



گفت‌وگو با مهندس محمد رجبی  
نایب رییس هیئت مدیره انجمن صنفی  
شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته:

## بخش مسافری ریلی قربانی سیاست‌های راه‌آهن است

به دلیل نامناسب بودن شرایط کیفی خطوط ریلی در شبکه ۱۲ هزار کیلومتری کشور اعم از سوزن و ریل، چرخ‌های واگن‌ها با آسیب جدی رو به رو هستند که هزینه آن نباید بر عهده واگن‌دار باشد. گزارش‌های مفصلی از عدم انجام بهسازی‌های خط و نوسازی خطوط که بر عهده شرکت راه‌آهن ج.ا.ا است تا به امروز داشته‌ایم که این عدم بهسازی و نوسازی خطوط به دلیل مشکلات منابع مالی، فشار مضاعفی روی شرکت‌های مالک وارد می‌کند. طبق گفت‌وگویی که با نایب رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته داشته‌ایم وی اشاره به مصرف سه برابری چرخ نسبت به سال ۹۸ کرده است که یکی از اصلی‌ترین دلایل آن را شرایط نامناسب خط و سوزن می‌داند. نزدیک نوروژ هستیم و شرکت‌های مسافری ریلی در تکاپوی آماده‌سازی واگن‌های مسافری برای سفرهای نوروژی هستند. با توجه به چالش‌های وارده به بخش به دلیل شیوع ویروس کرونا، شرکت‌های مسافری متحمل ضرر و زیان بسیاری شده‌اند. از یک سو دریافت دیرنگام تسهیلات کرونایی و از سوی دیگر کاهش ظرفیت واگن‌ها و عدم افزایش قیمت بلیت، قوانین دست و پاگیر و گاه غیر شفاف وزارت صمت در ثبت سفارش‌ها و بدنه لخت و سنگین شرکت‌راه‌آهن ج.ا.ا به عنوان نهاد حاکمیتی در تصمیم‌گیری‌ها و بسیاری از موارد دیگر، شرکت‌های مسافری ریلی را قربانی سیاست‌های غلط خود کرده است. برای واکاوی بیشتر مسائل و مشکلات این بخش گفت‌وگویی با محمد رجبی داشته‌ایم که به آن می‌پردازیم:

پیشرفت داشته است، و امیدوارم تا تابستان سال آینده در مدار بهره‌برداری قرار گیرد. به موازات آن هم واگن پارس و همچنین شرکت نوین صنعت، بسته دوم بازسازی را آغاز کرده‌اند و امیدوارم در اواسط سال آینده بتوانند واگن‌های بازسازی شده را وارد مدار کنند. در مورد تخصیص تبصره ۱۸ که راه‌آهن اعلام کرده است، امیدواریم بتوانیم از این سهم عدد قابل توجهی دریافت کنیم. البته تلاش ما این است که از محل تبصره ۱۸ برای خرید واگن نو استفاده کنیم که مذاکرات آن تحت بررسی است. قراردادی از گذشته با پلور سبز داشته‌ایم که مشکلات محاسبات هزینه داریم که اگر این موانع رفع شود با احتمال زیاد حدود ۲۴ واگن نو را از شرکت پلور سبز دریافت خواهیم کرد.

**با توجه به آغاز سفرهای نوروژی آیا قیمت بلیت تغییری کرده است؟ لطفاً توضیح بفرمایید در ۴ سال گذشته با وجود مشکلات مالی در زمان کرونا قیمت بلیت مقرون به صرفه بوده یا خیر؟ با توجه به آغاز سفرهای نوروژی چه اقداماتی در خصوص آماده‌کردن واگن‌های مسافری برای سیر انجام داده‌اید؟**  
همانند سال‌های گذشته همه اقدامات را برای

