بود و اکنون مرحله دوم آن در حال پرداخت است و تشریفات قانونی آن انجام شده است. از این بسته ۵۲ دستگاهی که تا الان ۱۴ دستگاه تحویل گرفته شده در ماه‌های آینده (حداکثر بهمن ماه) به تدریج تحویل داده خواهد شد.

در حال حاضر چه تعداد واگن در سیر فعال دارید و چه تعداد در حال تعمیرات است؟

واگن‌های در سیر ما حدود ۳۵۰ واگن است و کمتر از ۵۰ واگن هم

در ابتدا بفرمایید از آغاز سال تاکنون نوسازی ناوگان ریلی به چه نحوی بوده است؟

خوشبختانه در سال جاری با همه فشارهای مالی و تنگناهای موجود، مطابق با برنامه‌ریزی‌هایی که از قبل داشتیم ۸ واگن نو از شرکت واگن پارس به ناوگان رجا اضافه شده است. از شرکت پلور سبز هم ۲ واگن جدید تحویل گرفتیم. همچنین در چند ماه باقی مانده از سال، برنامه‌ای با شرکت پلور سبز برای دریافت ۴۹ دستگاه واگن داریم. امیدواریم که ظرف یک سال و نیم آینده این ۴۹ دستگاه را تحویل بگیریم. در بخش



اقتصادی برای سرمایه‌گذار ندارد. لذا در این مورد باید حمایت ویژه دولت باشد. در ایران می‌توان واگن تولید کرد و نیازی به واردات نیست؛ ما باید بتوانیم کشتش بازار را با توسعه خطوط ریلی کشور همراه کنیم. هنوز بعضی از استان‌های کشور به شبکه ریلی کشور متصل نیستند. اگر استان‌هایی مانند اردبیل، کردستان، کهگیلویه و بویراحمد و... به شبکه سراسری وصل شوند تقاضا هم برای استفاده از این خطوط افزایش پیدا می‌کند. باید از الان برنامه داشته باشیم که خرید ناوگان جدید را در دستور کار داشته باشیم. این کار با مساعدت و ارائه تسهیلات بانکی بدون بهره امکان پذیر است؛ و گزینه انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری وجود نخواهد داشت.

شرکت راه‌آهن چه نقشی را می‌تواند به عنوان تسهیل‌کننده برای دریافت تسهیلات تبصره ۱۸ ایفا کند؟

شرکت راه‌آهن به عنوان نماینده دولت در بخش حمل و نقل ریلی که نقش رگولاتوری و تنظیم‌کننده تقاضای بازار را دارد قطعاً تامین منابع را پیگیری می‌کند و به عنوان ناظر بخش دولتی نسبت به توزیع بین شرکت‌هایی که تقاضا برای سرمایه‌گذاری دارند اقدام می‌کند.

در خصوص لکوموتیو با چه چالش‌هایی روبرو هستید؟

خوشبختانه دوستان بخش خصوصی در این زمینه فعالیت‌های خوبی داشته‌اند هرچند بسیار سخت بوده است. تولید هم در شرکت‌هایی مانند مپنا و واگن پارس صورت گرفته است. در بخش مسافری راه‌آهن طی چند ماه اخیر با مشکلاتی مواجه شده و تعداد لکوموتیوهای در سیر کاهش چشمگیری پیدا کرده است و این نگرانی را به وجود آورده که در آستانه نوروز ۱۴۰۰ پس از رفع بیماری کرونا بحران کمبود لکوموتیو در بخش مسافری داشته باشیم. از حالا این هشدار را بدهم که مسئولان سازمان حمایت و

سازمان برنامه و بودجه نسبت به تامین اعتبارات لازم برای تامین تجهیزات اقدامات لازم را انجام دهند که رسالت بخش مسافری مخصوصاً در فضایی که کرونا را نداشته باشیم و تقاضاهای جدیدی تعریف بشود را پوشش بدهیم.

تعرفه بهره‌برداری در شبکه ریلی برای شرکت‌های مسافری به چه صورتی است؟

تعرفه‌ای که باید اعمال شود را شوای عالی هماهنگی وزارت راه سالانه بررسی و تصویب می‌کند. ما امسال از اول تیرماه اجازه افزایش نرخ را داشتیم ولی به دلیل شرایطی که کرونا حاکم کرد همه شرکت‌ها مجبور شدند تخفیفات ویژه بدهند.

با توجه به شیوع ویروس کرونا افزایش نرخ ارز را هم داشتیم که تاثیر زیادی روی همه قیمت‌ها داشته است. قیمت بلیت افزایش نرخ داشته ولی شرکت‌ها نتوانسته‌اند اعمال کنند، آیا این نرخ جوابگوی هزینه‌های شرکت‌ها هست؟

با توجه به شرایط حاد اقتصادی که پیش آمده قیمت واحد صندلی برای هر کیلومتر بر اساس دریافتی از مسافر پوشش داده نمی‌شود. حالا یک سری یارانه را راه‌آهن لحاظ می‌کند، با نرخ لکوموتیو بازی می‌کند، هزینه‌های جابه‌جایی را تعدیل می‌کند و... که ساختار اقتصادی حمل و نقل ریلی حفظ شود. ولی اگر بخواهیم به وضع تعادلی برسیم و هزینه‌های تمام شده راه‌آهن هم منظور شود باید تا ۳ برابر افزایش پیدا کند! در حال حاضر مکانیزمی پیاده می‌شود که حداقل فشار به شرکت‌ها وارد شود. با توجه به اینکه سالانه حدود ۶۰۰ تا ۷۰۰ میلیارد تومان یارانه از طریق راه‌آهن به شرکت‌های مسافری تعلق می‌گیرد اما باز هم بسیاری از شرکت‌ها قادر به فعالیت نیستند و حتماً باید کمک‌های دولتی به آنها تعلق بگیرد.

