

محمد رجبی مدیرعامل شرکت رجا و رییس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی:

## در دوران کرونا، هم از کرونا آسیب دیدیم هم از راه‌آهن



### مغایرت‌های حساب شرکت رجا با راه‌آهن به چه صورت است اگر امکان دارد توضیحی در این خصوص بفرمایید؟

مغایرت‌های حساب‌های راه‌آهن و شرکت رجا از زمان واگذاری شرکت رجا آغاز شده است و جزئیات کار برای انتقال رجا از راه‌آهن به سازمان تأمین اجتماعی با اقدامات مؤثری انجام نشده و مستنداتی که موجود است بین دو طرف به یک میزان تقسیم نشده است. سازمان تأمین اجتماعی در زمان واگذاری، پیگیری‌ها را انجام داده و سازمان خصوصی سازی به عنوان نماینده دولت، تکلیف برخی از دارایی‌ها را روشن کرده است. خوشبختانه در مورد اقلامی که راه‌آهن بر سر آن با شرکت رجا بحث دارد و برای ما هم عجیب است، خصوصی سازی تعیین تکلیف کرده است. عمده مواردی که راه‌آهن به عنوان مغایرت حساب در حساب‌هایش دارد و هر ماه نسبت به شرکت رجا ادعای مالکیت می‌کند مربوط به خریدهای طرح است. ما بسته‌های خریدی داریم که از محل طرح‌های دولتی خریداری شده و از زمانیکه سازمان خصوصی سازی این واگذاری را انجام داده به صراحت گفته، هر آنچه از اقلام طرح که تا آن تاریخ که بعد از تاریخ مصوبه از انتهای سال ۹۲ است شرکت رجا تحویل گرفته مربوط به شرکت رجا است.

طرح‌ها به این نحو هستند، منابعی که شرکت‌های دولتی می‌توانند برای توسعه زیرساخت خود تأمین کنند می‌تواند از محل درآمد، جاری یا وام باشد. اما مواقعی هست

محمد رجبی رییس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی در گفت و گو با دوماهنامه ندای حمل و نقل ریلی به موارد مهمی در خصوص چالش‌های حمل و نقل مسافری ریلی اشاره کرد. وی معتقد است نگاه بیرون به حمل ریلی این است که این مد از حمل و نقل ارزان است و نیاز به مساعدت ندارد و در مقایسه با مدهای دیگر همانند جاده و هواپیما باید بودجه کمتری اختصاص پیدا کند اما این امر خلاف واقعیت‌هاست. سهم سرمایه‌گذاری در بخش ریلی بسیار سنگین است. ساخت یک واگن مسافری در کارخانه‌های داخلی خوشبینانه بالغ بر ۱۸ تا ۲۲ میلیارد تومان است که حدود ۴۰ مسافر جا به جا می‌کند. یک اتوبوس نیز حدود ۴۰ مسافر جا به جا می‌کند که حدود ۲/۵ میلیارد تومان برای خرید سرمایه می‌خواهد. واگن‌های مسافری را باید حداقل نیروی کششی ۷۰ میلیارد تومانی جا به جا کند اما قیمت واحد بلیت قطار تقریباً مشابه قیمت اتوبوس است. مسئولینی که تلاش می‌کنند تا بار و مسافر روی ریل بیاورند با حمایت‌هایی که امروز صورت می‌گیرد، امکان پذیر نیست. آمارها نشان می‌دهد در سال ۸۹ بیش از ۱۸۰۰ واگن مسافری داشته‌ایم و در سال ۹۹ حداکثر ۱۱۵۰ واگن مسافری داریم. یعنی طی ۱۰ سال رشد چشمگیری در افزایش ناوگان نداشته‌ایم. البته در این دوره نسبت به خارج کردن واگن‌ها با عمر بالا اقدام شده و اقدام درستی هم بود. رجا حدود ۴۵۰ واگن فرسوده را از رده خارج کرده و شرکت‌های دیگر هم به همین نسبت، اما امکان ورود واگن جدید صورت نگرفته است. امروز هیچ سرمایه‌گذاری انگیزه وارد کردن واگن جدید به بخش ریلی را ندارد. این موضوع اعلام خطری است که در فضایی که روی توسعه زیرساخت‌ها کار می‌شود و شاهد توسعه‌های شبکه ریلی در استان‌های جدید هستیم، اما نسبت به افزایش تعداد ناوگان مسافری هیچ شرکتی علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری نیست.