برای بازسازی تعدادی واگن در برنامه شرکت البته با همکاری راه‌آهن قرار گرفته است. از سال ۹۸ تبصره ۱۸ را دریافت کرده‌ایم ولی رسماً در سال ۹۹ و ۱۴۰۰ اجرایی شد که در این زمینه در قالب ۵ قرارداد، ۵۳ دستگاه و ۴۰ دستگاه را برای بازسازی اقدام خواهیم کرد. در بسته اول که ۵۳ دستگاه بوده تا آخر این ماه تمامی بسته اول را بازسازی خواهیم کرد و این ۵۳ دستگاه از واگن‌ها، تعمیرات نیمه عمر می‌شوند و با شرایط بسیار عالی وارد مجموعه آماده به خدمت می‌شوند و بیش از ۲۸ دستگاه در مدار بازسازی هستند و امیدواریم تا آخر سال پس از انجام مراحل تست وارد بهره‌برداری شده و برای نوروژ ۱۴۰۱ این واگن‌ها برای خدمت رسانی به مردم شریف وارد چرخه سیر می‌شوند. در همین راستا تعداد ۴۱ دستگاه از واگن پارس، واگن‌های نو خریداری کردیم و ۲۰ دستگاه از پلور سبز در چند سال گذشته خریداری کرده‌ایم. امیدوارم با توافقاتی که داریم اگر منابع آن مهیا شود اقداماتی برای خرید واگن‌های نو دیگر نیز انجام دهیم. اکنون تعدادی واگن در اختیار شرکت پلور سبز قرار دادیم. تعداد ۱۰ دستگاه واگن دانمارکی که قرار است نوسازی شود که حدود ۳۰ درصد

**شرکت رجا چه تعداد ناوگان مسافری و چه تعداد ناوگان خدماتی دارد؟ چه تعداد ناوگان در حال بازسازی دارد؟ و چه اقداماتی در خصوص نوسازی ناوگان انجام داده است؟**

شرکت رجا به عنوان بزرگترین شرکت حمل و نقل ریلی مسافری در کشور رسالت‌های اجتماعی مهمی داشته است و دارد در همین راستا با توجه به همه این مشکلات که در بحث نقدینگی دارد و همان طور که می‌دانید جریان نقدینگی در بخش مسافری به دلیل مسائل جدی کرونا در بحران است. باید بگویم شرکت رجا غیر از ترنست‌ها و ریل باس‌ها حدود ۶۴۰ واگن آماده سیر دارد و با احتساب آن‌ها حدود ۸۰۰ واگن مسافری و ۳۰۰ دستگاه از انواع واگن‌های پشتیبانی از انواع واگن‌های مولد برق، بخار، حمل خودرو و توشه را داراست. البته واگن‌های توشه را جدا کرده‌ایم و به شرکت راه‌آهن حمل و نقل سپرده‌ایم. با توجه به شرایطی که در آن قرار گرفته‌ایم میانگین عمر واگن‌های رجا بالاتر از همه شرکت‌هاست. زیرا در دوره تاسیس شرکت‌ها، رجا وقت تلاش کرده تا واگن‌های سرحال را به آن شرکت‌ها واگذار کند ولی امروز میانگین عمر واگن‌های رجا حدود ۳۲ سال است. اقدامات لازم



**با توجه به اینکه با پیک ششم دوران شیوع کرونا رو به رو هستیم استقبال مردم از سفرهای نوروزی چگونه است؟ آیا از صدرصد ظرفیت واگن‌ها استفاده می‌شود؟**

در یکی دو هفته گذشته مردم نسبت به سفرها عقب نشینی داشته‌اند اما با خبرهایی که وزارت بهداشت در این خصوص داده که از اواسط اسفند روند شیوع این ویروس کاهش پیدا می‌کند گمان می‌کنم با توجه به اینکه مردم در فضای کرونایی اسیر شده بودند و برای سفر احساس خلاء دارند استقبال پر شوری از سفر داشته باشند.

ستاد ملی کرونا هنوز تا امروز اجازه فروش صدرصدی ظرفیت کوپه‌ها را به ما نداده و ما تابع رعایت شرایط ۸۰ درصدی ظرفیت کوپه‌ها هستیم که درآمدهای ما را کاهش داده و امیدواریم این فضای ناایمن هر چه زودتر برطرف شود و به حالت عادی برگردیم. قانون ۸۰ درصدی ظرفیت کوپه‌ها حدود یکسال است که در حال اجراست.

