

# به جای افزایش قیمت بلیت، هزینه‌های ریلی با ارز دولتی جبران شود

الهام زرقانی



حاضر هزینه‌های نگهداری ناوگان را از محل منابع خود انجام می‌دهند که این منابع فقط از محل تعریفه بلیت است. وابستگی ارزی در بخش ناوگان ریلی زیاد است، در برخی قطعات که در داخل تولید نمی‌شود، وابستگی ارزی داریم، از سوی دیگر در برخی قطعات تولید داخل هم بابت مواد اولیه یا قطعات کوچک‌تر، وابستگی ارزی وجود دارد. در دو سال گذشته برخی از قطعات ترمز قطارها از کشور آلمان وارد شد، امروز به سمت سرعت ۱۶۰ کیلومتر در ساعت حرکت کرده‌ایم و باید از نظر ایمنی همه استانداردها رعایت شود. پس از نوسانات ارزی نامه‌ای به وزیر صنعت معدن و تجارت

ابتدا سیستم گرمایش قطار فعال می‌شود و پس از آن باید سیستم سرمایش فراهم شود، بنابراین واگن با مشخصات خاص می‌طلبد. امروز میانگین عمر ناوگان در بخش مسافری ریلی به ۲۹ سال رسیده است و باید از این بخش حمایت شود. افزایش هزینه ناوگان ریلی پس از نوسان ارزی از چالش‌ها موجود است، در برنامه‌های توسعه پنج ساله، نگاه ویژه‌ای به بخش ریلی شده است، اما این توسعه در دولتها بیشتر متوجه زیرساخت‌ها شده است و در بخش ناوگان توجه چندانی وجود ندارد. حدود ۱۱ شرکت ریلی شامل ۸ شرکت سفیریل، رجا و فدک در حال

همچنین اختصاص یارانه مستقیم به جهت پرهیز از افزایش قیمت بلیت‌ها می‌باشد.

**محمد رجبی، رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی:** افزایش قیمت بلیط قطار برای افسار مختلف مردم قابل قبول نیست، بنابراین باید در شرایط اقتصادی فعلی، حمایت‌های دولت از محل اختصاص ارز دولتی باشد. ایران به عنوان کشوری پهناور که شرایط جغرافیایی متفاوتی دارد و یک قطار که از شهری به شهر دیگر حرکت می‌کند با شرایط آب و هوایی و جوی متفاوتی مواجه است، به عنوان مثال در برخی از روزهای سال در قطار تهران- بندرعباس ۴۲۰ توانی بابت تامین ادوای و تجهیزات ناوگان ریلی مسافری و

شخصی و حداقل ۳ باک سوخت، به سفر بروود و در مقصد هم با اقامت در چادر، چند روز سفر خود را ادامه داده و به شهر خود برگردید که تبعات این تصمیم، برای کشور خطرناک است.

آمار بالای کشته شدگان سوانح رانندگی و هزینه‌های بعدی آن، مصرف بالای سوخت در ایران "سه برابر متوسط جهانی" آلدگی‌ها، آلدگی صوتی و غیره، دستاورده توسعه حمل و نقل شخصی است.

میل سفر با وسیله شخصی هزینه هنگفتی به کشور تحمیل کرده است، معتقدین نباید هزینه سفر با قطار برای مردم افزایش یابد.

بخش ریلی دغدغه امروز دولتمردان و کشور نیست، قیمت بلیت‌های قطار از آذر ۹۴ تغییر نیافت و اوایل تابستان امسال هم ۱۰ درصد افزایش یافت، حال چطور ممکن است یک بنگاه اقتصادی بدون هیچ درآمد دیگری در این شرایط اقتصادی موفق باشد؟

ضرورت دارد قیمت‌های واقعی و قیمت‌های فعلی بلیت به شرکت‌های ریلی پرداخت شود، سفر باید کالای اساسی فرض شود، چون منافع قابل توجهی برای کشور دارد، بنابراین باید سفر در کشور حفظ شود؛ حال اگر در سبد تخصیص ارز دولت، شرکت‌های ریلی در بخش کالاهای اساسی و ارز ۴۲۰۰ تومانی قرار نگیرند، حرکت قطارها متوقف می‌شود. دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی در پاسخ به سؤال فارس مبنی بر میزان استفاده بخش ریلی از ظرفیت‌های قانونی نظری بند «ق» تبصره بودجه و یا سهم ۱۰ درصدی از قیمت سوخت، گفت: حدود چهار سال از مصوبه بند «ق» گذشته، اما ریالی به شرکت‌های ریلی اختصاص نیافت ایست. همچنین مالیات بر ارزش افزوده شرکت‌های ریلی که قرار بود صفر باشد، از سوی سازمان امور مالیاتی اجرا نمی‌شود و این جای تأمل دارد.