دولتمردان و سیاستمداران اقتصادی و تنظیم‌کننده‌های بودجه در مجلس برای رونق بخشیدن به بخش ریلی و جذب و ایجاد انگیزه برای سرمایه‌گذاری باید مشوق‌های ویژه در نظر بگیرند تا سرمایه‌گذار ورود پیدا کند. در برنامه‌های اجرایی توسعه شبکه‌های ریلی، استان‌های اردبیل، لرستان، کردستان و بوشهر به شبکه ریلی وصل می‌شوند و تمامی این خطوط نیاز به ناوگان دارند. پروسه تأمین ناوگان از بخش مالی تا مهندسی اگر با سرعت انجام شود حدود ۲ سال زمان می‌برد.

میانگین قیمت واگن در کشور ۵۴۰ هزار یورو است یعنی حدود ۱۷ میلیارد تومان. اگر این رقم ثابت بماند هیچ سرمایه‌گذاری تمایل به ورود ندارد. یک قطار مسافری ۸ واگنه که باید یک واگن ذخیره هم داشته باشد، یعنی قطار ۹ سالانه امروز حدود ۱۵۳ میلیارد تومان و یک لکوموتیو ۶۰ میلیارد تومان، حدود ۲۲۰ میلیارد قیمت دارد. این قطار روزانه در هر سرویس خوشبینانه می‌تواند ۴۸ میلیون تومان درآمد داشته باشد که با این مبلغ فقط هزینه تجهیزات تأمین می‌شود و هزینه کارمندان و دیگر هزینه‌ها بدون بودجه کافی باقی خواهد ماند.

فضا برای اقتصادی کردن توسعه ناوگان بخش مسافری به هیچ عنوان مناسب نیست و اگر دولت اقدام بایسته‌ای انجام ندهد دچار مشکل خواهد شد. امروز بخش مسافری کشور نیازمند تخصیص اعتبار برای بودجه ارزی ۴۲۰۰ تومانی است. برای خرید تجهیزات باید حتماً ارز ۴۲۰۰ تومانی تخصیص داده شود.



شرکت رجا به راه‌آهن خدمات می‌دهد در نتیجه راه‌آهن باید مطالبات شرکت را از دولت بگیرد به همین دلیل است که شرکت رجا بهای اجاره لکوموتیو را به راه‌آهن نمی‌دهد و معتقدیم که راه‌آهن پس از دریافت مطالبات ما از دولت، بهای اجاره لکوموتیو را کسر و مابقی را به شرکت برگرداند.

**کرنا تنها عامل کاهش درآمد بخش مسافری نبود بلکه خسارت‌هایی که از محل لکوموتیو در بخش مسافری خوردیم نیز مزید بر علت شد**



**با توجه به شیوع ویروس کرونا شرکت‌های قطارهای مسافری با چالش‌های بسیاری رو به رو بوده‌اند، از جمله چالش‌ها کاهش ظرفیت مسافرها در کوبه‌های قطار بوده، در این خصوص توضیحاتی بفرمایید.**

تعداد قطارها به صورت چشمگیری در ماه‌های اول شیوع ویروس کرونا کاهش پیدا کرد. در ماه اسفند مجبور شدیم کل دریافتی ناشی از پیش فروش بلیت‌ها را بازگردانیم که فشار سنگینی به این بخش بود. این موضوع بخش مسافری ریلی را زمین گیر کرد. وقتی بلیت‌ها را پیش فروش می‌کنیم منابع بدست آمده را خرج تجهیز قطارها می‌کنیم.