**با توجه به افزایش نرخ ارز مطمئناً مشکلاتی را در خصوص تعمیر و نگهداری واگن‌ها داشته‌اید و با توجه به اینکه قیمت بلیت مسافری جوابگوی هزینه‌ها نیست کمبودها را چگونه جبران می‌کنید؟** متأسفانه به دلیل اینکه تعمیرات ارتباط مستقیم با نرخ ارز دارد تامین قطعاتی همانند: چرخ، اقلام ترمز و تجهیزات بلبرینگ‌ها بسیار سخت شده است. در یک سال و نیم گذشته با افزایش بهای ارز مواجه بودیم که این افزایش فروکش نکرده است به همین سبب از یک سو با افزایش نرخ ارز و از سوی دیگر به دلیل اینکه درآمد افزایش نداشته است نتوانسته‌ایم این موارد را جبران کنیم. امروز بخشی از سفارش‌های

بایسته‌ای انجام می‌شد یا اگر انجام می‌توانیم این چرخه را به مدار سیر برگردانیم که گمان می‌کنم زمان زیادی سپری شده و خیلی هم دیر شده و در این خصوص درخواست داده‌ایم تا مدیران راه‌آهن و وزارت راه و دولت، اهتمام بیشتری انجام دهند و مال اندیشی نکنند. افق پیش‌رو، فضای مبهمی را به تصویر می‌کشد مبنی بر اینکه ما نمی‌توانیم در سال آتی خدماتی را که امروز ارائه می‌کنیم ادامه دهیم.

**همانطور که می‌دانید و در خبرها آمده با کمبود لکوموتیو مواجه هستیم. آیا این کمبود لکوموتیو شرکت‌های مسافری ریلی را هم درگیر خواهد کرد؟ آیا برنامه‌ای برای رفع کمبود لکوموتیو در دوران پیک اندیشیده‌اید؟**

در دوره‌ای کمبود لکوموتیو بسیار مشهود بود، اما در دو ماه گذشته این موضوع به اثبات رسیده و حدود ۱۵ قطار از مجموعه شرکت‌ها به دلایل کمبود لکوموتیو حذف کردند. اما به وعده‌هایی که از سوی شرکت راه‌آهن رسیده در تلاش هستند تا تعداد لکوموتیو تعهدی شرکت‌ها را مانند سال ۹۸ به مدار بهره‌برداری برگردانند که امیدوارم این مهم محقق شود. شرکت هم باید آمادگی لازم را داشته باشند و همه واگن‌ها را در مدار بهره‌برداری قرار دهند که لازمه آن این است که لکوموتیو در اختیار شرکت‌ها قرار گیرد. دغدغه جدی امروز حمل و نقل مسافری ریلی بحث لکوموتیوهای زیمنس است. شرکت مینا نسبت به تامین قطعات لکوموتیوها اقدام کرده و شرکت راه‌آهن نیز اقدامات لازم را دنبال کرده، البته خبری از نتایج ندارم اما مقرر شده تا بخشی از بدهی‌هایی را که به شرکت مینا دارند پرداخت کنند تا در نوروز حداکثر لکوموتیوهای زیمنس را داشته باشیم.

سفرهای نوروزی، از جمله آماده سازی و بهسازی لوازم‌های خواب داخل کوپه‌ها و همچنین بحث‌های تعمیرات اساسی در دستور کار بوده را دنبال کرده‌ایم. در ماه‌های آخر سال ازدحام کار زیاد می‌شود و امیدواریم با توجه به شرایط موجود و دغدغه‌های مالی به دلیل هزینه بالای تمام شده و عدم افزایش قیمت بلیت بتوانیم با استفاده از واگن‌های آماده شده نو و بازسازی شده در خدمت مردم باشیم. کارهای بهسازی واگن‌ها در سال جاری انجام شده و امیدواریم در یک ماه و نیم باقیمانده بتوانیم اقدامات باقی مانده را به اتمام برسانیم و واگن‌ها با تعداد بالا وارد مجموعه شوند. در خصوص نو کردن و تعویض لوازم خواب داخل کوپه‌ها اقدام شده و به محض آغاز پیک نوروزی که طبق برنامه‌ریزی با راه‌آهن ۲۴ اسفندماه خواهد بود در اختیار مسافران نوروزی قرار خواهیم داد.