### احتمال افزایش قیمت بلیط قطار تحت تاثیر نرخ ارز

دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی، از گران شدن بلیط قطار در صورت ندادن ارز دولتی به این بخش خبر داد.

**مجید بابایی** دبیر انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی: سرانه مسافرت با قطار در کشور ما بسیار پایین است، این رقم ۲۵۰۰ در کشوری مثل سوئیس ۲۵۰۰ کیلومتر به ازای هر نفر در سال، در آلمان ۱۲۰۰ کیلومتر به ازای هر نفر در سال و در ایران ۱۶۰ کیلومتر به ازای هر نفر در سال است. در چند سال اخیر استقبال از حمل و نقل شخصی در کشور افزایش یافته است، طبق برآورد سازمان راهداری ارزش کالاهای اساسی در سال ۸۴ و حمل و نقل جاده‌ای در سال ۸۴ تعداد ۳۵۰ میلیون نفرسفر با ناوگان شخصی انجام شد که این رقم در سال ۹۴ به ۶۹۰ میلیون نفرسفر رسیده است. در سال ۸۴ میزان رسیده ۴۱۵ میلیون نفرسفر از طریق وسایل نقلیه عمومی جاده‌ای انجام شد که در سال ۹۴ این رقم به ۲۹۰ میلیون نفر سفر کاهش یافت.

واقعی شدن نرخ سوخت از ضروریات است، تا حمل و نقل ریلی توجیه داشته باشد، به دلیل غیرواقعی بودن نرخ سوخت، یک خانواده زمانی که تصمیم به سفر دارد، ترجیح می‌دهد با خودروی نیست، زیرا امکان تامین آن را

ندارند، بنابراین باید حمایت‌های دولت از محل اختصاص ارز دولتی باشد. قیمت تمام شده سیر هر واحد واگن حومه‌ای با احتساب ارز ۴۲۰۰ تومانی در هر کیلومتر ۲۵۰ تومان و در ۲۰ کیلومتر ۵ هزار تومان است که ما امروز قیمت ۱۰۰۰ تا ۱۴۰۰ تومان از هر مسافر دریافت می‌کنیم. قیمت واگن‌های مسافری افزایش بسزایی یافته است، البته شرکت رجا پیش از این قراردادی با واگن‌پارس داشت که در سه ماه آینده در قالب دو بسته ۸ تایی، واگن با قیمت قبلی از واگن پارس تحويل رجا می‌شود.



نوشته‌ایم تا به ما کمک کند تا شرکت‌های ریلی مسافری بیش از این دچار مشکل نشوند. سهم ارزبری واگن‌های قدیمی ۱۵ تا ۲۵ درصد، خودکشش‌ها ۴۵ درصد و واگن‌های های تک بیش از ۴۵ درصد است و البته در واگن‌های نو از نظر قطعات مصرفی و تعمیرات، وابستگی ارزی وجود دارد. در حال حاضر وابستگی ارزی ناوگان ریلی مسافری در بخش آلات ناقله، پایین‌شاسی، ترمز، چرخ‌ها، موتور و گیربکس (در خودکشش‌ها) است، تعمیرات گیربکس خودکشش‌ها با احتساب هزینه رفت و برگشت به آلمان حدود ۱۱۰ تا ۱۵۰ هزار یورو است. همچنین در حوزه کیفیت سوخت با مشکلات بسیاری روبرو هستیم، متأسفانه گازوئیل در کشور ما استاندارد لازم را ندارد، میزان گوگرد در گازوئیل بالاست و همین امر موجب می‌شود، هزینه تعمیراتی موتور و سیلندر ما افزایش یابد. نوسانات ارزی بر فیلتر، واشر و حتی روغن تولید داخل هم اثر گذاشته است، متأسفانه شرکت‌های