در ماه اول و دوم کمترین جابه جایی مسافر را در تاریخ راه‌آهن داشتیم. در ماه خرداد وضعیت با نرخ ۳۵ درصد، می‌توان گفت عادی شد. یعنی در ماه‌های خوب ضریب درآمد ۳۶ درصد بود {ضریب درآمد یعنی تعداد صندلی ایجاد و درآمد حاصله}. در الزام رعایت پروتکل‌های بهداشتی، ظرفیت راه‌آهن داد و به ازای هر کوبه اگر افراد غیر همانم بودند ۵۰ درصد ظرفیت باید اجرا می‌شد. میانگین، هر ۳ نفر از یک کوبه می‌توانستند استفاده کنند و نفر چهارم نمی‌توانست وارد کوبه شود.

با توجه به اینکه افزایش قیمت تایید شده بود اما امکان اجرای سیاست افزایش قیمت و تعرفه به جهت کشش بازار نبود، هزینه‌ها در بخش ارزی رشد سرسام آور داشت و در ربالی نیز از تجهیزاتی همانند چرخ و کفیوش و مواد شوینده با بالای ۲۰۰ درصد افزایش نرخ و برخی از اقلام همانند چرخ با افزایش قیمت مواجه بودیم. قیمت چرخ از ۱۰ میلیون تومان در اوایل سال ۹۸ به رقم ۳۵ میلیون تومان در واحد چرخ در سال ۹۹ رسیدیم و به عبارتی ۳۵۰ درصد در خرید چرخ افزایش

البته اعداد و ارقامی که در دفاتر ثبت شده در ۱۰ سال گذشته آمده حدود ۹۸۰ میلیارد تومان طلب یارانه داریم.

از این ۹۸۰ میلیارد تومان یارانه تنها ۲۰ میلیارد آقای نوبخت (سازمان برنامه و بودجه) در سال ۹۷ داده و ۱۰ میلیارد قرار است در این ماه داده شود.

در کل دولت ۳۰ میلیارد تومان از ۹۸۰ میلیارد تومان، یارانه را پرداخت کرده و راه‌آهن

بابت مساعدتی که گمان می‌کند در هزینه‌های شرکت کرده یارانه تلقی کرده و از حساب بدهی‌های ماکم کرده است. ما سالانه نزدیک به ۸۰ تا ۹۰ میلیارد تومان لکوموتیو اجاره می‌کنیم.

به دلیل اینکه راه‌آهن نماینده دولت است شرکت رجا مطالباتش را از راه‌آهن طلب می‌کند. به کرات به دلیل طلبی که از دولت داریم نامه به راه‌آهن زده‌ایم که نمی‌توانیم قطارها را سیر دهیم اما راه‌آهن گفته سیر دهید و طلب‌ها را حساب می‌کنیم.

در سال ۹۹ میانگین قیمت هر سفر حومه‌ای ۴۴ هزار تومان است اما امروز میانگین ۳۵۰۰ تومان می‌گیریم و سال‌های قبل کمتر دریافت می‌کردیم. فاصله این مبلغ را دولت باید برعهده گیرد یا باید دارایی‌های شرکت رجا را اجاره کند که این کار را انجام نداده است. در همه سنوات گذشته نیز بدهی‌های ما را نداده است درحالی که در تهران روزانه، نزدیک به ۴۰ سیر به کرج، پزند، گرمسار، قم و هشتگرد داریم. براساس این سیرها باید مبالغ محاسبه شود، تا دفتر رییس جمهور هم برای این امر پیگیری کرده‌ایم، دفتر رییس جمهور این موضوع را تایید می‌کند. جلسه‌ای را آقای جهانگیری در سال ۹۷ با حضور وزرای وقت آقایان: آخوندی و ربیعی برگزار کرده و تاکید کردند که سازمان مدیریت نسبت به محاسبه نفر-کیلومتر حمل و نقل حومه‌ای، مبلغ را برای رجا محاسبه کنند. البتہ در بودجه سنواتی نیز با عنوان یارانه حمل و نقل حومه‌ای وجود دارد. این داستان در مورد مترو نیز وجود دارد که یارانه را به مترو پرداخت می‌کنند و مترو یارانه برق نیز دارد اما ما گاز و تیل را با قیمت آزاد و حتی با ارزش افزوده می‌خریم.