در خصوص قیمت بلیت‌های نوروزی هنوز خیلی مشخص نیست اما درخواست شرکت‌ها این بوده که بلیت‌ها افزایش قیمت داشته باشد. درخواست جدی داشته‌ایم. قیمت بلیت امروز مربوط به سال ۹۸ هست. در سال ۹۹ مبلغ ۴۰ درصد افزایش قیمت بلیت را از شورای عالی هماهنگی تصویب گرفتیم اما ۲۰ درصد آن ابلاغ شد و الان ۲۰ درصد طلبکاریم و معنی آن این است که بین سال ۹۸ و ۹۹ نتوانستیم قیمت سال ۹۹ را اجرایی کنیم و پیامد خوبی نخواهد داشت و نمی‌توانیم هزینه‌های جاری را پوشش دهیم و به تبع آن تعداد ظرفیت ایجاد، روی سطح خدمات رسانی ما تاثیر می‌گذارد و باید توسط مدیران ذیربط مورد توجه قرار گیرد. البته در ماه‌های گذشته تلاش بسیار کردیم. دولت گذشته به دولت جدید مسئولیت‌ها را انتقال دادند و دولت جدید گفت این کار دولت قبل است و ما کاری در این خصوص انجام نمی‌دهیم و دغدغه ما در این روزها این بود که چگونه جریان نقدینگی را اصلاح کنیم که متأسفانه نتوانستیم. حال خوبی برای بخش مسافری در پیش نیست و باید بدانیم که چرخه اقتصادی بنگاه اقتصادی باید بچرخد تا بتواند سر پا باشد و به تعهدات خود بتواند عمل کند. امروز به دلیل هزینه‌های عملیاتی سنگین و این موضوع که درآمد از محل بلیت‌ها کفاف هزینه‌ها را نمی‌دهد ترنست‌ها را از سیر خارج کرده و ریل‌باس‌ها را به سمت تعطیل شدن روانه کرده و عملاً در راه خدمت رسانی به مردم در مسیرهای حومه‌ای این نقصان را خواهیم داشت و اگر تدبیر



خارجی نرسیده و منابع مالی نیاز دارد. با تمام توان موجود سعی کردیم تدارکات حداکثری را انجام دهیم. تمامی شرکت‌ها با مشکلات رو به رو هستند به عنوان مثال شرکت رجا با مشکل تامین چرخ مواجه است.

### دلیل عدم تامین چرخ می‌فرمایید چیست؟

یکی از موارد مهم در تامین چرخ مورد نیاز، کمبود منابع مالی است. وام کرونا پس از ۲۰ ماه از آغاز کرونا به ما تعلق گرفت. در زمان مشخص نتوانستیم ثبت سفارش‌ها را انجام دهیم. اصل مجوزهای لازم از وزارت صمت برای توجیه عدم تولید در داخل کشور و انتخاب پیمانکار و فروشنده نهایی همه باعث شده امروز نتوانیم چرخ را که خریداری کرده‌ایم در دست داشته باشیم. در ۲۰ روز آینده کارهای تعمیرات و نگهداری فروکش می‌کند و دیگر خیلی کارهای تعمیرات اساسی نداریم. فضای قیمتی شرکت‌های مسافری با هزینه‌های موجود سازگار نیست. در این خصوص حتی به شرکت‌راه‌آهن هم فشارهایی وارد شده و شرکت‌ها از جمله شرکت رجا توانایی پرداخت هزینه‌هایی از جمله لکوموتیو را ندارند. بسیاری از هزینه‌هایی که به ما تحمیل شده دور از انتظار ما بوده، حتی افزایش قیمت‌های محصولات داخلی همانند بانداز دور از انتظار ما بوده است. حتی تولید کنندگان داخلی برای خرید اقلامی همانند چرخ، رقم‌های دو برابری نسبت به سال گذشته اعلام می‌کنند که جبران آن با نرخ بلیتی که در اختیار داریم و مکانیزم‌های تکلیفی که دولت به نرخ بلیت تحمیل کرده است نمی‌تواند جبران کند. جریان نقدینگی شرکت‌های مسافری ریلی جریانی منفی است و شرکت‌های مسافری را مجبور کرده تا از طریق دریافت وام شرکت‌ها را اداره کنند. سهام داران در این زمینه انتظار دارند که ما پولی را به آن‌ها برگردانیم نه اینکه پولی بگیریم اما باید در این مورد از شرکت‌راه‌آهن ج.ا.ا این گلایه را داشته باشیم که در این خصوص برای شرکت‌های حمل و نقل ریلی مسافری نتوانسته کار مفیدی انجام دهد و به بهانه عدم پذیرش دولت نسبت به افزایش قیمت هیچ اقدام موثری انجام نداده و این گله‌مندی بارها و بارها از سوی شرکت رجا به شرکت راه‌آهن ج.ا.ا انتقال داده شده اما جوابی دریافت نکرده‌ایم.