به خاطر گستردگی کرونا،

شرکت‌ها شب عید همه بلیت‌ها را فروختند ولی بعداً مجبور شدند تمام بلیت را بدون کسر ۱۰ درصد برگردانند. آیا برای آن ۱۰ درصدی که کسر نشده راه‌آهن کمکی کرده؟

اصل موضوع توسط وزارت راه تایید شده ولی هنوز تخصیص اعتبار نشده که تسویه کنند.

بابت ویروس کرونا آیا شرکت رجا تسهیلاتی در این باره دریافت کرده یا نه؟

تسهیلات کرونایی، فقط شامل قطارهای مسافری شد. این منابع شامل ۹۴۰ میلیارد تومان بود که بین ۷۰ شرکت تقسیم شد. ۷۰ درصد این منابع مستقیماً به ۱۰ شرکت مالک واگن مسافری با نسبت سهم بازارشان پرداخت شد. ۳۰ درصد باقی مانده هم بین بقیه شرکت‌ها تقسیم شد.

وضعیت قطارهای گردشگری چگونه است؟

در کل کشور شرکت راه‌آهن و رجا دو شرکتی بودند که قطارهای گردشگری داشتند. وقفه‌هایی برای فعالیت داشتند ولی در چند هفته گذشته مجدداً برای مسیر سوادکوه و شیرگاه قطارها پنجشنبه و جمعه هر هفته اعزام می‌شوند ولی تعدادشان محدود است. در سایر مسیرها فعلاً قطاری نداریم. امیدواریم با رفع برخی موانع و مشکلات فنی که در توسعه ناوگان داریم، بتوانیم این بخش را گسترش بدهیم.

پروتکل‌های بهداشتی چگونه رعایت می‌شود؟

تمام الزاماتی که وزارت بهداشت تعیین کرده است را به جد رعایت می‌کنیم. وضعیت استقرار مسافران در کویچه‌ها برای خانواده‌های غیر همنام ۲ نفر و خانواده‌های همنام وضع عادی دارند. جناب آقای رئیس‌جمهور و نماینده وزارت بهداشت در جلسه ستاد کرونا از بخش حمل و نقل ریلی به خاطر رعایت و اجرای پروتکل‌های بهداشتی و حفظ شرایط ایمنی برای

مسافران تشکر ویژه‌ای داشتند.

فعالیت قطار تهران - وان - آنکارا در چه وضعیتی قرار دارد؟

اکنون از طرف ایران این تقاضا وجود دارد ولی همسایه ترک ما فعلاً این آمادگی را ندارد. امیدواریم در چند ماه آینده بازگشایی شود.

نقش انجمن در مورد انتقال و انعکاس مشکلات بخش خصوصی به دولت چطور بوده است؟

ما مکاتبات گسترده و جلسات زیادی با نمایندگان دولت در ستاد کرونا داشتیم. با وزیر راه، معاون حمل و نقل وزارتخانه، جلسات متعددی با دکتر واعظی داشتیم. با معاونت اقتصادی رییس‌جمهور جلسه‌هایی برگزار کردیم. مکاتباتی با مجلس شورای اسلامی داشته‌ایم. برای دریافت و اختصاص تسهیلات ویژه کرونا فعالیت‌های زیادی در قالب نامه‌نگاری و نشست‌های تخصصی داشته‌ایم و پیگیری‌های لازم هم انجام شده که نتیجه آن در بخش مسافری به تخصیص همان ۹۴۰ میلیارد تومان منجر شد.

چشم انداز حمل و نقل ریلی را در بخش مسافری چگونه می‌بینید؟ واقعیتی که باید بپذیریم این است که کرونا به سادگی از جامعه ما رخت بر نمی‌بندد. پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهند تا اواسط سال ۱۴۰۰ هم به شرایط سال ۹۸ بر نمی‌گردیم و حداکثر با ۶۰ درصد ظرفیت سال قبل می‌توانیم فعالیت کنیم. چون ملزم به اجرای پروتکل‌های مصوب وزارت بهداشت هستیم ظرفیت نهایی کمتر می‌شود. اگر کل واگن‌ها را در نظر بگیریم از ۱۱۰۰ واگن مسافری حدود ۶۵۰ واگن در سیر هستند؛ یعنی حدود ۵۵ درصد واگن‌های مسافری در گردش هستند و مسافر جابه‌جا می‌کنند. این مساله روی تقاضا هم اثر می‌گذارد و مردم شاید انگیزه سفر نداشته باشند. امید داریم تابستان ۱۴۰۱ شاهد وضعیت متعال و مناسب در بخش مسافری باشیم.