گاز و تیل را از مجموعه راه‌آهن به جای ۳۵۰ هزار تومان، ۵۵۰ هزار تومان خریداری می‌کنیم. هیچ سوبسیدی در بخش حمل و نقل ریلی نیست.

که دولت بر اساس شرایط جامعه و مطالعات زیرساختی در بخش تأکید می‌کند که با این میزان پول نمی‌توان توسعه داد، گزارش یا درخواستی مبنی بر اینکه برای توسعه تعداد ناوگان کشور، دولت باید کمک ویژه کند که منابع را خود دولت باید تأمین کند. این کار نیز انجام شده و در سال‌های ۸۲، ۸۳ و ۸۴ طرح‌های مختلفی در این زمینه با شماره‌هایی اعلام کردند و دولت نیز تعهد کرده بودجه سالیانه آن‌ها را بپردازد. این طرح‌ها در زمان شرکت رجا به عنوان مجری طرح، تحویل گیرنده ناوگان مانند ترن‌ست‌ها، ریل باس و دوطبقه‌ها واگذار شده و طرح به تعبیری نیمه تمام مانده است. واگن‌های مولد برق و سایر موارد مطرح شده تحویل رجا شده است لذا دلیل مطرح کردن راه‌آهن روی این موارد بحث برانگیز بوده زیرا قبل از واگذاری شرکت رجا تعیین تکلیف شده، حتی مولدها و واگن‌های غزال فروخته شده است.

طرح‌های نیمه تمام در زمان واگذاری را سازمان خصوصی‌سازی تعیین تکلیف کرده و گفته هر آنچه از طرح‌هایی که تا زمان واگذاری تحویل رجا شده دارایی‌های شرکت رجا است و باید ثبت شود و آن‌هایی که نیامده مربوط به راه‌آهن است و راه‌آهن نیز ادعایی در این خصوص ندارد.

به عنوان مثال از مجموع ریل‌باس‌هایی که رجا تحویل گرفته بود و تعدادی که بعد از طرح آمده {البته با این شائبه که رجا می‌توانسته تمامی را تحویل بگیرد و خود را به دولت بدهکار کند} شرکت رجا ریل‌باس‌های خودمان را که تعداد ۱۴ تا می‌باشد تحویل گرفته و بعد از اینکه شماره‌های ۱۵، ۱۶ و ۱۷ را تحویل گرفت مدیریت و نگهداری کردیم. در سال ۹۶ سه ریل باس را تحویل راه‌آهن داده‌ایم و به دلیل اینکه در آن زمان راه‌آهن هنوز زیرساخت لازم برای نگهداری را نداشت در رجا بود و پس از آن با ورود ریل‌باس‌های جدید برای نگهداری قراردادی را بستند و سه ریل‌باس را به راه‌آهن برگرداندیم.

در مورد ترن‌ست‌ها نیز در قانون آمده که ۸۰ تا ۱۰۰ واگن ترن‌ست قبل از واگذاری وارد رجا شده و مالکیت ۲۰ واگن ترن‌ست دیگر با راه‌آهن است. اکنون نیز واگن پارس هنوز ۸ ترن‌ست باقی مانده را تولید نکرده و باید تحویل راه‌آهن شود. از سوی دیگر شرکت رجا بابت یارانه‌هایی که بابت قطارهای حومه‌ای و تکلیفی باید بگیرد متأسفانه طی ۱۰ سال گذشته هیچ مبلغی دریافت نکرده است، در حالیکه ردیف بودجه دارد و نماینده دولت، راه‌آهن است و باید یارانه را دریافت و به شرکت رجا بدهد.



قیمت داشتیم. اقلامی همانند محور و بانداژ با رشد سرسام آور همراه بود. از یک سو با هزینه‌های سرسام آور و از سوی دیگر ناباورانه، درآمد شرکت‌ها با کاهش شدیدی رو به رو بود.