### مسافری به واسطه تولید داخل داشتید. امکانش هست توضیحاتی در این خصوص بفرمایید؟ آیا وزارت صمت اطلاعات کامل در خصوص تولیدات داخلی ندارد؟ حتما نیاز به مجوزها و مستندات هست؟

وزارت صمت تلاش می‌کند با سیاست فشار از بالا این بستر را فراهم کند اما به هر حال به جز زیان برای شرکت‌ها که به تاخیر می‌اندازد و دچار مشکل می‌کند پیامد خاصی نداشته است و حتما می‌دانند.

نماینده بخش ریلی، معاونت ناوگان راه‌آهن است که در خصوص صحه‌گذاری میزان تولید چرخ مسافری ریلی در کشور عدد می‌دهد اما متأسفانه در ماه‌های گذشته وزارت صمت توجه لازم را به گزارش معاونت ناوگان نداشته و غالباً شرکت‌ها و مجموعه رجا را برای گرفتن مصوبه دچار بحران کرده است. سیستمی را هم راه‌اندازی کرده‌اند که نرم افزاری است و به نظر می‌رسد مجموعه راه‌آهن دو موضوع را همزمان دنبال می‌کند. به وزارت صمت دستور داده شده که تا می‌توانید از انتقال ارز جلوگیری کنید و عدد را کاهش دهید و وزارت صمت در جایگاه حمایت از تولید داخل هم در دادن مجوز با توجه به اطلاعات شفاف‌تری که وجود دارد سخت‌گیری‌های بی‌مورد دارد و هم به عنوان بازوی اجرایی بانک مرکزی نسبت به ثبت سفارش‌ها کوتاهی می‌کند تا ثبت سفارش انجام نشود و تخصیص ارز نیز انجام نشود.

### دلیل فشارهای وارده را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

دلیل فشارهای وارده این است که به سراغ

تولید داخل برویم به تعبیری چرخ مسافری را پیش خرید کنیم و پول‌های گران بدهیم. تولید کننده داخلی اصرار دارد که در فضای تولید آینده می‌تواند مجوزهای لازم را بگیرد و پیشنهاد داده تا با آن‌ها قرارداد ببندیم و این خبر باعث شده وزارت صمت را به سمتی هدایت کند که بگوید به ازای هر سفارش خارجی که انجام می‌دهید قراردادی هم با شرکت داخلی داشته باشید که این امر کم‌کم می‌کند تا در کوتاه مدت به عنوان مثال تابستان سال آینده، محصولات چرخ مسافری تولید کننده داخلی وارد چرخه تولید شود. متأسفانه سیاست فشار از بالا باعث می‌شود تا فشارش به شرکت‌ها وارد شود و همچنین زمان را از دست بدهیم که آسیب‌های جبران ناپذیری را به این بخش وارد می‌کند. به عنوان مثال اگر دو ماه گذشته چرخ داشتیم تعداد واگن‌های بیشتری را می‌توانستیم در سیر وارد کنیم. امروز گلوگاهی با نام چرخ ایجاد کرده‌ایم و تعداد زیادی از واگن‌ها حدود بیش از ۵۵ واگن را نتوانسته‌ایم در پروسه بهره‌برداری قرار دهیم و در زمان تامین این چرخ زمان سپری شده و واگن‌ها به نوزاد نخواهند رسید. هم از محل درآمدی، خسارت برای ما محسوب می‌شود و هم مردم از خدمات بهتر نمی‌توانند استفاده کنند. نقد جدی در این موضوع وجود دارد و مهندس ضیایی مهر به عنوان معاون ناوگان از این موضوع گلّه‌مند است و در جریان مشکلات و جزئیات کارها هستند و امیدوارم برای مردم مشکل جدی ایجاد نشود. آنچه امروز نگران کننده است و نمی‌توانیم به استقبال آن برویم دو نکته است. یکی بحث نداشتن مجوز تایید شده از راه‌آهن برای تولید چرخ مسافری و دیگری بحث قیمت بالاتر چرخ تولیدی داخلی نسبت به چرخ وارداتی است.