شرکت‌های مسافری تا امروز از ذخایر انبارهایشان استفاده کرده‌اند و اگر این انبارها شارژ نشود در سال‌های پیش‌رو مطمئناً با چالش بزرگی رو به رو خواهند بود.

در دوره‌ای که امروز به سر می‌بریم درآمد بخش مسافری نسبت به سال گذشته به یک پنجم کاهش پیدا کرده است. در بخش مسافری ریلی از ۱۵۰۰ میلیارد تومان درآمد وصول شده سال گذشته، امسال حدود ۲۴۰ میلیارد درآمد کسب خواهد کرد. به عبارتی در سال جاری حدود ۲۴ درصد نسبت به سال گذشته درآمد کسب می‌کنیم. هزینه‌ها به یک پنجم کاهش نیافته و به دلیل اینکه ضریب اشغال قطارها کاهش پیدا کرده اما باز همان ۸ سالن و ۱۲ مأمور اعزام می‌شود و در آمد همان ۵۰ درصد است. یعنی هزینه به کاهش تعداد قطارها ۳۰ درصد کاهش پیدا کرده اما درآمد یک پنجم است و با این درآمد کم، هزینه ۷۰ درصدی را جبران می‌کنیم. در سال جاری با توجه به اینکه شرکت رجا را باید اداره کنیم با ۵۵ درصد کسری بودجه مواجه هستیم.

ما نمی‌توانیم سفارش چرخ و اقلام مورد نیاز را بدهیم. ۵۵ درصد کسری بودجه مسأله بسیار مهمی است. همه شرکت‌هایی که در بخش مسافری فعالیت می‌کنند غیر راه‌آهنی هستند و در شرایط شیوع ویروس کووید ۱۹ انتظاراتی را از راه‌آهن داشته‌اند. بخشی از این انتظارات را راه‌آهن برآورده کرده همانند کمک‌هایی در هزینه‌های لکوموتیو به بخش مسافری، اما به معنی آن نیست که هزینه لکوموتیو کاملاً حذف شود. مقرر بوده که هزینه لکوموتیو را در ماه اول، راه‌آهن صفر کند اما شرکت‌های مسافری تقاضا دارند که هزینه لکوموتیو در دوران شیوع این ویروس صفر شود. اگر هزینه لکوموتیو صفر شود کسری بودجه به ۳۴ درصد خواهد رسید.

اگر هزینه لکوموتیو صفر نشود همان ۵۵ درصد کسری بودجه را خواهیم داشت به عبارتی ۵۵ درصد هزینه‌هایمان را بدهکار خواهیم شد. حدود ۳۰ درصد درآمد را با مولد هزینه لکوموتیو می‌گیریم که اگر این ۳۰ درصد حذف شود باز هم ۲۵ درصد به بازار بدهکار خواهیم بود.

دولت باید در این زمینه مبلغ تسهیلات را به ما می‌رساند اما امروز که وارد ماه دهم سال

می‌شویم هنوز تسهیلات بخش ریلی به غیر دو سه شرکت پرداخت نشده و شرکت‌هایی هم که تسهیلات را دریافت کرده‌اند شرایط بسیار سختی را در این راه گذرانده‌اند. شرکت‌هایی همانند شرکت جویبار که توانسته وام را دریافت کند ضامن آن شرکت‌هایی همانند عمران کرمان و ارگ بم بوده‌اند که شرکت‌های بزرگی هستند.

### بهره تسهیلاتی که قرار است بدهند چند درصد است؟

بهره وام ۱۲ درصد است که اگر در شرایط پرداخت مشکلی پیش آید سود تسهیلات ۱۸ درصد می‌شود. البته همین سود ۱۲ درصد نیز مشکلات را دو چندان می‌کند. درآمد پایین است و باید برای پرداخت حقوق و دستمزد و اقلام مورد نیازمان وام ۱۲ درصد بگیریم.

امسال ما نزدیک ۲۵ درصد هزینه‌های بازار را می‌دهیم و تحمیل هزینه ۱۲ درصدی برای بازگشت تسهیلات با خود شائبه‌هایی دارد. تعیین مقدار تسهیلات برای شرکت‌ها توسط معاونت مسافری راه‌آهن و بر اساس سهم بازار و تعداد ناوگانی که شرکت‌ها دارند مشخص می‌شود.

### با توجه به شیوع ویروس کووید ۱۹ آیا قطارهای شرکت‌های مسافری از سیر خارج شده است؟

حدود ۷ ماه است که بزرگترین پارکینگ‌های ریلی کشور تشکیل شده و قطارهای مسافری بسیاری در پارکینگ‌ها خوابیده‌اند. در بهترین شرایط در این دوران ۴۰ درصد ناوگان مسافری ریلی در سیر بوده است.

### با توجه به اینکه حدود ۴۰ درصد قطارها از سیر خارج شده‌اند آیا زمانی مهیا شده تا قطارهای مسافری وارد تعمیرات اساسی شوند؟

در خصوص بخش تعمیرات دو دسته فعالیت داشته‌ایم. فعالیت‌هایی که از محل تبصره ۱۸ که مربوط به بازسازی واگن‌ها بوده که کم و بیش در حال انجام است. در خصوص تعمیرات اساسی نیز در حال انجام است اما آهنگ شتاب آن به دلیل عدم وجود منابع کند است. تعمیرات سالیانه نیز همانند گذشته انجام می‌شود زیرا تا انجام نشود مجوز سیر نمی‌گیرد. اصلی‌ترین بخش که مقرر بود در سال ۹۸ و ۹۹ کار جدی روی آن انجام شود بازسازی واگن‌های با عمر بالای ۳۰ سال بود که شتاب کمی پیدا کرد و با تعطیلات و عدم وجود

منابع لازم روبه رو بودیم و طبق برنامه پیش نرفتیم و حداکثر تا ۳۵ درصد از برنامه را می‌توانیم پیش ببریم.

### خدماتی که در قطارهای مسافری با توجه به شیوع ویروس کووید ۱۹ به مسافران داده می‌شود چگونه است؟

خدمات مسافری متأثر از شرایط شیوع ویروس کووید ۱۹ در قالب دستورالعمل‌های اجرایی که توسط سازمان بهداشت کشور ابلاغ شده صورت می‌گیرد و قطعاً تأثیرات آن کاهنده و مراقبتی بوده. در همین راستا شرکت‌ها بسته‌های پذیرایی را محدود کرده‌اند و مواد ضدعفونی و ماسک را اضافه کرده و در شرایط طبخ محدودیت‌های جدیدی اعمال شده است. سرو غذا با تنوع گذشته وجود ندارد و شرکت‌هایی که می‌توانند از کترینگ‌های مورد تأیید غذا را تهیه کنند محدود شده‌اند زیرا قدرت عمل در گذشته بیشتر بود و امکان ارائه خدمات در داخل قطار وجود داشت اما امروز باید بسته بندی در بیرون قطار انجام شود و سپس وارد قطار شود که دردسرهایی دارد. سطح عمومی رضایت خدماتی که به مسافران می‌دهیم را دریافت کردیم و در مقایسه با بقیه روش‌های حمل و نقل همانند جاده‌ای و هواپیمایی، خوشبختانه جایگاه خوبی داریم.

ستاد ملی کرونا، وزارت بهداشت و آقای رییس جمهور نیز از عملکرد بخش مسافری ریلی در دوره کرونا رضایت کامل داشتند و شخصاً از تلاشی که شرکت‌ها از ایجاد فضای ایمن برای مسافران انجام دادند تشکر کردند.

بررسی‌ها نشان می‌دهد آمار تأیید کننده‌ای مبنی بر اینکه افراد در سفر با قطار دچار کرونا شده باشند نداریم.