جنابعالی اشاره‌ای به زمان از دست رفته برای ارائه مجوزهای لازم برای ثبت سفارش چرخ واگن

ویژه‌ای در این موضوع صورت نگرفته و متأسفانه پیامد عدم تحقق افزایش قیمت تأثیرات بدی به مجموعه خدمات به خصوص برای سال آینده خواهد داشت.

### چشم انداز حمل و نقل ریلی مسافری را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

چشم انداز پیش رو برای بخش مسافری، چشم‌انداز مبهم و بدی است. از یک سو قیمت بلیت قطارهای مسافری را به عنوان پارامتری که جریان نقدینگی را اصلاح کند افزایش نمی‌دهند و از سوی دیگر هزینه‌های سرسام‌آور خرید تجهیزات از خارج چالش‌های خود را به همراه دارد. زیرساخت مناسب برای خدمات رسانی بخش مسافری وجود ندارد. هزینه‌های بسیار سنگینی که مسئولین راه‌آهن کاملاً به آن واقف هستند موجب شده تا ما در بخش تهیه چرخ متحمل خسارت‌های سنگینی شویم که از اصلی‌ترین دلایل آن عدم بازسازی و بهسازی خطوط ریلی کشور است.

### در نمایشگاه گردشگری که در بهمن ماه ۱۴۰۰ برگزار شد حضور داشتید؟

در نمایشگاه گردشگری شرکت کردیم. اما فضای نمایشگاه بیشتر به سمت حضور هتل‌ها و مراکز تفریحی و اقامتی بود و ما کم‌رنگ‌تر حضور داشتیم. تمام مراجعه‌کنندگان به غرفه رجا، درخواست قطارهای گردشگری و توریستی را داشتند. متأسفانه با شرایط موجود علی‌رغم میل باطنی که تمایل داریم تعداد قطارهای گردشگری را اضافه کنیم اما متأسفانه ناوگانی که این سرویس را می‌دهند که غالباً واگن‌های ریل باس بود با مشکل منابع مالی مواجه شده و نمی‌توانیم آن‌ها را آماده به سرویس نگه داریم و با برنامه‌ریزی‌هایی که انجام داده بودیم مبنی بر اینکه در هفته‌های آتی بحث گردشگری را داشته باشیم تصور این است که دیگر قطار گردشگری هم نداشته باشیم. در نمایشگاه همه مراجعه‌کنندگان و آژانس‌هایی که قصد برگزار کردن تورهای گردشگری داشتند درخواست جدی داشتند. البته خبر خوبی که می‌توانم بدهم این است که دوستانی که علاقه‌مند به سفرهای برون مرزی به مقصد وان و آنکارا داشته باشند مذاکراتی را با شرکت راه‌آهن انجام داده‌ایم و امیدواریم بتوانیم برای نوروز ۱۴۰۱ توافقاتی با بخش راه‌آهن دولت ترکیه داشته باشیم تا بتوانیم قطار وان را برای نوروز ۱۴۰۱ آماده کنیم.