### در خصوص کمبود لکوموتیو در بخش مسافری با چه چالش‌هایی رو به رو هستید؟

متأسفانه در شرایط کرونایی با توجه به مشکلاتی که در بخش مسافری {کاهش شدید مسافر} داشته‌ایم، برای درخواست قطار اضافه کردن، راه‌آهن امکان ارائه خدمات لکوموتیوی نداشت. به عبارتی هم از کرونا خورده‌ایم هم از راه‌آهن. در برخی هفته‌ها این امکان بود که قطار اضافه کنیم اما به دلیل اینکه لکوموتیوهای بخش مسافری که مختص به لکوموتیوهای زمینس هستند زمین‌گیر شده‌اند، فشار بسیاری را به بخش مسافری وارد



داشته باشد و مسافر توان پرداخت چنین پولی را ندارد و فاصله بسیار است. ما در نهایت در مسیر تهران - مشهد مبلغ ۲۰۰ هزار تومان بتوانیم بگیریم که یک پنجم قیمت تمام شده است. اگر این زمان کاهش یابد تا دو بار این مسیر را طی کنیم به نقطه اقتصادی نزدیک خواهیم شد.

افزایش قیمت و نوسانات ارز تأثیرات منفی زیادی را بر اقتصاد حمل و نقل ریلی داشت. هزینه‌های حمل و نقل مسافری ریلی، حدود ۴۵ درصد در واگن‌های معمولی و ۶۵ درصد در واگن‌های خودکشش و لکوموتیو، متأثر از قیمت ارز است. وقتی ارز خود را در قامت دو نیم برابری نشان می‌دهد، نزدیک ۱۶۲ درصد متأثر از ارز افزایش هزینه داشته‌ایم.

تنها کشتی که برای افزایش قیمت بلیت در بازار وجود دارد حدود ۴۰ درصد است. یعنی قیمت بلیت ۱۰۰ هزار تومانی ۱۴۰ هزار تومان شود. هنوز یک چهارم افزایش هزینه‌های ما را جبران نمی‌کند. ما شکاف درآمد-هزینه عمیقی در سال ۱۴۰۰ خواهیم داشت که چالش جدی است. اگر شرایط ارزی ثابت بماند به مدت ۳ سال زمان نیاز داریم تا این مشکل را رفع کنیم.

افق پیش روی بخش مسافری برای جبران هزینه و منطقی کردن قیمت خیلی روشن نیست. زیرا این نگرانی وجود دارد که هزینه‌های ناشی از بخش ارزی، خدمات ارزی شرکت را نتوانیم مدیریت کنیم. همه بخش‌های ریلی به نوعی نیروی انسانی فعالیت می‌کند که کمترین پایه حقوق را دارد و در جدول هزینه‌های شرکت کمترین هزینه را دارند و شرکت‌های مسافری از من به عنوان رییس انجمن خواسته‌اند که نگاهی به حقوق کارگران نیز داشته باشند تا بتوانند انگیزه‌های لازم را در این شرایط اقتصادی در نیروی انسانی ایجاد کنیم.

سرعت‌هایی که امروز در شبکه داریم این امر تحقق نخواهد یافت و به این معنی است که درآمد ما کم است و مشتری رغبتی به سوار شدن به قطار ندارد و این نگرانی وجود دارد که ما نتوانیم جایگاه بخش مسافری را با بهره‌وری مناسب حفظ کنیم.

ما در چندین محدودیت محاصره شده‌ایم. کشش بازار برای افزایش قیمت، به شدتی که هزینه افزایش یافته، وجود ندارد و ما باید به سمت بهره‌وری سوق پیدا کنیم.

بهره‌وری یعنی به جای یک بار رفتن به مسیر تبریز دو بار در این مسیر سیر داشته تا بتوانیم هزینه‌ها را تأمین و درآمد بیشتری داشته باشیم. این امر با زیرساختی که در شبکه وجود دارد امکان پذیر نیست. در مسیر مشهد که به عنوان مسیر عمومی محسوب می‌شود و بیشتر قطارها در آن مسیر سیر دارند کاهش زمان سیر را حتی در سال‌های گذشته نداشته‌ایم. ما باید به عدد ۸/۵ یا ۸ ساعت در مسیر تهران - مشهد برسیم و با رسیدن به این عدد توجیه اقتصادی پیدا می‌کند. اگر این امر تحقق نیابد هر قطاری یک بار می‌تواند در این مسیر سیر داشته باشد. در بخش قطارهای خودکشش شرکت رجا، به دلیل اقتصادی نبودن، ترن‌ست‌ها را خوابانده و امکان سیر در زمان کرونا نبود، به دلیل طولانی بودن زمان سیر صرفه اقتصادی نداشته و امکان خدمات‌رسانی برای بخش خصوصی وجود ندارد. مگر اینکه پارانه آن داده شود. برای قطار معمولی برای هر واحد نفر - صندلی، هزینه تمام شده در مسیرهای عمومی حدود ۴۴ هزار تومان در سال گذشته بوده و احتمالاً امروز هر صندلی برای هر ۱۰۰ کیلومتر به عدد ۵۸ هزار تومان رسیده است.

به عنوان مثال در مسیر تهران-مشهد حداقل باید ۵۸ هزار تومان دریافت کنیم تا صرفه اقتصادی

کرد. امروز ۱۲۰ لکوموتیو زمینسی که باید به بخش مسافری تخصیص می‌دادند حدود ۸۶ لکوموتیو زمینسی به بخش مسافری وارد شد و مابقی لکوموتیو مورد نیاز بخش خصوصی را از لکوموتیوهای باری تأمین می‌کنند و سرعت لکوموتیوهای پایین‌تر است و با تأخیرهای بیش از حد از مبداء قطارها در انتهای شب مواجه هستیم. ما به دلیل کمبود لکوموتیو مجبوریم با لکوموتیوهای وارده از مسیرهای دیگر جبران کنیم. کرونا تنها عامل کاهش درآمد بخش مسافری نبود بلکه خسارت‌هایی که از محل لکوموتیو در بخش مسافری خوردیم نیز مزید بر علت شد.

اگر در ماه‌های پیش‌رو با کنترل ویروس، تقاضای سفر بیشتر شود این نگرانی وجود دارد که فرصت اضافه کردن قطار را به دلیل کمبود لکوموتیو از دست بدهیم که خسارت سنگینی به شرکت‌ها وارد می‌شود. شرکت‌هایی که با نیروهای انسانی انبوه فعالیت خود را دنبال می‌کنند، به امید آنکه بتوانند از درآمد در ماه‌های پر درآمد در فضای بهتر کرونا جبران کنند این نگرانی وجود دارد که راه‌آهن در زمینه لکوموتیو نتواند خود را به سرعت به روز کند و تعداد لکوموتیوهای مسافری را به میدان بیاورد.

## آیا مشکل کمبود لکوموتیو با راه‌آهن طرح موضوع شده است؟

جلسات متعددی با معاونت ناوگان راه‌آهن داشته‌ایم. معاونت ناوگان راه‌آهن کاملاً در این موضوع درگیر دریافت منابع از سوی دولت هستند. راه‌آهن از دولت درخواست منابع کرده است.

منابعی که در اختیار راه‌آهن باید قرار می‌گرفت از ۹۰۰ تا هزار میلیارد تومان بوده که در سال گذشته حدود ۲۸۰ میلیارد در سال گذشته تخصیص داده شده و امسال نیز به سستی منابع به راه‌آهن می‌دهند.

## سرعت در قطارهای مسافری چه نقشی را ایفا می‌کند؟

همیشه برای بخش مسافری سرعت حائز اهمیت بوده است. متأسفانه شاهد تغییر برنامه کاهنده برای سرعت در دو سال گذشته نبوده‌ایم و امسال به دلیل شرایط حاکم بدتر نیز شد. از نظر نگاه کسب و کار در بخش حمل و نقل مسافری، انگیزه سفر با قطار را برای مسافران کم می‌کند. نگاه شرکت مسافری در حمل و نقل این است که با واگن مسافری بیش از ۱۴۰۰ کیلومتر سیر رود. با