هیچ یک از این برنامه‌ها تحقق پیدا نمی‌کند. امروز برای بازسازی و نوسازی خطوط به عده‌های نجومی نیاز دارند. منابعی وجود ندارد و سرمایه‌گذاری وجود ندارد. ما در بخش مسافری مجبوریم در شرایط خراب ریل‌ها، قطارها را سیر دهیم. سایش بین چرخ و ریل مدل‌ها و فرمولهایی دارند و به دلیل اینکه سوزن‌ها شرایط ایمن را ندارند سرعت قطارها را باید کاهش داد و بسیاری از موارد دیگر همانند تجهیزاتی که گریس پاشی در مسیرهای پیچ ریل را باید فعال نگه دارند اما غالباً کار نمی‌کنند. به عنوان مثال در مسیر جنوب به سمت اهواز سه برابر مسیر مشهد چرخ‌ها فرسوده می‌شود و هزینه خرابی چرخ‌ها را شرکت‌ها باید بدهند در صورتیکه مشکل از راه‌آهن است که عملیات بهسازی و نوسازی خطوط را انجام نداده است و خسارت‌های وارده تحمیل به شرکت‌های مسافری می‌شود و هزینه‌های گزاف چرخ را که مصرف آن سه برابر مصرف سال ۹۸ شده است را باید بپردازیم.

### با توجه به اینکه مدتی است که مدیریت راه‌آهن تغییر کرده عملکرد تیم جدید راه‌آهن را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ ریشه مشکلات موجود را وابسته به وجود چه عواملی می‌بینید؟

ما انتظار داشتیم سیستم جدید مدیریتی خیلی سریع‌تر خود را درگیر کار کند. فعلاً از سوی شرکت‌راه آهن ج.ا.ح حمایت ویژه‌ای را دریافت نکرده‌ایم. از تمام چالش‌های موجود، بحث افزایش قیمت بلیت مهم بود که مدیریت جدید می‌گوید هنوز مسئولیت کاریشان به جایی نرسیده که موضوع قیمت را پیگیری کنند و پیگیری‌های ما امروز در حد وزیر راه متوقف است و اهتمام

### با توجه به اینکه بازدیدی از شرکت تولید کننده چرخ داشته‌اید نظر جنابعالی در خصوص مقایسه کیفیت چرخ وارداتی نسبت به چرخ تولیدی چیست؟

من سنجشی برای این موضوع ندارم اما تولید کننده چرخ ادعا می‌کند که چرخ تولیدی داخل نسبت به چرخ چینی وارداتی از کیفیت بالاتری برخوردار است.

بخش مسافری متأسفانه قربانی سیاست‌های غلط راه‌آهن است. شرکت راه‌آهن به نمایندگی دولت در بخش خط نمی‌تواند هزینه کند، خسارت آن را شرکت‌های مسافری می‌دهند. بدین معنا که به دلیل نامناسب بودن شرایط کیفی خطوط در کشور در شبکه ۱۲ هزار کیلومتری، اعم از سوزن و ریل، متأسفانه چرخ‌های واگن‌ها مانند پنیر بریده می‌شوند و پول آن را شرکت‌های مالک مسافری می‌دهند. در گزارش‌های متعدد از عدم انجام بهسازی‌های خط و نوسازی خطوط گزارش‌های مفصلی داریم. عدم بهسازی و نوسازی خطوط به دلیل مشکلات منابع مالی، فشارش روی بخش مسافری است. در سال گذشته و سال جاری بیش از سه برابر سال ۹۸ چرخ مصرف کرده‌ایم و هزینه آن را شرکت‌های مسافری متحمل شده‌اند. یکی از اصلی‌ترین دلایل آن شرایط نامناسب خط و سوزن است.

### آیا این مواردی که عنوان کرده‌اید را به معاون فنی راه‌آهن انتقال داده‌اید؟

از معاون فنی راه‌آهن سوال می‌کنیم که چرا بهسازی نمی‌شود؟ می‌گویند منابعی وجود ندارد. طبق آمار باید حداقل سالی ۸۰۰ کیلومتر از خطوط، بهسازی شود و سالی ۳۰۰ کیلومتر نوسازی کنند اما